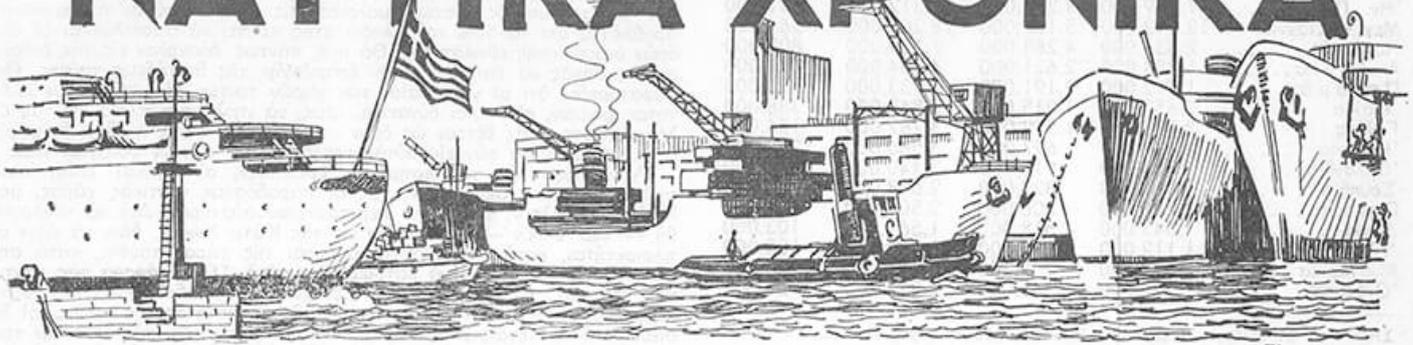


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιουνίου 1956
Αρ. Φύλλου 505/264

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')

ΑΡΙΘΜΟΣ 505/264

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1956

ΤΟ ΜΕΓΑ ΖΗΤΗΜΑ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ "ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ,"

ΜΙΑ ΔΙΑΦΩΤΙΣΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

Ἡ κατωτέρω δημοσιευμένη «ἐμπιστευτικὴ» ἔκθεσις τοῦ «Διεθνoῦς Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» ἐπὶ τῶν ἀσυδῶτων σημαίων ἀπεικονίζει πλῆρως τὴν κρατοῦσαν ἐπὶ τοῦ ὅλου τούτου ζητήματος κατάστασιν. Τὴν δημοσιεύουσαν ὀλοκλήρῳ ἐν πίστῃ μεταφράσει, διότι ἀμεσῶτατά μας ἐνδιαφέρει. Ἐρευνᾶται θέμα στενωτάτα συνδεόμενον μὲ τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα.

Αἱ διαπιστώσεις τῆς ἐρεῦνης τοῦ «Διεθνoῦς Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» διακρίνονται — ὀφείλουσαν νὰ τὸ ὁμολογήσωμεν — διὰ τὴν ἀντικειμενικότητα καὶ τὴν ὀρθότητα αὐτῶν. Τὸ ζήτημα ἀναλύεται ἀπὸ πάσης αὐτοῦ πλευρᾶς. Δὲν ὑποδεικνύονται, βεβαίως, τὰ ληπτέα κατὰ τῆς ἀσудоσίας μέτρα. Διὰ τὸν ἀναγνώστην, ὅμως, τῆς ἐκθέσεως καὶ τὸν ἐγγύτερον παρακολουθῶντα τὰς διεθνεῖς ἀντιδράσεις κατὰ τῆς καταπληκτικῆς ἀναπτύξεως τῶν στόλων τῶν «σημαίων εὐκολίας» παραμένει ἡ ἐντύπωσις, ὅτι δὲν θὰ ἀργήσουν καὶ αἱ γενικώτεροι ἐκείναι ἐπὶ διεθνoῦς ἐπιπέδου ἐνέργειαι τῶν μεγάλων καὶ τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν, ἵνα ἀποτραπῆ ἡ ἀπειλουμένη κρίσις εἰς τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν ἀπὸ τὴν περαιτέρω διόγκωσιν τῆς χωρητικότητος τῶν ἀσυδῶτων πλοίων. Ἡ Ἑλλάς ἐκεῖ καὶ λόγον νὰ ἐνδιαφερέται διὰ τὴν ὑπόθεσιν. Αἱ περὶ αὐτὴν ἐξελίξεις θὰ ἔχουν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀποκαταστάσεως.

(Προσωπικὴ καὶ ἐμπιστευτικὴ)

Διεθνὲς Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον

Σημαῖαι εὐκολίας

Ἐπισκόπησις περὶ τῶν αἰτίων τῆς γενεσεῶς των, περὶ τῆς ἀναπτύξεώς των καὶ τῶν περιπλοκῶν, τὰς ὁποίας δημιουργοῦν.

Συνεπεία αὐξήσεως τοῦ κοινοῦ ἐνδιαφέροντος εἰς τὰς ναυτικὰς χώρας γύρω ἀπὸ τὸ ζήτημα τῶν «σημαίων εὐκολίας» καὶ λόγῳ τῶν ἀιουομένων συχνὰ διὰ τὸ αὐτὸ θέμα ἐσφαλμένων δοξασιῶν, τὸ «Διεθνὲς Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον» ἐνόμισεν, ὅτι θὰ ἠδύνατο νὰ συντελέσῃ εἰς τὴν καλυτέραν ἐκτίμησιν τῆς καταστάσεως, συντάσσον, κατὰ τρόπον ἀντικειμενικόν, ἀλλ' ἐν ταυτῷ καὶ αὐθεντικόν, τὴν κατωτέρω ἐπισκόπησιν, προκειμένου νὰ βοηθήσῃ τὰ Σώματα ἐκεῖνα, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς Κυβερνήσεως, τὰ ὁποία δὲν ἔχουν εἰσέτι ἐξετάσει πλῆρως ὅλας τὰς περιπλοκάς τοῦ θέματος.

Ὁ ὅρος «σημαῖαι εὐκολίας» εἶνε ὅρος κυριολεκτικός: Σημαίνει, ὅτι πλοιοκτῆται τινὲς εὐρίσκουν προσφορῶτερον νὰ ἐκμεταλλεύωνται τὰ πλοῖα τῶν ὑπὸ σημαῖαν ἄλλων χωρῶν, ἐκτὸς τῆς ἰδικῆς των. Ταῦτο δὲν εἶναι τι τὸ νέον, οἱ δὲ παράγοντες, οἵτινες ὠδήγησαν εἰς τὴν υἱσθέτησιν τῆς ἐν λόγω πρακτικῆς, ποικίλλουν. Ἐπὶ παραδείγματι, κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ποταπαγορεύσεως εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας δύο ἀμερικανικῆς πλοιοκτησίας ἐπιβατηγὰ σκάφη μετεφέρθησαν εἰς τὸ παναμαϊκὸν νηολόγιον, διὰ νὰ ἀποφύγουν τοὺς ἐπιβληθέντας διὰ τοῦ νόμου Βόλστην περιορισμοὺς ἐπὶ τῶν νηολογημένων ὑπὸ τὴν Ἀστερέοσαν σκαφῶν.

Εἴκοσιν ἔτη βραδύτερον, μίαν τῶν μεγαλύτερων ἀμερικανικῶν ἐταιριῶν πετρελαίου μετέφερεν ὀλοκλήρῳ τὸν ἐκ δεξαμενοπλοίων στόλον τῆς εἰς ξένον νηολόγιον, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ νόμου περὶ ἀμερικανικῆς ὑδετερότητος, διὰ νὰ δυνηθῶν οὕτω τὰ πλοῖα τῆς νὰ ἐργάζωνται εἰς τὰς πολεμικὰς ζῶνας. Ἐπὶ πολλὰ κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτη, Ἑλληνας πλοιοκτῆται εὐρον πρόσφορον νὰ νηολογήσουν τὰ πλοῖα των ἐν Λονδίῳ, πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ ἀποφύγουν τοὺς ὑπὸ τῆς κυβερνήσεώς των ἀτόπως ἐπιβληθέντας περιορισμοὺς εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν των. Ὅλας δὲ ἐσχάτως, πολλοὶ ἐτράπησαν πρὸς τὰς σημαίας τοῦ Παναμᾶ, τῆς Λιβερίας, τῆς Ὀνδούρας καὶ τῆς Κωσταρικής. Ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ πο-

λέμου καὶ ἐντεῦθεν, πλοιοκτῆται εἰς Καναδῶν καὶ Ἡνωμένας Πολιτείας, ἐνθα — ἐν συγκρίσει πρὸς ἄλλας χώρας — αἱ δαπάναι πληρωμάτων εἶναι ὑπερμέτρως μεγάλαι, μετέφερον τὰ σκάφη των εἰς σημαῖαν ἄλλων χωρῶν, διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὰ πλεονεκτήματα χαμηλοτέρων δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως, ποὺ ἴσχυον εἰς τὰς χώρας ταύτας.

Εἰς τὴν πρώτῃν περιπτώσιν (τῶν Καναδῶν) μετεφέρθησαν εἰς τὸ βρετανικὸν νηολόγιον πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 600.000 τόνων γκρὸς καὶ εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν (τῶν ἄμερικανῶν) ἐγνώσθη, ὅτι περὶ τὰ 350 ἀμερικανικὰ σκάφη μετεφέρθησαν εἰς τὰς σημαίας τοῦ Παναμᾶ, τῆς Λιβερίας καὶ τῆς Ὀνδούρας. Τέλος, βρετανικὰ τινὰ σκάφη ἤ λ' ε γ' ο ν' το κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἀπὸ τὰς Βερμούδας, ὅπου ἡ φορολογία εἶναι ἀσήμαντος.

Εἰς ὅλας αὐτάς τὰς περιπτώσεις οἱ ἐν λόγω πλοιοκτῆται ἔχουν ἐπιτύχει εὐεργετήματα ἢ πλεονεκτήματα, τὰ ὁποία δὲν θὰ εἶχον, ἂν δὲν προέβαινον εἰς τὰς ἀνωτέρω μνημονευθεῖσας τακτοποιήσεις. Τὸ ἐν προκειμένῳ νέον, ἔγκειται εἰς τὴν ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν σημειωθείσαν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν καταπληκτικὴν αὐξήσιν εἰς τὰς μεταφορὰς σκαφῶν εἰς τὰς σημαίας τοῦ Παναμᾶ, τῆς Λιβερίας, τῆς Ὀνδούρας καὶ τῆς Κωσταρικής. Ἐάν πρόκειται — φέρ' εἰπεῖν — νὰ ληφθῆ ὡς κριτήριον τὸ εἰς μίαν χώραν (ἀλλῆλιν ἐκείνη εἰς τὴν ἐθνικότητα τῆς ὁποίας ἀνήκει ὁ εὐεργοτούμενος πλοιοκτῆτης) ἐγγεγραμμένον γκρὸς τουνάζ, τότε ἡ Λιβερία ἔχει καταστῆ σήμερον ἡ τετάρτη κατὰ σειρᾶν μεγάλη ναυτικὴ δύναμις τοῦ Κόσμου. Τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1955, πλοῖα ἄνω τῶν 4.5 ἑκατομμυρίων τόνων γκρὸς ἦσαν ἐγγεγραμμένα εἰς τὸ νηολόγιον τῆς χώρας ταύτης. Πρὸ δέκα ἐτῶν τὸ εἰς τὴν ἰδίαν χώραν ἐγγεγραμμένον τουνάζ ἦτο ἀσήμαντον. Ἡ σπουδαία αὐξήσις τῆς χρησιμοποίησεως τῶν σημαίων τῶν τεσσάρων αὐτῶν χωρῶν (αἱ ὁποῖαι εἶνε κοινῆς γνωστῆς ὑπὸ τὸν συλλογικὸν τίτλον «χώραι ΠΑΝΟΝΑΙΒ») καταφαίνεται ἀπὸ τοὺς κατωτέρω πίνακας. Οὕτω, ὁ πίναξ 1 δεικνύει, ὅτι ἡ εἰς τὰς χώρας ταύτας ἐγγεγραμμένη συνολικὴ χωρητικότης ἀνήρχετο τὸ 1939 εἰς ὀλιγοτέρας τῶν 3/4 ἑκατομμυρίων τόνων γκρὸς καὶ ὅτι τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1955 εἶχε φθάσει εἰς τὰ 9 1/4 ἑκατομμύρια τόνων γκρὸς. Ἐκ τοῦ πίνακος 2 ἐξ ἄλλου, ἐμφαίνεται, ὅτι οἱ στόλοι τῆς Λιβερίας καὶ τοῦ Παναμᾶ εἶνε μεγαλύτεροι, ἐναντι τῶν στόλων ὄλων τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν, ἐξαιρέσει τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, τῆς Μεγάλῃς Βρετανίας καὶ τῆς Νορβηγίας. Ὁ πίναξ 1 δεικνύει ἀκόμη, ὅτι ἐκ τῶν ἐγγεγραμμένων εἰς τὰς «σημαίας εὐκολίας» συνολικοῦ τουνάζ τῶν 9 1/4 ἑκατομμυρίων τόνων γκρὸς, τὰ 5 περίπου ἑκατομμύρια τόνων ἀντιπροσωπεύουν χωρητικότητα δεξαμενοπλοίων.

ΠΙΝΑΞ 1: Ἐγγεγραμμένη χωρητικότης (εἰς τ. γκρὸς)

Λιβερία	Σεπτ. 939	Δεκ. 945	Δεκ. 955
Ἐπρὸ φορτίου	ἀσήμαντος	ἀσήμαντος	1.883.000
Τάνκερς	»	»	2.621.000
			4.504.000
Παναμᾶς			
Ἐπρὸ φορτίου	248.000	261.000	1.742.000
Τάνκερς	474.000	499.000	2.191.000
	722.000	760.000	3.933.000
Κωσταρικής			
Ἐπρὸ φορτίου	ἀσήμαντος	ἀσήμαντος	439.000
Τάνκερς	»	»	9.000
			448.000
Ὀνδούρα			
Ἐπρὸ φορτίου	ἀσήμαντος	ἀσήμαντος	226.000
Τάνκερς	»	»	169.000
			395.000
Γενικὸν σύνολον	722.000	760.000	9.280.000

ΠΙΝΑΞ 2 : Τωνάζ, εν συγκρίσει προς τὰς ναυτικές χώρας κατά Δεκέμβριον 1955 (εις τ. γκρός)

Χώραι	Ξηρ. φορτ.	Τάνκερς	Σύνολον	Υπό ναυπήγ.
Ἡν. Πολιτεία ...	21.069.000	4.289.000	26.312.000	231.000
Μεγ. Βρετανία ...	12.412.000	5.137.000	18.207.000	1.564.000
Νορβηγία ...	2.836.000	4.288.000	7.124.000	800.000
Λιβερία ...	1.883.000	2.621.000	4.504.000	673.000
Παναμάς ...	1.742.000	2.191.000	3.933.000	350.000
Ἰταλία ...	2.652.000	1.215.000	3.867.000	388.000
Γαλλία ...	2.503.000	1.279.000	3.782.000	186.000
Ἰαπωνία ...	2.889.000	697.000	3.586.000	253.000
Ὀλλανδία ...	2.524.000	916.000	3.440.000	399.000
Σουηδία ...	1.811.000	827.000	2.638.000	251.000
Γερμανία ...	2.200.000	306.000	2.506.000	295.000
Δανία ...	1.043.000	518.000	1.561.000	103.000
Ἑλλάς ...	1.112.000	187.000	1.299.000	105.000
Κοσταρική ...	439.000	9.000	448.000	—
Ὀνδούρα ...	226.000	169.000	395.000	20.000

ΣΗΜ. : α) Οἱ ἀριθμοὶ ἀναφέρονται εἰς σκάφη 500 τ. γκρός καὶ ἄνω.

β) Μολοντοὶ ὁ στόλος τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἐμφανίζεται μὲ δύναμιν 25.358.000 τ. γκρός, δὲν ἐν τούτοις νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι περὶ τὰ 14,5 ἑκατομ. τ. γκρός ἀναφέρονται εἰς σκάφη τοῦ ἐξωτερικοῦ στόλου.

γ) Οἱ διδόμενοι διὰ τὰς ναυπηγήσεις ἀριθμοὶ ἀφοροῦν σκάφη τῶν 100 τόνων γκρός καὶ ἄνω.

Ἡ κατά χώρας πλοιοκτησία

Ἀπὸ τοῦ τέρατος τοῦ πολέμου καὶ ἐντεύθεν οἱ στόλοι ξηροῦ φορτίου καὶ δεξαμενοπλοίων ὅλου τοῦ Κόσμου πύξησαν ἀπὸ 61.43 εἰς 80.025 ἑκατομμύρια τόνων γκρός (μὴ συμπεριλαμβανομένου τοῦ ἐξωτερικοῦ στόλου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν). Ἐκ τῆς αὐξήσεως ταύτης τὰ 8,5 ἑκατομμύρια τόνων γκρός (ἤτοι τὰ 45%) ἀναφέρονται εἰς τὰς σημαίας τῆς Λιβερίας, τοῦ Παναμά, τῆς Ὀνδούρας καὶ τῆς Κοσταρικής.

Μολοντοὶ δὲν κατέστη εἰσέτι δυνατόν νὰ καθορισθῇ ἐπακριδῶς ἡ εὐεργετούμενη πλοιοκτησία ὅλου αὐτοῦ τοῦ ἐγγεγραμμένου εἰς τὰς ἐν λόγω χώρας τωναζ, ἔχει ἐν τούτοις ὑπολογισθῇ, ὅτι τὰ 50% περίπου (ἤτοι 4,7 ἑκατομμύρια τόνων γκρός) ἀνήκουν κατ' ἰδιοκτησίαν εἰς ἄτομα ἑλληνικῆς ὑπηκοότητος ἢ καταγωγῆς, τὰ 35% (ἤτοι 3,3 ἑκατομμύρια τόνων γκρός) εἰς Ἀμερικανούς καὶ τὰ ὑπόλοιπα 15% (ἤτοι 1,25 ἑκατομμύρια τόνων γκρός) εἰς ἄλλους.

Οἱ ὅροι, ὑπὸ τοὺς ὁποίους ζητεῖται ἡ συγκατάθεσις, πρὶν ἢ ἓνα πλοῖον νηολογηθῇ εἰς τὰς τέσσαρας ταύτας χώρας, δὲν εἶνε αὐστηροί. Τὸ τμήμα 2 τοῦ «Ναυτικοῦ Κώδικος» τῆς Λιβερίας (Δεκεμβρίου 1954, τίτλος 5) ἀναφέρει, ὅτι πᾶν πομποτόρον σκάφος, ὁποῦδήποτε καὶ ἂν ἔχη ναυπηγηθῇ, ἀνήκον εἰς πολίτην ἢ ὑπήκον τῆς Λιβερίας ἢ οἰασθῆτοτος ἑξῆς χώρας, δύναται νὰ νηολογηθῇ ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν. Οἱ ὅροι «οἱ ἰτῆρ» καὶ «οἱ πῆκ οὐο» νοοῦν ἐπίσης καὶ σωματοεῖς, ἑταιρίας καὶ συνεταιρισμοὺς ἀτόμων. Τοῦτο, πράγματι, παρέχει εἰς πᾶν πρόσωπον, πάσης ἐθνικότητος, τὴν εὐχέρειαν νὰ νηολογῇ πλοῖον ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας. Ἡ ἔγγραφη γίνεται, οὐχὶ ὡς ἡδυνάτο τις νὰ ἀναμνη, εἰς τὴν Λιβερίαν, ἀλλ' εἰς τὴν Νέαν Ὑόρκην, ἐπὶ τῇ καταβολῇ τέλους δολ. 1.20 κατὰ τόνον. Ἀκολούθως, εἰσπράττεται ἐτησίως ἓνας φόρος 10 σέντς κατὰ τόνον, μὲ τὴν ἐγγύησιν τοῦ Κράτους, ὅτι ὁ φόρος αὐτός δὲν πρόκειται νὰ αὐξηθῇ ἐπὶ εἰκοσαετίαν.

Ὁ παναμαϊκὸς νόμος (τῆς 12ης Ἰανουαρίου 1925) εἶνε συντεταγμένον, ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου, ὑπὸ ὄρουσ παρμοίας εὐρύτητος. Εἰς τὴν Γραμματείαν (τοῦ «Διεθνούς Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου») ἐλήφθη, ἐπὶ παραδείγματι, ἀντίγραφον τοῦ τύπου ἔγγραφῆς εἰς τὸ παναμαϊκὸν νηολόγιον, ἀναφερόμενον εἰς τὴν Ἰδρυσιν ἑταιρίας περιορισμένης εὐθύνης «πρὸς διενέργειαν θαλασσίων καὶ λιμενίων μεταφορῶν πάσης μορφῆς, ἔξω τῆς δημοκρατίας τοῦ Παναμά». Οἱ ἰδρυταὶ τῆς ἑταιρίας ἦσαν δύο Χιλιανοὶ ὑπήκοοι κατοικοῦντες εἰς Βαλπαράισον καὶ διερχόμενοι ἐκ τῆς πόλεως τοῦ Παναμά. Φαίνεται, ὅτι πᾶν ὅ,τι ἦτο ἀναγκαῖον δι' αὐτοὺς, συνίστατο εἰς τὸ νὰ ἀναλάβουν ἕκαστος ἀνά μίαν μετοχὴν οὐδεμίας ὀνομαστικῆς ἀξίας. Ὁ ἐπόμενος ὄρος περιέχει κανονισμοὺς ἀφορώσαντας τὰς συνεδριάσεις τῆς ἑταιρίας:

«Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον δύναται νὰ ὀρίξῃ τὰς συνεδριάσεις αὐτοῦ, νὰ διατηρῇ ἐν ἡ πλείονα γραφεῖα, νὰ τηρῇ τὰ βιβλία τῆς ἑταιρίας εἰς τόπον, τὸν ὁποῖον τὸ αὐτὸ συμβούλιον δύναται ἐκάστοτε νὰ ὀρίξῃ, ἐντὸς ἢ ἐκτὸς τῆς δημοκρατίας τοῦ Παναμά.
Ἡ ἐπιάνδρωσις ἀφ' ἑτέρου τῶν παναμαϊκῶν πλοίων ρυθμίζεται ὑπὸ τῆς κατῆρου διατάξεως:

«Ἐθνικὰ σκάφη, ἀπασχολούμενα εἰς διεθνεῖς μεταφοράς, δὲν νὰ ἔπανδρώνωνται διὰ πληρώματος, ὅπερ κατὰ 10%, τοῦλάχιστον, θὰ ἀποτελεῖται ἀπὸ πολίτας τοῦ Παναμά, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι οἱ ἔχοντες νὰ χρησιμοποιοῦν, ὡς μέλη τοῦ πληρώματος, κατέχουν ἔτα ἀπαιτούμενα φυσικὰ καὶ ἠθικὰ προσόντα».

Ἡ ἔγγραφη εἰς τὸ παναμαϊκὸν νηολόγιον κοστίζει ἓνα δολλᾶριον κατὰ τόνον νέτ, ὅσον, δηλαδὴ, καὶ ἐν Λιβερίᾳ. Ἀκολούθως καταβάλλεται ἐτήσιος φόρος ἐκ 10 σέντς κατὰ τόνον.

Εἰς τὴν Ὀνδούραν καὶ τὴν Κοσταρικήν αἱ ἀπαιτήσεις φαίνονται νὰ εἶνε ὁμοίαι τυπικῆς φύσεως, μολοντοὶ εἰς τὴν Ὀνδούραν ἡ νομοθεσία προβλέπει, ὅτι τὰ 50% τοῦ πληρώματος πρέπει νὰ ἀποτελοῦνται ἐξ ἀνδρῶν ὀνδουριανῆς ἐθνικότητος. Θὰ ἦτο, πάντως, δύσκολον εἰς τὰς ὀνδουριανὰς ἀρχὰς νὰ ἐπιβάλουν τὴν ἐφαρμογὴν τῆς διατάξεως ταύτης. Θὰ παρατηρηθῇ, ὅτι αἱ νομοθεσίαι τῶν χωρῶν τούτων δὲν καθορίζουν ἰδιότητας ἐκείνων, οἱ ὁποῖοι δύναται, ἴσως, νὰ νηολογούν πλοῖα εἰς τὰς ἐν λόγω χώρας, αὐτὲς θέτουν ὡς ὄρον νηολογήσεως, ὅπως ἡ ἔδρα διαχειρίσεως καὶ ἐλέγχου τῶν εἰς αὐτὰς νηολογημένων πλοίων ὀρίζεται ἐκεῖ.

Ἀντιθέτως πρὸς τὰς «σημαίας εὐκολίας», αἱ ναυτικαὶ ἀπαιτήσεις πρὸς νηολόγησιν σκαφῶν εἰς τὰς ἐκ παραδόσεως ναυτικὰς χώρας, μολοντοὶ ποικίλλουν, εἶνε πολὺ περισσώτερον αὐστηραί. Διὰ τὴν νηολογήσιν — φέρ' εἶπεῖν — ἓνα πλοῖον εἰς τὰς Κάτω Χώρας, δὲν νὰ ὄσιν οἱ πλοιοκτῆται, κατὰ πλειονότητα, ὑπήκοοι τῆς χώρας ταύτης, κατὰ σημαντικὴν δὲ ἀναλογίαν νὰ κατοικοῦν ἐν αὐτῇ. Ὅσον ἀφορᾷ τὰς ναυτικὰς ἑταιρίας, ἡ πλειονότης τῶν μετοχῶν τοῦ ἐπιβουδουμένου εἰς αὐτὰς κεφαλαίου, δὲν νὰ ἀνήκῃ εἰς ἄτομα τῆς ἐθνικότητος τῆς χώρας, οἱ δὲ διευθυνταὶ τῶν ἑταιριῶν νὰ ἔχουν, κατὰ πλειονότητα, τὴν διαμονὴν τῶν εἰς τὰς Κάτω Χώρας, ὅπου ἐπίσης εἰς τὰ οἰκία μητρῶα θὰ εὐρηγῆται καταχωρημένα καὶ τὰ Γραφεῖα τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Εἰς τὴν Νορβηγίαν, ἓνα σκάφος πρέπει νὰ εἶνε τῆς ἀποκλειστικῆς κυριότητος Νορβηγίου ὑπήκων. Ἀν τὸ σκάφος ἀνήκῃ εἰς μετοχικὴν ἑταιρίαν, τὰ κεντρικὰ γραφεῖα τῆς ἑταιρίας, καθὼς καὶ ἡ ἔδρα τῆς διοικήσεως τῆς, δὲν νὰ εὐρίσκωνται ἐν Νορβηγίᾳ. Τὰ μέλη τῆς διοικήσεως πρέπει νὰ εἶνε Νορβηγοὶ ὑπήκοοι καὶ αἱ μετοχαί, ἀντιπροσωπεύουσαι, τοῦλάχιστον, τὰ 6)10 τῶν κεφαλαίων, δὲν νὰ ἀνήκουν εἰς Νορβηγούς ὑπήκους.

Ἐνα πλοῖον, ἐξ ἄλλου, δύναται νὰ νηολογηθῇ ὡς βρετανικόν, μόνον ὅταν ἀνήκῃ εἰς Βρετανούς ὑπήκους ἢ εἰς ἑταιρίας ἰδρυθείσας κατὰ τὴν κειμένην νομοθεσίαν, ὑποκειμένης εἰς τοὺς νόμους μέρους τινὸς τῶν Ἀποικίων τῆς Αὐτῆς Μεγαλειότητος καὶ ἐχούσας τὸν κύριον τόπον τῶν ἐργασιῶν τῶν ἐντὸς τῶν Ἀποικίων τούτων (Νόμος Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τοῦ 1894, τμήμα 1). Σκάφος ἀνήκοντα κατὰ κυριότητα εἰς τοιαῦτα ἄτομα ἢ ἑταιρίας εἶνε, κατὰ τεκμήριον, βρετανικὰ καὶ συνωδὰ τῶ τμήματι 2, τοῦ νόμου τοῦ 1894, εἶνε ὑποχρεωμένα νὰ ἐγγράφωνται, ὡς τοιαῦτα, μὴ δυνάμενα νὰ νηολογηθῶν ἐξω τῶν Ἀποικίων τῆς Αὐτῆς Μεγαλειότητος.

Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας «σκάφη τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν» ὀρίζονται ὑπὸ τοῦ Νόμου τῆς 28ης Μαΐου 1896, τὰ «σκάφη τὰ νηολογημένα, συμφώνως τῷ Νόμῳ καὶ οὐχὶ ἄλλα». Σκάφος δύναται νὰ νηολογηθῶν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, μόνον ἔαν:

α) Ἐναυπηγήθῃσιν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ ἀνήκον ἐξ ὀλοκλήρου εἰς πολίτας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Καὶ β) Ἄν εἶνε σκάφη ταξιδεύοντα εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ὁποῦδήποτε καὶ ἂν ἐναυπηγήθῃσιν, ἀνήκοντα ἐξ ὀλοκλήρου εἰς πολίτας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἢ εἰς ἑταιρίας ὀργανωμένας καὶ καταστατικὰς ἰδρυμένας κατὰ τοὺς νόμους τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἢ Πολιτείας τινὸς αὐτῶν, ὁ πρόεδρος τῶν ὁποίων καὶ οἱ διοικούντες διευθυνταὶ δὲν νὰ εἶναι πολῖται τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν.

Δυνάμει τοῦ «περὶ Ναυτιλίας» νόμου τοῦ 1916, ὡς αὐτὸς ἐτροποποιήθη, οὐδὲν σωματοεῖς, ἑταιρία ἢ συνεταιρισμὸς θὰ θεωρηταὶ πολίτης τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ἂν ὁ ἐλεγχος τῶν ἐν αὐτοῖς συμφερόντων δὲν ἀνήκῃ κατὰ κυριότητα εἰς πολίτας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν.

Εἰς ὅλας αὐτὰς τὰς περιπτώσεις τὸ δικαίωμα τῆς νηολογήσεως εἶνε αὐστηρῶς περιορισμένον καὶ ἄνευ οὐδεμίας ἐξαιρέσεως συνδεδεμένον μετὰ τοῦ πρωταρχικοῦ ὄρου, ὅτι ἡ ἔδρα τῆς διοικήσεως καὶ ὁ ἐλεγχος τῶν ναυτιλιακῶν ἑταιριῶν δὲν πράγματι νὰ εὐρίσκωνται εἰς τὴν χώραν τῆς νηολογήσεως. Αὐτὸς δὲ εἶνε ὁ πραγματικὸς ὄρος, ὅστις ἐξασφαλίζει εἰς τὰς ἐκ παραδόσεως ναυτικὰς χώρας πραγματικὸν ἐλεγχον τῶν πλοίων, ἄτινα φέρουν τὰς σημαίας τῶν καὶ ὅστις χαρακτηρίζει τὴν διαφορὰν τῆς νηολογήσεως εἰς τὰς χώρας ταύτας ἀπὸ τὰς χώρας τοῦ ΠΑΝΟΝΑΙΒ.

Ὁ ἐν λόγω ἐλεγχος δὲν εἶνε ἀπλῶς θεωρητικὸς, ἀλλ' ἐλεγχος ὅστις ἀπτεταὶ ὅλων σχεδὸν τῶν ἀπόψεων τῆς λειτουργίας καὶ διαχειρίσεως τῶν πλοίων. Τοιοῦτοτρόπως, αἱ ἐκ παραδόσεως ναυτικαὶ δυνάμεις θέτουν εἰς ἐφαρμογὴν τὰς ποικίλας διεθνεῖς συμβάσεις, αἵτινες ἐπενεργοῦν ἐπὶ τῆς ναυτιλίας διὰ λεπτομερῶν Κανονισμῶν, οἱ ὁποῖοι — εἰς πολλὰς περιπτώσεις — προχωροῦν πέραν τοῦ ἐλάχιστου ὄριου τῶν ἀπαιτήσεων αὐτῶν τούτων τῶν συμβάσεων. Εἶνε ἀληθές, ὅτι ὁ Παναμάς, ἡ Λιβερία, ἡ Κοσταρική καὶ ἡ Ὀνδούρα εἶνε ἄπασαι συμβαλλόμενα μέρη τῆς διεθνούς συμβάσεως τοῦ 1930 «περὶ γραμμῆς φορτώσεως», αἱ δύο δὲ πρῶται χώραι καὶ τῶν συμβάσεων τοῦ 1948 καὶ τῶν συμβάσεων «περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσει» καὶ συγκρούσεων.

Αἱ κυβερνήσεις τῶν ἐν λόγω χωρῶν ἔχουν ὀρίσει διεθνῶς ἀνεγνωρι-

PORT SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,,

Address: P.O. Box 306

σμένας εταιρίας Κατατάξεως πρὸς ἔκδοσιν τῶν προβλεπομένων ἀπὸ τὰς συμβαθείσας πιστοποιητικῶν.

Ἐν τούτοις, ἐλλείψει οὐδὲν ἔθνικου Κανονισμοῦ (ἰδίῳν δηλαδὴ εἰς τὰς χώρας ταύτας Κανονισμῶν) πᾶν ὅ,τι δύναται νὰ ἀξιώσῃ ἀπὸ τὰς χώρας αὐτὰς εἶναι τὸ ἐλάχιστον τῶν προτύπων, τοῦ διαγράφων αὐτὰ συμβάσεις.

Εἶνε καὶ αὐτὸ τὸ στοιχεῖον ἐλέγχου, ὅπερ διακρίνει τὰς ἀνωτέρω ἀναφερομένας μεταφορὰς εἰς ἕτερας σημαίας ἀπὸ τῶν σημαίων τοῦ PANONALIB. Αἱ ἑλληνικαὶ μεταφορὰς εἰς τὸ βρετανικὸν νηολόγιον ἤγαγον τὰ πλοία ὑπὸ τὸν ἄμεσον ἔλεγχον τῆς βρετανικῆς κυβερνήσεως. Τὰ μεταφερθέντα εἰς τὸ βρετανικὸν νηολόγιον καναδικὰ πλοία παραμένουν ὑπὸ τὸν ἄμεσον ἔλεγχον τῆς καναδικῆς κυβερνήσεως καὶ πλοία νηολογηθέντα εἰς τὰς Βερμούδας ἢ εἰς τινὰ τῶν ἄλλων βρετανικῶν ἀποικίων ὑπόκεινται ἀκόμη εἰς τὸν ναυτικὸν νόμον καὶ τοὺς Κανονισμοὺς τῆς Μεγ. Βρετανίας.

Οἱ κύριοι λόγοι, διὰ τοὺς ὁποίους αὐξάνει ὁ ἀριθμὸς τῶν νηολογησάντων εἰς τὰς χώρας PANONALIB, εἶνε δυνατόν ἀπλοῦστα νὰ ἐξηγηθῶν : Ὁφείλουται αἱ νηολογήσεις αὐταί, εἰς τινὰς περιπτώσεις, εἰς τὴν ἐπιθυμίαν τῶν πλοιοκτητῶν νὰ ἀποφύγουν τὸ βαρὺ φορτίον τῆς φορολογίας, ἥτις τοῖς ἐπιβάλλεται εἰς τὰς ἰδίας αὐτῶν χώρας, εἰς ἄλλας δὲ περιπτώσεις ὀφείλεται εἰς τὴν ἐπιθυμίαν τῶν νὰ ἐπιτύχουν ὄφελος ἀπὸ τὸ χαμηλότερον ἐπίπεδον δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως, ἐναντι τῶν δαπανῶν μὲ τὰς ὁποίας βαρύνονται τὰ εἰς τὰς ἑθνικὰς σημαίας πλοία.

Καθὼς ἀφορᾷ τὴν φορολογία, ἀληθὲς εἶνε, ὅτι χώραι τινὲς φορολογοῦν τὰ πραγματοποιούμενα κέρδη τῶν πλοίων τῶν τῶν μεταφερόντων ἐξαγομῆμα εἶδη ἀπὸ τὰς χώρας ἐκείνας καί, ὡς ὑποτίθεται, πλοία φέροντα τὰς σημαίας τῶν ὡς ἀνω χωρῶν ὑπόκεινται εἰς τοιοῦτους φόρους, ὅταν ἐνεργούν δι' ἴδιον λογαριασμόν, δηλαδὴ, οὐχὶ ὡς σκάφη ὑπὸ χρονοαῦλωσιν. Ἐν τούτοις φαίνεται λίαν ἀπίθανον, ὅτι τὸ σύνολον τοιούτων φόρων θὰ ἤδυνάτο ποτε νὰ προσεγγίξῃ τὸ μέγεθος τοῦ φόρου τῶν ὁποίων ἐπιβάλλουν αἱ ἐκ παραδόσεως ναυτικαὶ χώραι ἐπὶ τῶν πραγματοποιουμένων ὑπὸ τῶν ἰδίων τῶν πλοίων κερδῶν ἐν τῷ Κόσμῳ.

Ἐκτὸς τῆς κυρίου φορολογικοῦ πλεονεκτήματος, οἱ ὑπὸ σημαίας τῆς PANONALIB ἐργαζόμενοι πλοιοκτῆται δὲν δεσμεύονται ἀπὸ τὰς ἀστυρίας καὶ λεπτομερεῖς διατάξεις, αἱ ὁποῖαι συνήθως ἀπαντῶνται εἰς τὰς ἐκ παραδόσεως ναυτικὰς χώρας καὶ ἀναφέρονται εἰς κλιμακώσεις μισθῶν, κοινωνικὰς ἀσφαλίσεις καὶ ἐνδιατήματα τοῦ πληρώματος. Ἐπὶ παραδείγματι, οἱ διὰ τὸ πλῆρωμα Κανονισμοὶ τῆς Λιβερίας βασίζονται ἐπὶ τῶν ἑξῆς :

«Σκάφος φέρον κατὰ τὴν ἐγγραφὴν του τὴν σημαίαν τῆς δημοκρατίας τῆς Λιβερίας, δὲν θὰ ναυσιπλοῇ, ἂν δὲν ἔχῃ ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ του καὶ ἐπ' αὐτοῦ συκρότησιν ἀξιωματικῶν καὶ πληρώματος, ὅσα εἶνε ἀναγκαῖα πρὸς ἀσφάλει αὐτοῦ ναυσιπλοῦντος».

Κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τῆς ἐξελίξεως ταύτης, ἐλέγετο, ὅτι αἱ ὀλιγώτερον εὐνοικαὶ συνθήκαι ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν χωρῶν PANONALIB ἦσαν τὸ κύριον κίνητρον πρὸς νηολόγησιν εἰς τὰς χώρας ταύτας. Ἐκ τῶν ὑπαρχουσῶν ἀποδείξεων προκύπτει, βεβαίως, ὅτι τοῦτο δὲν ἔχει οὕτω σῆμα. Ἡ διεθνὴς Ὁμοσπονδία Ἐργατῶν Μεταφορῶν διαρκῶς καταφέρεται, κηρύσσασα — οἷτως εἰπεῖν — πόλεμον κατὰ τὸν ἀβλιῶν συνθηκῶν ἐργασίας ὑπὸ τὰς σημαίας ταύτας καὶ κατὰ τὰ τελευταία ἔτη ἐπελήθη ἀτομικῶν περιπτώσεων ἀμέσως μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν. Ἡ πλευρὰ, ὅμως, αὐτῆ τοῦ ζητήματος θὰ συζητηθῇ πληρῶς κατὰ τὴν Προπαρασκευαστικὴν Τεχνικὴν Ναυτικὴν Διάσκεψιν, τὴν ὁποῖαν πρόκειται νὰ συγκαλέσῃ διὰ τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον ἡ «Διεθνὴς Ὁργάνωσις Ἐργασίας».

Μολοντοῦ — καθ' ὅ ἔστι προφανές — διπλὰ εἶνε τὰ πλεονεκτήματα ἐκ τῆς μεταφορᾶς πλοίων εἰς τὰς σημαίας τῶν χωρῶν PANONALIB, δυνατόν, ἴσως, νὰ μὴ συνυπάρχουν κατ' ἀνάγκην ταῦτα. Λέγεται, οὕτω, ὅτι εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἀμερικανικῶν μεταφορῶν, ἐνῶ δυνατόν νὰ ὑπάρχουν, ἴσως, φορολογικὰ τινὰ πλεονεκτήματα — ἀτυχῶς δὲν συγκεντρώθησαν ἐν προκειμένῳ ἀκριβεῖς πληροφορίες — τὸ πρωταρχικὸν ἀναμφιβόλως θέμα εἶναι ἡ ἐπιτεύξις χαμηλοτέρου κόστους ἐκμεταλλεύσεως. Δεόν ἐν τούτοις νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ πραγματικὸν ἀποτέλεσμα τῶν ἐν λόγω μεταφορῶν ἔγκειται εἰς τὸ νὰ καταδιβάσῃ τὸ ὑπερμέτρον ὑψηλὸν κόστος ἐκμεταλλεύσεως, τὸ κρατοῦν ἐν Ἀμερικῇ, εἰς ἐπίπεδον κείμενον ἐγγύτερον πρὸς τὸ γενικὸν ἐπίκρανον εἰς τὰς χώρας τῶν ξένων συναγωγιστῶν τῶν. Ἀπὸ μίας ὁδὸν πλευρᾶς, πρόκειται μᾶλλον περὶ ἄρσεως ἐμποδίου τινός, παρὰ περὶ ἐπιτεύξεως πλεονεκτήματος πηγάζοντος ἀπὸ τὰς ἰδιαιότητας αὐτὰς μεταφορᾶς.

Ἡ ἑλληνικὴ συμμετοχὴ

Εἰς τὴν περίπτωσιν ἀφ' ἑτέρου τῶν ἑλληνικῶν μεταφορῶν, τὸ πλεονέκτημα ἔγκειται, προφανῶς, εἰς τὰς συνθήκας μίας κατ' οὐσίαν ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῆς φορολογίας. Δὲν εἶνε, πάντως, ἀπαραίτητον νὰ λεχθῇ, ὅτι αἱ μεταφορὰς τῶν πλοίων ἐγένοντο ἀρχικῶς διὰ τὸν λόγον αὐτόν. Ἐλάχιστη δύναται νὰ ὑπάρξῃ ἀμφιβολία, ὅτι αἱ πολιτικά καὶ οικονομικαὶ συνθήκαι ἐν Ἑλλάδι κατὰ τὰ ἀμέσως μεταπολεμικὰ ἔτη ἦσαν τοιοῦται, ὅστε νὰ ἀποβαρύνουν κάθε νουνηχὴ πλοιοκτῆτην ἀπὸ τοῦ νὰ δεσμεύσῃ τὴν περιουσίαν του εἰς χώραν, εἰς τὴν ὁποῖαν ὑπῆρχε πραγματικὴ ἀπειλὴ κομμουνισμοῦ καὶ ἐθνικοποιήσεως, ἐντελῶς χωριστὰ ἀπὸ τοῦς ὑπερβολικῶς περιοριστικῶς ὄρους τοῦς ἐφαρμοζομένους ἐπὶ ἐκμεταλλεύσεως πλοίου καὶ οἷτινες εἶχον ἀγάγει Ἑλληνας τινὰς πλοιοκτῆτας νὰ νηολογήσουν τὰ σκάφη τῶν εἰς τὸ Λονδίον. Ἀπαξ ἐλήθη ἡ ἀπόφασις νηολογήσεως τῶν ἀποκτωμένων πλοίων, εἰς ἀντικατάστασιν τῶν πολεμικῶν ἀπωλειῶν, ἐξ ἧς Ἑλλάδος, ἀνεκφυέν, ὡς φαίνεται, ζήτημα εἰς ποίας χώρας θὰ ἦσαν προσφορῶτεροι αἱ νηολογήσεις. Δὲν εἶνε, ἴσως, ἐκπληκτικόν, ὅτι ἡ μὴ ὑπαρξὴ Κανονισμῶν νηολογήσεως εἰς χώρας ὅπως ὁ Παναμάς, ἡ Λιβερία, ἡ Ὀνδούρα καὶ ἡ Κωσταρική, κατέστησαν εἰς αὐτοὺς προφανῶς ποίας σημαίας ἔπρεπε νὰ ἐκλέξουν. Οἰσοδῆποτε καὶ ἂν ὑπῆρξεν ὁ λόγος, ὅστις κατὰ πρῶτον παρεκίνησε τοὺς Ἑλληνας πλοιοκτῆτας εἰς τὰς μεταφορὰς ταύτας, γεγονός πάντοτε παραμένει, ὅτι ἀποτέλεσμα εἶνε νὰ παρασχεθῇ εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας, τοὺς ἐκμεταλλευσόμενους ὑπὸ τὰς ἐν λόγω σημαίας τὰ σκάφη τῶν, συντριπτικὴ ὑπεροχὴ, ἐναντι τῶν συναγωγιστῶν τῶν πρὸς ἐξάπλωσιν τῶν στόλων τῶν καὶ κατὰ ποικίλους βαθμοὺς πρὸς ἀντικατάστασιν αὐτῶν.

Τὰ πλεονεκτήματα

Δεδομένου, ὅτι τὰ πλεονεκτήματα ἐκμεταλλεύσεως ὑπὸ τὰς σημαίας τῶν χωρῶν τούτων εἶνε τὸσον καθαρῶς ἔλυστικα, θὰ διερωτηθῇ, ἴσως, κανεῖς, διατὶ οἱ περισσότεροὶ πλοιοκτῆται δὲν μετέφερον τὰ σκάφη τῶν εἰς τὰς σημαίας τῆς PANONALIB. Ὡς εἶνε γνωστὸν, δύο μόνον χώραι

περιορίζουν τοὺς ὑπηκόους τῶν ἀπὸ τοῦ νὰ νηολογῶν τὰ σκάφη τῶν εἰς ξένην χώραν. Ἐπὶ παραδείγματι, Βρετανοὶ ὑπηκοοὶ ἢ ἐταιρία συσταθεῖσαι ἐπὶ τῇ βάσει τῶν κειμένων νόμων καὶ ὑποκειμένα εἰς τοὺς νόμους μέρους τινός τῶν Ἀποικίων τῆς Αὐτῆς Μεγαλειότητος καὶ μὲ τὴν κυρίαν ἔδραν τῶν ἐργασιῶν τῶν εἰς τὰς ἀποικίας ταύτας, ἔχουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐγγράφουν τὰ σκάφη τῶν εἰς τὸ βρετανικὸν νηολόγιον καὶ οὐδαμῶς ἄλλου.

Μία τοιαύτη ὁδὸν βρετανικὴ ἐταιρία δὲν δύναται, οὔτε νὰ μεταφέρῃ τὰ ὑπάρχοντα πλοία τῆς ἀπὸ τὸ βρετανικὸν νηολόγιον εἰς τὸ νηολόγιον, φέρ' εἰπεῖν, τοῦ Παναμά, ἀλλ' οὔτε καὶ νηολογήσῃ εἰς τὸν Παναμᾶν οἰονδήποτε σκάφος ἀποκτᾷ. Ἐπὶ πλέον, δὲν δύναται — ἐκτὸς ἐὰν ὑπάρξῃ κυβερνητικὴ ἄδεια — νὰ μεταφέρῃ τὴν διαμονὴν τῆς ἀπὸ τὴν Βρετανίαν εἰς χώραν ἐντός τῶν Ἀποικίων τῆς Αὐτῆς Μεγαλειότητος, ἐνθα ὁ φόρος εἰσοδήματος δυνατόν, ἴσως, νὰ εἶνε χαμηλότερος ἀπὸ τὸν ἐν Ἀγγλίᾳ ἰσχύοντα, ὅπως συμβαίνει λ.χ. εἰς τὰς Βερμούδας. Ἀφ' ἑτέρου μία βρετανικὴ ἐταιρία, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι ὁ κύριος τόπος τῶν ἐργασιῶν τῆς κεῖται ἐξω τῶν Ἀποικίων τῆς Α. Μ., δύναται νὰ νηολογήσῃ τὰ πλοία τῆς εἰς τὸν Παναμᾶν ἢ εἰς ἄλλην χώραν τῶν «σημαίων εὐκολίας».

Ὁμοίως, συμφώνως πρὸς τὸν γενικὸν νόμον, πλοία ἀνήκοντα κατὰ κυριότητα εἰς Γερμανοὺς ὑπηκόους, ἔχοντας τὸν κύριον τόπον τῶν ἐργασιῶν τῶν ἐντός τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Δημοκρατίας καὶ εἰς ἐταιρίας ἐχούσας τὴν ἔδραν τῶν ἐν Γερμανίᾳ, τῶν ὁποίων ἡ διεχειρίσις ἐλέγχεται παρὰ Γερμανῶν ὑπηκόων, ὀφείλουσιν νὰ φέρουν τὴν σημαίαν τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Δημοκρατίας καὶ δὲν δύναται νὰ διαχειρίζονται τὰ σκάφη τῶν ὑπὸ οἰανδήποτε ἄλλην σημαίαν.

Οἰοῦντο καὶ ἂν εἶνε οἱ λόγοι ἐπιφυλάξεως ἐκ μέρους ἄλλων πλοιοκτητῶν, ἀπὸ ταῦς Ἑλλήνας καὶ Ἀμερικανούς πλοιοκτῆτας διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν «σημαίων εὐκολίας», γεγονός πάντοτε παραμένει, ὅτι οἱ στόλοι τῶν χωρῶν PANONALIB διαρκῶς αὐξάνουν καὶ τοῦτο δέον νὰ ἀπασχολῇ μετ' ἀνησυχίας πλοιοκτῆτας καὶ κυβερνήσεις, ποὺ βλέπουν νὰ μειώνεται τὸ μέγεθος τῶν ἰδίων τῶν ἑθνικῶν στόλων, ἐν σχέσει πρὸς τὸ παγκόσμιον τῶν αὐτῶν. Διὰ τοὺς πλοιοκτῆτας, εἰδικώτερον, σημαίνει τοῦτο μικρότερον συμμετοχὴν εἰς τὰς παγκοσμίου μεταφορᾶς, ἐνῶ διὰ τὰ κράτη, εἰς τὰ ὁποῖα ἡ Ναυτιλία ἀποτελεῖ ὀλοκληρωτικὸν τμήμα τῆς ἑθνικῆς τῶν ὁκονομίας, σημαίνει μικρότερον συμβολὴν εἰς τὰς ἀθλοῦν ἐξαγωγὰς τῶν.

Δύο εἶνε αἱ κυριώτεροι κατηγορίαι ἡ ἐπικρίσεις, αἱ ὁποῖαι ἔχουν διατυπωθῆ κατὰ τὴν «σημαίων εὐκολίας». Ἐλέχθη, ἐν πρώτοις, ὅτι πλοιοκτῆται ἐργαζόμενοι ὑπὸ τοιαύτας σημαίας εἶνε εἰς θέσιν νὰ χρησιμοποιοῦν εὐκόλως τὰ κατ' οὐσίαν ἀππλλαγμένα φόρου κέρδη τῶν, ὅχι μόνον διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῶν σκαφῶν τῶν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν στόλων τῶν. Ὁ ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ παράγων ἐπικρίσεως ἐγκέται εἰς τὸ ὅτι θὰ δύναται, ἴσως, νὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα, νὰ παρωθηθῇ τὰς κυβερνήσεις, ἀνησυχούσας διὰ τὴν εὐμερίαν τῶν στόλων τῶν, ὅπως ὑποστηρίζουν τὰ ἑθνικὰ τῶν σκάφη διὰ τεχνητῶν μέσων, ὡς λ. χ. τοῦ τῆς προτιμήσεως φορτίων ἢ τοῦ τῆς ἐπιχορηγήσεως. Προστατευτικὸν νόμιον τοιαύτης φύσεως ἔχουν ἤδη ψηφισθῆ παρὰ τινῶν χωρῶν. Περαιτέρω ἐπέκτασις τοιούτων προστατευτικῶν φραγμῶν εἶνε σφόδρα ἀνεπιθύμητος καὶ πᾶν ὅ,τι ἐπιστεῖδει ταύτην, καθὼς καὶ ἡ ἀπερίοριστος χρῆσις τῶν «σημαίων εὐκολίας» πρέπει νὰ ἀποφευχθῇ.

Ἡ δευτέρα κατηγορία ἡ ἐπικρίσις σχετίζεται μὲ τὴν διεθνή πολιτικὴν. Τὰ διὰ τὴν νηολόγησιν προαπαιτούμενα, τὰ ὁποῖα ζητοῦνται παρὰ τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν, περὶ ὧν ἀναφέραμεν ἀνωτέρω, σκοποὺν ἔχουν, ὅπως καταστήσουν κανὴν τὴν ἐνδιαφερομένην χώραν νὰ ἀσκήσῃ ἴδιον ἔλεγχον καὶ νὰ ἔχῃ πραγματικὴν δικαιοδοσίαν ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν φερόντων τὴν σημαίαν τῆς. Ἡ δὲ ἀσκήσις τοῦ ἐλέγχου τούτου εἶνε ἡ περιβάλλουσα τὰς χώρας ταύτας διὰ κύρους, ἴνα δι' αὐτοῦ ἔχουν ἐπιρροὴν ἐπὶ τῆς σταθερότητος καὶ συνεχείας τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας. Τὸ κύρος τοῦτο ἀσκήεται εἰς τὴν διεθνή πολιτικὴν διὰ τῆς φωνῆς τῶν ὑπευθύνων ἑθνικῶν κυβερνήσεων, τῶν ὁποίων ἡ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ πρέπει νὰ ρυθμίζεται ὑπὸ σκέψεων, κειμένων ἐξω τῆς ἀμέσου τοπικῆς σφαιρᾶς.

Ἀφ' ἑτέρου, ὁ Παναμάς, ἡ Λιβερία, ἡ Ὀνδούρα καὶ ἡ Κωσταρική δὲν εἶνε πολλάκις εἰς θέσιν νὰ ἀσκήσουν πραγματικῶν, ἐν προκειμένῳ ἔλεγχον, διότι τὰ σκάφη τὰ φέροντα τὰς σημαίας τῶν, σπανίως — καὶ ἴσως ἴσως κατὰ τύχην — προσεγγίζουσι κάποτε εἰς τοὺς λιμένας τῶν, οἱ δὲ πλοιοκτῆται τῶν σκαφῶν αὐτῶν, ἄτομα ἢ ἐταιρία, ἴσως, νὰ μὴ εἶνε ὑπηκοοὶ τῆς χώρας, εἰς ἣν τὸ πλοῖον εἶνε νηολογημένον, μὴδὲ νὰ ἔχουν τὴν κατοικίαν τῶν ἐν τῇ χώρα ταύτῃ. Τοιοῦτοτρόπως, εἶνε δυνατόν νὰ πλέουν τὰ σκάφη τῶν εἰς τὰς ἀνοικτὰς θαλάσσας, μὲ σημαίαν

ARIST. THEODORAKOPOULOS

REPRESENTATIVE OF

SCHAAR & NIEMEYER

ESTABLISHED 1851

WHOLESALE SHIPCHANDLERS

HAMBURG 11

FREEPORT, BROOK 6

TELEF: 36 22 46 47 48 49

PRIVATE: 23 56 08

TELEGRAMS: SCHAARMAYER-HAMBURG

ή όποια — δια πρακτικούς σκοπούς — είναι άνευ σημασίας και άνευ αξίας.

Η έλλειψις πραγματικού έλέγχου και κατά συνέπειαν ή έλλειψις πείρας, άποτελούν πράγματα τά όποια πρέπει να έμποδίζουν τας κυβερνήσεις τών χωρών εκείνων εις σοβαράν ανάπτυξιν των εις τας εργασίας τής ναυτιλίας. Θά ήτο, φέρ' ειπε,ν, προδήλως άσπονον, αν ή ναυτιλιακή πολιτική μιάς κυβερνήσεως ύπηγορευέτο υπό προσώπων, τών όποιών τó μόνον συμφέρον εν τή χώρα ταύτη θά ήτο τó άπλουδ γεγονός, ότι τά σκάφη τών εινε νηολογημένα εις αυτήν, ίδια δε όταν ή πολιτική αυτή θά ήδύνατο, ίσως, να επηρεάση διεθνείς συζητήσεις, επί βλάβη τού γοήτρου και τής εϋημερίας τής ναυτιλίας εν τώ συνόλω τής.

Τά ληπτέα μέτρα

“Αν αί εκ παραδόσεως ναυτικά χωρά δέν πρόκειται να άδιαφορήσουν βλέπουσαι τó ποσοτόν συμμετοχής των εις τó παγκόσμιον τον-νάξ σμικρονόμενον, θά πρέπει να σκεφθόν τι πρέπει να γίνη προς άποτροπήν τιοιαύτης εξέλιξεως. Έφόσον οι πλοιοκτήται εις τας χώρας εκείνας κωλύονται να θέσουν κατά μέρος κέρδη άπαλλαγμένα φόρου προς άντικατάστασιν τών πλοίων των, θά καταστούν βαθμηδόν όλιγώτερον ίκανοί να συναγωνισθόν τούς πλοιοκτήτας εκείνους, οίτινες δύνανται, πράγματι, να αφιερώσουν όλα των τά κέρδη δια τήν άντικατάστασιν και επέκτασιν τών στόλων των.

Φαίνεται, ότι δύο τύποι ενεργείας ύφίστανται, εις τας όποιας δύνανται να άγάγουν αί συζητήσεις. Θά εινε, δηλαδή, εις αύτάς δυνατόν, είτε ενεργούσαι εκάστη κατ' ίδιαν, να χορηγήσουν φορολογικά παραχωρήσεις εις τούς στόλους των προς άποκατάστασιν τής συναγωνιστικής ίσορροπίας, είτε να προδούν άτομικώς ή συλλογικώς εις ενεργείαν έξουδετερώσαν τά ένυπάρχοντα εις τήν χρήσιν τών σημαίων Παναμά, Λιβερίας, Όνδούρας και Κωσταρικής πλεονεκτήματα.

Ως παράδειγμα τού πρώτου τύπου ενεργείας φέρομεν τήν έλληνικήν κυβερνήσιν, ή όποια μέχρι σήμερον έχει κατά τó πλείστον θιγή και ήτις από τινων ηδη ετών σοβαράν ήσυχολήη προς άποτροπήν τής τάσεως ταύτης, δια τής μειώσεως τής φορολογίας και τών προσαπιτουμένων δια τήν πρόσληψιν πληρώματος και δια χορηγήσεως ειδικών παραχωρήσεων, σχετικών με τήν επένδυσιν ξένων κεφαλαίων εν Έλλάδι. Πληροφόρουμεθα, επί παραδείγματι, ότι αί φορολογικά παραχωρήσεις ηδη προς Έλληνας πλοιοκτήτας εινε σημαντικά — δια νέαν ναυπήγησιν ούδεις καταβάλλεται φόρος επί πενταετίαν, και μετά ταύτα δια τά ύπάρχοντα πλοία καταβάλλεται φόρος 2% επί τών μικτών ναύλων, είτε ύπάρξη κέρδος, είτε άπώλεια, εις δε τήν περιπτώσιν τών χρονοναυλώσεων φόρος 4% επί τού μικτού ναύλου. Παρά ταύτα, ή προς τήν ελληνικήν σημαίαν επάνοδος μόλις εινε αισθητή. Φαίνεται, ότι μέχρις ότου αί οικονομικά και πολιτικά συνθήκαι εις τήν χώραν ταύτην καταστούν σταθερώτεραι, ούδεμία παροχή φορολογικής άνακουφίσεως θά ειναι, αυτή καθ' έαυτήν, έπαρκής.

Δύσκολον άποδοίνει να ίδη τις ποία ενεργεία τού δευτέρου τύπου θά ήδύνατο να καταβληθί, ήτις να μη κείται τελείως άντικρυς προς τήν αρχήν τής ελευθερίας, τήν άποτελούσαν, ως γνωστόν, αύτην ταύτην τήν βάση τής διεθνούς ναυτιλίας. Κατά τó παρελθόν έτος, λ. χ., κατετέθη εις τήν γαλλικήν συνέλευσιν ιδιωτικών νομοσχεδίων, δια τού όποιού εζητήετο να άπαγορευθί ή προσέγγισις εις γαλλικούς λιμένας όλων τών πλοίων τών φερόντων τας σημαίας τού Παναμά, τής Λιβερίας, τής Όνδούρας και τής Κωσταρικής. Ούδέν έγένετο προς λήψιν τού μέτρου τούτου. Λέγεται μάλιστα, ότι αν τó μέτρον υιοθετήετο, ή πρώτη Οργάνωσις, ήτις θά ύψωνε φωνήν διαμαρτυρίας, ενάντιον τής θεσπίσεως του, τóσον αντιτιθεμένης προς τήν σύμβασιν «περί θαλασσίων μεταφορών» θά ήτο αύτό τούτο τó «Διεθνές Ναυτικόν Έπιμελητήριον». (I. C. S.). Τό «Διεθνές Ναυτικόν Έπιμελητήριον» ήπρηξεν ή Οργάνωσις, ήτις έδωκε τήν αρχήν, όπως καταδικασθόν πάντες οι τύποι προστατευτικής δράσεως, καταληγούσης εις οιοδήποτε περιορισμόν τού δικαιώματος τού εμπόρου να φορτώνη τά έμπορεύματά του εις πλοία τής σημαίας τής εκλογής του. Εινε όθεν δύσκολον να ιδώμεν, ποία θά ήτο δυνατόν να γίνη προστατευτική ενεργεία τού τύπου τούτου, ήτις να μη άντιστρατεύεται προς τήν αρχήν τής ελευθερίας, τóσον σφοδράς ύποστηριχθείσαν κατά τó παρελθόν παρά τού «Διεθνούς Ναυτικού Έπιμελητήριου».

Τό γεγονός, όμως, ότι δέν διαφαίνεται πρόχειρος λύσις τού προβλήματος, δέν άπαλλάσσει κατ' ανάγκην ούτε τούς πλοιοκτήτας, άλλ' ούτε και τας ένδιαφερομένας κυβερνήσεις, τής επικρίσεως. Ούδεμία δύναται να ύπάρξη άμφιβολία, ότι ακμάζον και υγιές παγκόσμιον εμπόριον, επί τού όποιού και βασίζεται έξ ολοκλήρου ή άληθής εϋημερία τής διεθνούς ναυτιλίας, έξαρτάται εκ τής οικονομικής και πολιτικής σταθερότητος τών μετεχουσών εις τó παγκόσμιον εμπόριον χωρών. Άφ' έτέρου, αί είδικαι αύται συνθήκαι οικονομικής και πολιτικής σταθερότητος άπορρέουν, εν τελευταία αναλύσει, από κατάστασιν τια ίσορροπίας μεταξύ τών δικαιωμάτων και τών ύποχρεώσεων τών πολιτών τών χωρών αυτών. Καθόσον άφορά τόν πλοιοκτήτην, τó σπουδαιότατον αύτού δικαίωμα εινε τó τής ελευθερίας τών θαλασσών, ελευθερίας προερχομένης άμέσως από τήν σταθερότητα και τó κύρος τών ύπευθύνων ναυτικών χωρών.

Η άσκησις, όμως, ενός δικαιώματος, πρέπει να συνοδεύεται και από αντίστοιχον ύποχρέωσιν τού πλοιοκτήτου, όπως συμβάλλη εις τήν εϋημερίαν τού κράτους, όπερ χορηγεί εις αυτόν τó ρηθέν δικαίωμα. Φαίνεται, ότι ή πλειονότης τών πλοιοκτητών, οίτινες εκμεταλλεύονται τά σκάφη των υπό τας σημαίας τού Παναμά, τής Λιβερίας, τής Όνδούρας και τής Κωσταρικής, όχι μόνον άπεξενώθησαν τελείως, ως πλοιοκτήται, τών χωρών τής καταγωγής των, άλλα και ότι, πέραν μιάς όνομαστικής φορολογικής εισφοράς, ούδεμίαν έχουν αναλάβει ύποχρέωσιν προς τας χώρας, υπό τας σημαίας τών όποιων εργάζονται σήμερον τά σκάφη των. Άπολαύον όλων τών δικαιωμάτων και προνομίων, άτινα πρέρχονται εκ τής αρχής τής ελευθερίας τών θαλασσών, άλλ' ούδέν προς διατήρησιν τής ελευθερίας ταύτης συνεισφέρουν.

Ένω εινε άληθές, ότι αί χώραι τής ΠΑΝΟΝΛΙΒ στερούνται, επί τού παρόντος, πείρας επί τών ναυτιλιακών εργασιών, τó γεγονός τούτο δέν δύναται να χρησιμεύση ως ισχυρόν έπιχείρημα προς άντικρυσιν τού δικαιώματός των να επιτρέπουν εις σκάφη, όπως εργάζονται υπό τας ίδιας τών χωρών τούτων σημαίας. Η έπίκρισις συνίσταται, εις τó ότι αύται ούδεμίαν παρέχουν ένδειξιν προσηθείας, ήτις να άποβλήτη εις τήν ένθάρρυσιν τής αναπτύξεως εν αύταίς γησίαν εθνικών στόλων, άλλ' ότι άπλάς επιτρέπουν να χρησιμοποιούνται αύται ως διεθνή Γραφεία Νηολογήσεως. Τό στοιχείον αύτό τού άνευθύνου ειναι έκείνο ακριβώς, τó όποιον δικαιολογεί πραγματικήν έπίκρισιν.

Συναφώς, ένδιαφέρει να σημειωθόν αί άπόψεις τής Διεθνούς Έπιτροπής Δικαίου. Τό Σώμα τούτο, ενώ αναγνωρίζει τó δικαίωμα εκάστου κράτους να καθορίη τούς όρους, υπό τούς όποιους πομπούρα πλοία δύνανται να φέρουν τήν σημαίαν του, συνιστά — ως εις τήν περίπτωσιν χορηγήσεως ίθαγενείας εις πρόσωπα — όπως ή εθνική νομοθεσία επί τού ζητήματος τής νηολογήσεως μη διαφέρη πολύ από τας αρχάς, αίτινες έχουν υιοθετηθί από τήν πλειονότητα τών κρατών. Μόνον υπό τόν όρον τούτον, τονίζει ή έν λόγω Έπιτροπή, ή χορηγομένη εις τά κράτη ελευθερία, δέν θά διδη άφορμην εις καταχρήσεις και προστριβάς μετ' άλλων κρατών. Συνιστά, όθεν, ή Έπιτροπή, ότι πρέπει να ύπάρξη έλάχιστον στοιχείον εθνικόν, δεδομένου, ότι έλεγχος υπό κράτους και δικαιοδοσία αύτού επί πλοίων φερόντων τήν σημαίαν του, δύναται άποτελεσματικώς να άσκηθί τότε μόνον, όταν ύπάρξη πράγματι μεταξύ τού κράτους και τού πλοίου σχέσις, πέραν εκείνης τής βασιζομένης επί άπλής νηολογήσεως.

Η διατυπωμένη υπό τής «Διεθνούς Έπιτροπής Δικαίου» — μολονότι όργανόν των Ένωμένων Έθνών — άποψις, δέν επιβάλλεται κατ' ανάγκην επί των εκ τού Καταστατικού Σωμάτων τού Οργανισμού τούτου. Έν τούτοις πρέπει τούτο να άναφέρεται εις πσαν τόν έν λόγω είδους έπισκόπησιν. Επί πλέον, φαίνεται, ότι αί παρά τής Έπιτροπής ύποδεικνυόμεναι είδικαι συστάσεις δέν έξασφαλίζουν, πράγματι, αύτό τούτο τó στοιχείον τού έλέγχου και δικαιοδοσίας, όπερ αύτη τóσον σφοδράς συνιστά.

Καταδεικνύει ή ανώτερω έπισκόπησις τήν εξέλιξιν τής κατάστασεως. Μολονότι εινε δύσκολον να ίδη τις, πώς εινε δυνατόν να γίνη έλεγχος δια διεθνούς ενεργείας ή και πώς θά ήδύνατο να επιτευχθί διεθνής συμφωνία, επί τού αν θά ήτο φρόνιμον να άσκηται τιοιούτος έλεγχος, τó «Διεθνές Ναυτικόν Έπιμελητήριον» έξακολουθεί να παρακολουθί εκ τού συνεχώς τας περιπτώκας τής εξέλιξεως ταύτης.

TRANSPORT OF PROPELLER

weight 32.000 kgs. diameter 7 meters.

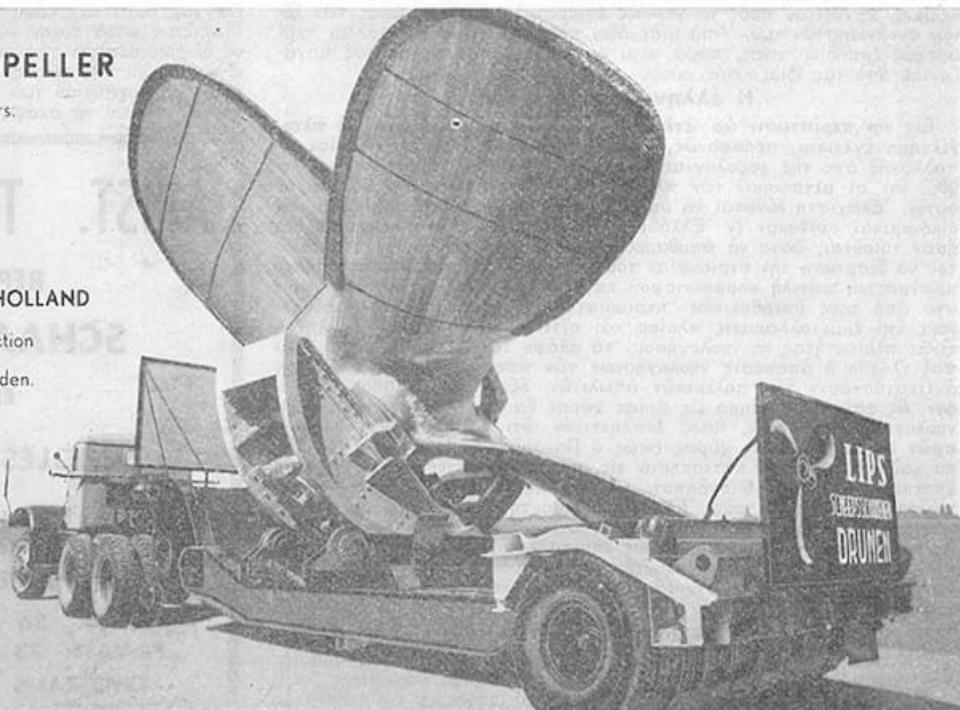
manufactured by

LIPS

PROPELLER WORKS • DRUNEN • HOLLAND

for 31.500 tons tanker, under construction

with UDDEVALLAVARVET A/B, Sweden.



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Αί δύο άτυχεις ύποθέσεις

Αυτοί οι πάντοτε καλοπροαίρετοι άνθρωποι του Γενικού Λογιστηρίου εξακολουθούν προβάλλοντες την γνωστή στείραν αντίδρασιν διά την τελειωτική εκκαθάρισιν του κακού παρελθόντος. Έχουν ακόμη εις χείρας των δύο ύποθέσεις της Ναυτιλίας: τών 14 λιμπερτυς και της φορολογίας τών υπό ξένας σημαίας πλοίων. Ζηλοτύπως τας διατηρούν εν έκκρεμότητι, ενώ γνωρίζουν καλώς πού κείται το δίκαιον και ότι το Δημοσίον ζημιώνει, δεν πρόκειται κέρδος τι να αποκομίση από την εξακολούθησιν της αντίδικίας.

Και αι δύο ύποθέσεις έχουν κατά καιρούς άπασχολήσει τας στήλας αυτάς. Έπανερχόμεθα διά να τονίσωμεν, ότι είνε έντροπή δι' ένα κράτος εύνομοιμενον, έχον δήθεν το δίκαιον ως γνώμονα καθε ένεργείας του, να επιδιώκη, πείζον και εκθιάζον, την είσπραξιν χρημάτων μη όφειλομένων. Κλονίζει πρόρριζα την έμπιστοσύνην του πολίτου ή κατοικισίας τών κρατικών ύπηρεσιών, όταν μάλιστα αύτη στρέφεται κατά προσώπων, μη είθισμένων, λόγω της μακράς εις το έξωτερικον παραμονής των, εις την τακτικήν της πίεσεως, της παραλόγου άπαιτήσεως, του κρατικού έστιθελισμού.

Κατά τους άνθρωπους του Γενικού Λογιστηρίου το Δημοσίον έχει κατά κανόνα το δίκαιον με το μέρος του, όταν πρόκειται να εισπράξη. Ο πολίτης, τούναντιον, ευρίσκειται εν άδικω, έστω και αν τα πράγματα του αναγνωρίζουν το δικαίωμα να άρνηθ ή την πληρωμή ή να αξιώση την έπιστροφήν κακώς εισπραχθέντων. Ούτω και εις την ύπόθεσιν της διαχειρίσεως τών 14 λιμπερτυς, ενώ το δίκαιον κατεδείχθη, ότι είνε με το μέρος τών έφοπλιστών της Νέας Υόρκης, ενώ άγνωρισθη τούτο από την διενεργηθείσαν διαιτησίαν, ενώ καμμία κατάχρησις δεν ένεφίλοκώρησεν εις την διαχείρισιν και το Δημοσίον τούναντιον εισέπραξεν, άδαπάνως, χρήματα πού δεν τά έδικαιοούτο, έπιμόνης προβάλλεται ή αξιώσις της πληρωμής επί μερους τών έφοπλιστών χρημάτων, όπωσδήποτε μη όφειλομένων.

Οι άναλώσαντες τα έξη του πολέμου εις την διαχείρισιν των εν λόγω σκαφών ζημίας και μόνον άπεκόμισαν από την θλιβεράν αύτην ύπόθεσιν. Παρά ταύτα, ίνα κλείση μία ακόμη αντίδικία με το Δημοσίον, έδέχθησαν και παρεχώρησαν εις αυτό το κεφάλαιον του συσταθέντος «κροπορέσιον» και όλας τας εκ της διαχειρίσεως άπαιτήσεις, πούσιν γύρω τών 85 χιλιάδων δολλαρίων.

Έτοισθη, όμως, από τους έφοπλιστάς, ότι ή εν λόγω παρεχώρησις δεν θα πρέπει να θεωρηθ ή και ως αναγνώρισις όφειλής προς το Δημοσίον, πολύ δε περισσότερον ως άπόδοσις χρημάτων κατακρατηθέντων. Κάθε περαιτέρω ύποχώρησις θα προεκάλε την έντύπωσιν, άνεξαρτήτως του μικρού ή μεγάλου αξιουμένου ποσού, ότι οι έφοπλιστάς, πρόσωπα διεθνούς κύρους και εκτιμήσεως, κατεχράσθησαν πράγματι το Δημοσίον, ότι έπεδουλεύθησαν τα συμφέροντα του.

Αύτην ακριβώς την έντύπωσιν δεν ήθέλησαν, όπωσδήποτε, οι έφοπλιστάς να παράσχουν κατά την έπίλυσιν της διαφοράς των με το Δημοσίον. Είχον την άτυχίαν, διά να μη είπωμεν την άνοησίαν, προφρόνως να δεχθουν την διαχείρισιν κατά τον πόλεμον κρατικών συμφερόντων. Έτιμωρήθησαν, πιστεύομεν, έπαρκώς. Υπέστησαν τόν ψυχικόν κάματον τών κακοδούλων, τών δημαγωγικών έπιθέσεων του γνωστού μας κ. Μπουζιάνη. Θα πρέπει ήμπως να χαρακτηρισθουν εις το τέλος και καταχραστάς, έρχόμενοι αυτοί οι ίδιοι να το αναγνωρίσουν διά της ύποχωρήσεώς των εις αξιώσεις, προβαλλόμενας μόνον και μόνον διότι έλαχε να είνε πλούσιοι;

Η άρνησις εις το σημειον αυτό ύπήρξε κατηγορηματική. Θα στερηθουν, βεβαίως, του δικαιώματος να επισκεθουν την Πατρίδα των οι διωκόμενοι με το ένταλμα της προσωποκρατήσεως έφοπλισται, θα παύσουν αναμειγνύομενοι εις κάθε έλληνικήν έπιχειρήσιν, άλλα δεν θα αναγνωρίσουν ποτέ, ύποκύντοντες εις παραλόγους αξιώσεις, ότι κακώς διεχειρίσθησαν το κρατικόν συμφέρον, ότι το κατεχράσθησαν. Το Γενικόν Λογιστήριον θα μείνη εις το τέλος με την τακτικήν του και οι έφοπλισται με το δίκαιον παράπονον, ότι κακοπίστως συμπεριεφέρθη το Κράτος προς αυτούς.

Ας άναμετρήσουν οι άρμόδιοι Υπουργοί τών Οικονομικών και της Ναυτιλίας, τας εύθυνας των και τας βετικές ζημίας εκ της ούτω συνεχισμένης αντίδικίας: άς πράξουν, δι. το πραγματικόν συμφέρον του Κράτους και της Οικονομίας μας ύποδεικνύει. Διά την άλλην, έκκρεμούσαν και αύτη από έτών ήδη πολλών, ύπόθεσιν του φόρου τών εύπόρων, ή συζήτησις περιττεύει. Θα ήτο συνεπέστερον το Δημοσίον εάν ήγγει και την είσπραξιν τών ύπολειμμάτων μιας άτυχούς περιπετειάς, ήτις άπροσμέτρητον ζημίαν προεκάλεσεν εις την Ναυτιλίαν και τα γενικώτερα οικονομικά συμφέροντα του τόπου μας. Έπέτεινε την φυγήν του έφοπλισμού από την σημαίαν μας, ίσχυροποίησε την δυσπιστίαν,

την έκτοτε συνεχιζομένην, παρά τας τόσας μεταγενεστέρας καλώς του Κράτους ένεργείας προς διασκέδασιν της.

Λέγουν οι κύριοι του Γενικού Λογιστηρίου, ότι έχουν ακόμη να εισπράξουν από του μηδέποτε βεβαιωθέντα φόρον τών εύπόρων διακοσίας χιλιάδας δολλαρίων. Να ται εισπράξουν είνε αδύνατον. Κανείς δεν πρόκειται να ται πληρώση. Να διαιωνίσουν μόνον την άπαιτήσιν ήμπορουν, με άποτέλεσμα να ίδωμεν όριστικώς και άμετακλήτως έκλεκτά τέκνα της Έλληνικής Πατρίδος άποχωριζόμενα αύτης. Μικρά, ήμπως, είνε ή ζημία αύτή:

Ένα ακόμη εμπόδιον

Δάνεια επί ελληνικών πλοίων δεν έπιτυγχάνονται εύκόλως από τας άμερικανικάς Τραπεζάς. Προτιμώνται αι σημαίας της Λιβερίας και του Παναμά κατά τας χρηματοδοτήσεις διά την ναυπήγησιν τάνκερς και φορτηγών. Αύτην την ύπεύθυνον πληροφορίαν μας παρέχουν οι έλληνικοί έφοπλιστικοί κύκλοι της Νέας Υόρκης.

Το άμερικανικόν κεφάλαιον θεωρεί ται λιβεριανά και ται παναμαϊκά πλοία ως περισσότερον προσκείμενα προς την άμερικανικήν οικονομίαν και ως άμεσώτερον ελεγχόμενα από τας Ηνωμένας Πολιτείας. Διατηρεί ακόμη, παρά τας καταβληθείσας κατά καιρούς αξιολόγους από μερους της ελληνικής διοικήσεως προσαθείας, τας έπιφυλάξεις του διά την ελληνικήν σημαίαν. Η Έλλάς, κατά τινας τών Άμερικανών τραπεζιτών, είνε πολυ μακράν και αι εκπλήξεις εις ται κατά αύτην δεν άποκλείονται. Αι τελευταίαι έκλογικαι συμπτύξεις του Κέντρου και τών άριστερών προεκάλεσαν την ένίσχυσιν τών αντίληψεων αυτών και την άνησυχίαν διά το μέλλον.

Είνε, πάντως, γεγονός, έξηλεγμένον από διαφόρους πηγάς, ότι εις την αίτησιν δανείου παρ' Έλληνας έφοπλιστού, προσφέροντος το μακροχρόνιον ναυλοσύμφωνον και την εγγύησιν του ελληνικού πλοίου του, προβάλλεται ή άρνησις. Προτιμώται κατά σύστημα το φέρον την λιβεριανήν σκάφος διά την εγγράφην της ύποθήκης.

Η ούτω προβαλλομένη δυσχέρεια διά την χρηματοδότησιν ύπό την Κυανόλευκον του εύρωτάτου ναυπηγικού προγράμματος τών Έλλήνων έφοπλιστών έρχεται να προσθήη ένα ακόμη εμπόδιον εις ται έπαναπατρισμόν και την άποκατάστασιν της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Λομβανόμενον υπ' όφιν τών μεγάλων εις κεφάλαια αναγκών διά την παραλαβήν τών τόσων και τόσων παραγγελθέντων από τους Έλληνας έφοπλιστάς πλοίων, ή ελληνική σημαία κρίνεται, προς το παρόν, άπρόσφορος να ύποδοθήσιν την έξευρεσιν έπαρκών πιστώσεων εις την άμερικανικήν χρηματογορίαν.

Δεν είμεθα εις θέσιν να έλέγξωμεν τας άνωτέρω πληροφορίας ή, μάλλον, να διαπιστώσωμεν από αυτά ται πράγματα την άρνησιν του άμερικανικού κεφαλαίου. Πιστεύομεν, πάντως, ότι αν οι έφοπλισται έπιμένουν εις την αίτησιν των περι ελληνικής σημαίας και ανέλμβανον αυτοί την προσπάθειαν της έννημερωσεως των τραπεζιτών επί τών παρ' ήμιν καταστάσεων, ή άρνησις της χρηματοδοτήσεως δεν θα ήτο κατηγορηματική, συν τώ χρόνω δε θα ημεδύνοντο αι περι την σημαίαν μας άδικαιολόγηται έπιφυλάξεις.

Άλλ' οι έφοπλισται έχουν τώρα πρόσφορον την λιβεριανήν σημαίαν και την ασυδοσίαν της. Προς τι να άπασχολήσουν την σκέψιν των διά μίαν ύπόθεσιν, πού κανέν ιδιαιτεσον δι' αυτούς δεν ένεχει ένδιαφέρον; Αν έλπειν ή λιβεριανή, ασφαλώς τότε ιδιαιτέρα όσον και επίμονος θα κατεβάλλετο ή προσπάθεια ύπερ της Κυανόλευκου. Το συμφέρον τών έφοπλιστών θα την ύπηγόρευε.

Προϋποτίθεται ή έμπιστοσύνη

Υπό ώρισμένας προϋποθέσεις, τας όποιās εις το έπόμενον τεύχος έπιτίθωμεν να είμεθα εις θέσιν έξουσιοδοτημένοι προς τούτο να αναπατριώμεν, θα ασφαλίσουν και ται ελληνικά έφοπλιστικά γραφεία της Νέας Υόρκης ται πληρώματα τών υπό την διαχείρισιν των τελούντων πλοίων.

Εις την εύχρηστον αύτην διαπίστωσην κατελήξαμεν, κατόπιν ειδικής επί του ζητήματος έρεύνης, έπιτοπίως διεξαχθείσης. Υπερδιακόσια πλοία ελεγχόμενα από τους έφοπλιστάς της Νέας Υόρκης, ίσως, έντός τών ήμερών να προστεθουν εις τους πίνακας τών παρ' τώ Ν.Α.Τ. ήσφαλισμένων ύπό ξένας σημαίας πλοίων.

Δεν είνε, όπως διεπιστώσαμεν, άπρόθυμοι οι έφοπλισται να ασφαλίσουν ται ελληνικά πληρώματα τών πλοίων των. Δυσπιστούν, όμως, εις τας περι άνασυγκροτήσεως και καλής διοικήσεως του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου διαβεβαιώσεις και θέλουν να άποφύγουν τας γραφειοκρατικές διατυπώσεις, τόν έξ αυτών κάματον και τας αντίδικίας, τας συχνάς διά ται ύπό την Κυανόλευκον πλοία. Φοβούνται τας παρεμβάσεις, τους έλέγχους τών ναυτολογίων και τας άλλας γνωστάς από ται ελληνικά πλοία περιπετείας.

Αι έπιφυλάξεις αυται, αι όποιās εκ τών πραγμάτων θα άποδειχθουν άβάσιμοι, όχι, όμως, από την πείραν του παρελθόντος και άδικαιολόγητοι, έπιβάλλουν ένα πρόσθετον ακόμη καθκον εις τους διαχειριζόμενους την ύπόθεσιν του Ν. Α. Τ. Δεν άρκει να προσπίξουν ται

ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΣΥΡΟΣ

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

ΠΛΩΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΤΟΥ ΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις : «ΤΡΟΠΙΣ» ΣΥΡΟΣ

συμφέροντα του ιδρύματος. Υποχρεώσιν έχουν εν ταύτῃ να υπογραμμίσουν ἀνα πάσαν εὐκαιρίαν εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστὰς καὶ ναυτεργάτας τὴν ἐπελθούσαν διὰ τοῦ νέου περὶ τοῦ Ταμείου νόμου πλήρη ἀποκατάστασιν τῆς λειτουργίας τοῦ ιδρύματος καὶ τὴν ἀπόλυτον διοικητικὴν του χειραφέτησιν. Ἡ ἐμπιστοσύνη εἶνε ἡ ἀπαραίτητος προϋπόθεσις καθὲ ἀσφαλιστικῆς προσπάθειας. Αὐτὴ θὰ ἐδραιώσῃ τὴν θέσιν καὶ τοῦ Ν.Α.Τ., μὲ ἀποτελέσασιν τὴν βελτίωσιν καὶ τῆς συνταξιοδοτικῆς καταστάσεως τῶν ἀπομάχων μας.

Ἀπὸ τὰ ἴδια ἡμῶν σφάλματα

Τὸ ἀνόητον μέτρον τῆς ἐπὶ τινὰ χρόνον προβληθείσης ἀρνήσεως τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., ὅπως διευκολύνῃ τὰς ἀποστολάς ναυτεργατῶν πρὸς ναυτολόγησιν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ἐπὶ ξένων πλοίων, τίποτε ἄλλο δὲν εἶχεν ὡς συνέπειαν παρὰ νὰ περιορίσῃ — ὅπως καὶ τὸ προβλεφθεῖεν — τὸν ἔλεγχον τῆς ἐδῶ διοικήσεως ἐπὶ τῆς ναυτεργατικῆς κινήσεως.

Τώρα οἱ ναυτικοὶ προστρέχουν εἰς τὸ διαβατήριον. Τὸ ἐσυνήθισαν καὶ τὸ προτιμοῦν. Βάσει αὐτοῦ κινουμένη ἀπὸ χώρας εἰς χώραν εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον, τὸ μοναδικὸν ἄλλοτε τεκμήριον τῆς καταστάσεώς των, τείνει καὶ αὐτὸ σὺν τῷ χρόνῳ νὰ ἐκλείψῃ.

Ἄλλ' ἡ ἑλληνικὴ διοίκησις δὲν περιώρισε μόνον τὸν ἔλεγχον τῆς — ἔλεγχον καθ' ἡμᾶς πλήρως ἀναγκαῖον — ἐπὶ τῶν ναυτολογήσεων. Τὸ ἄλλο ὄδιον, ὅσον καὶ ἀψυχολογητὸν μέτρον τοῦ ὑπολογισμοῦ τῶν δύο τρίτων τῆς προϋπηρεσίας κατὰ τὰς ἐπὶ διπλώματι ἐξετάσεις υπέρχρεσε πολλοὺς τῶν δοκιμῶν ναυτῶν καὶ μηχανικῶν νὰ ἐπιζητήσουν τὴν ἀπόκτησιν λιβερτιανῶν ἢ παναμαϊκῶν διπλώματων. Τὸ ἐπέτυχον εὐχερῶς καὶ τώρα ὑπηρετοῦν ἐπὶ τῶν λιβερτιανῶν πλοίων, ἀγνοοῦντες τὴν ἑλληνικὴν διοίκησιν καὶ τὰ ἐκαστοτε παρ' αὐτῆς λαμβανόμενα ἀψυχολογητὰ μέτρα. Πράττουν, δηλαδὴ, καὶ οἱ ναυτεργάται, ὅτι μετὰ τὸν πόλεμον υπερεθέθησαν νὰ πράξουν οἱ ἐφοπλισταί. Προσφεύγουν καὶ αὐτοὶ εἰς τὴν ἀουδοσίαν, ἀφοῦ τὸ ἴδιόν μας Κράτος οὐκ ἔγνω συνίναί. Ἐχομεν τώρα τὰ πάμπολλα λιβερτιανὰ πλοία καὶ τοὺς πολλοὺς μὲ λιβερτιανὸν δίπλωμα ἀξιωματικούς. Μὲ ἄλλους λόγους, χάρις εἰς τὰ ἴδια ἡμῶν σφάλματα, ἀπὸ τὰ κρῦνομεν ἀπὸ τὸν Τόπον μας καὶ τὴν διοίκησιν του τὴν τάξιν τῶν ναυτιλλομένων. Αἱ συνέπειαι, αἱ ὀλέθρια πράγματα, θὰ καταδειχθῶν σὺν τῷ χρόνῳ. Ἡ κατάργησις ὅλων τῶν ἐπιβληθέντων περιορισμῶν ὑποδεικνύεται πλέον ἀπὸ τὰ πράγματα. Ἡ προϋπηρεσία θὰ πρέπει εἰς τὸ ἀκέραιον καὶ πάλιν νὰ ἀναγνωρίζεται καὶ τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. δὲν νὰ ἀναλάβῃ τὸν πλήρη ἔλεγχον τῶν ναυτολογήσεων. Ἡ ἐπάνοδος αὐτῆς εἰς τὴν ὁμαλότητα ἐπιβάλλεται ἀπ' αὐτὸ τοῦτο τὸ γενικότερον συμφέρον τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως. Δὲν μᾶς συμφέρει, πράγματι, νὰ ἀποκόψωμεν τοὺς δεσμούς, τοὺς συνδέοντας τὴν τάξιν τῶν ναυτιλλομένων, τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν, μὲ τὴν ἑλληνικὴν διοίκησιν. Οἱ δεσμοὶ αὐτοὶ ἰσχυροποιούμενοι θὰ μᾶς φέρουν μίαν ἡμέραν εἰς τὴν πλήρη ἀποκατάστασιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Εἶνε δύσκολον νὰ ἀντιληφθῶν τοῦτο οἱ κρατικοὶ μας ἀρμόδιοι.

Τὸ ἔμφυχον ὑλικόν

Εἶνε ἀπερίγραπτος ἡ εὐκολία, μὲ τὴν ὁποίαν τὰ διπλώματα ναυτῶν καὶ μηχανικῶν παρέχονται ἀπὸ τοὺς προξένους τῆς Λιβερτίας καὶ τοῦ Παναμά. Οὐδ' αὐτὴ ἡ παρουσία τῶν ἀμέσως ἐνδιαφερομένων δὲν χρειάζεται. Ὁ ἐφοπλιστὴς παρέχει μόνον βεβαίωσιν προϋπηρεσίας, τὸ προηγούμενον ἑλληνικὸν δίπλωμα προσάγεται καὶ ὁ Πρόξενος ἐκδίδει τὸ ἀνώτερον δίπλωμα τοῦ πρώτου ἢ τοῦ δευτέρου πλοιάρχου ἢ μηχανικοῦ, εἰσπράττων καὶ τὰ δικαιώματά του. Αὐτὰ κυρίως τὸν ἐνδιαφέρουν. Ἡ τοιαύτη ἀφ' ἑνὸς εὐχερεία εἰς τὴν παροχὴν τῶν διπλωμάτων ἀπὸ τὸν Παναμᾶν καὶ τὴν Λιβερτίαν καὶ ἡ ἐδῶ ἀφ' ἑτέρου κρατούσα εἰστέν περὶ τῶν 2)3 τῆς προϋπηρεσίας διάταξις κατὰ τὰς ἐξετάσεις δημιουργοῦν μίαν κατάστασιν ἐλάχιστα, βεβαίως, ἐπιοικοδομητικὴν δι' αὐτὴν ταύτην τὴν γενικότεραν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας. Ἐφυγαν οἱ ἐφοπλισταί, μᾶς φεύγουν καὶ τὰ πληρώματα.

Πρέπει νὰ προσέξωμεν ὅλους ἰδιαιτέρως τὴν φυγὴν αὐτὴν τῶν ναυτῶν μας πρὸς τὰς ξένας σημαίας καὶ τὰ διπλώματά των. Τὸ ἔμφυχον ὑλικόν εἶνε ὁ μοναδικὸς πλέων, ὅσον καὶ πολῦτιμος συνεκτικὸς κρίκος μεταξὺ τῶν μεγάλῃς ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, τῆς εἰς ξένα νηολόγια ἐγγεγραμμένης καὶ τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς προσπάθειας. Ἡ ἀπομάκρυνσιν τοῦ ἔμφυχου αὐτοῦ ὑλικοῦ ἀπὸ τὸν ἐντεῦθεν ἔλεγχον, ἡ διακοπὴ τῆς πᾶσης ἐξαρτήσεώς του ἀπὸ τὴν ἑλληνικὴν διοίκησιν θὰ ἐπιτείη τὰς δυσχερείας διὰ τὴν καλύτεραν αἴρσιν τῆς ὑποθέσεως τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. Οἱ ἀρμόδιοι τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας ὅς ἔχουν πάντοτε ὑπ' ὄψιν, ὅτι ἐφόσον διατηροῦμεν τὸν ἔλεγχον ἐπὶ τῶν πληρωμάτων, ἐφόσον τὰ ἀσφαλισόμεν εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἐφόσον ἡμεῖς ἐδῶ τὰ καταρτιζόμεν καὶ τὰ ἐφοδιάζομεν μὲ τὰ οἰκεία διπλώματα ἐπαγγελματι-

κῆς ἰκανότητος, ἡ ἀπόστασις μεταξὺ τῆς καταστάσεως τοῦ ὑπὸ λιβερτιανῆν σημαίας πλοίου καὶ τῆς τοῦ ἑλληνικοῦ σμικρύνεται αἰσθητῶς. Τὸ μέλλον ὑπὲρ τῆς Κυανολεύκου εὐνοικώτερον διαγράφεται.

Ἡ ἐφοπλιστικὴ συμπάρτασις

Ἴνα συσταθῇ τὸ Κεφάλαιον Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσως προσφέρονται οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ αὐξήσουν τὰς εἰσφοράς των, εἰς τὸ τρίπλοσιον τῆς κατὰ σκάφος καθορισθείσης κλίμακος ἀπὸ τὴν Ἐνωσιν Ἐφοπλιστῶν Ἀθηνῶν. Εἰς συσκέψεις συγκροτηθείσας πρὸ ἡμερῶν εἰς τε τὸ Λονδίνον καὶ τὴν Νέαν Ὑόρκην ἐξήρηθ' ἡ ἀνάγκη τῆς ἀφθονώτερας διαθέσεως τῶν μέσων, διὰ τῶν ὁποίων θέλει καταστήθῃ δυνατὴ ἡ ἀποτελεσματικὴ ἀντιμετώπισις τοῦ ζωτικότερου τῶν προβλημάτων τῆς παρούσης στιγμῆς διὰ τὴν Ναυτιλίαν.

Ἐφόσον ἡ λύσις τοῦ προβλήματος τοῦ ἔμφυχου ὑλικοῦ, τῆς ἐν ἐπαρκείᾳ, δηλαδὴ, ποιοτικῆ καὶ ποσοτικῆ, καταρτίσεως στελεχῶν, ἤβελεν ἀντιμετωπισθῆν ριζικῶς, αἱ ἠρξημένα εἰσφορὰ προϋποτίθενται. Αὐταὶ θὰ μᾶς ἐπιτρέψουν τὴν διεύρυσιν τῆς ἀναλαμβανομένης, ἔστω καὶ ἀργά, προσπάθειας, τῆς ἀναλόγου πρὸς τὰς ἀμέσους καὶ τὰς μεγαλυτέρας μελλοντικὰς ἀνάγκας τῶν πολλῶν ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας πλοίων.

Ἐχομεν καθὲ λόγον νὰ πιστεύωμεν, ὅτι ἡ ὑπόθεσις τῆς ὀργανώσεως τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσως κοινὴ κατέστη πλέον ὅλων συνειδησις. Αἱ περισσώτεραι εἰσφορὰ, ἰκαναὶ νὰ συγκεντρώσουν ἐνα κεφάλαιον ὑπερτρικοσίων χιλιάδων λιρῶν, φαίνεται ὅτι θὰ καταβληθῶν. Μὲ βᾶσιν τὸ κεφάλαιον αὐτὸ θὰ ἐπιζητηθῇ ἡ ἐκπόνησις σχεδίου εὐρυτέρας ἀντιμετωπίσεως τοῦ ὅλου προβλήματος.

Ἐχομεν, πάντας, πρὸ ἡμῶν τὰς ἀμέσους καὶ τὰς ἀπωτέρας ἀνάγκας. Αἱ πρώται συνοψίζονται: α) Εἰς τὴν ἐντὸς τῶν προσχῶν μῶν ἐναρξιν τῆς λειτουργίας τῶν Σχολῶν Ἀστροπύργου, πλήρως ἐξωπλισμένων εἰς ἐργαλεῖα καὶ μηχανήματα, μὲ ἠρξημένην εἰς τὸ διπλόσιον τῆς ἀρχικῶς προβλεφθείσης δυνάμεως μαθητῶν. β) Εἰς τὴν συγγραφὴν καὶ ἐκδοσιν καταλλήλων βιβλίων διὰ τοὺς μηχανικοὺς κυρίως. γ) Εἰς τὴν παροχὴν πιστώσεων, κατόπιν ἐπίσταμένης διακριβώσεως τῶν ὑφισταμένων ἀναγκῶν, εἰς τὰς υκτερινὰς σχολὰς, ἵνα ἀρτίωθουν ἐξοπλισθῶν καὶ πληρέστερον ἐπιτελέσουν τὸ ἔργον των. δ) Εἰς τὴν ὀργανωσιν τῶν σχολῶν μετεκπαίδευσως (φροντιστηρίων). ε) Εἰς τὴν συμπλήρωσιν τῆς ὄλης ἐπὶ τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσως νομοθεσίας, ἵνα διευκολυνθῇ ἡ εἰσοδος τῶν περισσώτερον εἰς τὸ ἐπάγγελμα, καθιερωμένης τῆς ὑποχρεωτικῆς προσλήψεως τῶν μαθητευομένων. κα) Εἰς τὴν στατιστικὴν διακριβώσιν τῶν ὑφισταμένων καὶ μελλοντικῶν κενῶν εἰς ἀξιωματικούς (ναυτίλους καὶ μηχανικούς).

Τὸ σχέδιον τῶν εὐρυτέρων ἐπιδιώξεων ἐν συντομίᾳ συνίσταται: α) Εἰς τὴν σύστασιν καὶ ἄλλων κατὰ περιοχὰς σχολῶν καὶ ναυτικῶν γυμνασίων, ἐφόσον ἡ ἀνάγκη τῶν ἤθελεν ἐκ τῶν πραγμάτων διαπιστωθῇ. β) Εἰς τὴν ἀπόκτησιν πλοίου ἐκπαιδευτικῶν. Καὶ γ) Εἰς τὴν ὀργανωσιν κέντρων ὑποχρεωτικῆς ἐκμάθησεως τῶν στοιχείων τῆς ἀγγλικῆς γλώσσης, δι' ὅλους τοὺς μέλλοντας ἀξιωματικούς τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Ἐκ τοῦ προχέρον διαγράφομεν τοὺς σκοποὺς, τοὺς ἀμέσους καὶ ἀπωτέρας, τοῦ ὑπὸ σύστασιν Κεφαλαίου. Θὰ ἐχρειάζωτο, πάντας, μέχρις οὗτου αἱ εἰσφορὰ συγκεντρωθῶν, νὰ προκαταβάλωσι οἱ ἐφοπλισταὶ ποσὸν τι γύρω τῶν πενήτηκοντα χιλιάδων λιρῶν, ἵνα ἐγκαίρως ἐπιδιωχθῇ ἡ κάλυψις τῶν ἀμεσώτερον ἀναγκῶν, τὰς ὁποίας προδιεγράψαμεν ἀνωτέρω.

Δὲν πρόκειται, βεβαίως, νὰ ἴδωμεν τὸ τεράστιον αὐτὸ πρόβλημα, τῆς καταρτίσεως τοῦ ἔμφυχου ὑλικοῦ, ἐπιλυόμενον ἐντὸς βραχέος χρονικοῦ διαστήματος. Μακρὰς πνοῆς εἶνε ἡ προσπάθεια. Τὸ μέλλον τὸ ἀπώτερον θεμελιούται. Μόλις μετὰ τριετίαν θὰ ἀναλάβουν ὑπηρεσίαν εἰς τὴν γέφυραν καὶ τὸ μηχανοστάσιον, οἱ πρώτοι ἐκ τῶν Σχολῶν τοῦ Ἀστροπύργου μηχανικοὶ καὶ μετὰ διετίαν οἱ ναυτίλοι. Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ υκτεριναὶ σχολαί, ἀρτίωτερον ἐξοπλισμένοι, θὰ συνεχίσουν τὴν ἐπ' ἀνδρῶσιν τῶν πλοίων μὲ δοκιμῶν.

Τὸ ἔργον τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσως εἶνε, ὅπως ἐπανελημμένως ἐτονίσαμεν, τεράστιον. Θὰ πρέπει ἐντὸς τῆς ἐρχομένης πενταετίας τέσσαρας, τοῦλάχιστον, χιλιάδας νέων στελεχῶν (ναυτῶν καὶ μηχανικῶν) νὰ καταρτίσωμεν. Θὰ πρέπει νὰ τοὺς καταστήσωμεν ἰκανοὺς νὰ ἀναλάβουν ἀποδοτικὴν ὑπηρεσίαν ἐπὶ τῶν υπερτρικοσίων νεοεῦκτων σκαφῶν μας, τὰ ὁποία τώρα τὰ ναυπηγεῖα μᾶς ἐτοιμάζουν.

Ἀπὸ τοῦ ἐφοπλιστῆ, ἀπὸ αὐτοῦ καὶ μόνον ἐξαρτᾶται ἡ ἐπιτυχία τῆς προσπάθειας. Ἐχομεν τὸ θαυμασιὸν ἔμφυχον ὑλικόν. Τὰ μέσα μᾶς χρειάζονται διὰ νὰ ἀξιοποιήσωμεν τὴν ἐργασίαν του. Αὐτὰ τὰ μέσα ζητοῦμεν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς. Δὲν βέλπομε νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι τὴν φορὰν αὐτὴν, χάριν τοῦ ἴδιου τοῦ συμφέροντος, θὰ ἀρνηθῇ ὁ ἐφοπλισμὸς ἐν τῷ συνόλῳ του τὴν συμπάρτασιν.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ (HELLENIC SHIPPING AGENCY)

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ-ΤΟΚΙΟ-ΚΟΜΠΕ-ΟΖΑΚΑ ΚΑΙ ΑΛΛΟΥΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

**A. E. ΠΑΠΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (ΑΠΟ ΤΟΥ 1916) Γενικός Διευθυντής ἐν
συνεταρισμῷ μὲ τοὺς κ.κ. CORNES & Co. Ltd. (ΑΠΟ ΤΟΥ 1861)**

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

Προσφέρονται αἱ οἰκονομικώτεροι καὶ ἀποδοτικώτεροι πρακτορειακαὶ προσωπικαὶ ὑπηρεσίαι πρὸς τοὺς ἑλλήνας ἐφοπλιστὰς. Πλήρης παροχὴ πάσης φύσεως πληροφοριῶν καὶ ὑπηρεσιῶν διὰ ναυπηγήσεις, μετατροπὰς πλοίων, παραδόσεις, ναυλώσεις, ἐπισκευὰς καὶ ἐπιθεωρήσεις, προμήθειαν βοηθητικῶν μηχανημάτων ἠλεκτροπαραγωγῆς συστήματος, ἠλεκτρονικῶν τοιοῦτων καὶ ἐργαλείων ναυσιπλοίας, κατασκευῆς τῶν πλέων γνωστῶν παγκοσμίως, εἰδικευμένων Οἰκῶν.

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: **YOKOHAMA P.O.B. 411**

Τηλεγρ. **GRECIAN-YOKOHAMA**

Αι πρώται ναυπηγήσεις μας

Είς τόν κ. Μανώλην Κουλουκουτήν, τόν επίμονως μελετώντα τὸ παρελθόν καὶ διατηρούντα, ὅσον ἐλάχιστοι τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ζῶντας τὰς ἀναμνήσεις ἐπὶ τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας, ὀφείλομεν τὸν κάτωθι πίνακα. Αναφέρεται εἰς τὰ νεότευκτα πλοία διὰ λογαριασμὸν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν κατασκευασθέντα κατὰ τὴν πρό του πρώτου παγκοσμίου πολέμου δεκαπενταετίαν (1900—1914). Ὁ σημαντικὸς ὄγκος τῶν ναυπηγηθέντων κατὰ τὴν ἐν λόγω περίοδον σκαφῶν — 77 τὸν ἀριθμὸν — ἔρχεται νὰ ἀποδείξῃ, ὅτι διὰ τοὺς Ἑλληνας ἐφοπλιστὰς γνώριμος ἦτο, παρὰ τὰ τότε στενὰ οικονομικά των μέσα, ὁ δρόμος πρὸς τὰ ναυπηγεία.

Ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 19ου αἰῶνος ἤρχισεν ἡ περίοδος τῆς ἐντατικῆς προσπάθειας διὰ τὴν δημιουργίαν τῆς ἀτμήρουσ Ναυτιλίας μας. Οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστὰὶ ἐπεδίωξαν καὶ τότε τὴν ἀπόκτησιν τῶν νεοτεύκτων, τῶν καλύτερων μονάδων. Ἡ ἐπιχειρηματικὴ ἀνυσυχία ἦτο ἀνεύκτα ἐν τῷ κύριον γνώρισμα τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Χάρης εἰς αὐτὴν ἐφθάσε κατὰ τὸ 1915 ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία νὰ ἀριθμῇ δύναμιν 2900 χιλ. τόνων γκρὸς περίπου.

Ὁ πίναξ τοῦ κ. Κουλουκουτῆ ἔχει ὡς κάτωθι:

Όνομα	Έτος ναυπηγήσεως	Τόν. ἡ.ω.
ΑΔΕΛΦΟΙ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		
«Ἐμπειρικός»	1900	5.000
«Φρίξος»	1907	6'200
«Πάραλος»	1907	5.700
«Ἀθάμας»	1912	7.200
«Νεφέλη»	1912	7.200
«Κριός»	1912	7.400
«Ποντοπόρος»	1913	7.900
«Νέστος»	1913	8.100
«Ὀκτανός»	1913	8.800
«Ἀνδρέας»	1914	10.450
«Πατρὶς» (ἐπίβατ.)	1908	7.500
«Μακεδονία» (ὑπερ.)	1912	10.500
«Βασ. Κωνσταντῖνος» (ὑπερ.)	1914	13.500
«Βασίλισσα Σοφία» (ὑπερ.)	1915	13.500
«Συρία» (ἐπίβατ.)	1914	3.000
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		
«Γεώργ. Μ. Ἐμπειρικός»	1904	6.800
«Εὐγενία»	1903	7.800
«Ἑλληνη»	1913	7.800
«Ἀρωθία»	1913	7.800
«Βασ. Κωνσταντῖνος»	1913	7.100
Β. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		
«Ἀΐολος»	1902	5.400
«Βάκχος»	1902	5.400
Α. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		
«Ἀνδριάνα»	1906	5.700
«Κ. Ἐμπειρικός»	1904	4.800
«Ροζίνα»	1904	4.300
Δ. Γ. ΜΩΡΑ-Ι-ΤΗΣ		
«Ἀττική»	1902	5.200
«Βοιωτία»	1902	5.200
«Κορινθία»	1903	5.200
«Ἑλλάς»	1905	6.000
«Βασ. Γεώργιος»	1905	6.000
«Ἀθῆνα» (ὑπερωκ.)	1910	10.500
«Μωραίτη» (ὑπερωκ.)	1907	8.000
ΜΠΕΜΠΗΣ		
«Κ. Μπέμπης»	1908	6.200
«Στέφανος Μπέμπης»	1908	6.200
ΜΑΝΤΑΚΑΣ		
«Μίνα»	1911	4.300
ΑΣΗΜΑΚΟΣ		
«Ἀσημάκος»	1910	6.000
ΜΙΧΑΛΙΝΟΣ		
«Μαρή Γ. Μιχαλινού»	1902	5.200
«Δέσποινα»	1902	5.200
«Ζηνοβία»	1908	5.400
ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ		
«Μαρία Κυριακίδη»	1902	5.100
«Γεώργιος Κυριακίδης»	1911	5.600
ΠΑΝΤΕΛΗΣ		
«Προϊκόνησος»	1913	6.400
ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ		
«Μέντωρ»	1901	5.100
«Πολύκτωρ»	1913	7.800
«Τηλέμαχος»	1911	6.300
«Λαέρτης»	1913	7.600
ΛΙΒΙΕΡΑΤΟΣ		
«Γρηγόριος Λιβιεράτος»	1913	6.200
ΙΩΣΗΦΟΓΛΟΥ		
«Ἰωσηφόγλου»	1913	6.300
«Ἰωνία»	1913	7.300
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ		
«Δίρφος»	1906	5.250
«Παντιάς Ράλλης»	1903	3.450
ΑΝΤ. ΠΑΛΗΣ		
«Νηρεὺς»	1913	7.800
ΘΩΝ ΣΤΑΘΑΤΟΣ		
«Ὀθων Σταθάτος»	1902	5.100
«Πολύμητις»	1898	5.100
«Χαρ Τρικούπης»	1900	4.700
Δ. ΣΤΑΘΑΤΟΣ		
«Παρθενών»	1906	5.200
«Ἑλένη Σταθάτου»	1905	5.200
«Ἀντώνιος Σταθάτος»	1906	5.000

ΚΟΥΠΑΣ			
«Αἰκατερίνη Κούπα»	1902	5.400	
«Ὀράτιος Κούπας»	1911	5.600	
ΦΑΜΕΛΙΑΡΗΣ			
«Φαμελιάρης»	1908	5.400	
ΒΑΤΗΣ			
«Ἰωάννης Βάτης»	1914	7.800	
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ			
«Ζαρίφης»	1901	5.100	
ΘΕΟΔΩΡΙΔΗΣ			
«Μαντίνεια»	1913	4.600	
ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΣ			
«Φώτης»	1901	4.300	
«Φώτης II»	1913	6.400	
«Γεράσιμος»	1913	7.600	
Α. ΒΑΛΛΙΑΝΟΣ			
«Κεραμιές»	1903	7.925	
«Σπύρρος Βαλλιάνος»	1902	7.300	
«Παναγής»	1904	5.400	
ΑΜΠΑΤΙΕΛΛΟΣ			
«Εὐστάθιος»	1913	7.800	
«Εὐάγγελος»	1914	7.800	
ΣΙΦΝΑΙΟΣ			
«Ζάννος Σιφναῖος»	1901	3.600	
ΡΙΤΣΑΡΣΟΝ			
«Ἐνωσις»	1905	5.400	
«Πρόοδος»	1905	5.400	
«Εἰρήνη»	1905	5.400	
«Εὐτυχία»	1905	5.400	

Σύνολον 77 σκάφη, τόνων 493.575 ἡ.ω.
 Ὅλα τὴν Κιανόλευκον ἔφερον. Ἀγγλικά συμφέροντα (Ἐμπειρικός—Ρίτσαρσον) ἦσαν ἐπενδεδυμένα εἰς τινὰ ἐξ αὐτῶν. Πόσον ἤλλαξαν ἔκτοτε οἱ καιροί!

Οἱ ἐξ ἄνδρου ἐφοπλιστὰὶ κατεῖχον τότε τὴν πρωτοπορίαν. Τὰ 36 ἐκ τῶν 77 αὐτῶν σκαφῶν ἀνήκον εἰς αὐτοὺς. Τὰ διατεθέντα κεφάλαια δὲν ἦσαν κατώτερα τῶν λιρῶν Ἀγγλίας 3½ ἑκατομμυρίων, δεδομένου, ὅτι ἕνα φορητὸν σκάφος μὲ καλὴν «σπесиφικέσιον» ἐστοίχιζε λίρας Ἀγγλίας ἐπὶ τὰ τόνων ἡ.ω.

Δὲν ἦτο εὐκαταφρόνητος ἡ προσπάθεια ἐκείνη. Ἐβελιώθη ἐπ' αὐτῆς ἡ μεταπολεμικὴ ἀνάπτυξις τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, ὅσον καὶ ἂν ἐξημερίσθησαν εὐθύς μετὰ τὸν πρώτον πόλεμον τὰ συσσωρευθέντα ἐξ αὐτοῦ κεφάλαια διὰ τῶν ἀκαίρων ἀγορῶν ἀκριβῶν πλοίων.

Αἱ ἀναμνήσεις τοῦ παρελθόντος

Γράφομεν ἀνωτέρω, ὅτι ἐλάχιστοι εἶνε οἱ ἐφοπλιστὰὶ, οἱ στερρὰν ἔχοντες τὴν μνήμην ἐπὶ τοῦ ἀπωτέρου — τῶν ἀρχῶν τοῦ εἰκοστοῦ αἰῶνος — παρελθόντος τῆς Ναυτιλίας μας. Ὅσοι ἔζησαν τὸ παρελθὸν αὐτὸ ἢ ὅσοι τῶν νεωτέρων ἐξ οἰκογενειακῶν παραδόσεων καὶ ἀφηγήσεων τὸ ἐγνώρισαν, αὐτοὶ δυνατόν καὶ νὰ διατηροῦν κάποια ἀνάμνησιν τῶν τότε καταστάσεων. Ὁρισμένοι, ὅμως, τῶν γρηαιτέρων ἐφοπλιστῶν μας, εὐτυχῆσαντες νὰ ἐπιζήσουν τῆς ἐποχῆς των, καὶ δύο ἢ τρεῖς ἐκ τῶν νεωτέρων, ἀποτελοῦν τὴν ἐξαίρεσιν. Μέσα εἰς τὸν ἴλιγγον τῆς σημερινῆς ζωῆς καὶ τῆς ἐπαγγελματικῆς ἀναπτύξεως δὲν παύουν νὰ ἀναφέρωνται καὶ εἰς τὰ πεπραγμένα τῆς πρώτης γενεᾶς τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ἀτμήρουσ ναυτιλίας μας καὶ λεπτομερείας τῶν τότε ἐξελίξεων νὰ ἀφηγοῦνται.

Τρεῖς, λ. χ., διακεκριμένα μέλη τῆς ἐφοπλιστικῆς μας οἰκογενείας, οἱ κ. κ. Μιχ. Πνευματικός, Μανώλης Κουλουκουτῆς καὶ Μιχ. Καραῆς, κατώρθωσαν διὰ τῆς ἐπιμόνου παρακολουθήσεως τῆς καθημερινῆς ζωῆς

Πρὸς τοὺς κ.κ. Πλοιοκτῆτας,
 Ἐφοπλιστὰς καὶ Ἀξιωματικούς Ἀσυρμάτου

ΠΡΟΤΙΜΩΝΤΕΣ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ

Διὰ πᾶν ζήτημα ἀφορῶν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, ραδιογυγιομέτρων, ραντάρ, βυθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν σας καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς ὕδρογειοῦ.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ
 ΤΑΧΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

Κεντρικὸν Γραφεῖον: 25 BOULEVARD DU REGENT
 BRUSSELS—BELGIUM

Γραφεῖον Νέας Ὑόρκης: 115 BROAD STREET

Γραφεῖον Λονδίνου: INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

Γραφεῖον Πειραιῶς:

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Μπουμπουλίνας 26—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

της Ναυτιλίας και της μελέτης του βιβλίου του αγγλικού νηογνώμονος, — ίσως διότι είχαν ανεπτυγμένη και την ικανότητα της μνήμης — να αποκτήσουν την γνώση, την εξείρεση πράγματι, της όλης καταστάσεως ενός εκάστου ωκεανοπόρου φορτηγού. Κάθε πληροφορία σχετική με την χωρητικότητα, τον τύπον του σκάφους, το πρωστέρηριον αυτού σύστημα, τους κατασκευαστάς, τον χρόνον της ναυπηγήσεως και την πλοιοκτησίαν ήτο εις αυτούς γνωστή, χωρίς καν την προσφυγήν εις το βιβλίον του Λούδης Ρέτζιστερ. Τα άτυχηματα εκάστου σκάφους και αι έπισκευαί του έτύγγανον ιδιαίτερας προσοχής. Ζωηρά διετηρούντο όλοι αυτά αι πληροφορίες και ήλέγχοντο από τα μηνιαία σχετικά δελτία του αγγλικού νηογνώμονος.

Ήτο, πράγματι, αξιοθαύμαστος ή ένημέρωσις των έν λόγω έφοπιλιστών. Είς κάθε περίστασιν είχαν πρόχειρον την πληροφορίαν, ήτις θα ήχρειάζετο διά την αγοράν ενός σκάφους, την επιθεώρησιν του και τας πιθανάς έπισκευάς. Από μηνιώς τά είχαν πρόσφορα. Σπανίως αι λεπτομέρειαι διέφευγον της προσοχής των.

Με την πάροδον των ετών, λόγω και της έπελθούσης μεταπολεμικής τυποτήσεως των έν ύπηρεσία σκαφών, της εκτάσεως και της καταστροφάς που προσέλαβεν ή ελληνική πλοιοκτησία και των μεγαλύτερων επαγγελματικών άσυχολιών, ίσως ή προς ένημέρωσιν προσπάθεια να έχη πλέον άμβλυθή. Δέν παύουν, όμως, οι κ. κ. Πνευματικός, Κουλουκουντής και Καρράς να είνε πάντοτε οι καλώς πληροφορημένοι διά το παρελθόν. Άλλους νεωτέρους των δέν έγναρισαν ακόμη με τόσον ζωηρόν τό ένδιαφέρον, με τόσον ανεπτυγμένην την ένημέρωσιν. Άποτελούν την ζωντανήν ιστορίαν των πρώτων χρόνων της άμήρους Ναυτιλίας μας. Πολύτιμοι αι άναμνήσεις των. Κάποιος θα έπρεπε να τά συγκεντρώσει. Θα ήσαν τά βασικότερα στοιχεία της νεωτέρας ιστορίας του Έμπορικού μας Ναυτικού, της λαμπρότερας, ίσως, διά μέσου των αιώνων.

Διά τους Τούρκους

Ο ύπουργός της Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Κατιάδης όμιλών εις την Βουλήν εξ άφορηής ερωτήσεως του βουλευτού Πειραιώς κ. Ε. Σκορδίλη, επί της κακής μεταχειρίσεως του ελληνικού ά)π «Μεντιτεράνεαν» εις τον λιμένα της Κωνσταντινουπόλεως, δήλωσεν:

«Ιδιαίτερος μας άπησχόλησεν ή αναφορά της «Άτμοπλοίας Αιγαίου» έν σχέσει με τας παρεμβαλλομένας εις τον λιμένα της Κωνσταντινουπόλεως δυσκολίας εις τό άτμόπλοιο «Μεντιτεράνεαν», συνεπεία της μη χορηγήσεως συναλλάγματος και της μη θεωρήσεως των διαβατηρίων εις τους διά του ελληνικού πλοίου αναχωρούντας επιβάτας, ένώ τούναντίον ή ήμετέρα Τράπεζα της Ελλάδος, κατόπιν αποφάσεως της Νομισματικής Έπιτροπής, χορηγεί τό ανάλογον συναλλάγμα διά τά εκδιδόμενα εισιτήρια προς αναχώρησιν διά τουρκικών πλοίων, ουδέμια δέ προβάλλεται κατά την θεωρησιν των διαβατηρίων δυσκολία εκ μέρους των αρμοδίων ελληνικών αρχών.

Τό θέμα τούτο άπτεται των εξωτερικών μας σχέσεων μετά χώρας μεθ' ής αι σχέσεις αύται είνε, κατά την παρούσαν στιγμήν, λίαν τεταμέναι, δι' ό ήλθομεν εις έπαφην μετά του επί των εξωτερικών συναδέλφου μας, όστις ανέλαβε να προβή εις τας αναγκαίας παραστάσεις προς την τουρκικήν κυβέρνησιν διά την παροχήν εις τά ελληνικά πλοία των ίδιων διευκολύνσεων των παρεχομένων εις τά τουρκικά. Έν ή περιπτώσει τό διάβημα τούτο του επί των Έξωτερικών συναδέλφου δέν ήθελε τελεσφορήσει, θα ευρεθώμεν εις την ανάγκην να εφαρμόσωμεν και ήμεεις διά τά τουρκικά πλοία αντίστοιχα μέτρα προς τά εφαρμολόμενα έν Τουρκία διά τά ελληνικά.

Ίσως ό ασύτηρος τόνος των ύπουργικών δηλώσεων και ένδοχομένων ή άπάντησις δι' άντιπλοίων εις τά τουρκικά μέτρα έναντίον του ελληνικού σκάφους να συνετίσουν τους αρμοδίους της γείτονος χώρας. Στερούμενοι ούτοι ναυτικής παραδόσεως, άς πληροφορηθώμεν, ότι δέν δύνανται άτιμωρητί να υιοθετών τό άνθελληνικόν μένος των πεζοδρομίων εις τας έπισήμους συναλλαγάς των και δη εις τον τομέα της ναυτιλίας, όπου ό σεβασμός της ξένης σημαίας αποτελεί όρον πρωταρχικόν και άπαραόβον.

Αι Ιαπωνικαί ναυπηγήσεις

Άκριβαίνει τό κόστος των Ιαπωνικών ναυπηγήσεων. Η επίμονος ζήτησις έσχαρών με παραδόσεις πέραν και του 1959 προκαλεί όχι μόνον την ανατίμησιν, αλλά και την ύπερ των ναυπηγών τροποποίησιν ώρισμένων όρων των ναυπηγικών συμβολαίων.

Ήδη τά 185 δολ. τον τόννον έζητούντο διά τάνκερ, με καλήν σπεσιφικέσιον, 4 — 5.000 τόννων, με παραδόσιν είκοσιν όκτώ και πλέον μηνών, έναντι των πρό διμήνου 165 — 170 δολ. και των πρό διετίας 103 — 115 δολ. Πίστωσις καμία δέν παρέχεται. Τοίς μετρητοίς θα γίνη ή πληρωμή. Ζητείται ή προκαταβολή των 30 %, ίνα οι ναυπηγοί εξασφαλίσουν τον χάλυβα.

Πέραν της τιμής οι όροι των συμβολαίων μετεβλήθησαν. Είς την αρμοδιότητα των Ιαπωνικών δικαστηρίων και της Ιαπωνικής διαιτησίας παραπέμπεται κάθε διαφορά. ένώ ή προμήθεια εξαρτημάτων και πρωστέρηριον μηχανών από την Αμερικην δέν γίνεται πλέον δεκτή. Τα προϊόντα της Ιαπωνικής βιομηχανίας προτιμώνται. Παρά ταύτα, τό γεγονός, ότι τά Ιαπωνικά ναυπηγεία προσφέρουν εισέτι παραδόσεις εγγύτερας πως των ευρωπαϊκών ναυπηγείων βαρύνει εις την σκέψιν των έφοπιλιστών. Πολλοί διαπραγματεύονται ακόμη νέας παραγγελίας δεξαμενοπλοίων κυρίως, δεδομένου, ότι ή προναύλισις των είναι δυνατή. Έναυλώθησαν, πράγματι, τάνκερς με παραδόσιν πέραν και του 1959.

Πάντως οι Έλληνες έφοπιλισταί πλήρως έπωφεληθήσαν των καλών τιμών, που πρό διετίας προσέφερον τά Ιαπωνικά ναυπηγεία. Άρκετά σκάφη εκλείσθησαν, βάσει του γνωστού σχεδίου «σιούγκαρ λίκ» με τιμάς εξαιρετικώς χαμηλάς διά τε τά τάνκερς και τά φορτηγά. Δεξαμενόπλοια 32 χιλ. τόννων έπληρώθησαν τοίς μετρητοίς προς 103 δολ. τον τόννον και φορτηγά δηζελοκίνητα των 14.500 τόννων προς 650 — 680 χιλ. δολ. έκαστον.

Πέραν των παραληφθέντων, 185 σκάφη, τάνκερς και φορτηγά, έχουν ήδη παραγγελθή εις τά Ιαπωνικά ναυπηγεία διά λογαριασμόν Έλλήνων έφοπιλιστών, με παραδόσεις μέχρι και του τέλους πρό 1958. Τό συμφωνηθέν κόστος είνε κατώτερον του ήδη άξιουμένου, διά τά πλείστα δ' έξ αυτών μακροχρόνια πιστώσεις θα παραχωρηθούν.

Είς την κατάλληλον, εύτυχώς, στιγμήν έπέτυχον οι έφοπιλισταί μας την άπόκτησιν των νεοτεύκτων μεγάλων πλοίων. Η καλή ναυλαγορά και τά καλά πληρώματα είνε ακόμη αι δύο βασικαί προϋποθέσεις, αίτινες θα μας άποδώσουν την πλήρη έπιτυχίαν εις τό τεραστίως εκτάσεως έγχείρησιν, του όποιου την εκτέλεσιν πρό της καταπλήκτου διεθνούς κοινής γνώμης ανέλαβον οι Έλληνες έφοπιλισταί.

Τά έργα εις την Διώρυγα

Σχέδιον διά την ελάφρυνσιν των πρηνών της διώρυγος της Κορίνθου έχει εκπονήσει ή εταιρία της Διώρυγος, τό όποιον, ως μας άνεκοινώθη, ταχώς θα άρχίση εκτελούμενον, υπό ώρισμένων προϋποθέσεων.

Θά κατασκευασθών συγκεκριμένως μεγάλοι άναβαθμοί εις άμφοτέρας τας πλευράς της διώρυγος και προς την Στερεάν και προς την Πελοπόννησον, οίτινες χωρίς να αύξησουν τό εύρος αυτής, θα έπιτρέψουν την ελάφρυνσιν των πρηνών κατά πέντε εκατομμύρια κ. μ. έκσκαπτάς ύλης. Ούτω άναμένεται, ότι θα εξουδετερωθή όλοσχερώς ό κίνδυνος των κατολισθήσεων και κατά συνέπειαν ό κίνδυνος της εμφράξεως της διώρυγος, ένώ συγχρόνως θα έχη πραγματοποιηθή τό πρώτον βήμα διά την εις τό άπώτερον μέλλον διεύρυνσιν της κοίτης αυτής. Είκοσιν εκατομμύρια κ. μ. έκσκαπτάς ύλης θα πρέπει εκ της διώρυγος να άποκομισθών, διά να άποκτήσιν αύτή υδατινήν βάση εύρους 20 μέτρων και διά του εκπονηθέντος σχεδίου της κατασκευής άναβαθμών προβλέπεται να άφαιρεθώ τό τέταρτον του όγκου τούτου της έκσκαπτάς ύλης.

Αι έργασιαί ελάφρυνσεως των πρηνών έχουν κλιμακωθή εις τά μεγάλο διάστημα μίας εικοσαετίας, εξηρητήθη δέ ή έναρξις και ή άποπεράτωσις του έργου από την σχετικήν κρατικήν συμπάραστασιν. Ήδη ή Έταιρία της Διώρυγος διά να δυνηθή, ως λέγει, να άντιμετω-



ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ «ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ»

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

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

πίση την δαπάνη του έργου, εξήτησαν όπως τὰ ἑσοδά της ἐκ τῆς διελύσεως τῶν πλοίων, μὴ φορολογηθῶν διὰ τῆς βαρέας φορολογίας ἣ- τῆς ἐπὶ τὸν κερδῶν τῶν ἀνωμένων ἐταιριῶν ἐπιβάλλεται, ἐφόσον τὰ ἑσοδα ταῦτα προορίζονται διὰ τῆς χρηματοδοτήσεως ἔργου μεγάλης καὶ γενικωτέρας ὠφελείας. Ἀναμένεται διὰ τὴν ἐναρξίν του ἔργου, ἡ ἐπὶ τοῦ αἰτήματος αὐτοῦ κυβερνητικὴ ἀπόφασις.

Διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ ἐπιβάτου

Δύσκολον πρόβλημα ἀντιμετωπίζει ἡ διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. ἐκ τῆς προκληθείσης ἀναποφεύκτου, ἀλλως τε, ἀναστατώσεως εἰς τὰς καιρίας λιμενικὰς περιοχάς, ἐνθα ἤρχισαν καὶ μὲ γοργὸν ρυθμὸν προχωροῦν αἱ ἐργασίαι τῆς τεχνικῆς τῶν ἀναμορφώσεως.

Ἡ ἐξυπηρέτησις τῶν ἐπιβιβαζομένων καὶ ἀποβιβαζομένων ἐπιβατῶν ἔχει καταστῆ ὑπόθεσις δυσχερῆς καὶ θὰ κατοστή ἐτι δυσχερεστέρα, παρερχομένων τῶν ἡμερῶν, ἐφ' ὅσον ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις θὰ αὐξάνῃ καὶ οἱ σήμερον διατιθέμενοι χώροι διὰ τῆν ἐξυπηρέτησιν τοῦ ἐπιβατηγῶν σκάφους ὀλιγὸν θὰ περιορίζωνται. Ἥδη, ἀπὸ ἐβδομάδος ἤρχισαν αἱ ἐργασίαι τῆς κατασκευῆς τοῦ νέου μεγάλου κρηπιδώματος παρὰ τὸν Κωφὸν λιμένα, μήκους 250 μέτρων, τὸ ὅποιον καὶ θὰ στηρίξῃ τὴν εὐρείαν ἐπέκτασιν τοῦ χερσαίου χώρου, ὅπου σήμερον εὐρίσκειται τὸ συγκρότημα τῶν Τελωνειακῶν κτιρίων, ἐνῶ ἡ μεγάλη τριγωνικὴ προβλῆς, ἡ κατασκευαζομένη εἰς τὴν θέσιν τῆς παλαιᾶς Τρούμπας θὰ καθυστερήσῃ εἰσὶ νὰ ἀποπερατωθῇ, διὰ νὰ παραδοθῇ εἰς τὴν χρῆσιν τῶν ἐπιβατηγῶν τῆς Μεσογείου.

Θὰ πρέπει, λοιπὸν, ἰδιαίτερα, προσπαθεῖν νὰ καταβάλουν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Λ.Π., διὰ νὰ μὴ ταλαιπωρηθῇ ἢ, ἀκριβέστερον, διὰ νὰ ταλαιπωρηθῇ τὸ ὀλιγώτερον δυνατὸν ὁ ἀφικνούμενος ξένος εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς κατὰ τὸ ἐφετινὸν θέρος. Ἡ δυσχέρεια ἐκ τῆς προσωρινῆς στενότητος τῶν λιμενικῶν χώρων, ἥτις ἐκ τῶν ἐκτελούμενων ἔργων δημιουργεῖται, ἐπιβάλλεται νὰ ἀντιταχθῆσθῃ μὲ τὴν προθυμότεραν ἐξυπηρέτησιν πλοίων καὶ ἐπιβατῶν. Λιμενικὰ ὄργανα, τελωνειακοὶ ὑπάλληλοι, φορτοεκφορτωτῶν τοῦ Ο.Λ.Π. θὰ πρέπει νὰ ἀντιληφθῶν, ὅτι οἰαδήποτε σχολαστικὴ διατύπωσις, οἰαδήποτε ἀδικαιολόγητος ταλαιπωρία δύναται μεγάλως νὰ ζημιώσων ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς τὴν φήμην τοῦ λιμένος.

Ἄλλὰ τὸ πρόβλημα τῆς καλῆς ὑποδοχῆς τοῦ ἐπιβάτου εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, πέραν μίας προσωρινῆς λύσεως διὰ τὸ ἐφετινὸν θέρος, θὰ πρέπει ἐπ' εὐκαιρίας σοβαρώτερον νὰ ἀπασχολήσῃ τὸν Ο.Λ.Π. διὰ τὸ προσεχὲς μέλλον, ὅταν, δηλαδὴ, θὰ ἀποπερατωθῶν τὰ ἐκτελούμενα ἔργα, τὰ ὁποῖα τὴν τεχνικὴν φυσιογνωμίαν τοῦ λιμένος ἐπὶ τὰ βελτίω θὰ μεταβάλουν. Τὰ κρηπιδώματα καὶ αἱ προβλῆτες εἶναι διὰ τὰ πλοία πρωτίστως. Διὰ τοὺς ἐπιβάτας εἶνε ὁ συγχρονισμὸς σταθμῶν, ἐνθα θὰ ἀναμῶνουν, διὰ νὰ ἐπιβιβασθῶν ἢ νὰ ἀποβιβασθῶν τοῦ πλοίου, αἱ εὐρύχωροι τελωνειακαὶ αἰθούσαι, τὰ ἀναμφικτήρια καὶ, κυρίως, τὸ πρόβλημα καὶ ἐξυπηρετικῶν προσωπικῶν, τὸ ὅποιον θὰ γνωρίζῃ, ὅτι κυρία ὑποχρέωσις του εἶνε ἡ διὰ κάθε τρόπου διευκόλυνσις τοῦ ἐπιβάτου. Ἡ τελεία ὀργανώσις, ἐν ὀλίγοις, μίας καθ' ὅλα πολιτισμένης ὑποδοχῆς τοῦ ἐπιβάτου εἰς τὸν Πειραιᾶ εἶνε τὸ πρόβλημα, τοῦ ὁποίου τὴν λύσιν ἀπὸ τοῦδε ὁ Ο.Λ.Π. ἐπιβάλλεται νὰ ἀναζητήσῃ.

Φρονόμεν, ὅτι ὁ γενικὸς διευθυντῆς τοῦ Ο.Λ.Π. θὰ πρέπει αὐτοπροσώπως νὰ ἐπιληφθῇ τοῦ θέματος, ἀφοῦ προηγουμένως ἀκούσῃ, ἴσως κατὰ τὴν διάρκειαν μίας ἐιδικῆς συσκέψεως καὶ τὰς ἀπόψεις ὄλων ἐκείνων, οἵτινες δύναται νὰ ἔχουν γνώμην ἐπὶ τοῦ θέματος. Θὰ ἀποφευχθῶν, κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν, προχειρότητες καὶ ἐπικίνδυνοι πειραματισμοί.

Ἡ Στρατιωτικὴ Ζώνη

Ἡ τεχνικὴ ἀναμόρφωσις τοῦ λιμένος διὰ τῆς ὁποίας ἐπιδιώκεται, κυρίως, ἡ εἰς τὸ ἑπάκρον ἀξιοποίησις ὄλων τῶν χερσαίων χώρων αὐτοῦ, θέτει ἐπὶ τὰπητος διὰ μίαν εἰσέτι φοράν τὸ θέμα τῆς καταργήσεως τῆς στρατιωτικῆς ζώνης.

Λιμενικὴ περιοχὴ ἐκ τῶν πλέον προνομιοῦχων, ἔχουσα βάθος πρὸς τὴν ξηρὰν 150 περίπου μέτρων καὶ διαθέτουσα κρηπιδώματα, εἰς τὰ ὁποῖα δύναται νὰ πλευρίζων ταυτοχρόνως δύο σκάφη μὲ μεγάλον δύναμα, χρησιμοποιεῖται σήμερον, περιφραγμένη καὶ τελείως ἀπομονωμένη τοῦ υπολοίπου λιμένος, διὰ τὴν ἐκφορτῶσιν μικρῶν μόνον ποσοτήτων ἐφοδίων.

Ἐπιβάλλεται, λοιπὸν, νὰ ἐπαναληφθῶν δραστηρίως τὰ διαβήματα πρὸς τοὺς ἀρμοδίους διὰ τὴν ταχεῖαν ἀπόδοσιν εἰς τὸν λιμένα τῆς περιοχῆς, ἥτις μόνον τὴν ὑπαρξίν μίας στρατιωτικῆς μονάδος δικαιολογεῖ καὶ εἰς οὐδένα οὐσιαστικώτερον σκοπὸν ἀνταποκρίνεται. Διότι «καλὸς πελάτης ὁ Στρατὸς τοῦ λιμένος», ὅπως λέγου, οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Λ.Π., θὰ ἠδύνατο νὰ ἔχῃ ἀνά πάσαν στιγμὴν οἰονδήποτε κρηπιδώμα διὰ τὰς ἐκφορτῶσεις τῶν ἐφοδίων του, μὲ ἀπόλυτον προτεραιότητα καὶ μὲ τὴν μεγαλυτέραν δυνατὴν ἀσφάλειαν, ἔστω καὶ ἐὰν, τὰ ἐκφορτωνόμενα εἶδη σήμερον ἀποτελοῦνται μόνον ἀπὸ ὀχήματα καὶ τροφίμα — τὰ πυρομαχικά, ὡς γνωστὸν, ἐκτὸς τῆς λιμενικῆς περιοχῆς ἐκφορτώνονται. Ἄλλὰ καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν μίας νέας ἀρνήσεως τῶν ἀρμοδίων, ἰδιαίτερως πιθανῆς ἐφ' ὅσον παρὰ τὰς τόσας πιέσεις ἐπὶ δεκαετίαν ἡ στρατιωτικὴ ζώνη δὲν καταργεῖται, ἐπιβάλλεται κατ' ἄλλον τρόπον, ἔστω καὶ ὀλιγώτερον λυσιτελῆ ν' ἀντιμετωπισθῇ τὸ θέμα. Ἡ ἀρμοδιὰ ὑπηρεσία τοῦ Ο.Λ.Π. διατυπώνει ἐπὶ τοῦ προκειμένου τὴν ἐξῆς ἐνδιαφέρουσα, καὶ λίαν συζητήσιμον ἄποψιν: Νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν ἐγκατάστασιν μίας στρατιωτικῆς βάσεως ἡ εἰς τὴν λιμενικὴν ἐνδοχώραν εὐρισκομένη περιοχὴ, ἐνθα παλαιότερον ἡ ζωαγορὰ Λούκου. Μὲ μίαν δαπάνην ὀκτὼ ἑκατομμυρίων δραχμῶν διὰ τὴν κατάλληλον διαμόρφωσίν της, θὰ ἦτο δυνατὸν ὁ στρατὸς νὰ ἔχῃ τοὺς ἰδικούς του χώρους διὰ τὴν ἐναπόθεσιν τῶν ἐφοδίων του, χωρὶς καὶ νὰ παρεμποδίζετα οὐσιαστικῶς ἡ λιμενικὴ κίνησις. Βεβαίως, ἡ στρατιωτικὴ αὕτη ζώνη δὲν θὰ ἔχῃ μέτωπον εἰς τὴν θάλασσαν. Θὰ ἦτο, ὁμῶς, δυνατὸν ἡ ἐπικοινωνία της μὲ τὸ ἐκφορτωνόμενον πλοῖον νὰ ἐξασφαλιζέτα δι' ἐνὸς δημιουργουμένου διαδρόμου διὰ προσωρινῆς περιφράξεως.

Εἴτε κατὰ τὸν ἕνα ἢ τὸν ἄλλον τρόπον, διὰ τῆς ὁλοσχεροῦς, δηλαδὴ, καταργήσεως τῆς στρατιωτικῆς ζώνης ἢ διὰ τῆς μεταθέσεως της εἰς ἕτερον ὀλιγώτερον ἐπικαιρον λιμενικὴν περιοχὴν, θὰ πρέπει τὸ ταχύτερον τὸ θέμα τοῦτο νὰ ἀντιμετωπισθῇ. Βασικὸς σκοπὸς, ὡς καὶ ἐν ἀρχῇ ἐτονίασεν, τῆς τεχνικῆς ἀναμορφώσεως τοῦ Πειραιῶς λιμένος ἐν ὅψει μίας αὐξήσεως τῆς κινήσεώς του, εἶνε ἡ ἀξιοποίησις ὄλων τῶν χώρων καὶ ὄλων ἐν γένει τῶν τεχνικῶν του δυνατοτήτων. Πῶς, λοιπὸν, εἶνε δυνατὸν νὰ παραμένουν κρηπιδώματα καὶ λιμενικοὶ χώροι γεκροὶ καὶ ἀναξιοποίητοι;

Τὸ Λιμενικὸν Σῶμα

Ἐρρωτάτη ἡ ἀπόφασις τοῦ ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας δευτεροβαθμίου ὑπηρεσιακοῦ συμβουλίου κρίσεως τῶν πλοιοάρχων-λιμενικῶν. Ἐπανειλημμένως εἰχομεν ὑποστηρίξει ἀπὸ τῶν σπηλῶν αὐτῶν, ὅτι τὸ Λιμενικὸν Σῶμα δὲν ἐπιδέχεται νὰ μὴν ἀνευ διαδοχῆς εἰς τὴν ἡγεσίαν του. Ἦτο ἀπαράδεκτος ἡ συνέχισις τῆς νοσοτροπίας, ὅτι ἐκ τῶν ἑνδεκα ὑπηρετούντων πλοιοάρχων, οὐδεὶς ἦτο εἰς θέσιν νὰ θεωρηθῇ ἱκανὸς διάδοχος τοῦ νῦν κατέχοντος τὴν ἡγετικὴν θέσιν. Ἡ γενομένη κρίσις, καθ' ἣν τρεῖς ἐκ τῶν νῦν ὑπηρετούντων κρίνονται ἱκανοί, εἶνε ἐρρωτάτη, ὅχι μόνον διότι παρέχεται ἡ εὐκαιρία ἐπιλογῆς εἰς τὸ ἄμεσον μέλλον διαδοχῆς, ἀλλ' ἐπὶ πλέον διότι τῆς ἀποφάσεως ταύτης παρεχόμενοι εἰς τὸν ὑπουργὸν ἡ εὐχέρεια καὶ τὰ κριτήρια, ἵνα χρηρῆσθαι ἀποφασιστικῶς εἰς τὴν λήψιν τῶν ἀπαραιτήτων νομοθετικῶν μέτρων πρὸς μίαν ριζικὴν ἐκκαθάρισιν τῆς κρατουσῆς σήμερον καταστάσεως.

Δὲν ὑπερσερχόμεθα εἰς κρίσεις ἐπὶ τῶν προσώπων, τὰ ὁποῖα, κατὰ τὸ συμβούλιον, ἐκρίθησαν ἱκανὰ δι' ἀνώτερον βαθμὸν καὶ τῶν ἄλλων, διὰ τοὺς ὁποῖους τὸ συμβούλιον ἐκρίνει, ὅτι δὲν συγκεντρῶνουν, τὰ ἀπαιτούμενα προσόντα διὰ τὴν ἀνωτάτην θέσιν. Πολλὰ ἐπιφυλάξεις θὰ ἤδύνατο νὰ διατυπωθῶν ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου. Τὸ οὐσιώδες, ὁμῶς, εἶνε, ὅτι διὰ τῆς ἀποφάσεως τοῦ συμβουλίου παρέχεται ἡ εὐκαιρία εἰς τὸν ὑπουργὸν νὰ ἐξαγάγῃ τὸ Σῶμα ἀπὸ τὸ τέλμα, εἰς τὸ ὅποιον εἶχε φθάσει ἐκ μίας ἐπιμόνου καὶ ἀνεδαφικῆς ἀντιλήψεως τοῦ παρελθόντος. Πολλὰ ἄλλα μέτρα θὰ πρέπει ἐπίσης νὰ ληθῶν διὰ τὴν διοικητικὴν, ἐξυγιάνειν, ὡς ἐπανειλημμένως ἔχουν ὑποδείξει αἱ στήλαι αὐταί, ἵνα δυνηθῇ ἡ κρατικὴ ὑπηρεσία νὰ ἀποβῇ χρήσιμη καὶ ἀποδοτικὸς συντελεστής εἰς τὴν μεγάλην ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας. Μετεκπαιδευσις ἀνωτέρων στελεχῶν, ἡ ἀναδιάρθρωσις τοῦ Υ.Ε.Ν. ἐπὶ τὸ ἀπλούστερον, ἡ ἐτι περαιτέρω ἀποβολὴ τῆς ἀστυνομικῆς καὶ στρατιωτικῆς νοσοτροπίας, εἶνε μερικὰ ἐκ τῶν μέτρων, τὰ ὁποῖα δέον νὰ ἐπισύρουν τὸ μέγιστον ἐνδιαφέρον τοῦ κ. Ὑπουργοῦ. Τὸ πλέον, ὁμῶς, εἴποιον μέτρον, ὅπερ ἐπιβάλλεται, εἶνε ἡ τοποθέτησις τῶν, ὡς προακτέων κριθέντων πλοιοάρχων εἰς κυρίας καὶ ὑπεύθυνους θέσεις, ἵνα δοκιμασθῶν καὶ ἀναδειχθῶν διὰ τὴν ἀνωτάτην διοίκησιν. Θὰ ἐπεβάλλετο, κατὰ τὴν γνώμην μας, ἡ ἀμεσος χρησιμοποίησις ἐνὸς ἐκ τῶν ὡς ἄνω εἰς θέσιν ἀναπληρωτοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ, ἵνα, ἐνημερωμένος ἀπὸ τοῦδε εἰς τὰ σοβαρὰ καὶ γενικὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας, καταστή ἱκανὸς νὰ ἀναλάβῃ, ὅταν θὰ ἐπιστῇ ἡ ὄρα, τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν τοῦ Υ.Ε.Ν.

Αἱ στήλαι αὐταὶ συνήθισαν πάντοτε νὰ λέγουν τὴν ὡμὴν ἀλήθειαν, μὲ γνώμονα τὸ συμφέρον τῆς Ναυτιλίας, ἀδιαφοροῦσαι, ἐὰν, θίγονται προσωπικὰ καταστάσεις. Ὁ κ. Ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας, ὁ ὁποῖος ἔκαμεν ἦδη τὸ πρῶτον δῆμα εἰς τὸν διοικητικὸν τομέα, ὡς προχωρήσῃ εἰς τὴν συμπληρώσιν τῶν ἐπιβαλλομένων μέτρων ἐξυγιάνσεως καὶ ἀξίως βεβαίως, ὅτι θὰ ἔχῃ τὴν συμπαράστασιν εἰς τὴν προσπάθειάν του ταύτην, ὅχι μόνον τῶν σπηλῶν μας, ἀλλὰ καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων παραγόντων τῆς Ναυτιλίας καὶ ὁλοκλήρου τῆς κοινῆς γνώμης.

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,"

Η αλληλογραφία μας

Η πειραϊκή ναυτική αγορά

('Ανοικτή επιστολή δια τόν κ. Υπουργόν τής 'Εμπορικής Ναυτιλίας)
Κύριε Υπουργέ,

Είχον υποβάλει εις τόν προκάτοχόν σας κ. Βογιατζήν ένα σχέδιον δημιουργίας εν 'Ελλάδι ασφαλιστικής αγοράς, τσόν δια τας περιπτώσεις προστασίας και αποζημιώσεως, ως και άργότερον δια τούς κινδύνους θαλάσσης τών σκαφών. 'Ο κ. Υπουργός είχε κατ' άρχην αποδεχθή τας ιδέας μου και είχε συστήσει εις τά άρμόδια ύπουργεία την μελέτη τού ζήτηματος της δημιουργίας ειδικής νομοθεσίας περί 'Αλληλοασφαλιστικών Συνεταιρισμών, η όποία θα άπετέλει τήν άφετηρίαν τής προσπάθειας. Συνεστήθη μία 'Επιτροπή παρά τώ ύπουργείω 'Εμπορίου η όποία, έπληροφόρηθη, συνήλθεν εις μερικάς συνεδριάσεις, αλλά, άν και έτος όλοκληρον και περισσότερον παρήλθεν, εις ούδεν κατέληξαν. Είνε γνωστό εις τήν 'Ελλάδα, ότι άν θέλετε να παραπεμφθί ένα ζήτημα εις τας γνωστας εις τήν αρχαιοτητα «καλένδρας», συστήσατε παρά τοις νεωτέροις 'Ελλησιν «'Επιτροπήν».

Εν τώ μεταξύ τά ζητήματα τής 'Εμπορικής Ναυτιλίας παραμένον εκκρεμή. 'Εγινεν εύτυχώς συνειδησις πλέον, ότι η σημερινή νέκρωσις τής ναυτιλιακής αγοράς τού Πειραιώς όφείλεται εις τά άπρογραμμάτιστα και πρόχειρα και καταπειστικά εν πολλοίς κυβερνητικά μέτρα, τά όποία άπεμάκρυναν έξ 'Ελλάδος τας έφοπλιστικάς επιχειρήσεις και τας ήγάγκασαν να 'ητήσουν, υπό άλλα κλίματα, στοργήν και βοήθειαν. Και αι μὲν επιχειρήσεις αύται εκεί ήνδρώθησαν και άνεπτυχθησαν, όσον δέν έφανταζόμεθα ποτέ, άποδεικνύουσαι τήν ικανότητα τού 'Ελλησιν, όταν παύση να δεσμευεται από άστοχα μέτρα. Η αγορά, όμως, τού Πειραιώς ένεκράθη και η 'Εθνική Οικονομία ζημιώνεται. Πολύλακι από τών σπηλών αύτάν και υπό τής συντάξεως τού φύλλου τούτου και παρ' έμού και άλλων έτονίσθησαν τά διάφορα σχετικά άποτα και καλά.

Παρά τά τελευταίως ληφθέντα κυβερνητικά μέτρα, εκ τών μέχρι σήμερα άποτελεσμάτων κατεδείχθη η διατακτική τών 'Ελλησιν έφοπιστών να θέσουν τά πλοία τών υπό τήν Κυανόλευκον. Τούτο όφείλεται :

1) Εις τά συμφέροντα τά όποία εδημιουργήθησαν υπό τας ξένας σημαίας και εις τήν προτίμησιν τών δανειστών ιδίως, από τούς όποιους φινανσιόρονται αι μεγάλα ναυτιλιακά επιχειρήσεις δια λόγους μειωμένων φορολογικών ύποχρεώσεων.

Και 2) Εις τήν εξακολουούσαν αντίδικίαν τών 'Ελληνικών Δημοσίων 'Υπηρεσιών πρός τούς επαγγελματίας εν γένει, οι όποιοι δέν εύρίσκον εν 'Ελλάδι τήν συνεργασίαν και τήν βοήθειαν, τής όποιας άπολαμβάνον εις τό έξωτερικόν, άν και ξένοι, και εις τήν όποιαν ένυνήσαν ήδη.

'Επομένως χρειάζεται άφ' ένός μὲν δημιουργία συμφερόντων δια τόν έπαναπατρισμόν και ικανοποίησις τών αξιώσεων τών δανειστών κεφαλαίουχών, άφ' έτέρου δέ άπλοποίησις τών Κανονισμών και Νόμων, οι όποιοι διέπουν τήν Ναυτικήν 'Επιχείρησιν εν 'Ελλάδι πρός άφαιρέσιν τού εδάφους επί τού όποιου στηρίζονται αντιδίκοντες οι δημόσιοι λειτουργοί. Οι τελευταίοι έχουν δημιουργήσει ένα τοιούτον πνεύμα από τό όποιον βλέπουν όλα τά πράγματα, ώστε δέν εινε εύκολον να πείσθουν περί τού ότι δέν ακολουθούν τήν εύθειαν και πρακτικήν όδόν, με τήν όποιαν σκέπτονται οι έμποροι. Πρέπει επομένως να άπλοποιηθουν οι Νόμοι και αι διατυπώσεις, δια να παύση να βασανίζεται ο επαγγελματίας και έμπορος και να δυνηθη να άφιερώση τόν καιρόν, τόν όποιον χάνει αντίδικόν με τό Κράτος, εις τήν προαγωγήν τών συμφερόντων του, τά όποια, πρ έπει ν α τ ο κ α τ α λ α β ω μ ε ν, άποτελούν αυτά τά συμφέροντα τού Κράτους.

Τι εύρίσκον οι 'Ελληνες έφοπισται εις τας σημαίας τού Παναμά, τής Λιβερίας και τής Κωσταρικής; Πρέπει να τούς τά δώσωμεν και ημεις. Να συνταχθί μία παρομοία νομοθεσία, όσον τό δυνατόν άπλή και όλιγόλογος, η όποία με τό ίδιον η ανάλογον κόστος να τούς διδη δια μί α ν δ εκ α ε τ ι α ν εκ τών προτέρων καθωρισμένην φορολογικήν κατάστασιν και άν ειναί δυνατόν προκαταβολικώς έξωφλημένη τήν δοσοληψίαν των με τας οικονομικάς άρχάς η, έστω, και πληρωτέαν εις δόσεις, αλλά εκ τών προτέρων καθωρισμένην και μη έπιδεχόμενην αύξησης. Τα ναυτεργατικά ζήτηματα, εις τήν ίδίαν Νομοθεσίαν, πρέπει να έξετασθόν με κατάνοιση άφοπρωθέν, ώστε και εντός τών διεθνών όρίων να εύρισκόμεθα και να μη γίνεται άφορμή εκμεταλλεύσεως τών έφοπιστών ο δικαίος πόθος βελτιώσεως τής οικονομικής καταστάσεως τών ναυτεργατών. 'Αλλά και αι σχετικά αναλαμβανόμεναι ύποχρεώσεις να εινε και από τά δύο μέρη σεβασταί. Κατ' αύτόν τόν τρόπον και αι καθημερινά αντίδικία και προστριβαί θα άποφευχθόν και πρό τής έξουτετερωσεως τών αντίρρησεων τών δανειστών τών κεφαλαίουχών, ο αισθηματισμός τών έφοπιστών ως 'Ελλησιν θα λειτουργή άδέσμευτος, αλλά και τό συμφέρον θα δημιουργηθί δια τής αύτομάτου έξαλείψεως τών καθημερινών όγκουμένων δυσχειριών και άπειλών κατά τών φερόντων τας λεγομένες «σημαίας εύκολίας» πλοίων.

Τό πράγμα εινε άπλούν, αλλά χρειάζεται χειρουργική μάχαιρα και θέλησις. Τι θα χάσωμεν; Τόν φόρον τόν όποιον εισφέρει σήμερα εις τόν προϋπολογισμόν τού Κράτους τό ελληνικόν τουνάξ. Διότι, φυσικά, δέν δυνατόν να άφήσωμεν τούς παλαιούς 'Ελλησιν έφοπιστας υπό τό καταθλιπτικόν καθστάς τής σήμερα και να ένυήσωμεν μόνον τούς νέους. Τι θα κερδίσωμεν; α) Τά δικαιώματα τά όποια θα καθορισθόν, έστω και μικρά, άλλ' εις δεκαπλάσιαν χωρητικότητα. Είνε ζήτημα ύπολογισμού εις τόν όποιον δέν θέλω να εισέλθω με τό παρόν πρόχειρον σημείωμα. β) 'Αλλ' έγώ παραδέχομαι, ότι ταμειυτικώς θα ζημιώσωμεν προσωρινώς, θα κερδίσωμεν, όμως, έμέμσας τεραστίως δια τής συγκεντρώσεως τού ελληνικού τουνάξ υπό τήν ελληνικήν σημαίαν και τής δημιουργίας κατ' αύτόν τόν τρόπον εθνικής βάσεως, η όποία, καταλλήλως όργανουμένη και αναπτυσσόμενη, θα δημιουργήση τοιαύτα οικονομικά άποτελέσματα, ώστε πολλαπλασιάζ θα καλύψη εντός 5—10 έτών τό προσωρινόν ταμειακόν έλλειμμα.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» τής 15ης Μαΐου σχολιάζοντα τήν ένάπιον τού εν Λονδίνω Ναυτικού 'Επιμελητηρίου υπό τού κ. Γ. Χρ. Λαιμού θαυμασιάν ανάπτυξιν τού θέματος τού τί προσφέρει η ελληνική Ναυτιλία εις τό City αναβιβάζον μαζί του εις 100 έκατομ. λιρών στερλινών τό εισόδημα τών 'Αγγλων. Δεχθόμεν, ότι δέν έχομεν τά μέσα να

άπορροφήσωμεν από τά πλοία ό,τι άπορροφούν οι 'Αγγλοι. 'Ας άπορροφήσωμεν, έστω, τό ήμισυ. Γνωρίζετε τι εισόδημα φόρον θα άποδόση εις τό Κράτος μία τοιαύτη δημιουργία κερδών από ασφαλιστικάς, ναυπηγικάς και τραπέζιτικάς επιχειρήσεις, πού θα δημιουργηθόν; 'Από τήν αύξησιν των προσόδων τών τηλεπικοινωνιών μας; 'Από τόν φόρον καθαράς προσόδου τών μισθών τών υπαλλήλων, πού θα άπασαχοληθόν εις τά έδώ δημιουργηθησόμενα Γραφεία;

'Αλλά χρειάζομεθα νομοθεσίαν, τηλεπικοινωνίας και έργασίαν άνευ αντίδικιών.

Πρό τού τελευταίου πολέμου η αγορά τού Πειραιώς έξελίχσαστο εύνοϊκως και από έφοπλιστικής και ναυλομεσιτικής και άσφαλιστικής άπόψεως. Μεταπολεμικώς εύρεθί άποτελουμένη από στοιχεία, τά όποια δέν έχουν άποκτήσει τήν άντίληψιν τού γενικού συμφέροντος και πάσχει από άτομικισμόν. Το Κράτος επίσης δέν έστάθη εις τό ύψος του, δια να δημιουργήση νομοθετικάς έκείνο τό όποιον η ιδιαιτική πρωτοβουλία (όπως π. χ. εις τό Λονδίνο) δέν δύναται να δημιουργήσθ, λόγω τής άπουσίας τών προσώπων τά όποια δύναται να τήν αναπτύξουν, έξω τής 'Ελληνικής 'Επικρατείας. Η όργανωσις τού Κράτους δέν ήδύνηθη παρά μερικώς να έπωφεληθί τής εύκαιρίας τού Σχεδίου Μάρσαλ και βοήθουσης και τής κομμουνιστικής έπιβουλης μέγα μέρος τής βοηθείας τού Σχεδίου αύτού δέν άπερροφήθη. 'Ηδη παρουσιάζεται μία άλλη καταπληκτική εύκαιρία, τήν όποιαν, ούδέποτε έφανταζόμεθα. Ούδεν κακόν άμιγές καλού. Οι 'Ελληνες έφοπισται άποδιωχθέντες έξ 'Ελλάδος, λόγω τών άστοχών κυβερνητικών μέτρων, εύρέθησαν εις άτμόσφαιραν, η όποία τούς έπέτρεψε να θριαμβεύσουν. Και σήμερα εινε κολοσσιαία οικονομική παράγων εις τόν Κόσμον και δια τας περιουσίας τας όποιας αύτοι οι ίδιοι εδημιούργησαν και δια τήν έμπιστοσύνην πού έμπνέουν εις τούς μεγάλους κυκλους τών κεφαλαίουχών, ιδίως τών 'Ηνωμένων Πολιτειών. Πρέπει να έπωφεληθώμεν τής εύκαιρίας αύτης, προτού οι άλλοι λαοί τούς άφομοιώσουν. 'Ακόμη εινε 'Ελλησιν, άν και κοσμοπολίται, άλλ' έχουν μέσα των τήν άνάμνησιν τής Πατρίδος των και προτιμούν τό κλίμα τής, εις τό όποιον έχουν γεννηθί και όπου αναπαύονται εύχαριστως. 'Αλλά, σχεδόν δι' όλους, η άνάμνησις τής Πατρίδος εινε συνδεδεμένη με τήν άνάμνησιν ένός, τουλάχιστον, έντάλματος συλλήψεως τού Οικονομικού 'Εφόρου η τής 'Υπηρεσίας Συναλλάγματος τής Τραπεζής τής 'Ελλάδος.

'Απαλλάξσατε, κ. Υπουργέ, τήν 'Ελλάδα παντός περιορισμού τοιαύτης φύσεως, δεσμεύοντες τήν πρωτοβουλία τού έφοπιστού και δώσατε εις αύτόν τήν κρατικήν όργανωσιν και προστασίαν, τής όποιας έχει ανάγκην πρός ανάπτυξιν τών επιχειρησών του. Αυτάς πρέπει να εινε ο προορισμός τού ύπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας και θα άπολαύσατε ταχέως τά αποτελέσματα τής ελευθερίας αύτης, όπως τά άπήλασε τό ύπουργείον 'Εμπορίου, όταν εύθύς μετά τήν εγκατάστασιν τής κυβερνήσεως Παπάγου άπήλλαξε τό έξωτερικόν έμπόριον όλων τών δεσμών του και ειδε σημαντικώτατα αύξανόμενα, ταχύτατα, τήν έξαγωγήν τών ελληνικών προϊόντων.

Τήν Γην αύτήν, κ. Υπουργέ, τών πατέρων μας, τήν ήλευθέρωσαν με τό αιμά των οι 'Ελληνες, όχι δια να γίνη πεδίο άσκήσεως καταθλιπτικών μέτρων βασανίζοντων τήν όργανωσιν έπιχειρηματικότητας, από τήν όποιαν έγαρκτηρήσθη πάντοτε η φυλή μας, ούτε εκμεταλλεύσεως τών πολλών υπό τών όλίγων. Κανέτε τήν πραγματικήν ελευθερίαν Γην και δώσατε εις τούς έδώ εργαζόμενους πλουτοπαραγωγικάς νομοθετικήν προστασίαν και όχι νομοθετικήν καταπίεσιν. Θα παράσχητε μεγάλην ύπηρεσίαν εις τούς 'Ελλησιν έφοπιστας, άν τούς δώσητε τήν εθνικήν των βάση με τά ίδια οικονομικά προσόντα τών άλλων βάσεων, πού αναζητούν ανακαταζόμενοι από ήμάς, τούς 'Ελλησιν τής 'Ελλάδος, εις τήν 'Αφρικήν και τήν 'Αμερικήν και τήν 'Αγγλίαν.

Και εις άντάλλαγμα θα ιδήτε, πώς θα δημιουργηθί άμέσως εις τήν 'Ελλάδα η όργανωσις εκείνη, η όποία θα αξιοποιηθί από άπόψεως εθνικής οικονομίας τήν μεγάλην δημιουργίαν τών 'Ελλησιν έφοπιστών, τής όποιας έπωφελείται μόνον τό «City», όπως ο κ. Γ. Χρ. Λαιμός όρθως ανέπτυξε. Τίποτε δέν μας λείπει σήμερα δια να κάνωμεν τόν Πειραιά «City». 'Εχομεν και τά πλοία και τά στελέχη και τό βοηθητικόν ανθρώπινον υλικόν. 'Ελευθερίαν χρειάζομεθα και κρατικήν όργανωσιν. 'Αλλως, φυσικά, θα εκπλήσσονται οι συντηρητικοί 'Αγγλοι τού «City», οι όποιοι εινε συνειθισμένοι να μς θεωρούν ως άποίκους, τούς όποιους εκμεταλλεύονται οικονομικά, όταν οι Κύπριοι ζητούν τήν πολιτικήν των ελευθερίαν. Φυσικά γνωρίζετε, κ. Υπουργέ, ότι η οικονομική δουλειά εινε προάγγελος τής πολιτικής τοιαύτης. Και μη νομίζετε, ότι δέν ύπήρξε γεννησιουργός παράγων τού όνειρου τού Μουσαολίνι να καταλάβη τήν 'Ελλάδα, τό γεγονός, ότι προπολεμικώς η 'Ανατολική και Κεντρική Μεσόγειος εκυριαρχούτο από τήν ιταλικήν ναυτιλίαν και η 'Ελλάς άντεπροσωπεύετο από τήν Κ.Δ.Α.Σ.

ATHANAS MAVROUDIS

Cables: STEAMER POINTS
«NASSOS» «PHONE»
«P.O. BOX» ADEN 2096
1227

SHIPCHANDLER

GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS :
UNITED KINGDOM: AVGERINO & APERGUIS
154, BISHOPSGATE,
LONDON. E. C. 2.
GREECE: LYCOUDI BROS
33, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

Κατά τὸν ἴδιον τρόπον οἱ Κύπριοι σήμερον πληρώνουν μετὰ τὸ αἶμα τους, τὸ ὅτι οἱ κύκλοι τοῦ «City» δὲν μποροῦν νὰ καταλάβουν κατὰ τὴ διαφέρουσαν τῶν ἰθαγενῶν κατοίκων τοῦ Χόγκ-Κόγκ.

ΦΙΛ. Η. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Ὁ φαῦλος κύκλος τῶν εισφορῶν

Φίλε κύριε Διευθυντά,

Ἀναφερόμενος εἰς σημείωμα τῆς ἐγκρίτου ἐπιθεωρήσεως ὡμῶν τῆς 1-6-1956 ὑπὸ τὸν τίτλον: «Ὁ φαῦλος κύκλος τῶν εισφορῶν» ἔχω τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσω ὑμῖν τὰ ἑξῆς:

Ἀπὸ τῆς συστάσεως τῆς «Ἐργατικῆς Ἑστίας» δὲν συνήγαγε ἕκ τῆς περὶ αὐτῆς νομοθεσίας, ὅτι εἰς τὴν προστασίαν αὐτῆς ὑπήγοντο καὶ τὰ ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργαζόμενα πληρώματα, δι' ὃ καὶ οὐδέποτε ἐπεδίωξεν ὁ Ὄργανισμὸς αὐτὸς τὴν διὰ τοὺς λοιποὺς μισθωτοὺς ὀριζομένην ὑποχρεωτικὴν εισφορὰν. Τὸ πρῶτον ἀφ' ἧς διὰ τοῦ ἄρθρου 14 τοῦ Ν. Δ. 2510)1953 καθωρίσθη ἡ ἐννοία τοῦ ὄρου «ἐργοδοτοὶ» τοῦ ἀναγραφομένου εἰς τὸ ἄρθρον 2 τοῦ Ν.Δ. 1875)1942 ἢ «Ἐργατικὴ Ἑστία» ὑπεστήριξε, διὰ τοῦ ὑπουργείου Ἐργασίας, τὴν ἀποψιν, ὅτι καὶ αἱ ἀτμοπλοικαὶ ἐπιχειρήσεις καὶ τὰ πληρώματα τῶν πλοίων τῶν ὑποχρεοῦνται εἰς εισφορὰν. Εἰς τὴν ἀποψιν ταύτην ἀντετάχθη τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τὸ ὁποῖον διὰ τῶν ὑπ' ἀριθ. 8918)365) 22-2-1954 καὶ 18765)761)3-4-1954 ἐγγράφων του πρὸς τὸ ὑπουργεῖον Ἐργασίας, ἀπαντητικῶν τῶν ὑπ' ἀριθ. 45023)1954 ἀπὸ 2-2-54 καὶ 24-3-1954 ἐγγράφων αὐτοῦ, ὑπεστήριξε, ὅτι ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργαζόμενα πληρώματα δὲν ὑπάγονται εἰς τὴν μετεργασιακὴν προστασίαν τῆς «Ἐργατικῆς Ἑστίας», διότι ταύτην παρέχουν εἰς τοὺς ναυτεργάτας οἱ ὑπὲρ αὐτῶν εἰδικοὶ Ὄργανισμοὶ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας (Ὄικος Ναύτου, Παιδικῶν Ἐξοχῶν κλπ.) καὶ συνεπῶς δὲν ὑποχρεοῦνται εἰς τὴν εισφορὰν ὑπὲρ αὐτῆς. Ἐκτοτε τὸ θέμα τοῦτο παρέμεινε ἐκκρεμὴ ἐν ὧσι νομοθετικῆς ρυθμίσεως αὐτοῦ κατὰ τὰς ἀπόψεις τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τὴν ὁποῖαν καὶ θέλωμεν ἐισηγηθῆ, ἀνεστάλη δὲ ὑπὸ τῆς «Ἐργατικῆς Ἑστίας» πᾶσα ἐνέργεια εἰσπράξεως εισφορῶν ἕκ τῆς ἀνωτέρω κατηγορίας μισθωτῶν καὶ τῶν ἐργοδοτῶν αὐτῶν.

Μετὰ τιμῆς

Ἀθῆναι 9 Ἰουνίου 1956

Λ. ΜΠΟΥΡΝΙΑΣ
Ἐπιμετῶν Ἐργασίας

Παράδειγμα πρὸς μίμησιν

Ἀξιότιμε κ. Διευθυντά,

Ἐπιθυμῶ νὰ ἐκθέσω ἀπὸ τὰς στήλας τῶν ἀγαπητῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μίαν ἀξίαν ἐξάφρασην χειρονομίαν τῆς νεωστὶ ἰδρυθείσης ἐφοπλιστικῆς ἐταιρίας «Μαυρολέων Μπρόδερς, Λτδ», τὸ παράδειγμα τῆς ὁποίας εὐχῆς ἔργον θὰ ἦτο νὰ εὕρισκε μιμητὰς καὶ ἀπὸ ἄλλας ναυτιλιακὰς μας ἐπιχειρήσεις. Ἡ ρηθεῖσα ἐταιρία προέβη εἰς τὴν ἀποστολὴν πέντε νέων, ἡλικίας 16 ἐτῶν, ἐξ Ἑλλάδος εἰς Ἀγγλίαν πρὸς φοίτησιν εἰς εἰδικὴν σχολὴν Μηχανικῶν καὶ εἰς ἐργαστάσια, ἵνα μετὰ πενταετίαν ἐξέλθουν μηχανικοὶ, ἀρίστα κατηρητισμένοι θεωρητικῶς καὶ πρακτικῶς, ἀλλὰ καὶ δυνάμενοι νὰ ἀνταποκριθῶν εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς διαρκούς καὶ μετὰ γοργότατον ρυθμὸν συντελουμένης προόδου εἰς τὰ προωθητήρια συστήματα τῶν πλοίων.

Καθ' ὅλην τὴν πενταετίαν τῆς φοιτήσεώς των εἰς τὴν Σχολὴν, αἱ οἰκογένειαι τῶν νέων θὰ εἶνε ἀπηλλαγμέναι οἰασθήποτε δαπάνης διὰ τὰς σπουδὰς. Ἀνέλαβε ταύτας ἐξ ὀλοκλήρου ἡ ἐταιρία. Θεωρῶ περιττὸν νὰ τονίσω, ὅτι ἡ παρακολούθησις, ἐνδιαιτήσις καὶ ἡ ἐν γένει μέριμνα ὑπὲρ τῶν παιδιῶν αὐτῶν θὰ εἶνε ὑποδειγματικῆ. Ἦδη, ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Μαρτίου εὕρισκονται οἱ ἐν λόγῳ νέοι εἰς Οὐέστ Χάρτλεπουλ, ὅπου—ὡς γνωστὸν—ἀκμάζει ἡ μεταλλουργία καὶ ἐκτελοῦνται ναυπηγήσεις μεγάλων σκαφῶν. Τὰ ἐκεῖ ἐργαστάσια-ναυπηγεία, ἐφοδιασμένα δι' ὅλων τῶν συγχρόνων μέσων, κατασκευάζουν παντὸς τύπου καὶ εἴδους μηχανὰς μεγάλης ἰσχύος, ἐνῶ ἐκ παραλλήλου λειτουργοῦν καὶ ἀρίστα σχολαὶ διὰ μηχανικοὺς.

Εἰς τοιοῦτον περιβάλλον εὕρισκόμενοι οἱ νέοι καὶ κινούμενοι ἐλευθέρως, ἀνευ ἐτέρας σκέψεως καὶ οἰκονομικῶν περισπασμῶν, πρόδηλον ἀποβαίνει, ὅτι θὰ ἀνταποκριθῶν πλήρως εἰς τὸν σκοπὸν τῆς ἐκεί ἀποστολῆς των, θὰ γίνουσι, δηλαδὴ, ἱκανοὶ καὶ μορφωμένοι μηχανικοὶ, ἐπ' ἀγαθῶ τῆς ἰδικῆς των σταδιοδρομίας, ἀλλὰ καὶ γενικώτερον τῆς ἐθνικῆς μας Ναυτιλίας. Δέον νὰ τονισθῆ, ὅτι ἡ προαναφερθεῖσα ἐταιρία, προβαίνουσα εἰς τὴν μόρφωσιν τῶν πέντε παιδιῶν, δὲν παρωθῆθη ἀπὸ τὸ, ἀποκλειστικὸν σκοπὸν νὰ τοὺς χρησιμοποιήσῃ ἐν καιρῷ διὰ τὰ πλοία τῆς. Οὐδεὶς, ἐν προκειμένῳ, ἐτέθη εἰς αὐτοὺς ὄρους, οὔτε καὶ πρόκειται νὰ τεθῆ. Οἱ νέοι, ἀποκτώντες τὸ διπλωμά των, θὰ εἶνε ἐλεύθεροι νὰ τοποθετήσων τὸ συμφέρον των ἐκεῖ ὅπου νομίσουν καλύτερον. Βασικὴ σκέψις τῆς ἐταιρίας ὑπῆρξεν ἡ μόρφωσις τῶν ἐν λόγῳ νέων, χάριν τοῦ γενικωτέρου συμφέροντος τῆς Ναυτιλίας μας. Τὸ γεγονός αὐτό, ἀκριβῶς καταδεικνύει, ὅτι οἱ διευθύνοντες τῆς «Μαυρολέων Μπρόδερς, Λτδ» διαπνέονται ἀπὸ ἀλότρουσμον καὶ ἐμφοροῦνται ἀπὸ ἀνωτέρωτα αἰσθημάτων,

ἀντιμετωπίζοντες μετὰ ρεαλισμὸν τὴν σημερινὴν πραγματικότητα καὶ συμβάλλοντες κατὰ τὸν πλέον θετικὸν τρόπον εἰς τὴν βελτίωσιν — παραλλήλως μετὰ τοῦ ἀνιχνῶν — καὶ τοῦ ἐμφυίου ὕλικου τῆς Ναυτιλίας μας. Τοιαῦται εὐγενεῖς πράξεις φρονῶ, ὅτι ἐπιβάλλεται νὰ ἐξαίρωνται παντοιοτρόπως καὶ ἰδίᾳ διὰ τοῦ τύπου, ἵνα καθίστανται γνωσταὶ εἰς εὐρύτερον κύκλον, ἀνεξαρτήτως τοῦ γεγονότος, ὅτι οἱ ἐμπνευσταὶ των ἔχουν διάφορον γνώμην, μὴ ἐπιθυμοῦντες τὸν θόρυβον.

Ἐπιφυλάσσομαι, κ. Διευθυντά, ὅπως ἐκθέσω ἐν καιρῷ ἀπὸ τὰς στήλας τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας τὴν ὄλην διάρθρωσιν τῆς «Μαυρολέων Μπρόδερς, Λτδ», ἀν — προηγουμένως — τύχῳ τῆς ἐγκρίσεως τῆς ἐταιρίας. Διὰ τῆς λεπτομεροῦς ταύτης ἐκθέσεως θὰ καταφανῆ ἔτι περισσότερον ἡ προοδευτικότης καὶ τὸ ἀνώτερον πνεῦμα τῶν, ἰδρυτῶν, τῆς εἰς ὃ,τι ἀφορᾷ τὰς ἐροὺς ἐργασίας, καθὼς καὶ τὴν κατοχυρῶσιν καὶ τὴν μελλοντικὴν ἐξασφάλισιν τῶν ὑπηρετούμενων εἰς αὐτὴν. Πᾶς τις θὰ ἀντιληφθῆ, ὅτι πρόκειται περὶ ἐπαναστατικῆς, τῶ ὄντι, καινοτομίας καὶ εὐτύχημα θὰ ἦτο ἂν ἡ δημοσιεύσις τῆς συνέβαλλε καὶ εἰς τὴν παρ' ἄλλων υἱοθέτησιν τῶν αὐτῶν ἀρχῶν καὶ τοῦ ἴδιου φιλοπροόδου πνεύματος, οὕτως ὥστε οἱ Ἕλληνες ναυτιλλόμενοι νὰ παύσουν ἀπαξ διὰ παντὸς κατατροχόμενοι ἀπὸ τὴν ἀγωνίαν καὶ τὰς ἀνησυχίας διὰ τὸ ἀδέβαιο, μέλλον των.

Μετὰ τιμῆς

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΑΛΗΝΟΣ

Λ'. Μηχανικὸς

«Μαυρολέων Μπρόδερς, Λτδ»

Ἀθῆναι, 30.5.56

Ὁ ἐν πολλαῖς ἀμαρτίαις...Ο.Τ.Ε.

Κύριε Διευθυντά,

Ἐπιτρέψατέ μου ν' ἀπασχολήσω καὶ πάλιν τὰς στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἀναφορικῶς μετὰ τὸ θέμα τῆς ἐπικοινωνίας τῶν πλοίων μας μετὰ τὸν ἑλληνικὸν σταθμὸν ἀσυρμάτου. Ἐνδέχεται ἡ πολλὴ ἐγκρίσις νὰ φέρῃ ἐνα εὐνοικὸν ἀποτέλεσμα. Ἡ κλήσις πρὸς ἕνα Σταθμὸν Ἀσυρμάτου ἐκ μέρους πλοίου διέπεται ἀπὸ διεθνεῖς Κανονισμοὺς, ὑπάρχουν δὲ σταθμοὶ «Monitors», οἵτινες παρακολουθοῦν, ἀν τὰ πλοία τηροῦν τοὺς ἐν λόγῳ Κανονισμοὺς καὶ καταγγέλλουν τὰς παραβάσεις. Ἐάν, ὅμως, ἕνα πλοῖον καλέσῃ τὸν Ἀσύρματον Ἀθηνῶν, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν Κανονισμῶν, τηλεγράφημα τοῦ Μαρτίου θὰ ἐπιδοθῆ τὸν...Νοέμβριον. Ἀρχίζει κανεὶς τὴν προσπάθειαν στὰς 18 Μαΐου τὸ βράδυ, συνεχίζει τὰς ἐπομένας νύκτας ἐπὶ ἐπτάωρον (8 π.μ. ἕως 3 π.μ.) καὶ παίρνει τὸ τηλεγράφημα εἰς τὰς 22 Μαΐου τὸ πρωί. Ἐνα πλοῖον μας ἤρχισε στὰς 22 Μαΐου τὸ πρωί καὶ ἡ 25η Μαΐου τὸ εὔρε...μαχόμενον διὰ τῆς ἐπικοινωνίας. Παραλείπω νὰ σὰς ἀναφέρω τὰς ἐπικὰς μάχας κατὰ τὰς μεγαλυτέρας ἐσορὰς, διότι εἶναι αὐταὶ ἀπερίγραπτοι. Σημειῶν ἄλλως τὰ καθημερινὰ ἐπεισόδια, τὰ τόσο γνωστὰ εἰς ὅλους τοὺς συναδέλφους μου.

Θαυμάζομεν τὴν μεγαλοψυχίαν τῶν Ἐπιθεωρητῶν Ἀσυρμάτου, οἱ ὅποιοι δὲν μὴ ἀφαιροῦν τὸ διπλωμά μας. Θαυμάζομεν τοὺς «Monitors», διότι δὲν καταγγέλλουν τὰς καθημερινὰς παραβάσεις μας. Θαυμάζομεν ὅλους τοὺς ἔξενους ἀσυρμάτους, οἱ ὅποιοι δὲν διαμαρτύρονται διὰ τὴν φασαρίαν, πού τοὺς κάμνομεν. Θαυμάζομεν, τέλος, καὶ τὸν ἀμαρτωλὸν Ο. Τ. Ε. διὰ τὴν ὀλοσχερῆ ἔλλειψιν σεβασμοῦ πρὸς τὰς ὑποχρεώσεις του, καθὼς καὶ διὰ τὴν ἀδιαφορίαν του, ὅσον ἀφορᾷ τὰς συνεπείας, πού ἐνδέχεται νὰ ὑπὸσταντο οἱ μετ' αὐτοῦ συνεργαζόμενοι, ἀν οἱ παρακολουθοῦντες σταθμοὶ «Monitors» χάσουν κάποτε τὴν ὑπομονὴν των. Θαυμάζομεν ἀκόμη τὸν Ο.Τ.Ε. διὰ τὴν εὐφύιαν καὶ τὴν ἱκανότητά του, βάσει τῶν ὁποίων, κατῴρθωσε νὰ παρέχῃ τὸ κατώτερον ὄριον ἐξυπηρετήσεως καὶ νὰ εἰσπράττῃ τὸ ἀνώτατον ὄριον τελῶν, περιφρονῶν 20.000 ναυτικῶν, τοὺς ὁποίους ὑποχρεοῦται νὰ ἐξυπηρετῆ μετὰ τὸ ἀζημίωτον.

Εἰς ὄγκον τηλεγραφημάτων ὁ Ἀσύρματος Ἀθηνῶν ἐπιτυχῶς συναγωνίζεται τὸν ὀλλανδικὸν Σταθμὸν τοῦ Σεβενίγκεν, ὁ ὁποῖος, ὅμως, ἔχει ἐν λειτουργίᾳ 13 ἀσυρμάτους τὴν ἡμέραν καὶ 5 τὴν νύκτα, ἐργαζομένους ἀνεξαρτήτως ἀλλήλων καὶ εἰς ὅλα τὰ κύματα. Εἰσπράττει δὲ ὁ ὀλλανδικὸς αὐτὸς σταθμὸς ὀλιγώτερα τέλη ἀπὸ ξένα πλοία, παρ' ὅσα εἰσπράττει ὁ τῶν Ἀθηνῶν. Διὰ νὰ λογαριασῇ κανεὶς τὰ τελευταῖα, πρέπει νὰ εἶνε διπλωματοῦχος τῆς Ἀνωτάτης Ἐμπορικῆς Σχολῆς : 60 % ἐπὶ πλέον τὰς Κυριακάς, 70% διὰ τὰ εὐχέτηρα, πάγιον τέλος πού αὐξομεῖνεται κλπ. Ἡ Σ. Α. Ι. Τ., τῶν Βρυξελλῶν, διατηρεῖ εἰδικὸν συνεργεῖον διὰ τοὺς λογαριασμοὺς τῶν ἑλληνικῶν ραδιοτηλεγραφημάτων καὶ «εὐρετήριον» δι' ὅσα ἐδόθησαν Κυριακάς.

Φαίνεται, ὅτι ὑφίσταται καὶ μίᾳ εὐγενῆς ἀμίλλα μεταξὺ τῶν συγγενῶν ὑπηρεσιῶν. Τὸ Τηλεγραφεῖον ἐπιδοθεῖ, ὅπως γνωρίζομεν, μετὰ τυχῆτα τὰ τηλεγραφήματα. Οἱ κακῆς, ὅμως, γλώσσες λέγουσι, ὅτι τὰ τηλεγραφήματα τῶν ἐπαρχιῶν καὶ τῶν νήσων καθυστεροῦν, ὅταν δὲ, ἔχη... πλοῖον διὰ τὴν μεταφορὰν των. Ἐάν τὰ ἀνωτέρω θεωρηθῶν ὡς ὑπερβολαί, δυνάμεθα νὰ ἀναφέρωμεν σεῖραν ὀλόκληρον ἀπὸ...ρεκόρ ἐξυπηρετήσεως. Κατ' ἕνα ὄσον ὅλα τὰ στοιχεῖα. Προφανῶς, ἡ εὐφυῆς ἡγεσία τοῦ Ο. Τ. Ε. θεωρεῖ τὰς χιλιάδας τῶν πελατῶν του ὡς ὑποζύγια. Ἄν, πράγματι, οὕτω θεωροῦν τοὺς πελάτας των, τότε εἰς ἐνθυμητοῦ, ὅτι τὰ ὑποζύγια «λακτίζουσι». Οὔτε ἀστεϊεύομαι, ἀλλ' οὔτε καὶ ἐπιθυμῶ νὰ ἀπει-

GENERAL STEVEDORES & CONTRACTORS

GRAIN FITTING & TRIMMING

ALL UNITED STATES NORTH PACIFIC PORTS

ENQUIRIES SOLICITED

LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH

ROTHSCHILD INTERNATIONAL
2247 E. Marginal Way
SEATTLE-WASHINGTON

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

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

λήσω ή και απλώς να ύβρισω : "Εχομεν — φρονώ — το δικαίωμα να απαιτήσωμεν από τον άμαρτωλόν Ο. Τ. Ε., όπως αντίληφθῆ, ἐπὶ τέλος, ὅτι δὲν ἐδημιουργήθῃ μόνον διὰ τὴν εἰσπράττη, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἐκτελῆ τὰς ἀναληφθείσας παρ' αὐτοῦ ὑποχρεώσεις.

Δὲν πρόκειται νὰ τῷ ὑποδείξωμεν ἡμεῖς τὴν πρῆπει νὰ κάμῃ. "Ἐχει ἀρίστους εἰδικούς, ἀρίστους τεχνικούς καὶ γενικούς ἐμπειροὺς προσωπικόν. Αὐτοὶ καὶ γνωρίζουν ποῖα μέτρα πρέπει νὰ ληφθῶν διὰ τὴν διορθωθῆ ἢ σημερινὴ ἐξωφρενικὴ κατάστασις. Διὰ τὴν εἰμεθα, ὁμως, δικαιοῦ, ἀφελόσωμεν νὰ ὁμολογήσωμεν, ὅτι, πράγματι, ὁ Ο.Τ.Ε. ἀπὸ τοῦ 1947 καὶ ἐντεύθεν προβαίνει συνεχῶς εἰς...πείραματα σὲ ὅλα τὰ κύματα. Ἐρευνᾷ, ἴσως, διὰ τὴν εὐρῆ τὸν Ἄρην καὶ περιφρονεῖ τὰ ἐγκόσμια.

Μετὰ τιμῆς

Τεργέστη, 2.6.56

MIX. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ
Ραδ)τῆς δ)π «Στάμος»

Περισσότεραν στοργὴν

Κύριε Διευθυντά,

'Αξίζει νὰ ἀφιερῶσθε ἓνα μικρὸν χώρον διὰ τὸ δράμα μου. Τὴν 9ην Νοεμβρίου π. ἔτους, ὁ ὑπηρετὸν ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ «Μαρία Σταθάτου» υἱός μου ἐφονεύθη, συνεπεία ἀτυχήματος. "Ὅταν συνήλθα ἀπὸ τὸ βαρὺ πλήγμα, ποῦ μοῦ ἐπεφύλαξεν ἡ μοῖρα, ἐζήτησα τὴν σχετικὴν δικογραφίαν ἀπὸ τὸ Υ. Ε. Ν., διότι μοὶ ἦτο ἀπαραίτητος πρὸς διεκδίκηση τῆς ἀποζημιώσεως. Τῆς ὑποθέσεως εἶχεν ἐπιληφθῆ τὸ ἐν Ἀμβούργῳ Προξενεῖόν μας κατὰ τὴν ἐκεῖ προσέγγισιν τοῦ πλοίου εἰς τὰς 14 Δεκεμβρίου π. ἔ., ἀλλ' οὐδὲν εἶχεν ἀναφέρει εἰς τὸ Υ. Ε. Ν. Κατόπιν αἰτήσεώς μου, τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ἀπήλυθε δύο ἔγγραφα πρὸς τὸ Προξενεῖον Ἀμβούργου ζητοῦν πληροφορίας καὶ ἀποστολὴν τῆς δικογραφίας. Οὐδεμία ἀπάντησις.

'Απηλύθηνα προσωπικὴν ἐπιστολὴν πρὸς τὸν κ. Πρόξενον, ἀκάρπως ὁμως. Ἐναγκάσθη, τότε, νὰ ἀναφερθῶ εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐξωτερικῶν, ζητήσας τὴν παρέμβασίν του. Μετὰ πέντε ὁκλήρους μῆνας (μέσα Μ. Ἰου) ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς προσεγγίσεως τοῦ πλοίου εἰς Ἀμβούργον, ἠδύκρησε τὸ Προξενεῖον νὰ ἀποστείλῃ εἰς τὸ Υ.Ε.Ν. ἓνα ἀντίγραφον τοῦ ἡμερολογίου τοῦ φορτηγοῦ καὶ μίαν δήλωσιν τοῦ πλοιοάρχου περὶ τοῦ ἀτυχήματος. Οὐδεμία ἐνορκος κατέθεσις εἶχε ληφθῆ, ὡς ὠφέλιμο καὶ ὡς ὀρίζει ἡ σχετικὴ ἐγκύκλιος τοῦ Υ.Ε.Ν.

Καὶ μοὶ γεννάται ἡ εὐλογος ἀπορία : Διατί ἐχρειάσθησαν πέντε ὁκλήροι μῆνες, ἵνα διαδιδασθῶν τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα εἰς τὸ Υ. Ε. Ν., κατόπιν, μάλιστα, δύο ἐγγράφων τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, μίας προσωπικῆς μου ἐπιστολῆς καὶ ἐνὸς ἐγγράφου τοῦ ὑπουργείου Ἐξωτερικῶν; Ἐν τῷ μεταξύ ἐγώ, πτωχὸς ναυτικός, παρέμεινα ἀναυτολόγητος, ἐν ἀναμονῇ τῆς δικογραφίας, διότι θὰ ἔπρεπε, πρὸ τῆς ἀναχωρήσεώς μου ἐξ Ἑλλάδος, νὰ τακτοποιήσω τὸ ζήτημα τῆς ἀποζημιώσεως. Καὶ διερωτῶμαι, μὲ πικρίαν: "Ἐταὶ ἀντίλαμπάνονται οἱ κ. κ. Πρόξενοι τὰ καθήκοντά των ἐναντὶ τῶν ναυτικῶν;

Μετὰ τιμῆς

Πειραιεύς, 8.6.56

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΚΑΛΚΩΤΟΣ
(Ἀκροπόλεως 62, Κερασίνη)



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ
AND

"UNITED"

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ
ΤΟΥΣ ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΥΣ ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ
ΚΑΙ ΤΗΣ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

THE UNITED PAINT COMPANY LTD

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

Phone:
LONDON - LONDON WALL 4426-7-8-9
LIVERPOOL - LIVERPOOL CENTRAL 45 17
CARDIFF - CARDIFF 29085
NEWCASTLE - NEWCASTLE 20404-5-6
HULL - HULL CENTRAL 15121

ΠΟΙΟΤΗΣ-ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

ΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ

Προσφιλέσ καὶ πάντοτε ἐπίκαιρον εἶνε τὸ θέμα. Ἐπιβεβλημένη, ἐπομένως, καὶ σκοπτικὸς εἶνε ἡ ἐνημέρωσις διὰ τῶν σπηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐπὶ τῆς πορείας τοῦ μεγάλου τούτου ἔργου, τὸ ὅποιον διέρχεται ἤδη τὸ τελευταῖον πρὸ τῆς ὁλοκληρώσεώς του στάδιον.

Ὅταν τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ἐν ἔτει 1951, ἐχαίρησαν τὴν ψήφισιν τοῦ ἰδρυτικοῦ τῶν Σχολῶν Α.Ν. 1864, οὐδεὶς ἐφαντάζετο, ὅτι θὰ ἔπρεπε νὰ παρῆθῃ μία πλήρης πενταετία, πρὶν ἢ τὸ ὄραμα γίνῃ πραγματικότης καὶ αἱ νέαι Σχολαὶ λειτουργήσῃ, διὰ νὰ ἀποτελέσῃ τὰ θεμέλια ἐπὶ τῶν ὁποίων θὰ στηριχθῆ ἡ προσπάθεια πρὸς δημιουργίαν τῶν πολλῶν ἑκατοντάδων νέων, ἀρίτων κατηχημένων καὶ καλῶς διαπαιδαγωγημένων, στελεχῶν τὰ ὁποῖα χρειάζεται ἡ μεγάλη πλέον Ναυτιλία μας. Καὶ δὲν ἐφαντάζετο κανεὶς, ὅτι τόσα ἔτη θὰ ἀπηυθύντο, διότι τὰ κεφάλαια — κατὰ τὸ μέγιστον μέρος αὐτῶν — ὑπῆρχον, ἤτο φυσικὸν δὲ νὰ ἀναμῆνῃ κανεὶς, ὅτι οἱ πάντες καὶ τὰ πάντα θὰ συνέβαλλον διὰ τὴν ταχεῖαν πραγμάτωσιν τοῦ ἔργου. Ἡ δημιουργία, ὁμως, τῶν προτύπων αὐτῶν Ναυτικῶν Σχολῶν ἀποτελεῖ ἔργον μέγα καὶ φαίνεται, ὅτι εἰς τὸν Τόπον μας, δὲν εἶνε δυνατόν ἓνα μέγα ἔργον νὰ γίνῃ, χωρὶς νὰ παρεμβληθῶν ὅλα τὰ δυνατὰ ἐμπόδια καὶ νὰ γίνῃν ὅλαι αἱ προσπάθειαι διὰ τὸν τορπιλλισμόν του. Καὶ εἰς τὸν κανόνα αὐτὸν αἱ Σχολαὶ δὲν ἀπέτελσαν ἐξαιρέσιν. Θὰ ἔπρεπε χώρον πολὺν νὰ διαβῶσμεν διὰ νὰ ἀπαριθμήσωμεν καὶ περιγράψωμεν τὰς λεπτομερείας τῆς μεγάλης αὐτῆς προσπάθειαις. Ἐχρειάσθη ἡ φανταστικὴ, ἡ πείσμων, ἐμμονὴ εἰς τὴν προσπάθειαν ὠρισμένων ἀνθρώπων, οἱ ὁποῖοι ἐπίστευσαν εἰς τὸ ἔργον τῆς δημιουργίας Ναυτικῶν Σχολῶν ἑξαταξίων τῆς ναυτικῆς παραδόσεως τῆς χώρας καὶ τῆς σημερινῆς μεγάλης ναυτιλίας τῶν Ἑλλήνων καὶ συνεῖδον ἀρρήκτως τὸ ὄνομα των μετὰ τὰς Σχολάς. Ἐχρειάσθησαν ἀγωνιώδεις, ἐνίοτε, προσπάθειαι τοῦ Ὑπουργείου καὶ παραγόντων τῆς Ναυτιλίας πρὸς ἀπόκρουσιν τῆς ἀδυστάτου ὀρέξεως κρατικῶν τινῶν ὑπηρεσιῶν καὶ παραγόντων, οἱ ὁποῖοι ἐχαρακτήριζον ὡς στατάλην τὴν διάθεσιν τῶν κεφαλαίων τοῦ Α.Ο.Κ.Π. Διὰ τὰς Σχολὰς καὶ εἰσγυγντο εἰς τὴν κυβερνήσιν τὴν χρησιμοποίησιν αὐτῶν διὰ τὸ στεγαστικὸν πρόγραμμα τῶν Δημοσίων Ὑπηρεσιῶν (!!) διὰ νὰ προχωρήσῃ τὸ ἔργον εἰς τὴν ὁδὸν τῆς πραγματοποιήσεώς του.

Παρακολουθήσαντες ἐκ τοῦ ἀνεγγυε ὅλαι τὰς φάσεις, ἀπὸ τὰς ὁποῖας διήλθεν ἡ μεγάλη προσπάθεια καὶ συμβαλόντες παντὶ τῷ δυνατῷ τρόπῳ εἰς τὴν εὐδωξίαν αὐτῆς, αισθανόμεθα χαρὰν καὶ ἱκανοποίησιν ἀναγγέλλοντες εἰς τοὺς ἀναγνώστας μας, ὅτι τὸ ἔργον βαίνει ἤδη ὀλοταχῶς πρὸς τὸ τέλος του, ὥστε ἀπὸ τοῦ φθινοπώρου αἱ Σχολαὶ νὰ φιλοξενήσῃν τοὺς πρώτους μαθητὰς του.

Ἐπιβλητικὰ καὶ ὠραία προβάλλουν τὰ κτίρια τῶν Σχολῶν εἰς τὸν μυχόν τοῦ κόλπου τῆς Ἐλευσίνας, τῶρα ὅτε ἐξωτερικῶς ὅλαι αἱ ἐργασίαι ἔχουν περαταθῆ. Κοσμοῦν κυριολεκτικῶς τὴν περιοχὴν καὶ προκαλοῦν ἀνεπιφύλακτον τὸν θαυμασμόν τῶν ἐπισκεπτομένων αὐτὰ εἰδικῶν καὶ μὴ. Εὐρύχωροι, μὲ ἀρίστην ἐσωτερικὴν διαρρυθμίσειν ἐξυπηρετοῦσαν εἰς τὸν ἀνώτατον βαθμὸν τὰς ὀργανικὰς ἀνάγκας λειτουργίας τῶν Σχολῶν, εἶναι ἤδη ἱκαναὶ, χάρις εἰς μερικὰς ἐσωτερικὰς μετατροπὰς γενομένας ἐγκαίρως, εἰσηγήσει τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Υ.Ε.Ν., νὰ προσφέρουν ἀνετον ἐνδιαίτησιν καὶ φοίτησιν εἰς 300 καὶ πλέον μαθητὰς ἐν συνόλῳ, ἐνῶ ἡ ἀρχικὴ μελέτῃ προβλεπτε σύνολον 150—180 μαθητῶν. Ἐστιατόρια καὶ μαγειρεία, αἰθούσαι ψυχαγωγίας, ὑπνοδωμάτια, λουτήρες, νιπτήρες καὶ λοιποὶ κοινόχρηστοι χώροι, ἔχουν προβλεφθῆ κατὰ τρόπον ὑποδειγματικόν εἰς τὸ κτίριον ἐνδιαίτησεως τῶν μαθητῶν, τὸ ὅποιον εἶνε καὶ τὸ ὀγκωδέστερον καὶ μεγαλοπρεπέστερον τοῦ συγκροτήματος, ἐνῶ τὸ κτίριον τῶν διδασκῶν διαθέτει δέκα αἰθούσας διδασκαλίας ἱκανὰς νὰ περιλάβουν μέχρι 40 μαθητὰς ἐκάστη, εἰδικὰς αἰθούσας διὰ τὴν φυσικὴν καὶ χημείαν, διὰ τὴν διδασκαλίαν τοῦ ἀσπυμάτου, αἰθούσας σχεδιάσεων, αἰθούσαν ναυτικῆς μουσικῆς καὶ τὰ γραφεῖα τῆς Διοικήσεως. Τὸ κτίριον, τέλος, τοῦ Συνεργείου περιλαμβάνει χώρους καὶ αἰθούσας διὰ μηχανοστάσιον καὶ λεβητοστάσιον, ἠλεκτροτεχνεῖον, ἡχοπροσθεῖον καὶ ἐφαρμοστικόν, λεβητοποιεῖον, χαλκοτεχνεῖον, σιδηροτεχνεῖον, καμινευτήριον κλπ.

Ἄλλὰ τὸ κτιριακὸν συγκρότημα δὲν εἶνε ἀρκετὸν διὰ νὰ ὑπάρῃ ἡ ἔννοια τῶν Σχολῶν. Τὰ ψυχα κτίρια πρέπει νὰ ἀποκτήσῃν περιεχόμενον ἰσάζιον τῆς ἐξωτερικῆς καὶ ἐσωτερικῆς ἐμφανισεώς των. Καὶ τὸ περιεχόμενον τοῦτο θὰ ἀποκτήσῃν ἐξασφαλισμένου ἐγκαίρως τοῦ πλήρους ἐξοπλισμοῦ καὶ ἐφοδιασμοῦ αὐτῶν διὰ μηχανημάτων, εργαλείων, ὀργάνων, βιβλίων, ἐπιπλῶν, σκευῶν καὶ τοῦ παντοειδούς ὕλικου, τὸ ὅποιον τὸς εἶνε ἀπαραίτητον καὶ μετὰ τὴν παράλληλον πρῶθην καὶ ἐπίλυσιν τῶν ζητημάτων τῆς ὀργανώσεως τῆς λειτουργίας τῶν Σχολῶν καὶ τῆς καταρτίσεως τῶν προγραμμάτων ἐκπαιδεύσεως εἰς τὰς Σχολὰς, τὸσον τῶν Πλοιάρχων ὅσον καὶ τῶν Μηχανικῶν. Διὰ τοὺς γνωρίζοντας καὶ παρακολουθούοντας τὰ πράγματα εἶνε φανερόν, ὅτι τὸ ἔργον τοῦτο ἀποτελεῖ τὸ δυσχερέστερον, ἴσως, τμήμα εἰς τὸ ὅλον θέμα τῆς δημιουργίας τῶν Σχολῶν. Διότι ἀπαιτεῖ ἄσκον ἐργασίαν, ἐπιμέλειαν, φαντασίαν ἀλλὰ καὶ πλήρη γνώσιν τῶν ἀναγκῶν τὰς ὁποῖας δύναται νὰ ἔχουν αἱ Σχολαὶ, διὰ νὰ ἀποδώσῃν τὸ ἀναμενόμενον ἀπὸ αὐτὰς ὑψηλὸ ἐπιπέ-

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.

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

United Kingdom Agents :

AVGHERINO & APERGUIS,

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

ΙΔΟΥ Η ΡΟΔΟΣ...

Μιά συζήτηση με τον κ. Σπύρο Τυπάλδο χρειάζεται προσοχή και διακριτικότητα. Δεν είναι συζήτηση για να γεμίσει κανείς την σελίδα με εξυπνάδες, ταξικούς διαζυγισμούς ή, επί τέλους, με λογοτεχνικά παιχνίδια οσοδήποτε και αν πλασιώνονται από τη λεγομένη γλαφυρή πένα.

Ο συζητητής μου κατέχει στην εκτίμησή μου, από χρόνια, θέση ακατάλυτη.

Τόν συγκαταλέγω μεταξύ μιας δεκάδος αξίων της ναυτικής επιχειρήσεως, προς τους οποίους οι ναυτικοί της Ελλάδος οφείλουν σεβασμό. Ξεκινώντας από τέτοια βάση, καταλαβαίνω την ανάγκη του καλού κοσμιτισμού των αντίληψεών μου, πριν τις γράψω. Πολύ δε περισσότερο, διότι οι παρατηρήσεις του καλού εφοπιστού είναι, κατ' αρχήν, παρατηρήσεις καλής πίστωσης, με μόνο αντικειμενικό σκοπό το συμφέρον της ακτοπλοΐας Ναυτιλίας, αλλά και της πλήρους ασφαλείας των πλοίων και των επιβατών.

Θέλω να βεβαιώσω τον αξιότιμον συζητητή μου, ότι από τις ίδιες επιθυμίες ξεκίνησα και εγώ όταν ανέκρινσα το ζήτημα των ραδιοηλεκτρονικών. Τόν βεβαιώνω ακόμα, ότι είμαι απηλλαγμένος από επαγγελματικές επιδράσεις και φόβους μη τυχόν ο επαγγελματικός μου κλάδος στερηθεί των θεσμών της ακτοπλοΐας. Η Ναυτιλία μας έχει, εύτυχως, πολύ περιθώριο να αναζητήσει καδένας που θέλει την εργασία του. Έγώ δε, ιδιαίτερα, στα πρώτα χρόνια υπηρεσίας του φυλλαδίου μου, ούτε μιάς ημέρας ακτοπλοϊκό ναυτολόγιο δεν έχω.

Εμελέτησα, λοιπόν, με προσοχή τις παρατηρήσεις και τις γνώμες του κ. Τυπάλδου. Και ομολογώ, ότι δεν με μετέπεισαν. Έξακολουθώ να έπιμνω σε όσα αρχικώς έγραφα.

Τό ότι τό ραδιοηλεκτρονικό πολλές φορές παρουσιάζει εκπλήξεις, είναι αληθές. Πιστεύω απόλυτως την περίπτωση του πλοίου που συνειροήθη τέλεια από την Μάλτα. Δεν υπάρχει λόγος να ερωτηθώ ο συνάδελφός μου. Άλλως τε αυτός έρχεται δεύτερος. Πρώτος ήλθα εγώ, αφού έσημείωσα μίαν ραδιοηλεκτρονική μου πλήρη και μακράν συνιδιάλεξη με "Ελληνα-Άγγλο έρασιτέχνη, τόν κύριο ΝΟΡΜΑΝ ΤΣΟΛΛΥ. Έχειν επίτυχή άδεια έρασιτεχνικού πομπού στην "Αθήνα. Μεταξύ εκείνων που είχε επαφή ήμουν και εγώ. Καθημερινή συνεργασία από μεγάλες αποστάσεις με χειριστήρο και ποτε-ποτε με τηλεφώνω. Ο πομπός του ήταν 20 μόνον βάτ. Μία βραδυά που ήμουν μέσας στον Κόλπο του Σαν Λώρενς του Καναδά τόν ακούσαμε με τέτοια ένταση όπου ο παριστάμενος Πλοίαρχός μου υπέθεσε, ότι τού κάνω φάσμα και ότι ο όμιλόν στον δέκτη μου ήταν κάποιος εκεί δίπλα μας. Τό διεδίδαξα τού φίλου μου. Και τότε αυτός μάς εδίδαξε μιά εφημερίδα με όλα τά ελληνικά νέα της "Αθήνας.

Άλλα αυτό γινόταν μιά φορά στην τριμηνία. Τις άλλες ημέρες μόνο με τό χειριστήριο ήταν ακουστός και σε αποστάσεις εγγύτατες. Είναι τά περίεργα τού τηλεφώνου.

Άς περάσουμε τώρα στο δεύτερο έπιχείρημα, τού κ. Τυπάλδου με τό ιταλικό πλοίο, που έχοντας μόνο ραδιοηλεκτρονικό εκινούνε άνευ βοηθείας στα νερά της Ελλάδος. Παρακαλώ τόν συζητητή μου να μου εξηγήσει ή να τού παραθέσω ένα φανταστικό γεγονός. Δεν κάνω πνεύμα. Και τόν παρακαλώ να με καταλάβη.

Λοιπόν: Αύτη την κλήση κινούνου με τό ραδιοηλεκτρονικό ήμουν εγώ ο ίδιος γιατί την εποχή εκείνη εργαζόμουν σε πλοίο, που είχε τηλεφώνω. Έσπευσα, λοιπόν, να τού απαντήσω και να τόν ρωτήσω τί θέλει. Φαινόταν, όμως, ότι ο Ιταλός συνάδελφός μου καιτοι ταξιδεύων στις ελληνικές θάλασσες δεν καταλάβαινε ελληνικά. Εφόγμε μιά ώρα, εκείνος κραυγάζοντας Ιταλικά, εγώ τό ίδιο Ιλληνικά και τόν ξεφυρό ποτε τά έτελειώναμε, αν δεν μάς διέκοπταν τό σαματά κάποιες άλλες φωνές τού νομίζω ήσαν εγγλέζικες. Αυτό τό κατάλαβα από μερικές πασίγνωστες βρειρές εγγλέζικες βρισιές που έχουν γίνει αποδεκτές τό διεθνές λαϊκό λεξιλόγιο.

Δεν έμαθα έκτοτε τί άπέγινε με αύτη ή ραδιοηλεκτρονική κλήση τού κινούνου. Τώρα πληροφορούμαι από τό δημοσίευμα τού κ. Τυπάλδου, ότι ο τηλεφωνητής τού κινούνου είναι Ιταλικό πλοίο, γνωρίζων και ΣΗΜΑΤΑ και διαδέτων, ασφαλώς, κάποιο ΜΕΣΟΝ για σήματα, έστω και κάποιο φακό, μόρρεσε να επίτυχ ή,τι τό ραδιοηλεκτρονικό δεν τόν έδωθήσε. Διότι, όπως είναι σε όλους γνωστό, με ΣΗΜΑΤΑ συννενοείται κανείς άκόμη και κινέζικα.

Στή θάλασσα, δυστυχώς, δεν υπάρχει ένιαία εθνικότης ούτε ένιαία γλώσσα. Μακάρι κάποτε να γίνη αύτό. Μέχρι στιγμής, όμως, δεν είναι όλοι οι ναυτικοί παν-γλωσσόμαθεσι. Ίδιους της ακτοπλοΐας. Ούτε τά καρδιά τού ταξιδιού στην θάλασσα την ελληνική είναι σε μεγαλύτερο ποσοστό ακτοπλοϊκά. Φορητά, τάνκερς, ναυσοσωστικά και πολεμικά είναι τά περισσότερα. Και εκείνα μπορούν να προσφέρουν δετική βοήθεια σε ώρα ανάγκης. Αύτά δε έχουν ασυρμάτους και ραδιοηλεκτρογραφής τού κάνουν βάρδεια στον κλασσικό τους δέκτη, στο κύμα της ασφαλείας. Και όταν δεν κάνουν βάρδεια έχουν αυτόματους δέκτες που καρδοκούν για τυχόν κλήσεις κινούνου στις άλλες άδρες. Και ποτε ποτε δεν βρίσκονται σε κατάσταση μη λειτουργίας γιατί ο χειριστής τους είναι επαγγελματίας με κάποιες τεχνικές γνώσεις.

Άλλα νομίζω, ότι ή υπηρεσία τού Ύπουργείου Ναυτιλίας, που παρακολουθεί ή συζητητή μας και έχει τόν τελευταίο λόγο δεν πρόκειται να βγάλη συμπεράσματα ούτε από τού κ. Τυπάλδου την εισηγήση ούτε από τις δικές μου φλυαρίες. ΙΔΟΥ Η ΡΟΔΟΣ...

Ο κ. Νιάρχος μάς έχάρισε ένα τέλειο και συγχρονισμένο ραδιοηλεκτρονικό. Ύπάρχων και πολλές έγκαταστάσεις τηλεφώνου σε πλοία. Θα τοποθετηθούν ραδιοηλεκτρονικά κατ' αρχήν όπου δεν έπιβάλλεται από την νομοθεσία ασύρματος. Έχουμε, λοιπόν, μιά θαυμασία ευχέρεια για τά πειράματά μας.

Άς παρακολουθήση τό ύπουργείο τώρα τά πορίσματα. Ποτε, πως και από ποιές αποστάσεις ύφίσταται ραδιοηλεκτρονία. Την ταχύτητα έπικοινωνίας. Τά παρουσιαζόμενα κενά. Τά βλάβας. Όλα-όλα-όλα. Με

δου έργων και ικανότητα έπιτυχούς προσδιορισμού τού προγράμματος της έν αυταίς εκπαιδεύσεως. Έπιπροσθέτως απαιτεί δαπάνες μεγάλας, δια την κάλυψη των οποίων παρίσταται ανάγκη ένισχύσεως των εις την διάθεσιν τού ύπουργείου κεφαλαίων.

Αί σχετικά με τόν έξοπλισμόν και εφοδιασμόν των Σχολών μελέται έχουν, ως γνωρίζομεν, έκπονηθή υπό της άρμοδίας δια την ναυτικήν εκπαιδεύσειν υπηρεσίας τού Υ.Ε.Ν. και επί τή βάσει αυτών προεκκλήθησαν ή προκρίσθησαν ό εις κάποιον τού άλλου δημόσιοι διαγωνισμοί δια την προμήθειαν των μηχανημάτων και εργαλείων τού συνεργείου, των ναυτικών οργάνων γεύρας, ειδών ένδιαίτησεως κλπ.

Παράλληλως καθήρηθη από μινών ήδη τό σχετικόν με την όργάνωσιν των Σχολών νομοσχέδιον, τό όποϊόν έλπίζεται, ότι θα ψηφισθή συντόμως υπό τής Βουλής, ώστε να έπακοιωθή ή έκδοσις των Κανονισμών εκπαιδεύσεως έν ταίς Σχολαίς, ή έπεξεργασία των οποίων θα έχη, ως πληροφορούμεθα, έγκαιρώς ολοκληρωθή.

Συντελείται, δηλαδή, αθρούνως και παράλληλως προς τάς εργασίας άνεγέρσεως των κτιρίων μιά μεγάλη εργασία, χάρις εις την όποιαν πρέπει να έλιπίζομεν, ότι αί Σχολαί, όταν ανοίξουν τάς πύλας των, δια να δεχθούν τούς πρώτους μαθητάς των, θα είναι καθ' όλα ύποδειγματικά και θα τιμούν την χώρα μας, τό Ύπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας και έκείνους, ειδικώτερον, οι όποιοι έπίστεισαν εις τό έργον αύτό και μετ' άφοσιώσεως ειργάσθησαν δια την πραγματοποίησιν του, εις πίσμα των μυρίων άντιδράσεων, τάς όποιας έχρειάσθη να παρακάμψουν ή να υπερνήκσουν δια να φθάσουν εις τό έπιτυχημένον ήδη αποτέλεσμα.

Τά όσα, όμως, άπομένον να γίνων, πριν ή αί Σχολαί λειτουργήσουν, δεν είναι εύεργή ή όλίγα. Και κυρίως απαιτούν δαπάναι, αί όποιαί με τά υπάρχοντα μέσα δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν. Είναι απαραίτητον, όπως τό τόσον ζωηρώς έκδηλούμενον ενδιαφέρον των εφοπιστών δια τό θέμα της ναυτικής εκπαιδεύσεως και ειδικώς δια τά νέας Σχολάς, λάδη συγκεκριμένη μορφή. Δεν παραγνωρίζομεν την σπουδαιότητα της αναλήψεως υπό τής Ένώσεως Έφοπιστών προσπαθείας. Μέχρις ότου, όμως, ή προσπάθεια αύτη άποδώσει άποτελέσματα — και οφουόμεθα, ότι τούτο θα βραδύνει έπ' άρκουτον — είναι απαραίτητον όπως καλυφθούν αί άμεσοί ανάγκαι έξοπλισμού και εφοδιασμού των Σχολών, εάν θέλωμεν αυτάς να λειτουργήσουν τόν Οκτώβριον. Και δια να καλυφθούν αί ανάγκαι αύται χρειάζεται, ως έλάχιστον όριον, ένα ποσόν 100.000 δολλαρίων περίπου, ή συγκέντρωσις τού όποϊου είναι πλέον ή έπίγειουσα. Τό ποσόν δεν είναι μεγάλο και έπομένως, εάν ύπάρξη κατανόησις της πραγματικότητος και τού έπιείγοντος της ανάγκης έκ μερους των Έλλήνων Έφοπιστών, δεν θα άργήση να συγκεντρωθή. Νομίζομεν, ότι σημαντικός θα διευκολύνη ή Ένωσις Έφοπιστών την συγκέντρωσιν του, εάν δεχθή και γνωστοποίηση εις τά μέλη της, ότι αί ύπερ τού έξοπλισμού και εφοδιασμού των νέων Σχολών εισφοραί, θα συμψηφισθούν έν καιρώ προς τάς εισφοράς ύπερ τού Κεφαλαίου τού όποϊου την ίδρυσιν προτείνει δια της γνωστής έγκυκλίου της. Η ένέργεια αύτη της Ένώσεως Έφοπιστών είναι αναγκαία διότι, άφ' ής ήρχισεν ή συζήτησις δια την σύστασιν ειδικού Κεφαλαίου Έκπαιδεύσεως παρά τή Ένώσει, έπαυσαν άλοσχεράς αί εισφοραί προς τό ύπουργείον δια τόν έξοπλισμόν και λοιπάς ανάγκαις των Σχολών, ενώ μέχρι τότε είχε συγκέντρωθή ποσόν 50.000 δολλαρίων περίπου, μέσα μέρος τού όποϊου, ενεργείας τού Διευθυντού των «Ναυτικών Χρονικών».

Τό συγκρότημα των Σχολών Άσπροπύργου θα περιλαμβάνη Σχολήν Πλοίαρχων και Σχολήν Μηχανικών. Τό κατατεθέν εις την Βουλήν νομοσχέδιον προβλέπει, ότι εις την Σχολήν Πλοίαρχων θα εισηγώνται μαθηταί έχοντες ένδεικτικόν προαγωγήν έκ της Ζ' τάξεως τού Γυμνασίου, εις δε την Σχολήν Μηχανικών έκ της ΣΤ' τάξεως. Η φοίτησις δια τούς πλοίαρχους θα είναι διαρκείας δύο έτών και δια τούς μηχανικούς τριών έτών. Έπομένως οι μαθηταί άφοπότερων των Σχολών θα έχων συνολικήν διάρκειαν σπουδών υπερβαίνουσαν κατά έν έτος την της καθαρώς γυμνασιακής εκπαιδεύσεως.

Λόγω τού ύψηλού επιπέδου γνώσεων τάς όποιαις οι άπόφοιτοι των νέων Σχολών θα έχων, προβλέπεται υπό τού νομοσχεδίου, ως προς αυτάς, μείωσις τού απαιτούμενου κατά τάς ίσχυούσας διατάξεις δια τά πλώματα πλοίαρχων-β' και α' τάξεως και μηχανικών β' και α' τάξεως, χρόνου θαλασσίας υπηρεσίας κατά τό 1)3 μόν, ως προς τούς πλοίαρχους, κατά τό ήμισυ δε ως προς τούς μηχανικούς.

Αί πρώται εισαγωγικά εξέτασεις προβλέπεται να διενεργηθούν τόν Σεπτέμβριον. Πλησιάζει έπομένως ή ήμερα κατά την όποιαν ή λειτουργία των Σχολών θα άποτελή πραγματικότητα. Και ο πανηγυρισμός επί τή άνάρξει της λειτουργίας των θα άποτελή την καλλίτερον δικαίωσιν και ίκανοποίησιν δι' εκείνους, οι όποιοι έμόχθησαν και ήγωνίσθησαν δια την πραγματοποίησιν τού μεγάλου τούτου έργου.

W

SHIPSTORES RUDOLF BREMICKER

Ο μεγάλος προμηθευτικός Οίκος υλικών καταστρώματος και μηχανής Τροφοδοσίας

BREMERHAVEN, Tel. 4441)2 CUXHAVEN 2125	BREMEN, 81672)83172	BRAKE, 510	HORDERHAM 2443
-------------------------------------------------	------------------------	---------------	-------------------

ΤΑΚΗΣ ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ
Διευθυντής Έλληνικού Τμήματος

represented by: **AVGHERINO & APERGUIS**
154 Bishopsgate
LONDON, E.C. 2.

Telegrams:
A CESILAU S London.

Telephone:
Fishpogate 1343

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ 9
Τηλέφ. 614-313

ΑΘΗΝΑΙ

ψυχραιμία και με αντικειμενικότητα. Η δὲ αντικειμενικότης εἶναι ἡ ἀσφάλεια τῶν ἐπιβατῶν πρῶτα καὶ τὰ συμφέροντα τοῦ πλοίου ἐν συνεχείᾳ.

Τὰ κριτήρια νὰ βγούν ἀπὸ μακρὰ παρακολούθησι. Ὅχι ἀπὸ τὴν πληροφορία τοῦ ραδιοτηλεγραφοῦ πού συνεννοήθη ἀπὸ τὴν Μάλτα καὶ τοῦ ἄλλου ἀπὸ τὸν Καναδά. Ἀπὸ τὴν ἀγαπώκριση ὀλοκλήρου τοῦ εικοσιτετραῶρου καὶ με ὄλους τὰς καιροῦς. Οἱ κίνδυνοι δὲν ἔχουν εἰδικὲς ὥρες ὅπως τὰ ραδιοτηλέφωνα.

Ἡ παρακολούθησι νὰ γίνῃ ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ὑπευθύνους εἰδικούς. Καὶ τὰ συμπεράσματα νὰ κατασταλαχθοῦν ἀπὸ ἐκείνων πιά τὴν εἰσήγησι. Ὅχι ἀπὸ ἐμένα, πού δὲν ἀποκλείεται νὰ ἔχη δίκην κάποιος λέγοντας, ὅτι γράφω μόνο γιὰ νὰ κάνω ἐντύπωσι. Ἀλλὰ οὔτε ἀπὸ τὸν κ. Τυπάλδο, πού προφανῶς ἀντλεῖ τὰς ἀπόψεις του ἀπὸ πρόχειρα περιστατικὰ καὶ, ἴσως, προχείρους συμβούλους.

Ὁ ἔλεγα ἀκόμη νὰ δοθῇ μεγαλυτέρα προσοχὴ στὰ ραδιοτηλέφωνα ἐκείνα, πού δὲν τὰ χειρίζονται ραδιοτηλεγραφεῖς. Ἐκείνα ἀκριβῶς μᾶς ἐνδιαφέρουν καὶ σὲ κε, νὰ, ἀν δὲν ἀπατώμαι, ἐρωτοτροποῦμε νὰ ἐμπιστευθοῦμε τὴ ζωὴ χιλιάδων ἐπιβατῶν.

Ὁ κ. Τυπάλδος ἰσχυρίζεται, ὅτι πρὸ εικοσαετίας ὅλα τὰ ἀκτοπλοϊκὰ εἶχαν ραδιοτηλέφωνα, χωρὶς νὰ παρουσιασθῇ περιπτώσι κακῆς ἐξυπηρέτησι τῆς ἀκτοπλοΐας. Ἀλλὰ δέκα χρόνια, ἀκόμη παλαιότερα, δὲν εἶχαν τίποτε. Οὔτε τότε παρουσιάσθη τίποτε τὸ ἐξαιρετικόν. Νὰ πάμε, λοιπόν, ἐκεῖ;

ἸΔΟΥ Ἡ ΡΟΔΟΣ. Ἀρκεῖ νὰ μὴ μᾶς πιάσῃ ἡ ΣΠΟΥΔΗ, πού μᾶς πιάνει πότε-πότε καὶ ξεφουρνίζονται ἀποφάσεις καὶ πράξεις ἀβασάνιστες. Ἀλλὰ, εὐτυχῶς, καὶ αὐτὸς ὁ φόβος πέρασε τώρα ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖο τῆς Ναυτιλίας.

Ὅσο γιὰ τὸ περιττὸ προσωπικόν, νομίζω, ὅτι ζημιὰ τῆς ἐπιχειρήσεως δὲν εἶνε ἀφοῦ εἶνε ἐπιβάρυνσι γιὰ ὅλα τὰ πλοία. Ὁ συναγωνισμὸς εἶναι με ἴσους ὅρους. Ὄποτε καὶ ἐδῶ δὲν ὑπάρχει θέμα πὸς συζήτησι.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

*Serving
ship and owner*



LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

ALSO AT CARDIFF,
NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,
HULL AND GRIMSBY.

Telephone - AVenue 2000 • Telegrams - Lambert, London.
(Inland) - Lambert, Telex, London • International Telex No. - G.3. LN 8070j

Ἀσφαλιστικὰ Ζητήματα

-Τροποποιήσι τῶν ὄρων καλύψεως σκαφῶν διὰ κινδύνους ἐν λιμένι (Port risks clauses).

Δέκα ἐννέα ἔτη ἀφ' ὅτου ἐτέθησαν εἰς ἐφαρμογὴν οἱ μέχρι τοῦδε γνωστοὶ ὅροι ἀσφαλίσεως τῶν κινδύνων λιμενῶν (INSTITUTE PORT RISKS CLAUSES) σχετικῆ ἀνακοινώσεως τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν ἀσφαλιστῶν Λονδίνου πληροφορεῖ, ὅτι ἀπὸ 1ης παρελθ. μηνὸς ἀναθεωροῦνται οἱ ἰσχύοντες ὅροι κυρίως πρὸς τὸν σκοπὸν, πρῶτον ὅπως ἀρθῇ πάσα τυχόν ὑφισταμένη ἀμφισβήτησις, ὡς πρὸς τὴν ἀληθῆ ἐννοίαν αὐτῶν καὶ δεῦτερον, ὅπως εὐθυγραμμισθοῦν οὗτοι, ἐφόσον τοῦτο καθίσταται δυνατόν, με τοὺς συνήθετους ὅρους ἀσφαλίσεως σκαφῶν (INSTITUTE TIME CLAUSES HULLS).

Ἡ τεχνικὴ ἐπιτροπὴ συντάξεως τῶν ὄρων συγκεντρώσασα ὅλα τὰ σχετικὰ στοιχεῖα καὶ ἐργασθεῖσα ἐπὶ μακρὸν ἐπέτευσεν πράγματι κατὰ πολὺ πληρετέραν διατυπώσιν τῶν ὄρων καὶ καλλιτέραν κατάστασιν αὐτῶν. Τὸ ἔργον τῆς ἀναθεωρήσεως διήρκεσεν ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν καὶ συνετάχθησαν δώδεκα σχέδια προτοῦ οἱ ἀσφαλισταὶ συμφωνήσων ἐπὶ τῆς ὀριστικῆς διατυπώσεως. Ὁ τίτλος τῶν νέων ὄρων εἶνε: «INSTITUTE TIME CLAUSES, HULLS - PORT RISKS» ἀντὶ τοῦ παλαιότερου: «INSTITUTE PORT RISKS CLAUSES» καὶ αἱ διαφοραὶ μεταξὺ τῶν δύο συνοψίζονται κυρίως εἰς τὰ ἐξῆς:

1. Ὅρος συγκρούσεως: Ἡ κάλυψις ἢ ἀναφερομένη πρότερον ὑπὸ τοῦ ἀρθρου 10 ὅπερ ἀντικαθίσταται ἤδη ὑπὸ τοῦ ἀρθρου 1 παραλείπεται ὁλοσχερῶς, διότι ἐκρίθη, ὅτι ὁ ἀσφαλιζόμενος ἐπαρκῶς καλύπτεται διὰ τὰς περιπτώσεις εὐθύνης του εἰς πρόσωπα ἢ πράγματα ἐν περιπτώσει συγκρούσεως πρὸς κρητιδώματα, ἀποβάθρας κλπ., διὰ τοῦ ὄρου 3 γνωστοῦ ὡς PROTECTING & INDEMNITY CLAUSE, ὅστις καὶ οὗτος ἐτροποποιήθη, ἐπὶ τὸ εὐκρινέστερον. Εἰς μόνον ἀλληλασφαλιστικὸς ὀργανισμὸς, συγκεκριμένως ἡ U. K. MUTUAL S/S ASSUR. ASS. LTD ἀναφέρεται εἰς τὸν νέον ὄρον ἀντὶ δύο ἀναφερομένων εἰς τὸν προηγούμενον ὄρον.

2. Διακανονισμὸς γενικῆς ἀβασίας: Συμφωνεῖται ὅπως οὗτος διενεργεῖται ὁμοιόμορφως πρὸς τὰ καθοριζόμενα εἰς τὸν ὄρον INSTITUTE TIME CLAUSES - HULLS κατὰ τὰ ἰσχύοντα κατὰ νόμον καὶ ἔθιμον εἰς τὸν λιμένα ὅπου περαιοῦται ἢ μεταφορὰ καὶ ἐφόσον ἐν τῷ ναυλοσυσμῶν δὲν ὀρίζεται ἄλλως. Οἱ κανόνες Ὑόρκης—Ἀμείσεως ἐφαρμόζονται, ὅπου τοῦτο ὀρίζεται ρητῶς ἐν τῷ ναυλοσυσμῶν.

3. Δὲν δύναται νὰ ἐγερθῇ ἀπαιτήσις διὰ πλάσματικὴν ὀλικὴν ἀπώλειαν (CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS) ἐπὶ τῆ βάσει τοῦ κόστους ἐπισκευῆς τοῦ σκάφους, ἐκτὸς ἐάν τὸ κόστος τοῦτο ὑπερβαίνει τὴν ἀσφαλιστέαν ἀξίαν.

4. Εἰς τοὺς νέους ὄρους ἐνσωματοῦνται αἱ εἰς τὰς INSTITUTE TIME CLAUSES ὑπάρχουσαι DEVIATION CLAUSE, SUE & LABOUR CLAUSE (κατὰ τὸ καθοριζόμενον ἐκάστοτε ποσοστὸν ἐπὶ τῆς ἀσφαλιστέας ἀξίας) SCRAPING & PAINTING CLAUSE (δὲν ἀναγνωρίζονται τισαύτης φύσεως ἐξόδα διενεργηθέντα εἰς τὰ ὑφάλα τοῦ πλοίου) UNREPAIRED DAMAGE CLAUSE (ἀποκλείουσα τὴν ἀθροιστικὴν καταβολὴν ἀποζημιώσεως διὰ μὴ ἐπισκευασθεῖσαν τυχόν ζημιὰν καὶ ἐπακολούθησασαν ὀλικὴν ἀπώλειαν διαρκούσης τῆς περιόδου τῆς ἰσχύος τοῦ αὐτοῦ ἀσφαλιστηρίου).

5. DISBURSEMENTS WARRANTY: Ἡ δυνατότης ἀσφαλίσεως διὰ DISBURSEMENTS, προμηθειῶν καὶ ἐξόδων διευθύνσεως, ναυλοῦ, κερδῶν πάσης φύσεως κλπ. ὀρίζεται ἤδη, κατὰ τροποποίησιν τοῦ προηγούμενου ὄρου εἰς 25 % τῆς καθοριζόμενης ἀξίας τοῦ σκάφους. Ἰδιαιτέρα πρόνοια λαμβάνεται διὰ τὴν προστασίαν τῶν ἐνυποθηκῶν δανειστῶν καὶ ναυλωτῶν, ἐν περιπτώσει μὴ ἀκριβοῦς τήρησεως ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ ὡς ἀνω περιορισμοῦ, ἐν ἀγνοίᾳ τῶν ἀνωτέρω. Ὁ περιορισμὸς δὲν ἰσχύει διὰ τὰς περιπτώσεις ἀσφαλίσεως τῶν κινδύνων πολέμου (F. C. & S. CLAUSE) ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι τὰ ἐν κινδύνῳ τελούντα ποσά, εἶνε μεγαλύτερα τῶν ἠσφαλισμένων.

Τὸ κυριώτερον χαρακτηριστικὸν τῶν νέων ὄρων εἶνε, ὅτι ἡ μερικὴ ἀβασία πληρῶνεται χωρὶς ἀπαλλαγῆν. Συμφέρον ὡς ἐκ τούτου ὑπάρχει διὰ τὸν ἀσφαλιζόμενον ἀπὸ ἀπόψεως ποσῶ ἀσφαλιστῶν, ὅπως κανονίη χρονικῶς τὴν ἀσφάλισίν του κατὰ τὸν τρόπον ὡστε πιθαναὶ περιπτώσεις ἐπισκευῶν ἢ παροπλισμοῦ νὰ συμπίπτουν με τὴν λήξιν τῆς δωδεκαμηνῶ ἀσφαλιστικῆς περιόδου, δι' ἣν καλύπτεται κανονικῶς τὸ σκάφος καὶ ἐν συνεχείᾳ κάλυψιν τούτου με PORT RISKS COVER διὰ τὸν χρόνον καθ' ὃν τὸ σκάφος πρόκειται νὰ παραμείνῃ ὑπὸ ἐπισκευῆν ἢ παροπλισμὸν, ἵνα οὕτω ἡ πλήρης ἀσφάλισις τοῦ σκάφους ἀρχίσῃ πάλιν με τὴν ἐναρξιν τῶν ταξιδίων. Τοῦτο διότι, ὡς εἶνε γνωστὸν, κατὰ τοὺς ὄρους τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου τοῦ σκάφους δὲν ἐπιτρέπεται ἡ διαρκούσης τῆς ἀσφαλιστικῆς περιόδου ἀναστολὴ αὐτοῦ πρὸς ἀνάληψιν ἀπλῆς ἀσφαλείας λιμενῶν, λόγῳ ἐπισκευῶν ἢ ἐξ ἄλλου λόγου. Εἰς τισαύτας περιπτώσεις ὁ ἀσφαλιζόμενος εἶχε τὸ δικαίωμα μόνον νὰ ζητήσῃ, μετὰ τὴν λήξιν τῆς ἀσφαλιστικῆς ἐτησίως περιόδου, ἐπιστροφὴν ἀσφαλιστῶν «λόγῳ παροπλισμοῦ» ὑπὸ τὴν ἀπαραίτητον προϋπόθεσιν, ὅτι ἐτηρήθησαν αἱ διατάξεις τοῦ ἀσφαλιστηρίου.

Κατ' ἀντίθεσιν, τέλος, μετὰ τὰ μέχρι τοῦδε ἰσχύοντα, ἀσφαλιστήρια PORT RISKS, τῶν ὁποίων ἡ περίοδος δὲν ἦτο δυνατόν ἄλλοτε νὰ εἶνε μικροτέρα τῶν 30 ἡμερῶν δι' ἐκάστην φορὰν, με ὑποχρέωσιν καταβολῆς πλήρων ἀσφαλιστῶν τριάκοντα ἡμερῶν, ἐκδίδονται ἤδη με εὐχέρειαν ἐπιστροφῆς ἀναλογικῶν ἀσφαλιστῶν (PRO RATA) δι' ἐκάστην περίοδον 15 ἡμερῶν καί, εἰς τισας περιπτώσεις, ἐπιτρέπεται ἡ ἐκδοσις ἀσφαλιστηρίων διὰ κάλυψιν περιόδου 15 ἡμερῶν μόνον.

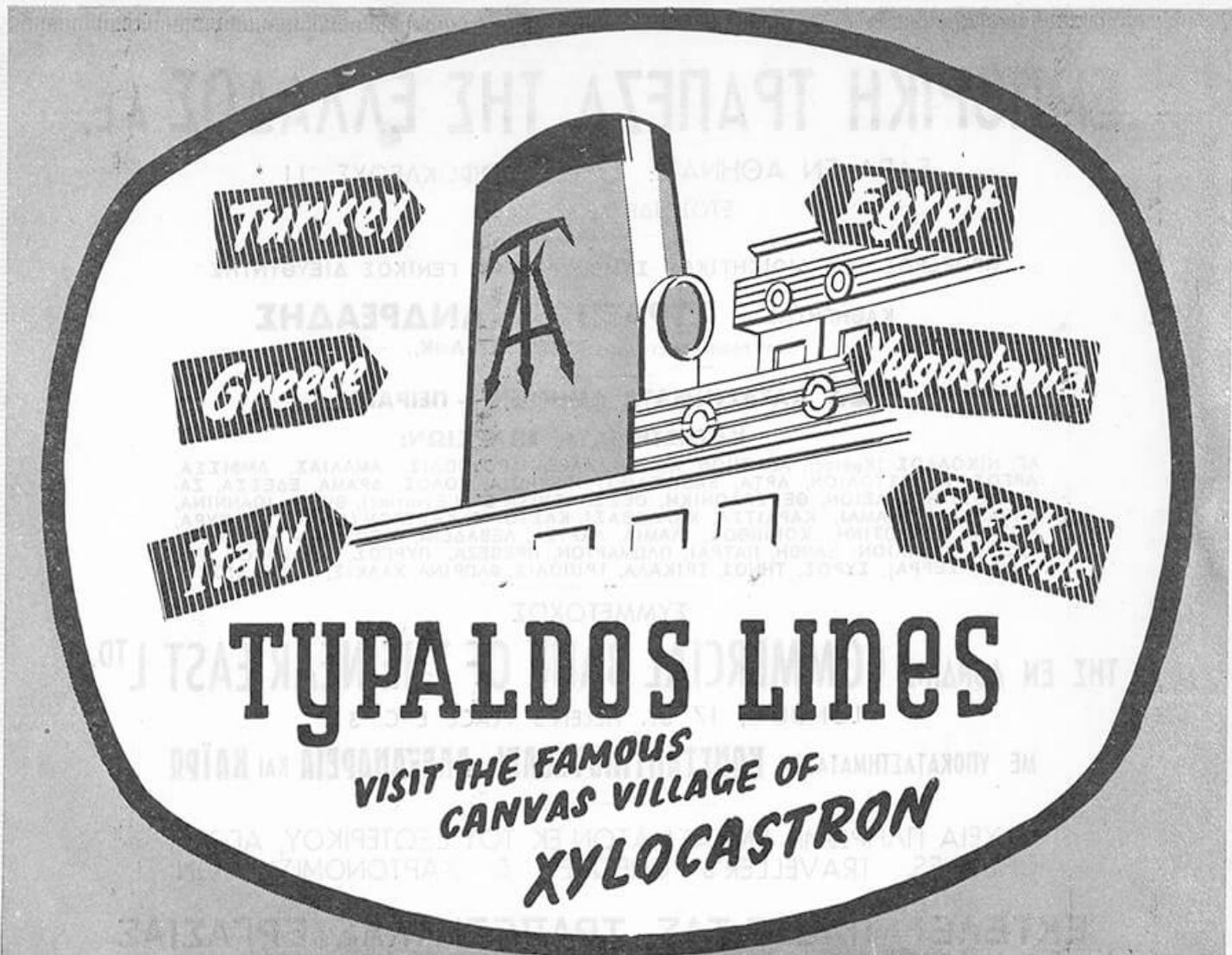
A.

THEODORE J. ECONOMAKIS
SHIPPING AGENT

THESSALONIKI: I. Dragoumi Str. 5

Tel. Address CARAVI.

Teleph. 32-13 & 72-742



MEDITERRANEAN LINES

T.S.S. **"AEGAEON,"**

FORTNIGHTLY REGULAR SERVICE BETWEEN

VENICE-DUBROVNIC-BRINDISI-CORFU-PIRAEUS-RHODES-ALEXANDRIA

T.S.S. **"MEDITERRANEAN,"**

REGULAR WEEKLY SERVICE BETWEEN

VENICE - BRINDISI - PIRAEUS - ISTANBUL

T.S.S. **"ANGELIKA,"**

REGULAR WEEKLY SERVICE BETWEEN

BRINDISI - CORFU - ITHAKA - CEFALONIA (SAME) - PATRAS - PIRAEUS - CRETA

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

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

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

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

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

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

ΕΚΤΕΛΕΙ 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**

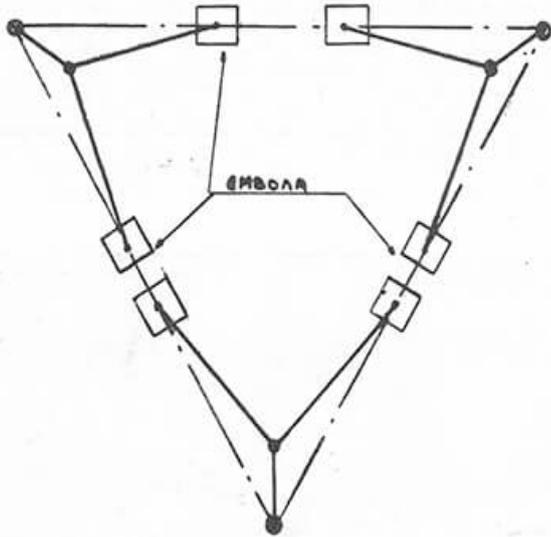
Τεχνικά θέματα

-Σύντομος περιγραφή των μηχανών νηζελ «ΔΕΛΤΑ»

Οι κύριοι παράγοντες οι επηρεάζοντες την έκλογη μιάς μηχανής ΝΗΖΕΛ είναι :

- 1.— Ό διατιθέμενος χώρος του μηχανοστασίου.
- 2.— Τό επιτρεπόμενον εκ της οικονομικής εκμεταλλεύσεως του πλοίου, μέγιστον βάρος των πρωωστήριων μηχανών.
- 3.— Τό αρχικόν κόστος των μηχανών.
- 4.— Ή αίτουμένη οικονομική ιπποδύναμις συναρτήσκει της μεταφορικής ικανότητος του πλοίου (φορτίον η επίβαται) και της ταχύτητος.
- 5.— Ή κατανάλωσις καυσίμων και λιπαντικών.
- 6.— Ή καλή συνεχής λειτουργία και εύκολος συντήρησις των μηχανών.

Εκ των εξ αυτών κυρίων παραγόντων άλλοι εκπληρούνται υπό των ολιγοστρόφων μηχανών και άλλοι υπό των πολυστρώφων. Ούτω, ενώ αι ολιγόστροφοι μηχαναί παρουσιάζουν τά πλεονεκτήματα, της ασφαλούς



Ξχ. 1.

λειτουργίας, ισχυράς κατασκευής και χαμηλής καταναλώσεως, εν τούτοις έχουν τό μειονέκτημα, ότι είνε μεγάλου βάρους και καταλαμβάνουν ικανόν όγκον. Αντιθέτως αι πολυστρώφοι μηχαναί αν και ούχι τόσον ισχυράς κατασκευής και μεγαλύτερας καταναλώσεως, έχουν τό προσόν, ότι είνε ελαφρά, μικροτέρου όγκου και εύκολομεταχειρίστοι κατά την τυχόν έπισκευήν των.

Τά προσόντα, όμως, αυτά των πολυστρώφων μηχανών δεν απέδειχθησαν αρκετά ισχυρά ώστε να έκτοπίσουν τάς ολιγοστρώφους από όλα τά πεδία δράσεως. Ούτω αι ολιγόστροφοι μηχαναί παραμένουν, ως επί τό πλείστον, αι μονοκτόρες των φορητών πλοίων. Ή άποτυχία αυτή των πολυστρώφων μηχανών οφείλεται, κατά ένα σεβαστόν ποσοστόν, εις τό ότι και αύται, όπως και αι ολιγόστροφοι, καταλαμβάνουν μεγάλην επιφάνειαν, χωρίς ούτω να είνε δυνατόν να ελάττωθι τό μήκος του μηχανοστασίου, παράγων μεγάλης σπουδαιότητος δι' ένα φορητόν πλοϊόν.

Ούτω από τινος γίνεται προσπάθεια δημιουργίας νέων τύπων, οι όποιοι να υπερπηδούν, όσον τό δυνατόν περισσότερα των μειονεκτημάτων των κοινών πολυστρώφων μηχανών.

Ένας επιτυχέστατος τιοούτος τύπος, χρησιμοποιούμενος ήδη εις εύρειαν κλίμακα εις τά πολεμικά πλοία, είνε ο τύπος «ΔΕΛΤΑ».

Ή μηχανή αυτή έλαβε τό όνομά της εκ του σχήματός της. Ή εικονιζόμενη σχεδιαγραμματική τομή δεικνύει την αρχήν επί της όποιας λειτουργεί. Τά αντίτιθέμενα έμβολα είνε συνδεδεμένα ανά δύο επί τριών άτρακτοφόρων άξόνων, οι όποιοι με την σειράν των, τή βοηθεια οδοντωτών τροχών, συνδέονται μετά του έλικοφόρου άξονος.

Ή τοιαύτη διαρρυθμίσις παρουσιάζει τά εξής πλεονεκτήματα:

1) Διά της χρήσεως αντίτιθέμενων έμβολων επιτυγχάνεται ύψηλος βαθμός θερμικής απόδοσεως, με άριστον θερμικόν κύκλωμα και σάρωσιν μοναδικής κατευθύσεως.

2) Άπλουστεύεται ή κατασκευή λόγω της άπουσίας βαλβίδων και κωδάρκων.

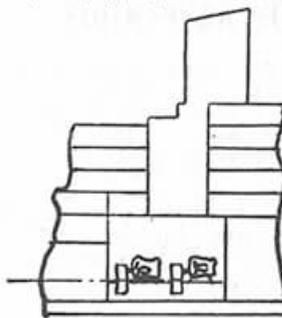
3) Επιτυγχάνεται άριστος ίσοζυγισμός λόγω της τριγωνικής συνδέσεως, με άποτέλεσμα άφ' ενός την παντελή έλλειψιν κραδασμών, άφ' έτέρου δε την μικράν σχέσηιν μεταξύ μέγιστης και μέσης στρέψεως με

άποτέλεσμα την περιορισμένην φθοράν των οδοντωτών τροχών. Ή όμαλότης λειτουργίας έμφαίνεται εκ του ότι διά μίαν 18κύλινδρον τοιαύτην μηχανήν, με 6 κύλινδρους εις κάθε πλευράν του τριγώνου, ή σχέσηιν μεταξύ μέγιστης και μέσης στρέψεως είνε 1.06 πρὸς 1. Περαιτέρω ή καλή λειτουργία της μηχανής επιτυγχάνεται διά της χρήσεως καλών υλικών εκ μέρους των κατασκευαστών και διά της ακριβούς κατασκευής, επεξεργασίας και συναρμολογήσεως. Και τά τρία αυτά στοιχεία επιτυγχάνονται εύκόλως, λόγω του μικρού μεγέθους των επί μέρους τμημάτων της μηχανής.

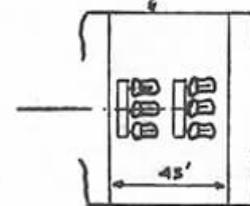
Αι χρησιμοποιούμεναι σήμερον στροφαί, εις μέν τά πολεμικά σκάφη είνε περί τάς 2000 ανά λεπτόν, εις τά έμπορικά, όμως, δύναται επωφελέως να ελαττωθούν εις τάς 1500.

Κατωτέρω δίδεται πίναξ με τά κύρια χαρακτηριστικά μιάς μηχανής τύπου «ΔΕΛΤΑ» ισχύος 1725 άτρακτοίπων.

Όλικόν βάρος	4.80 τόνοι
Βάρος ανά άτρακτοίπων	0.0028 τόνοι/άτρακτοίπων
Όλικόν μήκος (μετά του μειωτήρος)	10' — 10"
Όλικόν ύψος	7' — 0"
Όλικόν πλάτος	6' — 2"
Στροφαί άτρακτοφόρου άξονος	1500 ανά λεπτόν
Ειδική κατανάλωσις καυσίμων	0.364 λίτραι/άτρακτοίπων και ώρα
Κατανάλωσις λιπαντικών	10 «PINTS» ανά 24 ώρας
Πραγματική μέση πίεσις	84.6 λίτραι/τετραγ. ίντσα
Μέση ταχύτης έμβόλου	1813 πόδες/λεπτόν
Μεγίστη θερμοκρασία καυσαερίων	650ο F



ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΝ



Ξχ. 3.

Περιγραφή

Μηχανοστάσιον εις τό κέντρον Διάτοιξις(α)	Μηχανοστάσιον εις την πρύμνην	
Χωρητικότης μηχανοστασίου υπό τό κύριον κατάστρωμα, κόροι	939	755
Χωρητικότης μηχανοστασίου ύπερ τό κύριον κατάστρωμα, κόροι	153	66
Όλική χωρητ. μηχανοστασίου, κόροι	1092	821
Όλική χωρητικότης πλοίου, κόροι	9717	9717
Χωρητικότης μηχανοστασίου %	11,2% της ο. χ.	8,5% της ο. χ.
Βάρος μηχανών, τόνοι	140	140
Ίσχύς, άτρακτοίπων	9700	9700
Βάρος πρωωστήριων μηχανών μόνων, τόνοι	29	29

Πρὸς σύγκρισιν αναφέρεται, ότι ύπάρχον παρόμοιον πλοϊόν (αι αύται διαστάσεις και ισχύς) έφωδισμένον με στροβίλους, άπαιτεί μηχανοστάσιον χωρητικότητος 1600 κόρων, ήτοι χώνον ίσοδύναμον των 16.5% της ο. χ. (τό μηχανοστάσιον εύρίσκειται εις τό μέσον).

Αφ' έτέρου μία εγκατάστασις Νηζελ με μηχανήν Σούλτζερ, ολιγόστροφον, της αυτής ιπποδύναμεις, άπαιτεί μήκος μηχανοστασίου 53 ποδών και αρκετόν ύψος, τό δε βάρος της μηχανής άνέρχεται εις 510 τόνους.

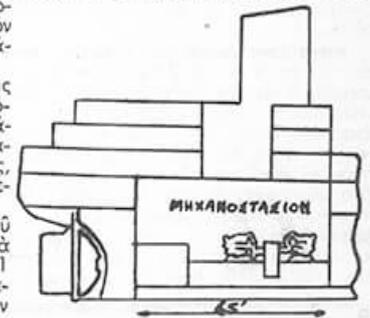
Δύο πολυστρώφοι μηχαναί του αυτού τύπου, μετά μειωτήρος, θα ήλάττωναν μέν τό βάρος εις 111 τόνους, αλλά τό μήκος του μηχανοστασίου θα ήλάττωνετο μόνον κατά 3 πόδας περίπου.

Τέλος, μία εγκατάστασις Ντόξφορδ χρειάζεται μήκος μηχανοστασίου 80 ποδών, μέγα ύψος, τό δε βάρος της μηχανής είνε 600 τόνοι.

Εκ των άνωτέρω έμφαίνεται, ότι διά τό άνωτέρω πλοϊόν ή χρήσις μηχανών «ΔΕΛΤΑ» συνεπάγεται:

1) Την ελάττωσιν του βάρους των μηχανών. Ή ελάττωσις αυτή δυνατόν να άντιστοιχίη ή εις αύξησιν νεκρού βάρους κατά 15%, διά την ίδιαν ιπποδύναμιν, ή εις ήλάττωμένην ιπποδύναμιν διά τό αυτό νεκρόν βάρος.

2) Την μείωσιν του όγκου του μηχανοστασίου έως 40% περίπου. Ή



Ξχ. 4.

μειώσει αυτή δυνατόν να αντιστοιχή η εἰς αὔξησιν τῆς καθαρᾶς χωρητικότητος, διὰ τὰς αὐτὰς διαστάσεις τοῦ πλοίου, ἢ εἰς μικρότερας διαστάσεις (ἄρα καὶ ἰσχύϊ) διὰ τὴν αὐτὴν χωρητικότητα.

Ἡ συντήρησις τῶν μηχανῶν «ΔΕΛΤΑ» εἶνε εὐκόλος καὶ ἐν περιπτώσει ζημίας μίᾳ ἐξ αὐτῶν, δύναται αὐτὴ ν' ἀποσυνδεθῆ καὶ ἐπισκευασθῆ, ἐνῶ τὸ πλοῖον ταξιδεύει μὲ τὰς ὑπολοίπους, μὲ ἐλαφρῶς μειωμένην ταχύτητα.

Εἰς περίπτωσιν μεγάλης ζημίας μίᾳς μηχανῆς, δύναται αὐτὴ ν' ἀφαιρεθῆ καὶ ἀντικατασταθῆ δι' ἄλλης καινοουργίας ἐντός μικροῦ χρονικοῦ μεταστήματος, οὕτω ἐλαττωμένου τοῦ χρόνου παραμονῆς τοῦ πλοίου εἰς λιμένας, λόγω βλάβης μηχανῶν, εἰς τὸ ἐλάχιστον.

Ἡ ἐλαφρῶς ὑψημένη κατανάλωσις καυσίμων καὶ λιπαντικῶν οὐδ' ἐπ' ἐλάχιστον ἀνατρέπει τὰ οικονομικὰ πλεονεκτήματα τῶν μηχανῶν αὐτῶν, ἐφ' ὅσον, ἐξ ἄλλου, τὸ μικρὸν τῶν βάρους ἐπιτρέπει ἀνέτως τὴν μεταφορὰν τῆς ὑψηλῆς ποσότητος καυσίμων καὶ λιπαντικῶν. Αἱ μηχαναὶ «ΔΕΛΤΑ» μειονεκτοῦν μόνον ὡς πρὸς δύο κύρια σημεία:

α) Λειτουργοῦν μόνον μὲ πετρέλαιον Νηζέλ. Καὶ β) Ἀπαιτοῦν καλοῦς καὶ προσεκτικούς μηχανικούς, διὰ τὴν καλὴν συντήρησιν καὶ συνεχῆ αὐτῶν παρακολούθησιν.

Κ. ΦΙΛΙΠΠΟΥ

Ναυπηγὸς-Μηχανολόγος

ΕΤΟΙΜΗ ΜΕΤΑ ΤΡΙΕΤΙΑΝ

Η ΝΕΑ ΔΙΩΡΥΞ ΤΟΥ ΑΓΙΟΥ ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΥ

Ὅταν ὡκεανοπόρα σκάφη θὰ ἀρχίσουν ἀναπλέοντα τὴν νέαν θαλασσίαν ὁδὸν τοῦ Ἁγίου Λαυρεντίου, τὴν φέρουσαν, μὲσφ συστήματος διωρύγων, πρὸς τὰς Μεγάλας Λίμνας, σημαντικὰ προβλέπεται νὰ ἐπέλθουν μεταβολαὶ εἰς εὐρυτάτας περιοχὰς τῆς ἐνδοχώρας τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν καὶ τοῦ Καναδά. Ὁ δυναμὸς νὰ ἐπιχειρήσῃ διὰ φορτηγῶν πλοίου τὸ ταξίδιον ἀπὸ Μόντρεαλ εἰς Σικάγον, θὰ ἔχη τὴν εὐκαιρίαν νὰ διαπιστώσῃ πόσῃ ἐνέχει σημασίαν ἡ πλωτὴ αὐτῆ ὁδός, μήκους 1.400 μιλίων. Ἀκριβῶς, μετὰ πάροδο, τριῶν ἐτῶν ἀπὸ σήμερον, ἡ νέα ὁδὸς θὰ παραδοθῆ εἰς πλήρη χρῆσιμοποίησιν ἀπὸ τὰ πλοία ὅλου τοῦ κόσμου. Ἡ κατασκευὴ τῆς διατρέχει ἤδη τὸ δεύτερον ἔτος τῆς προγραμματισμένης πενταετίας. Καθ' ὅλον τὸ μήκος τῆς νέας διωρύγος ἀπὸ τοῦ Μόντρεαλ μέχρι τῶν Χιλίων Νήσων, πολυάριθμα ἐργατικὰ συνεργεῖα ὄρυσον τὸ ἔδαφος, ἀνατινάσσον διὰ δυναμίτιδος καὶ ἐκσκάπτουν εἰς ἰκανὰ βάθη τὴν ὑδατίνη ταύτην ὁδὸν πρὸς τὰς Μεγάλας Λίμνας.

Ταξίδιον, μέχρι Σικάγου ἐπὶ μικρῶν φορτηγῶν σὰς μεταφέρει σήμερον κατὰ μήκος τοῦ ποταμοῦ καὶ μὲσφ ποικίλων ὑφισταμένων διωρύγων, αἱ ὁποῖαι ὑπῆρξαν πάντοτε διὰ τὴν ναυτιλίαν δυσχερεῖς διόδοι. Αἱ ὑπάρχουσαι διωρύγες εἶνε πολὺ μικραὶ καὶ πολὺ ἀδαστεῖς, μεγάλα δὲ σκάφη δὲν δύναται νὰ τὰς διαπλεύσῃ. Εἶνε τοῦτο ἐφικτὸν διὰ μικρὰ μόνον σκάφη, φέροντα ἐπ' αὐτῶν σχετικῶς μικρὸν φορτίον. Διὰ τὰ ὡκεανοπόρα πλοία τὸ Μόντρεαλ ἐθεωρεῖτο ἀνεκὰθεν ὁ ἀκράτος σταθμὸς τοῦ ταξιδίου τῶν εἰς τὸν ποταμὸν τοῦ Ἁγίου Λαυρεντίου. Μὲ τὴν ὁλοκλήρωσιν κατὰ τὸ 1959 τῆς νέας ὁδοῦ, ὁ ποταμὸς θὰ παύσῃ νὰ ἀποτελῆ στενὴν διόδον καὶ θὰ προσλάβῃ τὴν μορφήν εὐρείας λεωφόρου, ἰκανῆς νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὰς παγκοσμίους μεταφορὰς. Θὰ διαπλέουν ταύτην πλεῖστα ὡκεανοπόρα σκάφη, διὰ νὰ προσεγγίσουν εἰς τὸ Κληβελαντ, τὸ Σικάγον καὶ ἄλλους λιμένας τῆς Κεντρικῆς Δύσεως.

Γενικὸν φορτίον — ἀπὸ τὰ τριχάπτα μέχρι τῶν ἀτμομηχανῶν — θὰ διακινήται μεταξὺ πόλεων ἐπὶ τῶν Μεγάλων Λιμνῶν καὶ ξένων χωρῶν. Ἐκατομμύρια τόνων σιδηρομεταλλευμάτων θὰ διέρχονται ἐτησίως τὴν διωρύγα τοῦ Ἁγίου Λαυρεντίου ἀπὸ τὸ Λαμπραντόρ διὰ τὰ χαλυβουργεῖα τῆς Κεντρικῆς Δύσεως, ἐνῶ μεγάλα φορτία σίτου καὶ ἄλλων ἐμπορευμάτων θὰ μεταφέρονται κατ' εὐθείαν ἀπὸ τὰς Δυτικὰς Πολιτείας τῆς Ἀμερικῆς καὶ ἀπὸ τὴν καναδικὴν ἐνδοχώραν πρὸς τὰς ξένας ἀγοράς. Μὲ τὴν αἰσιόδοξον ταύτην προοπτικὴν αἱ ἐπὶ τῶν Λιμνῶν πόλεις δαπανοῦν σήμερον ἑκατομμύρια δολλαρίων πρὸς ἀνάπτυξιν τῶν λιμενικῶν τῶν ἐγκαταστάσεων. Ἐμπόριον καὶ βιομηχανία ὑπολογίζουσι ν' ἀπλήσουν ἀπὸ τὴν νέαν ὁδὸν οὐσιαστικὰ ὠφέλη. Σημαίνει ἡ ὁδὸς αὕτη χαμηλὸν κόστος μεταφορᾶς τῶν πρώτων ὑλῶν καὶ τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων, ἐνῶ μερικαὶ ἐπιχειρήσεις θὰ ὠφεληθῶν καὶ ἀπὸ τὴν μέλλουσαν νὰ παράγεται ἐνέργειαν ἐκ τῆς ὑδροηλεκτρικῆς ἀναπτύξεως κατὰ μήκος τοῦ Ἁγίου Λαυρεντίου. Πάντως, κατὰ τὸν ἕνα ἢ τὸν ἄλλον τρόπον ἡ νέα ὁδὸς θὰ ἀσκήσῃ ἰσχυρὸν ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς οἰκονομίας τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν, καὶ τοῦ Καναδά. Ὑποστηρίζεται, μάλιστα, ὅτι ὁ ἀντίκτυπος αὐτὸς ἤρχισεν ἤδη νὰ ἀναφαίνεται καὶ προοδευτικῶς θὰ ἐνισχύεται, διὰ νὰ παραμείνῃ αἰσθητὸς ἐπὶ πολλὰς προσεχεῖς δεκαετηρίδας.

Κατὰ τοὺς ἄρμολογους κύκλους, μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς θαλασσίας ταύτης ὁδοῦ, τὰ 75% τῶν πλοίων ὅλου τοῦ κόσμου θὰ ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ τὴν διαπλέουν. Ἀντὶ τοῦ σημερινοῦ βάθους τῶν 14 ποδῶν τῶν ὑφισταμένων διωρύγων, ἡ νέα ὁδὸς καθ' ὅλον αὐτῆς τὸ μήκος θὰ ἐμφανίζῃ βάθος 27 ποδῶν. Οἱ ὑδατοφράκται θὰ εἶνε μήκους 768 ποδῶν καὶ πλάτους 80 ποδῶν, διαστάσεων, δηλαδή, ἀρκετῶν, διὰ νὰ ἐξυπηρετοῦν τὰ πλεῖστα τῶν σκαφῶν. Αἱ Ἠνωμένα Πολιτεῖα κατασκευάζουσι δύο ὑδατοφράκτας καὶ ὁ Καναδὰς πέντε. Οὗτοι προῶρισται ν' ἀντικαταστήσουν τοὺς ὑφισταμένους 22 καὶ νὰ καταστήσουν ταχύτεραν τὴν μεταφορικὴν κίνησιν. Μόνον τὰ πολὺ μεγάλα σκάφη—μερικὰ, δηλαδή, εὐμεγῆθη φορτηγὰ καὶ σκάφη ἐπιβατηγὰ, ὅπως τὸ «Ἠνωμένα Πολιτεῖαι»—δὲν θὰ εἶνε δυνατόν νὰ χρησιμοποιήσῃ, τὴν νέαν ὁδόν.

N. D. COTZIAS

Established 1893

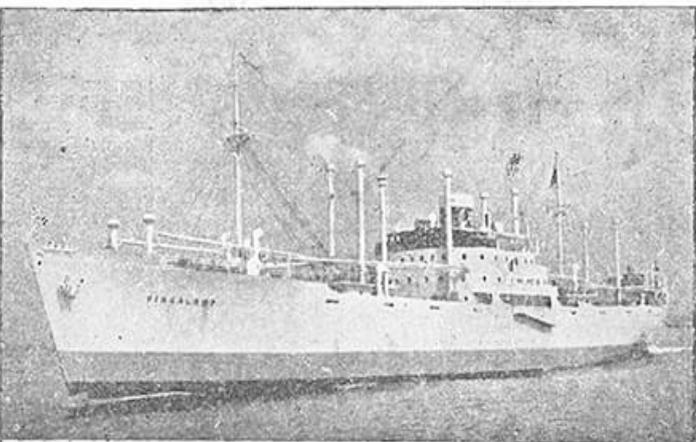
SWORN SHIPBROKER, CHARTERING & STEAMSHIP AGENT
PIRAEUS

SALE/PURCHASE & CHARTERING OF TONNAGE

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

Ἡ σημερινὴ διὰ τοῦ Ἁγίου Λαυρεντίου μεταφορικὴ κίνησις, ἀνερχομένη εἰς 10.000.000 τόνων ἐτησίως, προβλέπεται—κατὰ τὴν προοπτικὴν τῶν ἄρμολογῶν παραγόντων—νὰ φθάσῃ, ἅμα ὡς τεθῆ εἰς λειτουργίαν ἡ νέα ὁδός, εἰς 36.5 ἑκατομμύρια τόνων, διὰ νὰ ἀνέλθῃ τὸ 1965 εἰς 52 ἑκατομμύρια τόνων. Ἡ διωρύξ τοῦ Παναμά ἐνεφάνισε κατὰ πρόσφατον ἔτος συνολικὴν κίνησιν 46.5 μόνον ἑκατομμυρίων τόνων φορτίου. Κατὰ τοὺς περισσότερον συντηρητικούς, δὲν πρόκειται νὰ ὠφεληθῶν ἐκ τῆς μεταφορικῆς κινήσεως ὅλαι αἱ πόλεις, αἱ κείμεναι ἐπὶ τῶν ἁκτῶν τῶν Μεγάλων Λιμνῶν, μήκους 6.400 μιλίων. Ἐκείναι, ποὺ θὰ ὠφεληθῶν περισσότερο, εἶνε αἱ μεγάλαὶ πόλεις αἱ διατηρούσαι σημαντικὰς βιομηχανίας. Ἐτερεὶ ἐπιφυλάξεις διατυπώνονται ἀπὸ παρατηρητὰς, διὰ τὰς κυβερνήσεις τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν, καὶ τοῦ Καναδά. Ὑποστηρίζουσι οὗτοι, ὅτι καὶ ἐκεῖναι αἱ πόλεις, ποὺ θὰ ὠφεληθῶν, θὰ ἀναγνωρίζουσι, ὅτι ὑπάρχουν διὰ τὴν ὁδὸν ταύτην μερικαὶ δυσμενεῖς συνθήκαι. Οὕτω, τονίζεται, ὅτι ἡ νέα ὁδὸς θὰ ὑπόκειται εἰς πηξίν διὰ περίοδον 4 ἕως 5 μῶν κατ' ἔτος. Καὶ ὅταν ἀκόμη οἱ πάγοι θὰ τήκονται, τὰ ταξίδιον διὰ τῶν λιμνῶν καὶ πρὸς τὴν θάλασσαν θὰ εἶνε διὰ τοῦ γύρου καὶ, συνεπῶς, θὰ ἀπαιτῆ κατανάλωσιν χρόνου. Διὰ τινὰ εἶδη, ὁ χρόνος παραδόσεως ἀποτελεῖ σημαντικὸν στοιχεῖον καὶ οἱ φορτωταὶ θὰ προετίμων τὴν διὰ τῶν σιδηροδρόμων μεταφορὰν τῶν φορτίων τῶν. Ἐπὶ πλέον, τὰ διόδια τῆς διωρύγος θὰ ἐπιπράσσουν τὰς μεταφορικὰς δαπάνας διὰ τῆς νέας ὁδοῦ. Ἐνδέχεται, ἀκόμη, οἱ σιδηροδρομοὶ νὰ ἀναθεωρήσουν τὰ τιμολόγια τῶν, διὰ νὰ συναγωνισθῶν τὰς θαλασσίας μεταφορὰς.

Ἀναφερόμενοι οἱ ἄρμολογοὶ εἰς τὰ μειονεκτήματα ταῦτα, τονίζουν, ὅτι δὲν ὑποτιμοῦν τὴν σημασίαν τῆς θαλασσίας ὁδοῦ. Μεγὰλα, τουναντίον ὠφέλη—τονίζουν—θὰ προσπορίσῃ αὕτη. Σημειῶνουν ἐπ' εὐκαιρίαν, ὅτι ἡ περιοχὴ, ἣτις θὰ ἐξυπηρετηθῆ διὰ τῆς νέας ὁδοῦ—ὀκτῶ Πολιτεῖαι ἐπὶ τῶν Λιμνῶν καὶ ἐννέα γεινιάζουσαι—περιλαμβάνει τὸ ἥμισυ, σχεδόν, τοῦ πληθυσμοῦ τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν καὶ μέγα ποσοστὸν τῆς βιομηχανίας τῶν.



SOL

*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOL". GOTHENBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFFIK

TELEGRAMS "OCEANSHIP". GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

ΔΙΑ ΤΗΣ «ΠΑΘΗΤΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ»...

Η ΑΣΦΑΛΗΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΣ ΤΩΝ ΤΥΦΩΝΩΝ

H ΘΕΩΡΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ κ. ΕΛΜΕΡ ΜΑΛΑΝΟΤ

Μία νέαν θεωρίαν ασφαλούς αντιμετώπισης των τυφώνων από τα πλοία ανέπτυξεν ο πλοίαρχος του αμερικανικού Π. Ν. κ. "Ελμερ Μάλανοτ, εις άρθρον του δημοσιευθέν εις τὸ μηνιαίον «Δελτίον» τῆς ἀμερικανικῆς ὑπηρεσίας Στρατιωτικῶν Μεταφορῶν διὰ θαλάσσης. Ὁ ἀρθρογράφος ὑποστηρίζει, ὅτι πρέπει νὰ ἐγκαταλειφθῆ τὸ σύστημα τῆς παραπροαδότη «μάχης» ἐναντίον τοῦ τυφῶνος καὶ ἀντ' αὐτοῦ νὰ υιοθετηθῆ ἡ «παθητικὴ ἀντίστασις τοῦ πλοίου διὰ τῆς διακοπῆς τῆς λειτουργίας τῶν μηχανῶν του». Πειστικὰ παραδείγματα, προερχόμενα ἐκ τῆς προσωπικῆς πείρας τοῦ ἀρθρογράφου, συνοδεύουσι τὴν μελέτην του, τὴν ὁποίαν, λόγω τοῦ ἰδιαίτερου ἐνδιαφέροντος, ποὺ παρουσιάζει, δημοσιεύομεν κατωτέρω:

Εἶνε γεγονός, ὅτι καὶ ὁ πλέον ἐμπειρὸς ναυτικὸς θὰ εὐρεθῆ, θάττον ἢ βράδιον, κατὰ τὴν διακυβέρνησιν ἐνὸς πλοίου, ἐνώπιον προβλημάτων, διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ὁποίου θὰ ὑποχρεωθῆ νὰ συμβουλευθῆ ἕνα οἰοῦντοτε ἐγγήριδιον ναυσιπλοίας. Εἰς πλείστας ὄσας περιπτώσεις τὰ ἐργα τοῦ light's ἢ τοῦ Creanshaw δίδου τὴν ἀπάντησιν εἰς τὴν ἀπορίαν. Δὲν συμβαίνει, ὅμως τὸ αὐτό, ὅταν θέλῃ τις νὰ συμβουλευθῆ, τί θὰ πράξῃ καὶ πῶς θὰ τὸ πράξῃ, ὅταν ἐμπέσῃ εἰς σφοδρὸν τυφῶνα. Κυκλωνικαὶ θεελαὶ ἔχουσι πλήρως περιγραφῆ, καθὼς καὶ ἡ μέθοδος τῆς ἀποφυγῆς τῶν, ἀλλὰ ποτέ δὲν ἴκουσα, πῶς πρέπει νὰ ἐνεργήσῃ εἰς τὰ πλοίαρχος, ὅταν ἐμπλακῆ εἰς τοιαύτην περιπέτειαν. Φρονῶ, ὅτι οἱ συγγραφεῖς τῶν περὶ ναυσιπλοίας βιβλίων δὲν ἔχουσι ἀρκετὴν πείραν, ὡς μὴ διελθόντες μέσῳ τροπικῶν θεελλῶν καὶ ὅτι ἡ πηγὴ τῶν πληροφοριῶν τῶν δὲν ἴτο ὅσον πλήρης, ὥστε οὗτοι νὰ εἶνε εἰς θέσιν νὰ πραγματευθῶν βετικώτερον τὸ θέμα.

Ἐὰν εἰς πλοίαρχος, ἔχων ἀποκτίσῃ τοιαύτην πείραν, συνίστα νὰ σταματήσῃ τὴν λειτουργίαν τῶν αἰ μηχανῶν τοῦ πλοίου, ὅταν ὁ ἀνεμος, εἰς μίαν κυκλωνικὴν θεελλῶν, φθάσῃ τὴν ταχύτητα τῶν 60 κόμβων καὶ νὰ μὴ γίνῃ τίποτε ἄλλο, μέχρις ὅτου τὸ κέντρον τοῦ κυκλώνος παραέλθῃ καὶ ἡ ταχύτης τοῦ ἀνεμοῦ μειωθῆ, θὰ ἐκίνουσι πολλοὶ τὴν κεφαλὴν τῶν μετὰ δυσπιστίας. Θὰ ἀντέλεγον, ὅτι διὰ τῆς κρατήσεως τῶν μηχανῶν, δυνατόν τὸ πλοῖον νὰ εὐρεθῆ εἰς τὸ κοίλωμα μεταξὺ δύο κυμάτων καὶ νὰ ἀνατραπῆ. Πρὸς ἀποφυγὴν ὀδὸν τοιούτου κινδύνου θὰ ὑπεδείκνυον, ὅτι πρέπει νὰ χρησιμοποιηθῆ σημαντικὴ δύναμις πρὸς τήρησιν τῆς πορείας διὰ τοῦ πηδάλιου. Δὲν ἀντιλαμβάνονται, ὅτι ἡ δύναμις αὐτῆ ἐκσφενδονίσει τὸ πλοῖον ἐναντίον πελωρίων κυμάτων, ὡς ἐὰν κτυπᾷ τις τὴν κεφαλὴν του ἐπὶ τοῖχου καὶ ὅτι κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον θὰ προξενήσῃ εἰς τὸ σκάφος ζημίαις καὶ ἰσως-ἰσως νὰ τὸ καταστρέψῃ ἀκόμη.

Τὶ εἶνε τώρα τὸ μεταξὺ δύο κυμάτων κοίλωμα, διαρκούντος ἐνὸς κυκλώνος, ποὺ πρέπει νὰ τὸ ἀποφύγῃ οἱ πλοίαρχοι; Διὰ νὰ δώσωμεν ἀπάντησιν εἰς τὸ ἐρώτημα, ὀφείλομεν νὰ ἐξετάσωμεν τὴν σχέσιν μεταξὺ ἀνεμοῦ καὶ κυμάτων καὶ τὴν σχέσιν μεταξὺ κυμάτων καὶ πλοίου. Τὰ θαλάσσια κύματα σχηματίζονται διὰ παρατεταμένης ἐνεργείας τοῦ ἀνεμοῦ καὶ, οὕτω σχηματιζόμενα, συνεχίζονται ἐπὶ τινὰ χρόνον καὶ ταξιδεύουσι εἰς μεγάλας ἀποστάσεις, ἀκόμη καὶ ὅταν ὁ προκαλέσας αὐτὰ ἀνεμος ἔχῃ κοπᾶσαι ἢ μεταβάλῃ διεύθυνσιν. Θαλάσσια κύματα, τὰ ὁποία ταξιδεύουσι μὲ ταχύτητα 10 ἕως 20 κόμβων, δὲν μεταφέρουσι μεθ' ἑαυτῶν τὸ ὕδωρ, καθὼς τὸ σχῆμα μόνον προχωρεῖ, ἐνὸς τὰ μόρια τοῦ ὕδατος ἔχουσι διάφορον κίνησιν ἀπὸ τὴν κίνησιν τῶν κυμάτων. Τὸ φαινόμενον τοῦτο δύναται τις νὰ τὸ διαπιστώσῃ εἰς ἐκβολὰς ποταμῶν μὲ παλιρροίας, καθ' ἃς τὰ κύματα κυλίσονται, ἐρχόμενα ἀπὸ τὴν θάλασσαν, ἐναντίον τῆς ἀμπώτιδος, τὰ δὲ ἐπιπλέοντα ἀντικείμενα ἀπάγνυται πρὸς τὴν θάλασσαν ὑπὸ τῆς ἀμπώτιδος, ἐναντίον τῆς πρὸς τὴν ξηρὰν διελεύσεως τῶν κυμάτων. Τὸ αὐτὸ φαινόμενον δύναται τις νὰ παρατηρήσῃ καὶ εἰς ἀδρανῆς πλοῖον ἐν τῷ ὕδατι. Ἡ κορυφὴ ἐφορμίουτος κύματος δὲν πηλῆττει τὸ πλοῖον, ἀλλ' ἀπλῶς τὸ ἀνυψώνει. Ἄν, ὅμως, τὸ πλοῖον κινήται, τότε τὸ πλοῖον θὰ εἶνε τὸ πηλῆττον τὸ κύμα. Αὐτὸ ἀκριβῶς τὸ σημεῖον, τοῦ τίς εἶνε ὁ πηλῆττων, ἀποτελεῖ σημαντικώτατον παράγοντα, σπανίως κατανοούμενον ἀπὸ τὸν μέσον ναυτικόν.

Εἰς ἕνα τυφῶνα — καὶ ὅλοι οἱ παρατηρητὰ συμφωνοῦν ἐν τούτῳ εἰς τὰς ἐκθέσεις τῶν — ἡ θάλασσα ἀναταράσσεται ἐγγυς τοῦ κέντρου. Ἡ ἀναταραχὴ αὕτη προκαλεῖται ἐκ τῶν μεταβαλλομένων διεθυνώσεων τῆς δυνάμεως, ἣτις σχηματίζει τὰ κύματα. Ἐπὶ κυκλωνικῶν τρικυμιῶν, ἀνεμος πνέων ἀπὸ βορρᾶ, φέρ' εἰπεῖν, θὰ προκαλέσῃ τρικυμίαν ἀπὸ τῆς διεθυνώσεως ταύτης. Ἐπειτα, ὅταν ὁ ἀνεμος στραφῆ πρὸς βορειοδυτικὰ καὶ οὕτω καθ' ἑξῆς, θὰ ὑπάρξουσι διάφοροι διακεκριμένοι ἀλληλουχίαι κυμάτων ἐντὸς τῆς αὐτῆς περιοχῆς καὶ κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον. Ἡ συνεχὴς αὕτη ἀλλαγὴ κατευθύνσεων τοῦ ἀνεμοῦ εἶνε ἡ δημιουργοῦσα τὰς φοδερὰς τεταραγμένους θαλάσσης, τὰς ὁποίας συχνὰ εἶναι ἀδύνατον νὰ ἀποφύγῃ ἕνα πλοῖον, ὅτι καὶ ἂν πράξῃ.

Πρὸ πολλῶν ἐτῶν — συνεχίζει ὁ κ. Μάλανοτ — ὅτε ἀκόμη ἤμην νεαρός, σχετικῶς, πλοίαρχος, ἐκυβέρνην ἕνα φορητὸν μότορσιπ ἐκτοπίσματος 16.000 τόνων, ὅπερ ἐξέτελει τὸ παρθενικόν του ταξίδιον εἰς τὴν Καραϊβικὴν Θάλασσαν. Ἐλάθομεν τότε προειδοποίησιν περὶ ἐπερχομένης σφοδρᾶς τρικυμίας. Ἦτο ἡ πρώτη φορά, καθ' ἣν θὰ ἀντιμετώπιζα τροπικὴν τρικυμίαν καὶ ἐχάραισα πορείαν, ἣτις θὰ ἔφερε τὸ σκάφος ἐντὸς τοῦ ἀσφαλούς ἡμικυκλίου ἐξω τῆς τροχιάς τοῦ κυκλώνος. Τὸ πλοῖον ἦτο πλήρως ἐφορτον μέχρι τῆς γραμμῆς φορτώσεως καὶ προὐχάει μετὰ κόπου. Πανύψηλα κύματα ἐθραύοντο ἐπὶ τοῦ καταστρώματος προκαλοῦντα ζημίαις τινὰς εἰς τὰς σασιδίους λέμβους καὶ εἰς τὰ ἐξαρτήματα. Κατὰ τὸ ταξίδιον μάς ἐκείνου εἰχομεν ἀνωμαλίαις εἰς τὰς βοηθητικὰς μηχανὰς νηξελ καὶ εἰς μίαν στιγμὴν ὁ μηχανικὸς μοὶ ἀνήγγειλεν, ὅτι δύο ἐξ αὐτῶν ἠχρηστεύθησαν, ἐνὸς μετὰ πάροδον ὀλίγης ὥρας καὶ ἡ τρίτῃ βοηθητικὴ μηχανὴ περιεστῆ εἰς ἀδυναμίαν λειτουργίας. Ἀποτέλεσμα ὑπῆρξε νὰ σταματήσῃ ἡ κυρία μηχανὴ πρῶσεως καὶ τὸ πλοῖον νὰ ἀφῆθῃ ἔρμαιον τοῦ μυκωμένου ὑπὲρ τὰς κεφαλὰς μας κυκλώνος, μὲ ταχύτητα ἀνεμοῦ 120 κόμβων. Ἡ ἰδέα τοῦ τί ἤδύνατο νὰ συμβῆ ἀπὸ τῆς μίας στιγμῆς εἰς τὴν ἄλλην, ὅταν τὸ πλοῖον μάς θὰ ἐνέπιπτεν εἰς τὸ κοίλωμα μεταξὺ δύο γιγαντιαίων κυμάτων, μάς εἶχε κατατρομάξει.

Ὅταν βαθμίδον ἀνεκτήσαμεν τὴν ψυχραιμίαν μας καὶ ἐνὸς τὸ πλοῖον ἀδρανῆς, ἐφέρετο ὑπὸ τῶν κυμάτων, παρετηρήσαμεν μετ' ἐκπλήξεως, ὅτι ἡ ἄρασις τῆς θαλάσσης καὶ τοῦ ἀνεμοῦ ἐπὶ τοῦ σκάφους μάς εἶχε μειωθῆ σημαντικῶς, μολοντοὶ ἡ σφοδρότης τοῦ κυκλώνος διετηρεῖτο εἰς

πλήρη ἔντασιν. Παρατηρήσαμεν, δηλαδή, ὅτι τὰ κύματα δὲν ἐθραύοντο πλέον ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ ὅτι τὸ κέντρον τοῦ κυκλώνος διήλθε σχεδὸν ἄνωθεν ἡμῶν, μὲ βραχεῖαν ἀπόλυτον νηνεμίαν καὶ κυανὸν οὐρανόν. Ἐπικολούθησεν ὁ σφοδρὸς καὶ ὄξυς ἀνεμος ἐκ τῆς ἀντιθέτου διεθυνώσεως καὶ μάς ἐφάνη τότε, ὡς θαύμα, ὅτι οὐδεμίαν ὑπέστη ζημίαν τὸ πλοῖόν μας μὲ τὴν ἀχρηστευμένην μηχανήν του. Ἐχρησίασθημεν ἀρκετὸν καιρὸν, διὰ νὰ ἐπισκευάσωμεν τὰς βοηθητικὰς μηχανὰς μας, μεθ' ὃ ἐπροχωρήσαμεν. Τὸ μάθημα, ὅμως, ἐκ τῆς περιπέτειας ἐκείνης θὰ τὸ ἐνθυμούμαι εἰς ὅλην μου τὴν ζωὴν.

Βραδύτερον, ἀνέγνωσα εἰς τὸν «Reader's Digest» ἕνα παρόμοιον θαύμα, ἐπισυμβάν εἰς ἕνα ἀντιτορπιλικὸν μας κατὰ τὴν διάρκειαν ἀντιμετώπισεως ἀπὸ τὸν ναύαρχον Χάλοτ ἐνὸς τυφῶνος τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1944. Τὸ ἀντιτορπιλικόν, τοῦ ὁποίου τὰ λεητοστάσια εἶχον κατακλυσθῆ ἀπὸ ὕδατα κατὰ τὰς πρώτας ἀκόμη φάσεις τοῦ τυφῶνος, μολοντοὶ παρέμενον ἀδοθητὸν καὶ ἀδρανῆς, ἐν τούτοις ἐπέζησεν, ἀνευ περαιτέρω ζημιῶν, ἐνὸς τρία ἄλλα ἀντιτορπιλικά, ἄτινα μέχρι τῆς τελευταίας στιγμῆς τῶν ἐχθρῶν τῶν μηχανῶν τῶν — δυνάμεως 60.000 ἵππων — ἐν πλήρει λειτουργίᾳ, ἀνετράπησαν καὶ ἀπωλόθησαν αὐτανδρα. Οἱ δυστυχεῖς ἐκεῖνοι ἄνδρες τῶν πληρωμάτων τῶν ἀπέθανον μὴ γνωρίζοντες, ὅτι ἀπέτελεν αὐτοκτονίαν ἢ χρησιμοποίησις ἰσχυρῶν μηχανῶν κατὰ τῆς ἀπειρώς ἀνωτέρας δυνάμεως τῆς φύσεως.

Μετὰ τὴν συνθηκολόγησιν τῆς Ἰαπωνίας, ἔτοποθετήθη εἰς μίαν ὑπηρεσίαν μεταφορῶν μεταξὺ Μανίλας, Ὀκινάδας καὶ Γιοκοχάμας, ἣτις ἀργότερον ἐπεξετάθη πρὸς τὸ Γκουάμ καὶ τὴν Κορέαν. Ἀπὸ τοῦ 1946 μέχρι τοῦ Μαΐου τοῦ 1954, ἐξαιρέσει μίας πενταμήνου ἀδείας μου, εὐρίσκουμι συνεχῶς ἐντὸς τῆς περιοχῆς τῶν τυφῶνων καὶ συνήτην, κατὰ μέτρον ἔρου, δύο μεγάλους τυφῶνας κατ' ἔτος. Μοὶ ἐδόθησαν οὕτω ἐξαιρέσει ἡ ἐκείριαι νὰ παρακολουθῶ καὶ νὰ μελετήσω τοὺς τυφῶνας εἰς ὅλας αὐτῶν τὰς φάσεις.

Τὸν Ὀκτώβριον τοῦ 1948 κατελήφθημεν εἰς Ναχά, τῆς Ὀκινάδας, ἀπὸ τὸν τυφῶνα «Λίμπυ». Δὲν ἠδυνήθημεν ν' ἀποπλευρώμεν ἀπὸ τὸν λιμένα, διότι ἐπὶ τρεῖς συνεχεῖς ἡμέρας, πρὶν ἢ πλήξῃ τὴν νῆσον ὁ τυφῶν, ἐπνεεν ἀνεμος μὲ ταχύτητα 50 κόμβων καὶ οὐδεμίαν ἐπέτρεπε κίνησιν, μὲσω τῆς στενῆς διώρυγος, ἣτις ἀποτελεῖ τὸ στόμιον τοῦ ἐν λόγῳ λιμένος. Πλησίον τοῦ πλοίου μου «Pvt. George J. Peters» ἦσαν ἡγυκροβόλημένα δύο λιμπερτυς, ἐπνηρωμένα μὲ ἰαπωνικὰ πληρωματα. Καὶ τὰ δύο αὐτὰ σκάφη ἀπεσπίασθησαν τοῦ ἡγυκροβόλιου τῶν καὶ ἐξώκειλαν ὑπόστατον μεγάλαν ζημίαν, ἐνὸς τὸ ἰδικὸν μας ὑπέστη ἑλαφρὰς τοιαύτας εἰς τὰ κιγκλιδώματα, προεξηθείσας ἀπὸ πρόσκρουσιν ἐπ' αὐτὸν ἐνὸς λιμπερτυ. Τὰ ἰδικὰ μας πρυμνίσια, εὐτυχῶς, δὲν εἶχον θραυσθῆ. Ὁ τυφῶν «Λίμπυ» ἦτο ἀσυνήθους σφοδρότητας, διότι τὸ κέντρον του παρέμεινε ἐπὶ πέντε συνεχεῖς ὥρας ἄνωθεν τῆς νῆσου, γεγυός, δηλαδή, ὁπλίον. Τὴν 3ην Ὀκτωβρίου 1948 ὁ ἀνεμος (βόρειος) ἐνετάθη βαθμιαίως κατὰ τὴν νύκτα φθάσας τὴν ταχύτητα τῶν 120 κόμβων καὶ περὶ τὴν 4ην πρωϊνὴν μετέπεσεν εἰς ἀπόλυτον νηνεμίαν. Τὸ βαρόμετρον ἦτο εἰς τὰ 28.40 περίπου καὶ ὁ ἥλιος ἔλαμπε. Κατὰ τὴν 3ην ἀπογευματινὴν ἤρχισε νὰ πνέῃ ἀνεμος Ν.Ν.Δ., ἔπειτα Δυτικὸς καὶ κατόπιν Δ.Β.Δ. μετὰ σφοδρότητος, ἣτις ἐφθασε τὴν ταχύτητα τῶν 140 κόμβων. Περὶ τὸ μεσονύκτιον τὸ βαρόμετρον ἤρχισε νὰ ἀνέρχεται καὶ ὁ ἀνεμος νὰ μειώνεται, φθάσας τὴν αὐγὴν τῆς 5ης Ὀκτωβρίου εἰς τὴν ταχύτητα τῶν 40 περίπου κόμβων. Αἱ ἡμέραι ἐκείναι εἰς Ναχά, τῆς Ὀκινάδας, ὑπῆρξαν δὲ ἡμᾶς πλήρεις κινδύνων καὶ ὠρκίσθη ποτὲ πλέον νὰ μὴ καταληθῶν ὅτι τυφῶνος ἐν λιμένι.

Τὴν 22αν Ἰουλίου τοῦ 1949, κυβερνῶν τὸ ἴδιον πλοῖον, εὐρέθη καὶ πάλιν εἰς Ναχά, ὅταν ἐπεσημάνθη ἐπερχόμενος ὁ τυφῶν «Γκλόρια». Αὐτὴν τὴν φορὰν ἀνήχθημεν ἐγκαίρως εἰς τὸ πέλαγος καὶ μὲ ἀκίνητους τὰς μηχανὰς μάς ἐφερόμεθα, ἔρμαιον τοῦ ἀνεμοῦ, ἐνὸς τὸ κέντρον τοῦ τυφῶνος διήλθεν εἰς ἀπόστασιν 40 μιλίων ἀπὸ ἡμᾶς. Ὁ ἀνεμος εἶχε φθάσει εἰς τὴν ταχύτητα τῶν 120 κόμβων καὶ τὰ κύματα ἦσαν πελώρια, φθάνοντα, ὡς ὑπελογίασαμεν, τὸ ὕψος 50 περίπου ποδῶν. Τὸ πλοῖόν μας ἔπλεεν ὡς ἐνήσος καὶ οὐδὲ ἡ παραμικρὰ ἐσημειώθη εἰς αὐτὸ ζημίαι ἢ ἀνωμαλία.

Ὁ σφοδρότερος καὶ ὁ καταστρεπτικώτερος τυφῶν, ἐξ ὧν συνήτησα εἰς τὰ ὕδατα τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς, ἦτο ὁ τυφῶν «Ρούθ». Ἐκυβέρνων τότε τὸ πλοῖον «Sgt. Joseph E. Muller (τῆς κλάσεως «C1—MAV—1») ἐκτοπίσματος 4500 τόνων. Ὅταν κατεπλεύσαμεν εἰς Ὀκινάδας, ὁ τυφῶν «Ρούθ» εἶχεν ἐπισημανθῆ 500 μίλια Νοτίως, μὲ κατεύθυνσιν πρὸς τὴν Φορμόζαν. Ἠγυκροβόλησαμεν εἰς τὸν λιμένα Ναχά τὴν 7ην πρωϊνὴν τῆς 12ης Ὀκτωβρίου 1951, ἀπειδίβασαμεν τοὺς ἐπιβάτας μάς καὶ ἤρχισαμεν ἐργασίας φορτώσεως, ὅταν περὶ τὴν 10ην πρωϊνὴν διετά-

ARGO SHIPPING & TRADING CORP.

Pier D, Berth 34

Long Beach 2, CALIFORNIA

TRAMP SHIP AGENTS

at

LOS ANGELES - LONG BEACH HARBORS

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

Representatives:

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

χθη ή εκκένωσις του λιμένος. 'Ανήχθημεν άμέσως εις τὸ πέλαγος, με πρῶταιον βύθισμα 12,2 ποδῶν καὶ πρυνάου 17,3 ποδῶν. Τὸ μετακεντρικὸν μᾶς ὕψος (GM) ἦτο περίπου 4,84 πόδες. Ὁ πλοίαρχος τοῦ ἀμερικανικοῦ Π. Ν. κ. 'Ερρίκος Τ. Τζάρρελλ, ἐπίδατης μᾶς ἐκ Γιοκοχάμας διὰ Φορμιόζαν, ἐφιλονεύειτο πρὸς ἀρχαιότερον συναδέλφου του εἰς Ὀκινάβαν, ἀλλ' ἐπέστρεψεν εἰς τὸ πλοῖον, διὰ νὰ παρακολουθήσῃ τὴν τακτικὴν μᾶς εἰς τὴν πάλιν ἐναντίον τοῦ τυφῶνος, περὶ τῆς ὁποίας πολλὰ εἶχεν ἀκούσει.

'Απὸ τὴν Ὀκινάβαν κατηβύθημεν πρὸς τὴν νῆσον Κοῦμε Σίμα, ἀπέχουσαν 50 κατὰ προσέγγισιν μίλλια δυτικῶς τοῦ λιμένος Ναχά, ἵνα προφυλαχθῶμεν ὀπισθεν τῆς νῆσου, μέχρις ὅτου λάβωμεν σαφῆ ἐνδείξιν τῆς γεινιάσεως τοῦ τυφῶνος. Παραμείναμεν ἔγγυς τῆς νῆσου ταύτης ἀπὸ τῆς 6.40' ἀπογευματινῆς τῆς 12ης Ὀκτωβρίου μέχρι τῆς 5.47' ἀπογευματινῆς τῆς 13ης Ὀκτωβρίου, ὅποτε ἐγκατελείψαμεν τὸ καταφύγιόν μας καὶ με σταματημῆας τὰς μηχανὰς ἀφήσαμεν τὸν ἀνατολικὸν ἀνεμὸν νὰ παρασύρῃ τὸ πλοῖόν μας πρὸς τὸ πέλαγος. Τὸ βαρόμετρον ἐπίπτε ραγδαίως δεικνύον τὴν προσέγγισιν τοῦ κέντρου τοῦ τυφῶνος. Ἡ ταχύτης τοῦ ἀνέμου ἔφθασε τοὺς 50 περίπου κόμβους καὶ συνεχῶς ἤξάνετο. Ὑπῆρχε βορραία θάλασσα ἀπὸ Νότου, ὅπου καὶ παρεσύρετο τὸ πλοῖόν μας με ὀλόκληρον τὴν πλευράν του πρὸς τὸν ἀνατολικὸν ἀνεμὸν. Ὡς ἦτο φυσικόν, τὸ σκάφος ἐκλυδωνίζετο ἐν διατοχισμῷ ἢ προνευασμῷ, χωρὶς, ὅμως, νὰ κλύσεται τὸ καταστρώμα τοῦ ἀπὸ τὰ κύματα ἢ ἀπὸ τοὺς ἀρούς τῶν κυμάτων. Βαῶμηδόν, ὁ ἀνεμὸς ἐστρέφετο ἀντιθέτως, τὸ βαρόμετρον ἐπίπτε σταθερῶς καὶ ἡ ταχύτης τοῦ ἀνέμου ἤξανε ραγδαίως. Τὴν 3ην πρωϊνὴν τῆς 14ης Ὀκτωβρίου, ὅταν εὐρισκόμεθα πλησίον τοῦ κέντρου τοῦ τυφῶνος, ὁ ἀνεμὸς ἐστράφη πρὸς βορρᾶν. Ἡ ταχύτης του, ὡς ὑπελογίσαμεν, ἔφθασε περὶ τοὺς 140 κόμβους καὶ τὰ κύματα ἐξ ὧν τῶν διευθύνσεων εἶχον ὕψος 50 περίπου ποδῶν. Τὸ βαρόμετρον εἰδείκνυεν 28,02 καὶ τὸ πλοῖον παρεσύρετο 090 μοίρας φερόμενον πρὸς Νότον, με τὰς μηχανὰς τὸ σταματημῆας. Περὶ τὴν 4ην πρωϊνὴν τὸ βαρόμετρον ἤρχισε νὰ ἀνέρχεται, ὁ ἀνεμὸς βαθμηδὸν ἐτρέπετο πρὸς Β.Δ. καὶ συνεχῶς νὰ ἀλλάσῃ πορείαν πρὸς Δ. ἔως Ν.Δ. Κατὰ τὴν 10.30' ὁ ἀνεμὸς ἐμειώθη εἰς τὴν ταχύτητα κάτω τῶν 50 κόμβων, ὅποτε καὶ ἐπέλυσαμεν ὀλοταχῶς εἰς Ναχά, ὅπου καὶ ἐφθάσαμεν τὴν 4ην ἀπογευματινὴν ὥραν.

'Ἐκ ποικίλων ἐνδείξεων ἤχθημεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὸ κέντρον τοῦ τυφῶνος διήλθε μεταξὺ Ναχά καὶ τῆς θέσεώς μας, 25 κατὰ προσέγγισιν μίλλια ἀνατολικῶς τοῦ σκάφους μας. Ἀπὸ τὰς ζημίας, τὰς ὁποίας προεκάλεσεν ὁ τυφῶν «Ρουθ» εἰς τὴν νῆσον καὶ εἰς τὴν ναυτιλίαν, ἀπέδειχθη, ὅτι ἦτο εἰς τὸν σφοδρῶτερον τυφῶνον, ἀπὸ ὅσους εἶχον ποτὲ πληξῆι τὴν Ὀκινάβαν. 'Εν τούτοις, μολοντὶ τὸ κέντρον τοῦ τυφῶνος διήλθε εἰς ἀπόστασιν 25 μόνον μίλλια ἀπὸ ἡμᾶς, οὐδεμίαν ἠσθάνθημεν ἀνησυχίαν διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου μας. Οὗτε θραύσεις κυμάτων ἐπὶ τῶν καταστρωμάτων μας ἐσημειώθησαν, οὔτε τινάγματα καὶ κτυπήματα εἰς τὸ σκάφος. Τὸ μόνον ὅπερ ἐπράξαμεν πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ τυφῶνος ἦτο ἀπλῶς νὰ κρατήσωμεν τὰς μηχανὰς καὶ μηδέμιαν ν' ἀντιτάξωμεν κατὰ τῶν μαινομένων στοιχείων τῆς φύσεως ἀντίστασιν καὶ πάλιν. Ἀντιθέτως πρὸς ἡμᾶς, δύο εὐμεγέθη ἰαπωνικὰ φορτηγά, τὰ ὁποία ἐπίσης ἐγκατέλειψαν τὸν λιμένα Ναχά καὶ κατέβηγον πρὸς προσύλαξιν μεταξὺ τῶν νήσων τῆς συστάδος Κεράμα Ρέττο, ὅπου καὶ ἠγκυροβόλησαν κατὰ τὴν ὕψα τῆς 13ης πρὸς τὴν 14ην Ὀκτωβρίου, παρεσύρθησαν ἀπὸ τὸν τυφῶνα, λόγω θραύσεως τῶν ἄγκυρων τῶν καὶ συνετρίβησαν ἐπὶ τῶν βράχων. Ἀμφότερα κατέστησαν ὀλικῆ ἀπώλειαν.

Αἱ ἀκόλουθοι συνθήκαι ἐπεκράτου, ὅταν παρεσυρόμεθα ἀπὸ τὸν τυφῶνα «Ρουθ»: α) Ὁρατότης 0 μέχρι 300 ὑάρδων. β) Ἐφερόμεθα με μεγάλην ταχύτητα 5 κόμβων καὶ ἐν ἠμικυκλίῳ, τοῦ ὁποίου ἡ διάμετρος ἦτο 30 μίλλια. γ) Ἐσημειούτο προνευασμὸς καὶ διατοχισμὸς 35 περίπου μοιρῶν, με ὀλίγους διατοχισμοὺς μέχρι 43 μοιρῶν. Γενικῶς, τὸ πλοῖον προσηρμώθη εὐκόλως εἰς τὴν σφοδρότητα τετραραμμένην θάλασσαν. Δὲν κατεκλύσθη ἀπὸ ὕδατος, ἐξαίρεται ὀλίγων περιπτώσεων, κατὰ τοὺς πλέον βαρεῖς διατοχισμοὺς, ὅποτε ὀλίγα ἴνισα ὕδατος ἐκύλισαν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐκ τῆς κορυφῆς ἑνὸς κύματος. Ὁμοίαν εἰς τὴν περιπτῶσιν αὕτη, ὡς μία κίνησις ὑπερεκχειλίσεως, χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ εἰς αὐτὴν δύναμις ἢ σφοδρότης, μὴ φθάσασα εἰς ὕψος ἄνω τοῦ «ἀστραγάλου» ἑνὸς ἀνθρώπου καὶ μὴ ὑπερβάσασα, εἰς ποσότητα, ὀλίγα ἐκατοντάδας γαλιονίων. Ἀσφαλῶς ἡ διαταραχὴ αὕτη δὲν θὰ προεκάλεθ βλάβην εἰς οἰουδήποτε φορτίον καταστρώματος, στερεωμένου κατὰ τὸν κανονικὸν τρόπον. δ) Τὸ ραντάρ καὶ τὸ σύστημα μακρῆς ἐμβελείας σημάσεως ἐλειτούργουν καὶ μᾶς ἔβιδον τὴν θέσιν μας ἀνὰ πάσαν στιγμὴν. Καὶ ε) Οἱ προβολεῖς ἐπρῶτον ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἀνημμένοι καὶ οὕτως ἠδυνάμεθα νὰ παρακολουθῶμεν εὐχερῶς τὴν διαγωγήν τοῦ πλοίου.

Τὴν 8ην πρωϊνὴν τῆς 14ης Ὀκτωβρίου ὁ πλοίαρχος κ. Τζάρρελλ ἔλαβε φωτογραφίας τινὰς ἀπὸ τῆς γέφυρας. Ἐκ τῆς ἐξετάσεως τῶν ἐν λόγω φωτογραφιῶν ἐφαίνετο, ὅτι ἡ διεύθυνσις τοῦ ἀνέμου ἦτο 10 ἔως 20 μοίρας. Οἱ ἀφροί, οἵτινες παρουσιάζοντο εἰς τὸ ἄνω ἀκάλυπτον καταστρώμα δὲν προήρχοντο ἐκ τῶν κυμάτων, ἀλλ' ἀπὸ τὸ ὕδωρ τῆς βροχῆς,

ὅπερ εἶχε συσσωρευθῆ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ μασιτιγούμενον ἀπὸ τὴν δύναμιν τοῦ ἀνέμου ἐκονιορτοποιεῖτο. Αἱ φωτογραφίαι ἐλήφθησαν κατὰ διαστήματα ὀλίγων δευτερολέπτων καὶ σαφῶς εἰδείκνυν, ὅτι ἡ «φοσκοβαλασία» ἔγγυς τοῦ κέντρου ἑνὸς τυφῶνος ἔρχεται πάντοτε ἀπὸ κατεβύθησαν διάφορον τῆς τοῦ ἀνέμου. Εἰς τὴν περιπτῶσιν μᾶς ὁ ἀνεμὸς ἤρχετο ἀπὸ Δ.Β.Δ., με ταχύτητα 100 περίπου κόμβων, ἐνῶ τὸ πλοῖον ἐπρονευάσασα σφοδρῶς ἀπὸ σάλου προερχόμενον ἀπὸ Β.Β.Α.

Αὐτὸ εἶνε τὸ σημεῖον, πού πρέπει νὰ ἐντυπωθῶν οἱ ναυτικοί, οἱ νομίζοντες, ὅτι ἂν σταματήσουν τὰς μηχανὰς τῶν, θὰ ἐμπέσῃ τὸ σκάφος τῶν εἰς τὸ κοίλωμα μεταξὺ δύο κυμάτων, με ὀλέθρια ἀποτελέσματα. Τὸ γεγονός ἐγκτεται εἰς τὸ ὅτι ὑπάρχει κοίλωμα ἐξ ὧν τῶν πλευρῶν καὶ ὅτι ὁ μόνος τρόπος μειώσεως τοῦ κινδύνου τοῦ προερχόμενου εἰς τὴν δυνάμει αὐτῆς, εἶνε νὰ μὴ ἀντιταχθῇ κανεὶς εἰς ταύτην. Ἄν, ἄπειροι κυβερνήται μικρῶν σκαφῶν, διαθετότων μεγάλην ἰπποδύναμιν μηχανῆς, δὲν ἀντιλαμβάνονται πλήρως τὸ ζήτημα τοῦτο, τότε ἐν τῇ ἀγωνίᾳ τῶν νὰ ἀπεφύγουν τὰ κοιλώματα, θὰ ρίψουν τὸ σκάφος τῶν ἐναντίον τῆς γιγαντιαίας δυνάμεως τῆς φύσεως καὶ οὐδὲν ἄλλο θὰ ἐπιτύχουν, εἰμὴ νὰ καταστραφῶν.

Εἶμαι ἠδὴ ἀπόλυτως πεπεισμένος, ὅτι πλοῖον ἰκανὸν πρὸς πλοῦν, οἰουδήποτε μεγέθους ἢ βυθίσματος, ἔχον κατάλληλον μετακεντρικὸν ὕψος, θὰ εἶνε ἀσφαλῆστερον με τὰς μηχανὰς σταματημῆας, παρά ἐὰν χρησιμοποίησῃ αὐτάς. Ὅλα τὰ β.θ.β.α. περὶ ναυσιπλοίας μᾶς διδάσκουν, πῶς νὰ ὑπολογίζωμεν τὸ μετακεντρικὸν ὕψος καὶ πόσον ἐπικίνδυνος δύναται νὰ ἀποβῇ ἀργὸς διατοχισμὸς ἢ τούνοτιον ταχὺς προνευασμὸς. Μᾶς διδάσκουν ἀκόμη, πῶς δύναται ἀμφοτέρω νὰ διορθωθῶν εὐκόλως: Ὁ βραδὺς διατοχισμὸς διὰ τῆς προσθήκης βάρους τινὸς εἰς τὰς δεξαμενὰς τοῦ πυθμένος καὶ ὁ προνευασμὸς διὰ τῆς ἀαιρέσεως βάρους τινὸς ἀπὸ τὰς ἰδίας δεξαμενὰς. Ἐπὶ τυφῶνος, ὑπάρχει ἀρκετὸς χρόνος πρὸς διόρθωσιν τῆς εὐσταθείας τοῦ σκάφους καὶ ἐπιτεύξεις ἀσφαλούς περιεωρίου πορείας. Ὅταν εἰς ναυτικὸς — τοῖζεὶ ὁ κ. Μάλαντο — ἐπιτύχῃ μίαν μεταστροφήν καὶ μάθῃ νὰ χρησιμοποιῇ οἰουδήποτε δύναμιν τῶν μηχανῶν του ἐν κυκλωνικῇ θελλῇ, θὰ ἔχη πράξῃ πᾶν τὸ δυνατόν διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ σκάφους καὶ τοῦ πληρώματός του καὶ — ἐτι περαιτέρω — θὰ ἔχη διαπιστώσει, ὅτι δύναται ν' ἀντιμετώπισῃ οἰουδήποτε τυφῶνα συνήτητα. Φρονῶ, ὅτι ἡ θεωρία τῆς μὴ ἀντιστάσεως εἰς τοιαύτην δύναμιν καὶ τοῦ σταματημῆματος τῆς λειτουργίας τῶν μηχανῶν, εἶνε μεγίστης σημασίας διὰ τὰ σκάφη μάχης καὶ ἰδία διὰ τὰ ἀντιτορπιλλικά, ἄτινα διὰ λόγους τακτικῆς δὲν δύναται νὰ συγκεντρωθῶν πρὸς ἀποφυγὴν ἑνὸς τυφῶνος, ἀλλ' ὀφείλου νὰ παραμείνουν μέχρι τῆς ὑστάτης στιγμῆς εἰς τὰς θέσεις των, ὅπου συνέβη τὴν 18ην Δεκεμβρίου 1944 κατὰ τὰς ἀνατολικῶς τῆς Λουζὸν διεξαγομένης ἐπιχειρήσεις. Εἶμαι πεπεισμένος, ὅτι ἂν οἱ κυβερνήται ἐκεῖνοι εἶχον ἐκπαιδευθῆ νὰ διακόπτουν τὴν λειτουργίαν τῶν μηχανῶν κατὰ τὴν προσέγγισιν τυφῶνος, ὅταν ὁ ἀνεμὸς πνέῃ με ταχύτητα μεγαλύτεραν τῶν 60 κόμβων καὶ ἀφῆταν τὰ σκάφη τῶν νὰ παρασυρῶνται ἀπὸ τὸν ἀνεμὸν, οὐδὲν ἀτύχημα καὶ οὐδεμίαν ἀπώλειαν θὰ εἶχον.

Φρονῶ, ἐπίσης, ὅτι ἐπέστη ὁ καιρὸς νὰ ἀποκηρυχθῇ ἡ παλαιὰ παράδοσις τῆς μάχης ἐναντίον τοῦ τυφῶνος καὶ νὰ υιοθετηθῇ ἡ νεότερα ἀντιληψις διακοπῆς τῆς κινήσεως τῶν μηχανῶν, ὡστε τὸ πλοῖον νὰ παρασύρῃται, με τὸν ἀνεμὸν κατὰ τὸ μάλλον ἢ ἥτιον ἐρ' ὄλης τῆς πλευρᾶς, γεγονός ὅπερ ἐπὶ τυφῶνος φέρει τὸ σκάφος πρὸς κατεβύθησαν διάφορον ἐκείνης, τὴν ὁποίαν ἔχουν τὰ μεγαλύτερα καὶ καταστρεπτικώτερα σκάφη. Χρειαζεται, ὅμως, νὰ ἔχη θάρρος ὁ κυβερνήτης οἰουδήποτε σκάφους, προκειμένου νὰ διατάξῃ σταματήματα τῶν μηχανῶν, ὅταν εὐρεθῇ ἔγγυς τοῦ κέντρου ἑνὸς τυφῶνος καὶ ἀκόμη περισσότερον θάρρος νὰ διατάξῃ, ὅπως τὸ πλοῖον τοῦ ὑποβλήθῃ εἰς τὴν δοκιμὴν τῆς παθητικῆς αὐτῆς ἀντιστάσεως. Εἶμαι βέβαιος, ὅτι, ἂν ἡ μέθοδος αὕτη υιοθετηθῇ, θὰ σώσῃ χρῆματα, ζωὴν ἀνθρώπων καὶ πολῦτιμον περιουσίαν, ἰδίαν ἐν καιρῷ πολέμου.

'Ἐν κατακλείδι: τῆς ἀνωτέρω ἀναλύσεως ὁ κ. Μάλαντο προτείνει, ὅπως εἰς τὰ ἐγχειρίδια καὶ τὰς θεωρίας περὶ τυφῶνων, προστεθῶν αἱ κάτωθι ἀπλάϊ ὁδηγίαι:

«Ὅταν τὸ κέντρον τροπικῆς θελλῆς σὰς πλησιάζῃ, μετακινήθητε ἀπ' αὐτὸ κατὰ 30 ἢ καὶ πλέον μίλλια, βεβαιώθητε περὶ τῆς εὐσταθείας καὶ τῆς ὀλοκληρωτικῆς στεγανότητος τοῦ πλοίου καὶ ὅταν ἡ δύναμις τοῦ ἀνέμου ὑπερῆθῃ τὴν ταχύτητα τῶν 60 κόμβων καὶ ἄνω, ἡ δὲ θάλασσα καταστῇ παραχώδης, σταματήσατε τὰς μηχανὰς καὶ ἀφεθήτε νὰ παρασύρεσθε, ἀναμένοντες νὰ παρέλθῃ ἡ ἐπικίνδυνος περιοχὴ τοῦ τυφῶνος καὶ εἶτα νὰ ἐπαναλάβητε τὸν πλοῦν.»

Ἡ παθητικὴ ἀντίστασις συνιστάται, ὅπως ἀνωτέρω ἐξετέθη, μόνον ὅταν ἡ θάλασσα καθίσταται παραχώδης πλησίον τοῦ κέντρου κυκλωνικῆς τροπικῆς θελλῆς καὶ οὐχὶ ἐν θελλῇ ἢ τρικυμῇ εἰς ὑψηλὰ πλάτη, ὅπου ὁ ἀνεμὸς καὶ τὰ κύματα ἔρχονται, κατὰ τὸ μάλλον ἢ ἥτιον, ἐκ τῆς αὐτῆς διευθύνσεως καὶ εἰς παρατεταμένους χρονικὰς περιόδους, ὅπως — ἐπὶ παραδείγματι — εἰς τὴν ζώνην τῶν μωκωμένων ἀπὸ δυσμῶν κυμάτων περὶ τὸ Νοτίου Πόλου ἢ κατὰ τοὺς μουνσῶν. Διὰ πλοῖα κυβερνώμενα, ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας, ὁμιλοῦν ἀρκούντως περὶ τοῦ πρακτεῦ τὰ διάφορα ναυτικὰ ἐγχειρίδια.

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. 8

ASMARA
P.O.B. 1115
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,"

‘Από την κίνηση της Διεθνούς Οικονομίας

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

NEA YOPKH, ‘Ιούλιος.— ‘Ως γεγονός θεωρείται μεταξύ των ένδιαφερομένων κύκλων ή επάνοδος εις την ενεργόν υπηρεσίαν υπερεκατόν εφεδρικών σκαφών — βίκτορος και λιμπερτυς — του κρατικού στόλου. Θα χρησιμοποιηθούν διά τήν μεταφοράν γαιάνθρακος, και σιτηρών.

— ‘Απόφασις οριστική θέλει ληφθή λίαν προσεχώς, μετά την ορισθείσαν διά τήν 14ην ‘Ιουνίου άκροαματικήν διαδικασίαν.

— ‘Η πίσσις διά τήν έξοδον και πάλιν σκαφών από τὰ άγκυροβόλια της άργίας είνε ίσχυρά και φαίνεται, ότι κατόπιν τών διαμαρτυριών τών εισαγωγών άμερικανικού γαιάνθρακος περί τών ύψηλών ναύλων, τὰ ζητούμενα σκάφη θα παραχωρηθούν τελικώς.

— Ζήτημα έγείρεται σοβαρόν περί του ποίος θα πληρώση τὰ όσα θα χρειασθούν τὰ σκάφη (150 περίπου χιλ. δολ.) διά τόν έξοπλισμόν των. Το Δημόσιον φαίνεται, ότι εις τὸ τέλος θα ύποστη τήν δαπάνην.

• Αί γαλλικά ναυλώσεις διά τήν μεταφοράν του άμερικανικού γαιάνθρακος άπασαχλούν, κυρίως, τήν ναυλαγοράν. ‘Υπολογίζεται, ότι οι γάλλοι θα χρειασθούν άκόμη εκατόν, περίπου, φορτία γαιανθράκων τών 10 χιλ. τόνων μέχρι τέλους Δεκεμβρίου τρέχ. έτους. ‘Εν τῷ μεταξύ, προβλέπεται να εισέλθουν εις τήν άγοράν διά ναυλώσεις και οι άγγλοι.

—Τήν βαρύνουσαν, πάντως, επί της εξέλιξεως της ναυλαγοράς επίδρασιν θα έχουν τὰ σιτηρά, μετά τήν διακρίβωσιν της εφετεινής έσοδείας της Εύρώπης.

• ‘Αγοράζουν αι χώραι του κομμουνιστικού μπλόκ σιτηρά εις ποσότητες σημαντικές. Σχετική άνακοίνωσις τού όργανισμού επί τών προφίμων και της γεωργίας τών ‘Ηνωμένων ‘Εθνών έξεδόθη πρό ήμερών. ‘Αν αι άγοραι προσλάβουν τήν διαφαινομένη έντασιν, ή ναυλαγορά πρώτη θα αισθανθή τόν εύεργετικόν άντίκτυπον.

• ‘Η αισιοδοξία διά τήν καλή πορείαν της ναυλαγοράς ένισχύεται αισθητώς από τήν διαδηλωθείσαν πρόθεσιν της άμερικανικής κυβερνήσεως να πωλήσῃ σιτηρά έκ τών κρατικών άποθεμάτων εις τὰς χώρας του Σιδηρού Παρατετάσματος.

—Πρό ήμερών ό κ. Ντάλλες, εις σχετικήν ένώντιον της άρμοδίας επί της Γεωργίας ‘Επιτροπής της Γεωργίας, υπέδειξε τήν διάθεσιν τών άποθεμάτων, εις τήν Ρωσίαν και τούς δορυφόρους της.

—Θά ζητηθῇ, πιθανώς, από τὸ Κογκρέσσον ή αύξησις της άξίας τών πρὸς έξαγωγήν γεωργικῶν προϊόντων έκ τών κρατικών άποθεμάτων από 1 1/2 δισεκατ. δολλ. εις 3 δισεκατ.

— Μέχρι τούδε διετέθησαν προϊόντα 1.250 εκατομμυρίων δολλαρίων και προβλέπεται έντός διμήνου να καλυφθῇ όλον τὸ άρχικὸν έγκριθέν ποσό.

—‘Ως συνέπεια τών ύφισταμένων εις δημητριακά άναγκών τών χωρῶν τού κομμουνιστικού μπλόκ ίσως να είνε και ή άνωτέρω άπόφασις της Ούσσιγκτώνος.

— ‘Εν τῷ μεταξύ, εις τὸ Χρηματιστήριον του Σικάγου αι τιμαί τών σιτηρῶν ύψώθησαν, λόγω τών δηλώσεων του κ. Ντάλλες.

• Εύρυτάτης άκτίνας έμπορικά συναλλαγαι προβλέπονται εις τήν ‘Αμερικην με τήν Σαουδικήν ‘Αραβίαν. ‘Η οικονομική εύημερία της έν λόγω χώρας, λόγω τών πετρελαίων, προωθεί τήν στάθμην της εκεί ζωής και τήν άνάπτυξιν της καταναλωτικής ικανότητος.

—‘Ως αποτέλεσμα της τισαύτης αγοραστικής κινήσεως είνε ή ζωηρότης τών μεταφορών, της όποίας έπωφελεΐται και ή έλληνική γραμμή του κ. Καλλιμανοπούλου.

—‘Ας σημειωθῇ, ότι ή Σαουδική ‘Αραβία θα εισπράξῃ έφέτος από τὰ δικαιώματά της έκ τών περειασιπηγῶν περί τὰ 275 εκατομμύρια δολ., έναντι τών 200 εκατομμυρίων του 1954—55.

—‘Η «‘Αράμκο», επίσης, ή εκμεταλλευομένη τὰς πηγὰς της Σαουδικής ‘Αραβίας, πρόκειται έφέτος να δαπανήσῃ 80 εκατομμ. δολ. δι’ επέκτασιν τών έγκαταστάσεών της.

• ‘Η άστάθεια της βρετανικής οικονομίας δεν φαίνεται εύκόλως να παρέλθῃ. Χειροτερεύει από ήμέρας εις ήμέραν και πιστεύεται, ότι τὸ κύμα τών νέων άξιώσεων αύξήσεως τών ήμερομισθίων θα δυσχεράνη τήν κατάστασην έτι περισσότερο.

—Αί φημαι περί ύποτιμήσεως της στερλίνας, ως διεξόδου τών δυσχερειών, έπιτείνεται, αν και δεν φαίνεται να άνταποκρίνονται εις τὰ πράγματα.

— ‘Η κυβέρνησις τονίζεται, ότι θα τήν άποφύγῃ, έν πλήρει έπιγνώσει τών θλιβερόν συνεπειών, που θα συνεπιφέρῃ εις τὸ έξωτερικόν της χώρας έμπόριον.

• ‘Η από τινος κρατούσα άστάθεια εις τὸ Χρηματιστήριον ‘Αξιών του Λονδίνου άντικατοπτρίζε, κατά τούς άμερικανούς παρατηρητάς, και τήν ήκιστα ένβαρυντικήν κατάστασιν της άγγλικής οικονομίας.

—Πολλά τὰ άσθενή της σημεία, μεταξύ τών όποίων αναφέρονται :

• ‘Η σημειουμένη χαλαρότης τών τιμών τών διαφόρων έμπορευμάτων, ή πτώσις της βιομηχανικής παραγωγής, τών αυτοκινήτων κατά πρώτον, λόγω, αι έργατικά άνωμαλία, ή συνεχίζομένη άξιώσις αύξήσεως τών ήμερομισθίων και ή έκπτώσις, ή κατωτέρα έντός τών τελευταίων δύο μηνών, της άγγλικής λίρας, έναντι του δολλαριου, εις τήν διεθνή χρηματαγοράν.

• Μετά τήν ύποχώρησιν τών άποθεμάτων χρυσοῦ και δολλαρίων διά τήν περιοχην της στερλίνας καθ’ όλον τὸ 1955, αύξησις σταθερά σημειούται από τὸν άρχῶν του 1956 εις τόν δγκον τών έν λόγω άποθεμάτων. Το εις τὸ τέλος του Μαΐου σύνολον άνέρχεται εις 2.369 εκατομμύρια δολλαρίων.

• Κατά τὰς διαπιστώσεις τών άρμοδίων οικονομικῶν παρατηρητῶν της Ούσσιγκτώνος ό κίνδυνος του πληθωρισμοῦ άπομακρύνεται από τήν άμερικανικήν οικονομίαν.

— ‘Ως άποτέλεσμα τών διαπιστώσεων αύτῶν έρχεται ή πληροφορία περί προσεχούς χαλαρώσεως τών πιστωτικῶν περιορισμῶν και περί άφθονωτέρας παροχής δανείων με ναιμηλότερον τόκον.

• ‘Η επί τών πιστώσεων έπιτροπή της άμερικανικής Γεωργίας ένέκρινε παμψηφεί διά τὸ προσεχές οικονομικόν έτος πιστώσεις 108 εκατομμυρίων δολλαρίων διά τὰς έπιχορηγήσεις τών νέων ναυπηγήσεων.

— ‘Επί πλέον, ένεκρίθησαν πιστώσεις 124 εκατομμ. δολλ. διά τήν παροχην τών έπιχορηγήσεων εις τὰς τακτικάς γραμμάς.

• Θα χαλαρωθούν οι πιστωτικοί περιορισμοί, οι έπιβληθέντες από τήν «Φέντεράλ Ρηζέρβ Μπράνκ» εις τὰς ‘Ηνωμένας Πολιτείας. Χρήμα άφθονώτερον θα διαθέτουν αι Τράπεζαι, ίνα και αι έμπορικά συναλλαγαι και ή βιομηχανική επέκτασις άνετώτερον διενεργούνται. ‘Ο άντίκτυπος εις τήν όλην οικονομίαν προβλέπεται εύεργετικός.

• ‘Εναντι συνολικού παγκοσμίου άποθεματοσ χρυσοῦ της νομισματικής κυκλοφορίας άξίας 38 δισεκατ. δολλ., αι ‘Ηνωμένα Πολιτεία κατέχουν τὰ 22 δισεκατομμύρια. ‘Εναντι, όμως, και του τελευταίου αύτου ποσού, 13 δισεκατομμύρια άνήκουν εις ξένας χώρας. ‘Απομόνον άποθεμα τών ‘Ηνωμένων Πολιτειῶν 9 μόνον δισεκατ. δολλαρίων.

—Οι άμερικανοί διερωτῶνται, αν θα ύπερτιμηθῇ ή άξία του χρυσοῦ. ‘Από τὸ 1934, ότε άνετιμήθη εις 35 δολλ. τήν ούγγαν, έναντι τών 20.67 δολ., προηγουμένως, ουδεμία άλλη προσαρμογή της τιμής έσημειώθη.

—‘Οπωσδήποτε, όμως, ή τιμή του χρυσοῦ είνε χαμηλή. ‘Από τὸ 1933 ηύξθη κατά 69.3 %, ένῶ όλα τὰ μέταλλα κατά τήν τελευταίαν είκοσιπενταετίαν άνετιμήθησαν από 160 % (άργυρος) μέχρι 544% (παλαισιδίρα). Αυτός ό γαιάνθραξ άνετιμήθη κατά 97% και τὸ πετρέλαιον κατά 195.7%.

• Μετά τὰ δύο μεγαθήρια τάνκερς, τών 87 χιλ. τόνων, τὰ όποία θα κατασκευασθούν εις τὸ Κούρε της ‘Ιαπωνίας διά λογαριασμόν του άμερικανου έφοπιστου κ. Λούντχιχ, μετά τὸ πρὸς στιγμήν θεωρηθῆν εκρόρ τάνκερ του κ. ‘Γνάση τών 100 χιλ. τόνων, άναγγέλλεται τάρα, ότι ό κ. Λούντχιχ και πάλιν έτοιμάζει τὰ σχέδια διά τήν ναυπήγησιν τάνκερ 120 χιλ. τόνων! Να πιστεύομεν, ότι εφθάσαμεν εις τὸ άκρότατον όριον;

—‘Αδελον εισέτι, πότε αι έταιρίαί θα κρίνουν, ότι τὰ κενὰ αύτὰ κατ’ ένα τρόπον, συνεπιλήρωθησαν, ώστε ή παρ’ αύτῶν ζήτησις χωρητικότητος να περιορισθῇ.

• ‘Από τὸ προσεχούς ‘Ιουλίου θα άρχισῇ ή κατασκευή εις τὰ άμερικανικά ναυπηγεία 30 φορτηγῶν και 13 τάνκερς, περιλαμβανομένου και ενός 100 χιλ. τόνων, του κ. ‘Γνάση.

• Το χαρακτηριστικώτερον γεγονός της ναυλαγοράς τών τάνκερς είνε ή συνεχίζομένη, παρὰ τήν εποχην, προναύλωσις σκαφῶν, με παράδοσιν έξικνουμένην μέχρι και του 1960 και διά μακράς περιόδους, πολυτείς από 5—7 έτών.

—‘Αποδεικνύου, αι ναυλώσεις αύται τὰ ύφισταμένα εισέτι κενὰ εις τὸ μεταφορικόν έργον τών έταιριῶν πετρελαίου, βάσει της προβλεπομένης σταθεράς αύξήσεως της καταναλώσεως κατά τὸ προσεχές μέλλον.

—‘Ενα, πάντως, από τὰ έμπόδια της προώθησεως της παραγωγής θεωρείται ή έλλειψις έπαρκούς γαιάνθρακος. ‘Η εισαγωγή του άμερικανικού έστοίχισην εις τήν γερμανικήν οικονομίαν 80 εκατ. μάρκων και θα στοιχίσῃ έφέτος 150 εκατ. μάρκων.

—‘Η αύξησις της τιμής του χάλυβος, λόγω του ηύξημένου κόστους τών πρώτων ύλων, θεωρείται αναπόφευκτος.

• Αύξάνεται σταθερώς ή κατανάλωσις πετρελαιοειδῶν εις τήν ‘Αγγλίαν. Κατά τὸ 1955 κατηναλώθησαν 23.200.000 τόν. πετρελαίου (10.4% περισσότερον, έναντι του 1954), με πρόβλεψιν περαιτέρω αύξήσεως κατὰ τὸ τρέχον έτος.

• Διπλασία, αν μη και τριπλασία, προβλέπεται, βάσει ύπευθύνων ύπολογισμῶν, ή διά της διάρρυος του Σουεζ κίνησης πετρελαίων κατά τὰ άμέσως έπόμενα έτη. Εύεξηγητος, συνεπώς, και ή άθρόα προναύλωσις μεγάλων δεξαμενοπολίων.

—Αί πρό τινων ήμερῶν δηλώσεις του άρμοδιου επί τών πετρελαίων άμερικανου ύφυπουργου τών έξωτερικῶν κ. Χούβερ επί τών προβλεπομένων μεγαλυτέρων εισαγωγῶν πετρελαίου εις τὰς ‘Ηνωμένας Πολιτείας,

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.

TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.

Coast Stevedore Co.

Everett Stevedoring Co.

Southeast Stevedoring Co.

GENERAL AGENT:

GEORGE CARRAS INC.

17 State St.—NEW YORK Y.N.

Cables: CARRASBRO

συμπίπτουν με τους ανωτέρω υπολογισμούς περί της κινήσεως της διά-
ρρυγος.

—Η σταθερά αύξησις της καταναλώσεως, αλλά και η προσπάθεια διατηρήσεως εις υψηλόν επίπεδον των επιτοπιών αποθεμάτων υποδεικνύ-
ουν την ανάγκην των εξωθεν μεγαλύτερων εισαγωγών.

—Κατά τον κ. Χούβερ, η επιτόπιος παραγωγή πετρελαίων έφθασε το
1955 τα 6.800.000 βαρέλ., ενώ η αμερικανική καταναλώσις έχειράσθη
7.500.000 βαρέλ. ημερησίως. Αι έπι πλέον ανάγκαι (800 χιλ. βα-
ρελ.) εισήχθησαν από το έξωτερικόν.

• Ρεκόρ συναλλαγών διά το παγκόσμιον εμπόριον έσημειώθη κατά το
1955, με ανώτατον, εξαγωγικόν όριον διά τας χώρας της Δυτικής Εύ-
ρώπης.

—Τα 45% των εξαχθέντων εις όλον τον κόσμον βιομηχανικών προϊόν-
των εφορτήθησαν από τας χώρας της Δυτ. Εύρώπης.

—Διαπιστούται από τας στατιστικάς, ότι έμπορεύματα αξίας 83
δισεκατομμ. δολ. εισήλθον εις το διεθνές εμπόριον κατά το 1955 (αύ-
ξησις 13%, έναντι του 1951, παρά τας σημειωθείσας εν τώ μεταξύ εκ-
πτώσεις των τιμών).

—Η 'Αγγλία είνε η μόνη χώρα, ήτις δέν μετέσχε κατά το αυτό πο-
σοστόν εις την σημειωθείσαν βιομηχανικήν δραστηριότητα, αποτέλεσμα
της οποίας υπήρξε και η αύξησις των μεταφορών, όχι μόνον εις βιομηχα-
νοποιημένα προϊόντα, αλλά και εις πρώτας ύλας (γαιάνθρακας, πετρέ-
λαια, μεταλλεύματα).

• Η καταναλώσις πετρελαίου εις τας χώρας του ελευθέρου κόσμου δι-
πλασιάσθη από το 1946. Η αύξησις θα συνεχισθή μεγαλύτερα εις
την Δυτ. Εύρώπην και κατά ποσοστόν μικρότερον εις τας 'Ηνωμένας
Πολιτείας.

—Κατά το 1955 τα 40% της καταναλώσεως αναφέρονται εις όλον
τον ελεύθερον κόσμον, εκτός των 'Ηνωμένων Πολιτειών, έναντι των 30 %
διά το 1946.

• Η καταναλώσις των πετρελαιοειδών εις τας 'Ηνωμένας Πολιτείας
προβλέπεται να αύξηθῆ κατά 21% διά το 1961 και κατά 47% της πα-
ρούσης καταναλώσεως διά το 1966 (3.879 έκταμ. βαρελίων το 1961
και 4.712 έκταμ. βαρελ. το 1966).

—Εις τον λοιπόν κόσμον, αφαιρουμένου του Σοβιετικού μπλόκ, η
αύξησις υπολογίζεται να φθάσῃ τα 103%, περί τα 12 εκατομμύρια βα-
ρελίων ημερησίως.

—Κατά τα τελευταία 23 έτη έσημειώθη έτησία άνοδος της κατανα-
λώσεως κατά 5.8% (μέσος όρος) και 11% εις τον λοιπόν ελευθερον κό-
σμον.

• Η παραγωγή γαιάνθρακος εις τας 'Ηνωμένας Πολιτείας έφθασε το
1955 εις 470 εκατομμ. τόνων, έναντι 392 εκατομμ. τόν. του 1954. Διά
το τρέχον έτος προβλέπεται να φθάσῃ τα 510 εκατομμ. τόνων, ενώ κα-
τά το 1947 είχεν υπερβῆ τα 630 εκατομμ. τόν., ότε όλόκληρος ο κόσμος
είχε στραφῆ πρὸς την αμερικανικήν γαιάνθρακοπαραγωγήν διά την κά-
λυψιν των άμέσων αναγκών του.

• Αριθμούς τινας αρκετά χαρακτηριστικούς άνεκοίνωσε πρὸ τινος η
'Επιτροπή έπι των καυσίμων της Εύρωπαϊκής Οικονομικής Συνεργασί-
ας. Ούτω, η ζήτησις, κατά το 1955, ηύξήθη κατά 23 εκατ. τόνων κατά
το 1955, έναντι αύξησεως της έγχωρίου παραγωγῆς—των μελών της εν
λόγω συνεργασίας—μόνον 2½ εκατομμ. τόνων. Αποτέλεσμα : Η ει-
σαγωγή 25 εκατ. τόν. αμερικανικού γαιάνθρακος.

—Αι προβλέψεις διά το τρέχον έτος διαγράφουν την αὐτήν κατάστα-
σιν εισαγωγών και παραγωγῆς. Ο αμερικανικός γαιάνθραξ άβρόδος θα
εισαθῆ, όχι, όμως, με τον αυτόν ρυθμόν αύξησεως, όπως κατά το 1955.

—Η ζήτησις, όμως, στερεών καυσίμων, σταθερά θα συνεχισθῆ και
κατά τα έπόμενα έτη. Η 'Επιτροπή προειδοποιεί, ότι η ηύξημένη κατα-

νάλωσις γαιάνθρακος θα συνεχισθῆ, έστω και αν μετά πάροδον έτους
άρχιση αποδίδουσα η εφαρμογή της ατομικής ενεργείας.

• Πρὸς την ατομικήν ενεργείαν και την δι' αυτής παραγωγήν ηλεκτρι-
κού ρεύματος στρέφονται τώρα όλαι αι προηγμένα τεχνικῶς χώραι.

—Αι 'Ηνωμένα Πολιτείαί θα έχουν εις το τέλος του έτους εν υπη-
ρεσίᾳ των πρώτων σταθμῶν ατομικής ενεργείας, με παραγωγήν 60 χιλ.
κιλοβάτς. Έξ ακόμη σταθμοί θα συσταθῶν, ώστε κατά το 1960 η πα-
ραγωγή ηλεκτρισμοῦ διά της ατομικής ενεργείας θα φθάσῃ τας 800
χιλ. κιλοβάτς.

—Εις την 'Αγγλίαν, την έχουσαν πλέον επείγουσαν ανάγκην, νέων
πηγῶν ενεργείας, μεγαλεπήβολα έκπονούνται σχέδια. Δώδεκα σταθμοί
ηλεκτροπαραγωγῆς προβλέπονται κατά το 1965, με απόδοσιν 1 ½ — 2
έκατ. κιλοβάτς.

—Εις την Ρωσίαν, περί το 1960, θα λειτουργοῦν σταθμοί δυναμι-
κότητος 500 χιλ. κιλοβάτς. Η Εύρωπαϊκή Ρωσία αισθάνεται άμεσώτε-
ρον την ανάγκην νέων πηγῶν ενεργείας, λόγω έλλείψεως έπαρκῶν καυσί-
μων. Δέκα τέσσαρα εκατομμύρια τόννοι γαιάνθρακων μεταφέρονται εξ
άποστάσεων 1.500—2.000, μιλίων από την Σιβηρίαν και την Κεντρι-
κήν 'Ασίαν εις τα δυτικά διαμερίσματα της χώρας.

—Η Γαλλία επίσης έχει το πρόγραμμά της. Περί τα μέσα του 1958
ο σταθμός ατομικής ενεργείας εις το Μαρκούλ θα παράγῃ 50.000 κιλο-
βάτς. Κάθε 18 μήνας, μέχρι του 1965, ένας νέος σταθμός θα προστί-
θεται.

—Εις άλλας χώρας, μικροτέρας εκτάσεως έγκαταστάσεις, προβλέ-
πονται. Ο αιών της ατομικής ενεργείας ήρχισεν ήδη να παρουσιάζῃ
τας πρώτας έπι ειρηνικῶ πεδίου κατακτήσεις.

• Αι πρώται πληροφορίαί περί της καταστάσεως της έσοδείας των δη-
μητριακῶν εις την Δυτ. Εύρώπην είνε ενθαρρυντικά. Αι τελευταίαί βρο-
χαί υπήρξαν εύεργετικά, μετά την σημειωθείσαν ξηρασίαν εις την 'Αγ-
γλίαν ίδια.

• Καί τα νέα έπι της ρωσικής σιτοπαραγωγῆς. Η καθυστερημένη, ο-
σον και ψυχρά άνοιξις προεκάλεσε και την καθυστέρησιν της σποράς
των δημητριακῶν εις την Ρωσίαν.

—Έκτάσεις 82.500.000 στρεμμάτων (4.840 τετρ. γυάρδες) έσπάρ-
ησαν, κατά 3.400.000 στρέμματα όλιγώτερον της περυσινῆς (1 Μαΐ-
ου). Έγνώσθησαν, επίσης εκτεταμέναί ζημιαί εις την χειμερινήν συγ-
κομιδήν των νοτίων σιτοπαραγωγικῶν διαμερισμάτων, ήτις και προεκά-
λεσε την ανάγκην της επανασποράς.

• Αι μέχρι της 16ης Μαΐου άνακοινωθείσαι, βάσει της διεθνούς έπι του
σίτου συμφωνίας, πωλήσεις σιτηρῶν ανήλθον εις 6.353.000 τόν. διά το
τρέχον έτος, έναντι 7.553.000 τόν. της αντίστοιχου περιόδου του 1955
και 5.687.000 τόν. του 1954.

—Η περαιτέρω ζωρότης των πωλήσεων θα εξαρτηθῆ κυρίως από
τας πρώτας διαπιστώσεις της έφετεινῆς συγκομιδῆς εις την Δυτ. Εύρώ-
πην και τας χώρας της Κεντρικῆς τοιαύτης, τας πέραν του Σιδηρού Πα-
ραπετάσματος.

• Ένα από τα άσθενῆ σημεία της αμερικανικής οικονομίας είνε η ση-
μαντικῆ μειώσις της παραγωγῆς αυτοκινήτων. Η έφετεινῆ απόδοσις υ-
πολογίζεται κάτω των 6 εκατομμ. αυτοκινήτων έναντι των 7.4 εκατομμ.
του 1955.

—Ο αντίκτυπος εις την χαλυβουργίαν και άλλας συμφυεῖς βιομη-
χανίας είνε άμέσως αισθητός.

—Δικαιολογία της τοιαύτης ύφέσεως η υπερπαραγωγή του 1955,
η ύπέρ το δέον αισιόδοξος, έξ ης και τα πολλά άπώλητα αυτοκίνητα
εις χείρας των εμπόρων.

• Άνεξαρτήτως του αν θα φθάσουν μέχρι της άπεργίας οι έργαταί της
αμερικανικής χαλυβουργίας, πρέπει να θεωρητά ως άσφαλῆς η πρόβλε-

Canadian Liberty Ship PARTS

Available from N. Y. STOCK

Also for AMERICAN LIBERTY SHIPS and T-2 TANKERS:

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

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

MANILA and WIRE ROPE

DELIVERED FROM STOCK
AT ALL U.S. PORTS

Whitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

Cable Address: AMTRADISE

125 BROAD STREET

C. GRIMBILA President

NEW YORK 4. N.Y.

φως της αύξησής κατά 10—12 δολ. τον τόννον της τιμής του χάλυβος.
 ● Ρεκόρ παραγωγής χάλυβος εις τας Ηνωμένας Πολιτείας. Το α'. εξαμήνου του τρέχ. έτους θα φθάση αυτή εις 63 εκατομμύρια τόννων.

—Αί προβλέψεις διά τὸ β'. ἔξαμηνο, δὲν εἶνε καὶ τόσο ἐνθαρρυντικά. Τὰ ἀποθέματα εἶνε σημαντικά, ἡ ἀπεργία δὲν ἀποκλείεται εἰς τὰ χάλυβουργεῖα καὶ ἡ παραγωγή τῶν αὐτοκινήτων ἔχει σημαντικῶς περιορισθῆ.

● Τὴν αὐξήσιν τῆς παραγωγῆς τοῦ χάλυβος ἐπιδιώκει ἡ Ἰαπωνία. Διὰ τὸ 1975 προβλέπεται νὰ παραχθῶν 25 ἑκατ. τόννων.

—Αἱ εἰς σιδηρομετάλλευμα ἀνάγκαι τῆς βιομηχανίας θὰ φθάσῃ, μετὰ εἰκοσαετίαν εἰς 30 ἑκατομμύρια τόν. ἑτησίως, ἐναντὶ τῶν σημερινῶν 11 καὶ αἱ εἰς παλαιοσίδηρα τοιαῦτα εἰς 14 ἑκατ. τόννων, ἐναντὶ τῶν 7 σημερινῶν.

—Ἡ ἐντατικὴ ἐκμετάλλευσίς τῶν ὀρυχείων τῆς νοτιοανατολικῆς Ἀσίας θὰ ἐπιδιωχθῆ, ἵνα καλυφθῶν αἱ ἀνάγκαι τῆς χάλυβουργίας, ἐνῶ εἰδικὰ σκάφη διὰ τὰς μεταφορὰς θὰ ναυπηγηθῶν καὶ ἡ ἐπέκτασις τῶν κλιβάνων τῆς βιομηχανίας τοῦ χάλυβος ἀπὸ τοῦδε μελετᾶται.

● Παραγωγή χάλυβος 29 ἑκατ. τόννων ἐπιδιώκει καὶ ἡ Δυτ. Γερμανία διὰ τὸ 1960. Αὐξήσῃ 35%, ἐναντὶ τῶν 21.3 ἑκατ. τοῦ 1955.

—Υπερ τὰ χίλια ἑκατομμύρια δολαρίων ἔχουν μέχρι τοῦδε ἐπενδύσει οἱ γερμανοὶ βιομήχανοι τοῦ χάλυβος εἰς νέας ἐγκαταστάσεις καὶ πληρῆστον ἐξοπλισμὸν τῶν χάλυβουργείων.

● Ἀπὸ τὴν Ἀλάσκαν καὶ τὸν Β. Καναδῶν οἱ Ἰάπωνες θὰ εἰσάγουν σιδηρομεταλλεύματα διὰ τὴν ἀναπτυσσομένην βιομηχανίαν τοῦ χάλυβος.

—Τὸ πρῶτον σχετικὸν συμβόλαιον ὑπεγράφη ἤδη μετὰ τὴν χάλυβουργίαν τοῦ Φοῦξὶ διὰ παράδοσιν μεταλλεύματος ἐντὸς τριετίας μέχρι τοῦ Μαρτίου τοῦ 1960.

Ἑλληνικὴ νομολογία

ΑΡΙΘ 688/1955 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ

—Εὐθύνῃ πλοιοκτῆτου ἐκ πράξεων πλοιάρχου εὐθύνῃ πλοιάρχου δι' ἀναληφθείσαν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων ἀπαλλαγῆ ἀπὸ εὐθύνῃς ἐν ἀνωτέρῃ βίᾳ. Γνωμοδότησις Συμβουλίου Ἑλέγχου Ναυτικῶν Ἀτυχημάτων καὶ ἰσχύς αὐτοῦ διὰ τὰ δικαστήρια.

Ἐπειδὴ ἐκ τῆς διατάξεως τοῦ ἀρθροῦ 278 τοῦ Ἐμπ. Νόμου ὀριζούσης, ὅτι πᾶς πλοιοκτῆτης εἶνε ἀστικῶς ὑπεύθυνος διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου καὶ ὑποχρεοῦται ἐκ τῶν συμβάσεων, ἀς οὗτος συνολογεῖ ἐν τῇ ἐκτελέσει τῶν καθηκόντων του, συνδυαζομένης πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 311 καὶ 319 τοῦ αὐτοῦ Ἐμπ. Ν., καθ' ἃς ὁ πλοίαρχος εἶνε ὑπεύθυνος διὰ τὰ ἐμπορεύματα, ἂν ἀναδέχεται τὴν μεταφορὰν, ἡ δὲ εὐθύνῃ του παύει διὰ τῆς ἀποδείξεως κωλυμάτων ἀνωτέρας βίας, σαφῶς προκύπτει, ὅτι ὁ πλοιοκτῆτης ἐξ αὐτοῦ καὶ μόνου του γεγονότος, ὅτι ἀνεδέχθη ὁ πλοίαρχος τὴν μεταφορὰν, εἶνε ὑπεύθυνος διὰ τὰ πράγματα ἄτινα παρέλαθεν ὅπως διὰ τοῦ πλοίου του μεταφέρει, ἀπαλλασσόμενος τῆς εὐθύνῃς μόνον διὰ τῆς ἀποδείξεως γεγονότων συνιστῶντων ἀνωτέραν βίαν, ἥτις διαφέρει ἀπὸ τοῦ τυχαίου γεγονότος, ὡς τοῦτο τονίζεται ἐν τῇ αἰτιολογικῇ ἐκθέσει τοῦ Ν. ΓΨΙΖ/1910 (Τίτλος 6). Οὗτω δὲ κρίναν καὶ τὸ δικαστὴν Ἐφετεῖον (Ἀθ.) διὰ τῆς προσβαλλομένης ἀποφάσεως (1100/55), ὡς ἐξ αὐτῆς δεικνύται, καὶ ἀπορρίψαν ἀκολουθῶν τὴν καταλυτικὴν τῆς ἀγωγῆς ἐνστάσιν τοῦ ἀναιρεσιτέου, καθ' ἣν ἡ βλάβη τῶν ἐμπορευμάτων τῆς πρώτης ἀναιρεσιδλήτου ὀφείλετο εἰς ἀνωτέραν βίαν ἢ ἀλλως εἰς τυχαῖον γεγονός, ἐπὶ τῇ αἰτιολογίᾳ, ὅτι ἐκ τῆς ὑπ' ἀριθ. 73/1952 γνωμοδοτήσεως τοῦ κατὰ τὸ ἀρθρον 5 παράρ. 2 καὶ 3 τοῦ Α. Ν. 1774/1939 Συμβουλίου Ἑλέγχου Ναυτικῶν Ἀτυχημάτων, παρεχούσης πλήρη ἀπόδειξιν, ἀπεδείχθη, ὅτι τὰ γεγονότα, ἐξ ὧν ἐπῆλθεν ἡ ζημία τῶν ὡς ἄνω ἐμπορευμάτων, ὀφείλονται οὐχὶ εἰς συγκρούσιν, ἀλλ' εἰς τυχαῖον γεγονός καὶ οὐχὶ εἰς ἀνωτέραν βίαν, ὀρθῶς ἠμῆνευσε καὶ ἐφήρμοσε τὰς προδιαληφθείσας οὐσιαστικῶς περιεχομένου διατάξεις καὶ ὁ περὶ τοῦ ἐναντίου πρώτος τοῦ ἀναιρετηρίου λόγος ἀναιρέσεως εἶνε ἀβάσιμος καὶ ἀπορριπτέος.

Ἐπειδὴ ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ ἀρθροῦ 2 κ. ἑ. τοῦ Α. Ν. 1774/1939 περὶ διοικητικὸν ἐλέγχου ναυτικῶν ἀτυχημάτων, δι' ὧν ὀρίζεται, ὅτι ἡ περὶ παντὸς ναυτικοῦ ἀτυχήματος ἐκ τῶν ἐν ἀρθρῷ 1 ὀριζομένων σηματοθετήσα δικογραφία, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις ταύτας διατίθεται εἰς τὸ Συμβούλιον Ἑλέγχου Ναυτικῶν Ἀτυχημάτων, ὅπερ γνωμοδοτεῖ δι' ἐκθέσεως του προσηκόντας ἡτιολογημένης ἐάν τὸ ναυτικὸν ἀτύχημα δέον νὰ ἀποδοθῆ εἰς δόλον, βαρείαν ἢ ἐλαφρὰν ἀμέλειαν, ἀνωτέραν βίαν ἢ τὴν τύχην καὶ νὰ καθορισθῇ τοῦς τυχοῦν ὑπεύθυνους ὡς καὶ τὸν βαθμὸν τῆς εὐθύνῃς ἐνὸς ἐκάστου, ἡ οὗτω δὲ καταρτιζομένη γνωμοδοτήσις του λαμβανομένη κατὰ πλειοψηφίαν ἔχει ἀποδεικτικὴν ἰσχύν τοῦ ἀρθροῦ 298 Πολ. Δικ., θεωρουμένων πάντων τῶν κρινόμενων ζητημάτων ὡς ἀπαιτούντων διὰ τὴν ἐπίλυσιν αὐτῶν ἰδιάζουσας ἐμπειρίας καὶ γνώσιν ἰδιαιτέρας τέχνης καὶ ἐπιστήμης, σαφῶς προκύπτει, ὅτι αὐτὰ δὲν ἀντίκεινται εἰς τὸ Σύνταγμα, διότι ἡ γνωμοδοτήσις τοῦ ρηθέντος Συμβουλίου δὲν εἶνε ἄλλο τι εἰ μὴ μία ἐκθεσις ἐμπειροτεχνῶν, τοῦς ὁποίους ὀρίζει ὁ νόμος ὡς ἔχοντας τὰς ἀπαιτούμενας γνώσεις διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος ἀνακαυπτόντων τεχνικῶν καὶ ἐπιστημονικῶν ζητημάτων, ἂν στερεῖται κατὰ κανόνα ὁ δικαστῆς καὶ ὅτι τὸ πόρισμα ταύτης εἶνε ὑποχρεωτικὸν διὰ τὸ δικαστήριον. Συνεπῶς οὗτω κρίνασα ἡ προσβαλλομένη ἀπόφασις, ὡς ἐξ αὐτῆς δεικνύται, καὶ λαθούσα ὑπ' ὄψεϊ τὴν ἐν τῇ ἡγουμένη αἰτιολογίᾳ μνημονευθείσαν γνωμοδοτήσιν τοῦ Συμβουλίου Ἑλέγχου Ναυτικῶν Ἀτυχημάτων, ὡς παρέχουσαν πλήρη ἀπόδειξιν ἐπὶ τοῦ ὅτι ἡ βλάβη τῶν ἐμπορευμάτων τῆς ἀναιρεσιδλήτου Ἀγροτικῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος ὀφείλεται εἰς τυχαῖον γεγονός συνεμορφῶν πρὸς τὰς διαληφθείσας διατάξεις καὶ οὐδεμίαν ἑτέραν παρεδίσαε καὶ ὁ περὶ τοῦ ἐναντίου δεύτερος τοῦ ἀναιρετηρίου λόγος ἀναιρέσεως εἶνε ἀβάσιμος καὶ ἀπορριπτέος.

Ἐπειδὴ ἡ περὶ τοῦ περιεχομένου τῆς γνωμοδοτήσεως τοῦ Συμβου-

λίου Ἑλέγχου Ναυτικῶν Ἀτυχημάτων, ἐξομοιουμένη πρὸς ἐκθεσιν πραγματογνωμοσύνης, κρίσις, ἀφορᾶσα εἰς ἐκτίμησιν πραγμάτων, διαφεύγει τὸν ἔλεγχον τοῦ Ἀρείου Πάγου, κατὰ τὸ ἀρθρον 810 παράρ. 2 Π. Δ., ἐφόσον δὲν προσβάλλεται ἐντεῦθεν κανὼν τῆς τοῦ δικαιίου. Συνεπῶς ἐφόσον τὸ δικαστὴν Ἐφετεῖον ἐδέξατο διὰ τῆς προσβαλλομένης ἀποφάσεως, ὡς ἐξ αὐτῆς προκύπτει, ὅτι τὸ Συμβούλιον Ἑλέγχου Ναυτικῶν Ἀτυχημάτων, διὰ τῆς προμνησθείσης ὑπ' ἀριθ. 73/1952 γνωμοδοτήσεως του, τὸ μὲν δὲν ἀπέφρανη ἐπὶ τοῦ ἰσχυρισμοῦ τοῦ ἀναιρεσιτέου εἰδικῶς ἐπὶ συγκρούσεως πλοίων κατὰ τὴν τοῦτοῦ εἰδικῆς διατάξεως τοῦ ἀρθροῦ 436 τοῦ Ε. Ν., τὸ δὲ ἀπεφράνη ὁμοφώνως περὶ τοῦ ὅτι τὰ γεγονότα, ἐξ ὧν ἐπῆλθεν ἡ ζημία τῶν ἐμπορευμάτων τῆς πρώτης ἀναιρεσιδλήτου ὀφείλονται εἰς τυχαῖον γεγονός, ἔλαβεν ὑπ' ὄψεϊ του καὶ ἐξετίμησε τὴν ρηθείσαν γνωμοδοτήσιν, ἡ δὲ περὶ τοῦ περιεχομένου αὐτῆς κρίσις καὶ ἡ ἐσφαλμένη ἐκτίμησις αὐτοῦ δὲν ὑπόκεινται εἰς τὸν ἔλεγχον τοῦ Ἀρείου Πάγου καὶ ἐπομένως ὁ μὲν τρίτος τοῦ ἀναιρετηρίου λόγος ἀναιρέσεως κατὰ τὸ πρῶτον σκέλος περὶ μὴ λήψεως ὑπ' ὄψεϊ τῆς προσαφείσεως καὶ ἐπικληθείσεως ὡς ἄνω γνωμοδοτήσεως εἶνε ἀβάσιμος καὶ ἀπορριπτέος, ὁ αὐτὸς δὲ λόγος ἀναιρέσεως κατὰ τὸ δεύτερον σκέλος, καθ' ὃν κατὰ ψευδῆ ἐρμηνείαν καὶ ἐσφαλμένην ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ Α. Ν. 1774/1939 ἐνεβλήθη ἡ προσβαλλομένη ἀπόφασις, ὅτι ἡ αὐτὴ ὑπ' ἀριθ. 73/1952 γνωμοδοτήσις τοῦ Συμβουλίου Ἑλέγχου Ναυτικῶν Ἀτυχημάτων ἔχει τὴν ἀποδεικτικὴν ἰσχύν τοῦ ἀρθροῦ 298 Π. Δ. μόνον ὡς πρὸς τὰς ἐκ τῆς συμβάσεως τῆς ναυλώσεως σχέσεις, εἶνε ἀπορριπτέος ὡς ἐπὶ ἀναληφθείσας προϋποθέσεως ἐρειδόμενος, ὁ δὲ πρόσθετος πρώτος λόγος ἀναιρέσεως κατὰ τὸ πρῶτον σκέλος, καθ' ὃν ἡ προσβαλλομένη ἀπόφασις δὲν ἔλαβεν ὑπ' ὄψεϊ τὴν γνώμην τῆς πλειοψηφίας τῆς προμνησθείσης γνωμοδοτήσεως καθ' ἣν εἰδικωτέρα αἰτία τοῦ ἀτυχήματος δι' ὃ ἐγνωμοδοτήσεν, ὑπῆρξεν ἡ σύγκρουσις τοῦ πλοίου πρὸς τὸ «Ἑλληνικὸς Οὐρανὸς», πλήττων τὴν ρηθείσαν ἀπόφασιν διὰ τὴν ὑπ' αὐτῆς γενομένην ἐκτίμησιν τοῦ περιεχομένου τῆς ρηθείσεως γνωμοδοτήσεως εἶνε ἀπαράδεκτος καὶ ἀπορριπτέος.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ : Ἀναφορικῶς μετὰ τὴν εὐθύνῃν τοῦ πλοιοκτῆτου διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου καὶ τὴν ὑπόχρεωσιν αὐτοῦ πρὸς ἀποζημιώσιν διὰ τὰς ἀστικὰς ἢ ποινικὰς εὐθύνῃς βλ. τὴν ὑπ' ἀριθ. 996/52 ἀπόφ. Πρωτ. Πειραιῶς («Ναυτ. Χρον.» Τ. 186 σελ. 22) καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 12324/53 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Ἀθηνῶν («Ναυτ. Χρον.» Τ. 211 σελ. 19), ὡς ἐπίσης καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 213/54 ἀπόφασιν τοῦ Ἀρείου Πάγου («Ναυτ. Χρον.» Τ. 226 σελ. 23).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC.,
THE PEROLIN COMPANY, LTD.

10 EAST 40th ST.
 NEW YORK 16, N.Y.
 (ALL U.S. & CANADIAN PORTS)
 39 HERTFORD ST.
 LONDON W. 1, ENGLAND
 (all U.K. Ports)

REPRESENTATIVES and STOCKS
 THROUGHOUT THE WORLD

- ITALY**
 DITTA ALESSANDRO GAETA
 Via XX Settembre, 14
 GENOVA
 (also at Bari, Civitavecchio, Naples, Palermo, Ravenna, Savona, Spezia, Trieste & Venice).
- GREECE**
 D. N. VLACHOS
 7, Leocorou Street
 PIRAEUS
- EGYPT**
 D. J. PAPADIMITRIOU SONS
 25, Sultan Hussein
 PORT SAID
 (also at Alexandria & Suez)
- HOLLAND**
 ZANNIS SHIPSTORES
 Zalmhaven 46 - 47
 ROTTERDAM
- BELGIUM**
 M. T. E. BUYSSE
 Klappdorp, 26
 ANTWERP
- GERMANY**
 HANS FICK & CO.
 Agnesstr. 38
 HAMBURG
 (also at Bremen, Bremerhaven, Emden, & Kiel)
- DENMARK**
 PAUL GREGERSEN & CO.
 33, Amaliegade
 COPENHAGEN
- INDIA - CEYLON**
 JOHN F. FIDLE
 359, Dadabhai Naoroji Road Fort
 BOMBAY
 (also at Calcutta & Colombo)
- SYRIA - LEVANON**
 PAPADOPOULOS & CO.
 LATTAKIA
 (also at Banias, Beirut, Sidon & Tripoli)
- JAPAN**
 MITSUBISHI SHOJI KAISHA, LTD.
 MITSUBISHI SHOJI BLDG.
 No. 10, 2-chome, Marunouchi Chiyoda-Ku
 TOKYO
 (also at Fukuoka, Hakodadi, Hirohata, Kamaiishi, Kobe, Moji, Nagasaki, Nagoya, Osaka, Otaru, Yawata & Yokohama)
- NEW ZEALAND**
 NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.
 33, Ferry Buildings
 AUCKLAND, C. 1.
- SWEDEN**
 C. A. BERGLUND & SON
 P. O. Box 12041
 GOTHENBURG 12
- NORWAY**
 C. FRIMANN-DAHL A/S
 Drøningensgt. 10/12
 OSLO
 (also at Bergen)
 KRISTIAN HERLOFSEN
 Drøningensgt. 81
 KRISTIANSAND S.

J. & E. PARISSIS
 Established 1912
SYRA
 SHIPPING AGENTS

Tel. Address—PARISSIS—Syra

Telephone 17

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

PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD.
Tolley's Buildings Lipson Street,
Tele. J. 1582/J 1713
After Hours J. 6869
Cables «PORTADPROV»

WHOLESALE SHIPPING
SUPPLIERS.
Fresh, Dry, Bonded Stores,
Dunnage etc., available
at shortest notice

AMSTERDAM

STEVEDORE Co QUICK DISPATCH LTD
Tele: 41860 Binnenkant 47
Cables: «Fransswart»

STEVEDORES SUPERINTEN-
DENTS, GRAIN ELEVATOR
& GRAB DISCHARGING ALL
CARGOES.

ANTWERP

STEVEDORE Co QUICK DISPATCH LTD.
Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27
Cables: «Fransswart»

STEVEDORES

JOSEPH J. LEE & Co 17, Batavia Street,
Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64
Cables: «Lee»

STEVEDORES & CARGO
SUPERINTENDENTS

BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY.

Avenue d' Italie 92,
Tele: 337.846 Cables «Belbunker» Telex. An. 212

STEVEDORING
SUPERINTENDING

STEVEDORING Co. GYLSEN
Rue de Genes 7, Cables «Gylsen»
Tele: 33.08.82—33.09.68

STEVEDORES & CONTRA-
CTORS SWORN WEIGHERS
CARGO SUPERINTENDENTS

BALTIMORE

TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building
Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»

STEVEDORES

MARYLAND SHIP CEILING Co INC.
820 Chamber of Commerce Bldg,
Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»

SHIP FITTERS

CURTIS BAY TOWING Co.
Mercantile Trust Building,
Tel. MULberry 5—8700
Cable & Radio «CURTISBACO»

TOWAGE
also at NORFOLK
& PHILADELPHIA

JAMES SMYRNIODIS - 608 E. PRETT ST.
Tel: Plaza 2-2561 Cables: «Smyrnioudi»

SHIPCHANDERS

CALCUTTA

ALEX MILLER (Shipchangers) LTD.
Canning House, 137, Canning Street
Tele : Banb 5339

STEVEDORES, SHIPCHAN-
DLERS SHIPPING & PAINT-
ING CONTRACTORS

CAPE TOWN
HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD
Tele: 3—1478 2 Selkirk St.
Cables : «Hermes»

SHIPCHANDLERS

CASABLANCA

H G, SMITH & Co. Ld
119, venue du General Drude
Telephone : 208—85 Cables : SMICO

SHIPCHANDLERS &
SHIPSTORES

L. BARBER LIMITED
(also SAFFI, AGADIR, PORT LYAUTEY, ALGIERS)
119, Avenue du General Drude
Telephone : 607—21
Cables : BARIMER

STEVEDORES, CARGO
SUPERINTENDENTS,
SHIP'S AGENTS

COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS

PORTLAND STEVEDORING Co
1732, N. W. Quimby Street, Portland
Cables «Portstev». Telephone Broadway 5497.

STEVEDORES AND
GRAIN FITTERS

DAKAR

«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade
Tele: 108 Cables: «Overall»

SHIPBROKERS &
SHIPCHANDLERS

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 : «Stevnichol»

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 «Stevdoring Hamburg»

STEVEDORES

BASTE & LANGE

Brook, (Free Harbour) Cables: «Provisions»
Tele: 36 62 08)99

HULL P. E. HOLLAND, LTD.

11, REDON ROAD, HULL
CABLES : «DUCAL» TEL. 31370

STEVEDORES

HUMBER STEVEDORING CO LTD.

11, HEDON ROAD, HULL.
CABLES : «STEVEDORE» TEL: 33371

STEVEDORES

KARACHI

COWASJEE & SONS SHIP'S AGENTS, STEVEDORES,
KEAMARI, Cables: Jubilee SHIP CHANDLERS,
Telephones : 33362, 33109, 32010, 5115 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 : «Stevdore — 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.

Tele: 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: 3—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow» TUGOWNERS

PENANG

S. V. K. PATCHEE BROS
Tele: 1085 15 Bishop Street

(Manium) SHIPCHANDLERS &
Cables: «Ismalia» STEVEDORES



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Γερμανία

Αι τάσεις προς μεγαλύτερα μεγέθη

Εις συνέυξειν του προς αντιπροσώπου του τύπου, εν Άμβούργω, ο Δόκτωρ Σόλτς, πρόεδρος της εταιρίας των γερμανικών ναυπηγείων, έδηλωσε μεταξύ άλλων, ότι σήμερα υπάρχει ζήτησις έσχαρων διά σκάφη των 60.000, των 87.000, έτι δε και των 100.000 τόνων d.w., υπεργράμμισε δε τά έκ της τοιαύτης αύξησιως του μεγέθους των πλοίων άνακύπτοντα ζητήματα. Τά διατιθέμενα ανά τον κόσμον ναυπηγικά μέσα — έπεν — έινε προφανώς άνεπαρκή διά την κατασκευήν, των δεξαμενισμών και την έπισκευήν τόνων μεγάλων πλοίων. Παράλληλως, λιμένες και ποταμοί, καθώς και αι δύο παγκόσμιοι άρτηριαί, αι διώρυγες, δηλαδή, του Σουέζ και του Παναμά, δεν διαθέτουν τά κατάλληλα βάθη διά τά τεράστια αυτά δεξαμενόπλοια και μεταλλοφόρα. Η χρησιμοποίησις, μάλιστα, των δύο διωρύγων θεωρείται προβληματική. Δεδομένου, ότι τά μεγάλα αυτά σκάφη θα άπασχολούνται εις παγκόσμιον ταξίδια και ότι, κυρίως, θα μεταφέρουν, λ. χ., πετρέλαια από τού Κουβέιτ εις την Κεντρικήν η Νότιον Άμερικην και έίτα μεταλλεύματα εις την Ιαπωνίαν, θα έινε ύποχρεωμένα να έκτελούν μακρότερα ταξίδια, μέσω του Άκρωτηρίου.

Πρό τού πολέμου—συνέχισεν ο κ. Σόλτς—τά μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια έξ όσων κατασκευάσθησαν εις τά γερμανικά ναυπηγεία ήσαν τού μεγέθους των 16.000 τόνων d.w. Τά μεταπολεμικά ναυπηγηθέντα των 24.000, των 28.000 και των 32.000 τόνων d.w., θεωρούνται σήμερα πολύ μικρά και αι τελευταίαι πληροφοριαί από τας άμερικανικάς εταιρίας Χάλυβος και Πετρελαίων όμιλούν διά σκάφη των 80.000 τόνων d.w. και έτι μεγαλύτερα. Την ναυπήγησιν μεγάλου αριθμού ειδικών μεταλλοφόρων πλοίων άπέδωκεν ο κ. Σόλτς εις τού γεγονός, ότι αι Ηνωμένα Πολιτεία άποδέλπουσιν να διτηρήσουν ύπερ των άναγκών των τας ίδιαις αυτών πρώτας ύλας και έτι περαιτέρω να εισαγάγουν μεγάλας ποσότητας μεταλλευμάτων από τού Λαμπραντόρ, την Βενεζουέλαν και την Άφρικήν. Ηδη—έπεν—η «Χέντυ Νάσιοναλ Κορπορέσιον», η τις στενώς συνδέεται με την εταιρίαν Χάλυβος, των Ηνωμένων Πολιτειών, έχει παραγγείλει εις τά γερμανικά μόνον ναυπηγεία δέκα μεταλλοφόρα των 34.500 τόνων d. w. έσχατον και συνολικής άξιας 170 περίπου εκατομμυρίων μάρκων. Τού πρώτων έξ αυτών θα παραδοθή κατά τά τέλη τού τρέχοντος έτους και τά ύπόλοιπα κατά χρονικά διαστήματα

PHILADELPHIA

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

RANGOON

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

ROTTERDAM

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. STEVEDORES, SUPERINTEN
DENTS, GRAIN ELEVATOR
Tlee: 27190 Maaskade 118 & GRAB DISCHARGING ALL
Cables: «Fransswart» CARGOES
N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK
Tele : 72868 Bolne» Cables : «Boele» SHIP REPAIRERS & BUILDERS
N. V. CORNS SWARTTOWU'S STUWADOORS MAATS.
Tele : 23168 Willemskade 21 Cables: «Advantage» STEVEDORES

SINGAPORE

DAWOOD & Co 57 Raffles Quay
Tele: 4757 Cables: «Lathiphia» SHIPCHANDLERS
Wah Hin & Co Ltd, 62 Robinson Road, SHIPCHANDLERS, SHIPPING
& MANUFACTURERS AGENTS
Tele. 22340-3884-3885-6127 IMPORTERS & EXPORTERS
Cables : «Provisions», RUBBER & RICE MERCHANTS

SYDNEY N.S.W.

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

VANCOUVER B.C.

EMPIRE STEVEDORING Co
Tele : Pacific 8841/8 895 Railway Street STEVEDORES
Cables : «Despatch»

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)
850, Hastings Street West, GRAIN FITTERS
Tele. Marine 6481-2 Cables: «Louis.w.lfe» AND STEVEDORES

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

τριών μηνών τού ένα από τού άλλο. Ο κ. Λούντβιχ, έξ άλλου, της γνωστής άμερικανικής εταιρίας, ένοίκιασε τά Ιαπωνικά ναυπηγεία τού Κούρε, όπου κατασκευάζει δεξαμενόπλοια των 84.000 τόνων και μεταλλοφόρα των 87.000 τ. d. w., με προοπτικήν να φθάση συντόμως και εις σκάφη των 100.000 τόνων d.w.

Επίσης, αι μεγάλα εταιρίαί Πετρελαίων προέβησαν εις ικανάς παραγγελίας και συγχρόνως κρατούν εν έφεδρεία έσχαρων προς ναυπήγησιν μεγάλων δεξαμενόπλοίων, παραδοτέων εντός τριών η τεσσάρων έτών. Τά γερμανικά ναυπηγεία έχουν ανά χείρας παραγγελίας δι' 11 δεξαμενόπλοια των 36.000 τόνων d.w. έσχατον, τά δε σχετικά συμβόλαια περιέχουν τού, σοβαρόν διά τά ναυπηγεία όρον, καθ' όν ό πελάτης έχει τού δικαίωμα αύξησιως του μεγέθους των σκαφών μέχρι 45.000 τ. d.w., κατόπιν διμήνου προειδοποίησιως. «Διατρέχοντες, όθεν, τόν κίνδυνον — έπεν ο κ. Σόλτς — να φθάσωμεν εντός βραχυτάτου χρόνου, εις παραγγελίας πλοίων των 100.000 τόνων d.w., εις ποσόν, δηλαδή, αντίστοιχόν διά τά ναυπηγεία εις παραγωγήν των ήμισιες έτους».

Αναφερόμενος περαιτέρω εις την έλλειψιν εργατών και υλικών και εις τας αύξησεις μισθών και ήμερομισθίων, εις παράγοντας, δηλαδή, οτιτινες αύξανουσιν τού ναυπηγικόν κόστος και δεν δύνανται να προδλεφθούν, έτόνισεν ο κ. Σόλτς, ότι τά ενδιαφερόμενα γερμανικά ναυπηγεία, ήτινα ανέλαβον την παραγγελίαν της εταιρίας Χέντυ, προέβησαν, ευθύς μετά την σύναψιν των συμβολαίων εις τήν αγοράν από τας Ηνωμένας Πολιτείας 50.000 τόνων χάλυβος προς 150 δολάρια κατά τόνον. Σήμερον αι τιμαί εν Άμερικη κυμαίνονται μεταξύ 180 έως 190 δολαρίων κατά τόνον. Αι αύξησεις αύται των βασικών υλικών, καθώς έπίσης η ύμωσις των ήμερομισθίων και η μείωσις των όρών εργασίας, έχουν σοβαράς συνεπειάς διά τά ναυπηγεία και διη διά τά γερμανικά, άτινα ενογάζονται με προκαθορισμένας τιμάς και χρόνον παραδόσεως.

Ην. Πολιτείαί

Αι προοπτικά διά τού «άτομικόν» πλοϊον

Ο γνωστός διά τήν ειδικεισίαν του εις τά θέματα της Ναυτιλιας γεροϋσιγιστής κ. Μάνιουσον, όμιλών πρό ήμερών εις την εν Ουάσιγκτωνί λέσχην τού «Προπέλλερ Κλάμπ», έτόνισεν, ότι δεν, έινε μακράν η ήμέρα, καθ' ήν σκάφη κινούμενα δι' άτομικής ένεργειας, θα άνήκουν εις τήν ιδιωτικήν πλοιοκτησίαν. Η ναυτιλιακή επιχείρησις, προσέθηκε, δύναται να μη δεχθή τήν άπιστιν, ότι συντόμως θα ύποχρεωθεί εις μίαν άνάπτυξιν ολοκληρού της διαδρθώσεως των τιμών. Η άνάπτυξις αύτη θα συντελεσθή από την πραγματικήν και όλικήν χρησιμοποίησιν της άτομικής ένεργειας, ως μέσον προώσεως των πλοίων, ενώ και η διαμορφωσις συναγωνιστικών τιμών των έμπορευμάτων θα ύποστή ταχείας μεταβολάς, καθόσον τού ναυτιλιακόν κόστος και οι ναυλοι θα έλαττωθούν ραγδαίως.

Τά νέα πρότυπα διεθνών μεταφορών — συνέχισεν ο κ. Μάνιουσον — άτινα θα εισαχθούν, διά των άτομικόν πλοίων, θα επηρεάσουν, όχι μόνον τήν θαλασσίαν επιχείρησιν, αλλά και αυτάς τας ρίζας της επιχωρίου έθνικης οικονομίας, εξέφρασε δε την έλπίδα, ότι η Ναυτιλία θα άποθή σκαπανείας των εν λόγω εξέλιξεων, προσαρμοζομένη και η ίδια προς αυτάς. Η άτομική πρόωσις, επέζηγησεν ο όμιλητής, λόγω της άνωτέρας ταχύτητος, την όπιν θα εξασφαλίση εις τά πλοια, θα αύξηση εις τούσον βαθμόν τήν μεταφορικήν των ικανότητά, ώστε τού σημερινού μεταφορικός όγκος να διακινήται με πολύ όλιγώτερος μονάδας. Θα απαιτηθούν—έπεν—αι συμπαραμαρτυρίαί μεταβολαί.

Ταχύτητες εν πλώ θα σημαίνουν, ότι έινε άνάγκη να άλλαγούν αι όδοί μεταφορών, καθόσον αι άποστάσεις θα συντηρηθούν από τής πλευράς των ήμερών ταξιδίου. Αι φορτοεκφορτώσεις θα έλλοιουν τότε εις μεγαλύτεραν άντίθεσιν προς τόν σημερινόν εν πλώ χρόνον και θα χρειασθή, όπως τά μέσα τών, άκραίαν λιμένων άναπροσαρμοσθούν εναρμονιζόμενα προς τά μέσα φορτοεκφορτώσεως, που θα διαδύθουν τά σύγχρονα όκεανοπόρα σκάφη, ώστε να συντηρευθή ο εν λιμένι χρόνος ποσά άποφυγήν καθυστερήσεων εις τήν κίνησιν των πλοίων.

Η έμπροκή, όμως, παρ' ιδιωτικόν εταιριών διαχειρίσις άτομικού τοννάξ—έτόνισεν ο κ. Μάνιουσον εκφράζων τας έπιφυλάξεις του—ίσως να τοποθετήσιν εις περισσότερον, άπομετακρυσθένων χρόνον, λόγω της άρχικώς άπαιτούμενης επενδύσεως, μεγάλων κεφαλαίων. Υπέδειξε, πάντως, ότι όφελιου, Κράτος και Έπιχειρήσεις, να συνεργασθού, προς μείωσιν τού κόστους, ώστε η άτομική ένεργεια να καταστή έφαρμόσιμος εν τή Ναυτιλία.

Εξ άλλου, ο κ. Μόρς, της Κρατικής Διοικήσεως της Ναυτιλιας, όμιλών κατά την ήμέραν, τού Ναυτικού εις Μπούφαλο, έτόνισεν, ότι αι ένεργειαί διά τήν πραγματοποίησιν της άτομικής προώσεως των πλοίων δύνανται να άρχίσουν, ευθύς ως τού Κογκρέσσον παράσχη τήν έξουσιοδότησιν του και χορηγήση τας άπαιτούμενας πιστώσεις. Ασφαλώς, αι Ηνωμένα Πολιτείαί—έπεν—θα διεκδικούν επί τού πεδίου τούτου τά πρωτεία, η δε Ναυτική Διοίκησις έινε έτοιμή να έπιληφθή άμέσως τού έργου της διά τήν ναυπήγησιν τού πρώτου άτομικού έμπορικού σκάφους. Ταχείαν, έπίσης, ένεργειαί επί τού αύτου θέματος συνέστησε και ο ύφυπουργός τού Έμπορίου κ. Ρότσιλντ, τονίας, ότι αι Ηνωμένα Πολιτείαί δεν να σπεύσουν, αν θέλουν να παραμείνουν επί κεφαλής τού κόσμου, ως ναυτική δύναμις. Όμιλών εις Λος Άντζελες ο κ. Ρότσιλντ, εξέφερέν, ότι η και πιθανώς τρεις άλλαι χώραί, μελετών σοβαράς τήν ναυπήγησιν πλοίων, με άτομικήν πρόωσιν

Εν τώ μεταξύ, ύπομνησκαται παλαιότερα αίτησις τού Προέδρου κ. Άϊζενχάουερ προς τού Κογκρέσσον, όπως έγκρίνη τήν ναυπήγησιν ενός άτομικού πλοίου, όπερ θα ταξιδεύση ανά την Υδρόγειον διά να έμφανισή τήν άξίαν της ειρηνικής χρησιμοποίησεως της άτομικής ένεργειας. Και η Ναυτική Διοίκησις έπίσης υπέδειξε τήν έγκρισιν από τά νομοθετικά σώματα της κατασκευής ενός άτομικού δεξαμενόπλοιο, όπερ θα άπετέλει τού πρωτοπόρου σκάφος διά τού άτομικόν πρωοτήριον σύστημα. Προστίθεται, τέλος, ότι εις τήν Γερουσίαν, τήν Διαπολιτικήν έπιτροπήν και τήν επί τού έξωτερικού έμπορίου κοινωβουλευτικήν, έπιτροπήν έχουν ήδη ύποδλεθθή νομοσχέδια έπιτρέποντα τοιαύτας εξέλιξεις. Έν τούτων, μάλιστα, έχει έγκριθή υπό τής Ξουλής της Άντιπροσώπων.

Εις τήν ένεργόν ύπηρεσίαν

Η Ιστορία επαναλαμβάνεται. Με την ύμωσιν των ναύλων, οι άμερικανοί έφοπλισται των τακτικών γραμμών ένεθυμήσαν τόν έφεδρικόν στόλον. Εξήγησαν και φαίνεται να τού έπιτύχουν τήν ναύλωνσιν ύπερπεντήκοντα «Βίκτορς» και «Λίμπερτς» εκ των παρωπιισμένων. Έπί πλε-

ον, η Διοίκηση της Διεθνούς Συνεργασίας ζήτησε και αυτή ώριμμεν αριθμόν λίμπερτους διά τήν μεταφοράν φορτίων σιτηρών και γαιαν-εράκων της αμερικανικής βοήθειας. Υπολογίζεται, ότι υπερκερατόν σκάφη πρόκειται να επωλέθουν εις τήν ενεργόν υπηρεσίαν.

Κατά τήν σχετικήν ενώπιον τής αρμοδίας κοινοβουλευτικής επιτροπής τής Βουλής άκροαματικήν διαδικασίαν, ο κ. Μόρς, τής κρατικής διοικήσεως τής Ναυτιλίας, ζήτησε τήν παραχώρησιν τών αναγκαίων πιστώσεων, ινα ετοιμασθούν τά προς υπηρεσίαν σκάφη.

Ανεφέρθη ο κ. Μόρς εις τήν αύξησιν τής ζήτησεως τωναζ και έκπρ-ώχη υπέρ τής υιοθετήσεως νομοθεσίας, η όποία θα επέτρεπεν εις τήν Διοίκησιν τής Ναυτιλίας τήν αντιμετώπισιν τών δαπανών επαναφοράς εις τήν ενεργόν υπηρεσίαν και έκ ταύτης εις τόν παροπλισμόν τών κρατικ-ών σκαφών, έξευρισκομένων τών απαιτούμενων χρημάτων έκ του Ταμείου Δανεισμού, εις τό όποίον θα πληρώνεται τό έκ ναύλων μίσθωμα τών εν λόγω πλοίων.

Ο Διευθυντής τής υπηρεσίας Έθνικής Ναυτιλίας κ. Πάλλ Σάβιδαρ κατέθεσεν ενώπιον τής κοινοβουλευτικής επιτροπής, ότι η κρατική Ναυτιλιακή Διοίκησης ένήργει επί τής βάσεως πληροφοριών, καθ' ός η νομ-ολογία τών τράμπς θα έξηκολούθει να εινε άκμαία επί εν άκόμη έτος. Ο επί τών Μεταφορών διευθυντής τής Διοικήσεως Διεθνούς Συνεργασ-ίας, συνταγματάρχης κ. Άρβουρ Σάιραν, έπέστησε τήν προσοχήν τής κοινοβουλευτικής επιτροπής επί του γεγονότος, ότι η μη χρησιμοποίη-σις του κρατικού τωναζ θα εινεν ώς αποτέλεσμα να καταβάλη τό Κρά-τος εις τούς ξένους διαχειριστάς πλοίων μίαν έμμεσον επιχορη-γίαν, υπό μορφήν υπερβολικά ύψηλών ναύλων.

Αντίθετος προς τήν εν προκειμένω λήψιν νομοθετικών μέτρων ενε-φανίσθη ο πρόεδρος τής Ένώσεως τών αμερικανών έφοπλιστών «τράμπς» κ. Τζέιμς Στιούαρτ, όστις έδήλωσεν, ότι η ναύλωσις σκαφών του εφε-δρικού στόλου — έξαιρέσει τών περιπτώσεων πραγματικής ανάγκης — άποτελει ούσιαστικόν εμπόδιον εις τήν αύξησιν του τωναζ τής ιδιωτι-κής αμερικανικής ναυτιλίας. Ο νόμος τόν όποίον ζητεί ο κ. Μόρς — είτε — θα καταστήση τάς ναυλώσεις αυτάς ευκολωτάτας.

Η Ναυτική Διοίκησης — συνέχισεν ο Στιούαρτ — ισχυρίσθη ότι οι ναυλωτάι εινε πρόθυμοι να καλύψουν τάς δαπάνας τής επαναφοράς τών ναυλωμένων εφεδρικών σκαφών εις τήν ενεργείαν, καθώς και τάς δαπά-νας τής εν καιρώ επανόδου των εις τόν παροπλισμόν, υπό τήν προϋπό-θεσιν, ότι αι τιμαί τών ναυλώσεων εινε αρκετά ύψηλαί και ότι θα έχουν οι ναυλωτάι τήν χρήσιν τών εν λόγω σκαφών επί μακράν περίοδον, αρ-κετήν διά τήν άπόσβεσιν τών δαπανών. Θα πρέπει, εν τούτοις, να γίνη δεκτόν, ότι θέλων, ίσως, αντιμετωπισθη και καταστάσεις, καθ' ός αι τιμαί τών ναυλώσεων δεν θα εινε ικανοποιητικά διά σκάφη, άτινα θα χρειασθη να άπασχοληθούν διά σχετικές βραχείας χρονικάς περιόδους. Εις τάς περιπτώσεις αυτάς οι διαχειριστάι δεν θα έδεικνυτο πρόθυμοι να ναυλώσουν τά κρατικά εφεδρικά σκάφη, αν ήσαν υποχρεωμένοι ν' αντιμετωπίσουν όλα τά έξοδα επαναφοράς των εις τήν υπηρεσίαν.

Απαντών, εις τά άνωτέρω ο κ. Μόρς, ύπεστήριξεν, ότι η ναύλωσις σκαφών υπό τάς παρούσας συνθήκας θα επιβαρύνη αυτά περισσότερο του ελαχίστου ενδεικνυμένου όριου και ότι δεν προτίθεται ούτος να θέ-ση σκάφη εις τήν διάθεσιν τών ναυλωτών με τιμάς αίτινες θα επέτρεπον εις τούς τελευταίους ν' άποκομίσουν μεγάλα ώφέλη. Εις έρώτησιν, αν η πρό διετίας γενομένη μεταφορά του ήμίσεος του αμερικανικού στόλου τών τράμπς εις ξένα νηολόγια, εινε σχεσίον τινά με τήν σημερινήν έλλει-ψιν ιδιωτικού τωναζ, ο κ. Μόρς απήντησεν, ότι μικράν επίδρασιν είν-χει η μεταφορά εκείνη, δεδομένου, ότι τά αυτά σκάφη χρησιμοποιού-νται άκόμη και σήμερα, ότι δε η παρουσιαζόμενη έλλειψις δεν περιορί-ζεται άποκλειστικώς και μόνον εις τά αμερικανικά πλοία.

Εξ άλλου, ο συνταγματάρχης κ. Σάιραν παρετήρησεν, ότι, έφσον αι τιμαί τών ναύλων ηύξησαν, τό κρατικόν χρήμα άφιερώθη εις τήν Άμει-βαίαν Άσφάλειαν, και ότι η διάθεσις τών περισσευμάτων τής γεωργίας διεζάγεται όλονεν και περισσότερον διά μεταχειρισμένων ξένων «τράμπς», τών όποίων αι άξιαί, εντός περιόδου δύο έτών, ηύξηθησαν κατά 100% και πλέον.

Ρεκόρ παγκοσμίων ναυπηγήσεων

Τό υπό ναυπήγησιν η παραγγελίαν τωναζ έμπορικών σκαφών ανά τόν Κόσμον έσημείωσε τήν μεγαλυτέραν εις όγκον μεταπολεμικήν του πρόδοον, κατά τήν διάρκειαν του πρώτου τριμήνου του τρέχοντος έτους. Εις προσφάτως δημοσιευθείσαν στατιστικήν του συμβουλίου τών Άμε-ρικανών Ναυπηγών αναφέρεται, ότι η τελούσα τήν 1ην Άπριλίου υπό ναυπήγησιν η παραγγελίαν χωρητικότης άνήρχετο εις 19.694.310 τόν. γκρός, με αύξησιν 11.979.688 τόν. γκρός, ήτοι 65% περίπου, έναντι τής αντίστοιχου ήμερομηνίας του 1955. Η Μεγάλη Βρετανία κατέχει πάντοτε εις τήν εργασίαν ταύτην τήν πρώτην θέσιν, με 4.533.260 τόν.

γκρός, αντιπροσωπεύοντας τά 23% του παγκοσμίου συνόλου. Τούτο, όμως ποσοτικώς άποτελεί πτώσιν, έναντι τής 1ης Άπριλίου π. έ. όποτε η ανά χειρικός εργασία τών βρετανικών ναυπηγείων άνήρχετο εις 3.751.257 τόν. γκρός, οίτινες έκάλυπτον τά 31.3% του παγκοσμίου συνόλου.

Τήν μεγαλυτέραν κατ' όγκον αύξησιν παρουσιάσει η Ίαπωνία, με ένα κατά τήν 1ην Άπριλίου σύνολον εργασίας διά σκάφη 3.351.510 τ. γκρός, άτινα καλύπτουν τά 17% του παγκοσμίου συνόλου, ενώ διά τήν 1ην Άπριλίου 1955 ό αντίστοιχος αριθμός ήτο 1.133.140 τ. γκρός, με ποσοστόν 9.5% επί τής παγκοσμίου εργασίας. Τα γερμανικά, εξ άλλ-ου, ναυπηγεία, μολοντί επέτυχον αύξησιν τών παραγγελιών των, δεν έβελάτισαν, εν τούτοις, τήν θέσιν των. Είχον κατ' Άπρίλιον έ. έ. εργα-σίαν διά σκάφη 2.927.500 τόν. (14.8% επί του παγκοσμίου συνόλου), έναντι αντίστοιχου πρό έτους εργασίας διά σκάφη 1.710.246 τόν. (14.3%) επί του συνόλου.

Τά αμερικανικά ναυπηγεία είχαν τήν 1ην Άπριλίου τρ. έτους πρός έκτέλεσιν συμβόλαια διά 30 πλοία, συνολικής χωρητικότητος 437.160 τόνων γκρός, άτινα μόλις έκάλυπτον τά 2.2% τής παγκοσμίου ναυπη-γικής εργασίας. Έτι χειροτέρα ήτο η κατάστασις των πρό έτους, ότε οι αντίστοιχοι αριθμοί άνεφέροντο εις 15 μόνον σκάφη, 204.760 τόν. γκρός, με ποσοστόν 1.7% επί του παγκοσμίου συνόλου. Διά τάς λοι-πάς εκ τών κυριωτέρων ναυπηγικών χωρών δίδονται οι κάτωθι αριθμοί:

Χώρα	1 Άπρ. έ. έ.	1 Άπρ. π. έ.
Σουηδία	1.600.500	έναντι 1.344.000
Όλλανδία	1.667.412	» 1.053.905
Γαλλία	1.155.916	» 800.826
Ίταλία	1.186.190	» 596.690

Ίαπωνία

Τό 12ον ναυπηγικόν πρόγραμμα

Ανεκινώθησεν υπό τής Ιαπωνικής κυβερνήσεως λεπτομέρεια του δεκάτου ναυπηγικού προγράμματος, όπερ προβλέπει τήν κατασκευήν 26 σκαφών, ήτοι ενέα λάινερς τεσσαράν δεξαμενοπλοίων και δεκατριών «τράμπς» φορηγών. Τό τμήμα του προγράμματος τό αναφερόμενον εις τά λάινερς περιλαμβάνει δύο δηζελοκίνητα σκάφη προοριζόμενα διά τας προς τήν Ευρώπην τακτικές υπηρεσίας τής «Νίππον Γιουσέν» και ένα, επίσης δηζελοκίνητον, σκάφος διά τήν γραμμήν τής «Όζάκα Σόζεν» προς τήν Νότιον Άμερικήν. Σημειωτέον, ότι όλα τά προβλεπόμενα υπό του προγράμματος σκάφη θα εινε δηζελοκίνητα, έξαιρέσει ενός δεξαμε-νοπλοίου, όπερ θα εφοδιασθη διά τήν πρόωσιν του με ατμοτροβίλους.

Εν τώ μεταξύ αι βλέψεις τών Ίαπωνών έφοπλιστών, εινε έστραμμέ-ναι εις περισσοτέρας, κατά τό δυνατόν, ναυπηγήσεις. Έλπίζουν ούτοι, ότι από του Μαρτίου του 1957 θα εινε εις θέσιν να αναλάβουν δι' ίδιον κεφαλαίων τήν κατασκευήν 40 όκεανοπόρων σκαφών και μετά πάροδον ενός άκόμη από τής ήμερομηνίας ταύτης έτους, έτέρων 40. Η πραγμα-τοποιησις, όμως, τής άνωτέρω επιθυμίας τών Ίαπωνών έφοπλιστών θεω-ρείται άμφίβολος, έλλείψει διαθεσίμων έσοχών. Υπολογίζεται από τούς ναυπηγικούς κύκλους, ότι κατά τόν προσεχή Μάρτιον τά έθνικά ναυπη-γεία θα ήσαν ικανά ν' αναλάβουν τήν κατασκευήν 12 μόνον προσθέτων σκαφών διά τήν Ιαπωνικήν ναυτιλίαν, παρά τό γεγονός, ότι θα έδιδον προτεραιότητα εις τάς παραγγελίας τών Ίαπωνών έφοπλιστών. Προ-ετίθετο άκόμη, ότι πέραν του περιορισμένου αριθμού τών διαθεσίμων έσοχών, μία άλλη δυσχέρεια προήρχετο από τήν έλλειψιν έπαρκών πο-σοτήτων χάλυδος και από τό σταθερώς αυξανόμενον ναυπηγικόν κόστος.

Πάντως τό Ιαπωνικόν ύπουργείον Μεταφορών μελετά ήδη, κατά πό-σον η οικονομική κατάστασις τών Ιαπωνικών επιχειρήσεων και η προ-οπτική διά τήν σταθερότητα τής ναυλαγοράς θα δικαιολογούν τήν ανά-ληψιν τής ναυπηγήσεως τόσων πολλών σκαφών από πλοιοκτήτας, οίτινες μέχρι σήμερα μεγάλως έξηρτάντο από τό χρήμα του Δημοσίου διά τάς νέας κατασκευάς των.

Έναντίον του προστατευτισμού

Ο πρόεδρος τής «Ένώσεως» τών Ίαπωνών έφοπλιστών κ. Γιαμαγ-κάτα άπαντών εις προσφάτως άκουσθείσας επικρίσεις, καθ' ός η Ίαπω-νία επιχορηγεί τήν ναυτιλίαν της, έτόνισε τά εξής: «Αν οι Ίάπωνες έφοπλιστάι ήσαν εις θέσιν να εισπράξουν πολεμικές άποζημιώσεις διά τά άπολεσθέντα κατά τήν διάρκειαν του πολέμου σκάφη των, όπως συνέβη, λ. χ., με τούς Βρετανούς έφοπλιστάς, τότε δεν θα έξηρτάντο διά τήν άνασυγκρότησιν του στόλου των ούτε από τάς κυβερνητικάς πιστώσεις, ούτε από τά δάνεια τών Τραπεζών, ούτε από τούς ευνόι-κους διά τάς ναυπηγήσεις χαμηλοūs τόκους».

Ο κ. Γιαμαγκάτα, όστις — σημειωτέον — εινε και πρόεδρος ναυ-τιλιακής επιχειρήσεως, εινε δε χρηματίσει και ύπουργός τής Προνοίας,

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικά δεκαπενθήμεροι άναχωρήσεις νεοτεύκτων
δηζελοκινήτων πλοίων με χώρον ψυγείου

Έκ ΔΑΝΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, και ΓΑΛΛΙΑΣ

δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ

και ΤΟΥΡΚΙΑΝ και ΤΑΝΑΤΑΛΙΝ

Δι' έμπορεύματα και πληροφορίας άπευθυντέον προς τούς Γενικούς Πράκτορας εν ΕΛΛΑΔΙ:

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ Άκτή Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφωνον 470.895

Μεγ. Βρεταννία

Το «Καρίνθια εις την ύπηρεσιαν

Το νεότευκτον υπερωκεάνιον τής Κιούναρ Λάιν «Καρίνθια» 21.637 τόνων γκράς, συμπληρωθέν ηδη εις τὰ ναυπηγεία Τζών Μπράουν, τού Κλάυδμπεκ και δεξαμενισθέν, επρόκειτο να εκτελεση την 12ην τρέχοντος μηνός τας δοκιμασίας του, μεθ' ο θά πολεμωδύνατο από την πλοιοκλήτριαν εταιρίαν. Πρώτη αναχώρησις τού σκάφους εκ Λίβερπουλ δια Χάλιφας ώρισθη δια την 27ην Ιουνίου. Το «Καρίνθια» καθεικλύθη τόν παρελθόντα Δεκέμβριον, με ανάδοχον την πριγκίπισσαν Μαργαρίταν και εις το τρίτον εκ των τεσσάρων παραγγελθέντων υπό τής Κιούναρ επιβατηγόν λάινερς δια την γραμμήν της προς τόν Καναδάν. Ο πλοίαρχος Άντριου Μάκ-Κέλλαρ θά κυβερνηση τὸ «Καρίνθια» κατά το παρθενικόν του ταξίδιον, όπως έπραξε και δια τὰ δύο προηγούμενα λάινερς, τὸ «Σαζόνια» και τὸ «Ιβέρνια».

Λάινερ 40.000 τ. δια την «Οριεντ»

Εις τὸ Ἐθνικὸν Ἐργαστήριον Δοκιμῶν, τού Τέντιγκτων, εξετέθησαν πρότυπα, εις μεγάλην κλίμακα, τού σχεδιαζομένου παρα τής «Οριεντ Λάιν» νέου επιβατηγού λάινερ τών 40.000 τόνων γκράς. Μολούνη τὰ συμβόλαια/δια τὴν κατασκευὴν τὸν δὲν ἔχουν ἀκόμη ὑπογραφή, φαίνεται ἐν τούτοις, ὅτι ἡ ἐργασία δια τὸ μεγαλύτερον — μετὰ τὸ «Κούνη Μαίρη» — λάινερ, ἐκ τῶν ναυπηγηθέντων ἐν Ἀγγλίᾳ, θά δοθῇ εἰς τὰ ναυπηγεία «Βίκερς-Άρμστρογκ». Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τής ἐπιδείξεως τῶν προτύπων, ἐδόθησαν παρα τού διευθυντοῦ τής «Οριεντ» σέρ Κόβλιν Ἄντερσον ἐνδιαφέροντα νέα περὶ τοῦ πλοίου, στοιχεῖα και ἀριθμοί. Κυριώτερα χαρακτηριστικὰ τού πλοίου εἶνε αἱ ἀρτιαί ἐγκαταστάσεις κλιματισμοῦ εἰς τὰ ἐνδιαίτηματα ἐπιβατῶν και πληρώματος, ἡ χρησιμοποίησις εἰς τὰ ἀνώτερα καταστρώματα και τὰς ὑπερκατασκευὰς ἀλουμινίου εἰς ἐξωρτάτη κλίμακα και ἡ τοποθέτησις τῶν σωσιβίων λέμβων εἰς κατάστρωμα, ἰσοδύναμον πρὸς τὸ κατάστρωμα C, τῶν ἤδη ὑφισταμένων ὑπερωκεανίων τής εταιρίας. Κάθετοι μεταφορικοὶ ἰμάντες θά διατίθενται, ἐσωτερικῶς και ἐξωτερικῶς, πρὸς διακίνησιν τῶν ἀποσκευῶν εἰς τούς ἀκράτους λιμένας.

Τὸ νέον λάινερ θά κοστίσῃ, ὡς ἔγγισται, 10.000.000 λιρῶν και θά ἐξυπηρετήσῃ τὴν γραμμὴν Λονδίνου—Αὐστραλίας με ἐπιστροφήν δια τού Παναμά και προεγγίσει εἰς Βαγκούδερ και Ἅγιον Φραγκίσκον. Ἡ σημερινὴ διάρκεια τοῦ κυκλικοῦ ταξιδίου θά συντομευθῇ κατά δύο ἑβδομάδας. Τὸ σκάφος — κατά τὸ πρότυπον τοῦ λάινερ «Όρσοβα» — δὲν θά φέρῃ ἰστούς και θά ἔχῃ μεταφορικὴν ἰκανότητα δια 1950 ἐπιβάτας (650 α', θέσεως και 1300 τουριστικῆς) με πλήρωμα 875 ἀνδρῶν.

Όταν ἡ «Οριεντ» ἀπεφάσισε τὴν ναυπήγησιν του, ἀντιμετώπισε τὸ πρόβλημα, ἂν ἔπρεπε τὸ νέον σκάφος τής να ἔχῃ χωρητικότητα 28.000 τόνων γκράς και ταχύτητα 22½ μιλίων ἢ ἂν θά ἔπρεπε νὰ προτιμηθῇ σκάφος μεγαλύτερον τωναζ και ὑψημῆς ταχύτητος. Ἀπυθύνθη σχετικῶν ἐρωτήματα εἰς τὰ ναυπηγεία «Βίκερς-Άρμστρογκ», ἅτινα και παρέκλήθησαν νὰ δώσουν διαστάσεις, κατανάλωσιν καυσίμου και τὸ πιθανὸν κόστος μεγαλύτερου πλοίου, ἀναπτύσσοντας ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 27 μιλίων. Τὰ ναυπηγεία ἔδωκαν, κατά προσέγγισιν, τὰς ἀκολουθοῦσας διαστάσεις: Ὀλικὸν μήκος 804 ποδῶν και μεταξύ τῶν καθέτων 740, μέγιστον πλάτος 97 ποδῶν, μέγιστον βύθισμα 31,6 ποδῶν και πρῶσπῆριον μηχανὴν δυνάμεως, κατά μέγιστον ὄριον, 80.000 ἵππων ἄξουος.

Ἐπεδείχθη, ὅτι αἱ σωσιβίοι λέμβοι πρέπει νὰ τοποθετηθοῦν εἰς θέσιν ἀντιστοιχοῦσαν πρὸς τὸ κατάστρωμα C, τῶν ὑφισταμένων ὑπερωκεανίων τής εταιρίας, ἥτοι κάτωθι τού καταστρώματος περιπάτου, εἰς τὸ ὅποιον θά ἐγκατασταθοῦν οἱ κοινόχρηστοι χώροι τῶν ἐπιβατῶν πρώτης θέσεως. Τὸ κατάστρωμα τῶν σωσιβίων λέμβων θά εἶνε τὸ ἰσχυρότερον χαλύβδινον κατάστρωμα τοῦ πλοίου. Τρία, ἀνωθεν αὐτοῦ πλήρη καταστρώματα θά κατασκευασθοῦν ἐξ ἀλουμινίου, ὅπως ἐπίσης ἐξ ἀλουμινίου θά εἶνε και αἱ ὑπερκατασκευαί. Οὐχὶ ὀλιγώτεροι, τῶν 1000 τόνων ἀλουμινίου θά χρησιμοποιηθοῦν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτόν. Τὸ νέον λάινερ θά διαθέτῃ χώρον δια παραλαβὴν 1000 τόνων φορτίου μόνον, ἀντὶ τῶν 3000 ἕως 4000 τόνων, τοῦ δύνανται νὰ μεταφέρουν τὰ ἤδη ἐν ὑπηρεσίᾳ ἕτερα ὑπερωκεάνια τής «Οριεντ Λάιν».

Σοβιετικὴ Ρωσία

Αἰ εἰς Ρωσίαν ναυπηγήσεις

Μία ἀκτίς φωτός διέφυγεν ἀπὸ τὸ Παραπέτασμα, ἀναφορικῶς με τὰς ἐν Ρωσίᾳ ναυπηγήσεις, ὅταν ὁμάς Νορδηγῶν δημοσιογράφων ἐπισκέφθη, κατόπι σχετικῆς ἀδείας, τὰ ἐγκατεστημένα εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Λένινγκραδ «Ναυπηγεία τοῦ Ναυαρχείου», τελοῦντα ὑπὸ τὴν διευθύνσιν τοῦ Βόριδος Χλοπότοφ. Κατὰ τὰς δοθείσας εἰς τούς ἐπισκέπτας πληροφορίας, 10.000 ἐργατοτεχνιτῶν ἀπασχολοῦνται εἰς τὰ ἐν λόγω ναυπηγεία, ἅτινα ἔχουν ἰκανότητα κατασκευῆς σκαφῶν 200.000 τόνων ἰ.ν. ἐτησίως. Ἀριθμὸς τῆς δεξαμενοπλοίων τῶν 16.000 τόνων ἰ.ν. ἐτέλει ὑπὸ ναυπήγησιν. Ἀναφορικῶς με τὸ κόστος αὐτῶν ὁ Ρώσος διευθυντὴς ἀπέφυγε νὰ δώσῃ συγκεκριμένους ἀριθμούς, περιορισθεὶς ἀπλῶς εἰπε, ὅτι δι' ἐκάστην ναυπήγησιν τοιοῦτου σκάφους ἀπαιτοῦνται 1.300.000 ὠρῶν ἐργασίας. Ὁ αὐτὸς ἐκπρόσωπος παρέσχε τὴν βεβαίωσιν, ὅτι ἀπὸ τοῦ 1957 θά ἀρχίσουν κατασκευαζόμενα εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Λένινγκραδ και σούπερ-τάνκερς τῶν 45.000 τόνων ἰ.ν. Ἀρμολιδίως ἐξ ἄλλου ἀνεκοινώθη, ὅτι τὰ Σοβιέτ παρήγγειλαν εἰς τὰ φιλλανδικὰ ναυπηγεία ἕνα ἰσχυρότατον παγοθραυστικόν, τὸ ὅποιον αἱ διζελωμηχαναί θά ἀναπτύσσουν δυνάμιν 22.000 ἵππων.

Νέα σοβιετικὰ σκάφη

Ἐν τῷ μεταξύ αἱ πρό διέταξις περὶ τού δοθείσας εἰς τὰ διάφορα εὐρωπαϊκὰ ναυπηγεία ρωσικὰ παραγγελίαὶ ὀλοκληροῦνται κατά τὸ τρέχον ἔτος δια τής παραδόσεως τῶν περισσότερῶν σκαφῶν, συμπεριλαμβανομένων και τινῶν μετρίου μεγέθους φορτηγῶν. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν πέντε πρώτων μηνῶν τοῦ ἔτους ἐπραγματοποιήθησαν αἱ καθεικλύσεις σοβιετικῶν λογαριασμῶν 21 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 71.738 τόνων γκράς, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία ἑπτὰ εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, ὡς ἑξῆς:

Ναυπηγεία	Πλοῖα	Τ. γκράς
Γαλλικὰ	5	25.100
Γερμανικὰ	10	23.005
Ὀλλανδικὰ	1	7.550
Φιλλανδικὰ	1	5.700
Βελγικὰ	2	4.313
Ἀγγλικὰ	1	4.500
Δανικὰ	1	1.570
Σύνολον:	21	71.738

Ἀπὸ τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεία καθεικλύθη τὸ πλωτὸν ἐργοστάσιον καταργασίας ἀλιεύματος «Στανισλάφσκυ» 4500 τ. γκράς, ἀπὸ τὰ ὀλλανδικὰ τὸ μικτὸν σκάφος «Άγκάρκα» 7500 τ. γκράς, ἀπὸ τὰ βελγικὰ τὸ πλωτὸν ψυγεῖον «Χινκίριν» 2863 τ. γκράς και τὸ ἀλιευτικὸν «Τάρτου» και ἀπὸ τὰ φιλλανδικὰ τὸ παγοθραυστικὸν «Μιτσούρινσκ» 5700 τ. γκράς. Ἀπὸ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεία καθεικλύθη μία δεκάς ἀλιευτικῶν ἀνοικτῆς θαλάσσης, ἐκ τῶν ὁποίων τὸ μεγαλύτερον ἦτο τὸ «Γκαρντέσκ» 3550 τ. γκράς. Τέλος, ἀπὸ τὰ γαλλικὰ ναυπηγεία καθεικλύθησαν πέντε διζελωκίνητα φορτηγά, ἥτοι τὸ «Ἡλία Μετσνίκωφ» 4100 τ. γκράς, εἰς Σαιν Ναζαίρ, τὰ «Ἰβάν Πάβλωφ» και «Νικολαί Μπουρντέσκο» 5500 τ. γκράς ἕκαστον, εἰς Λά Σιοτὰ και τὰ «Ἰβάν Σετσένωφ» και «Νικολαί Πογκόρωφ» 5000 τ. γκράς ἕκαστον ἀπὰ τὰ ναυπηγεία τοῦ Μπορντώ.

Ἀγοράζουσι και οἱ δορυφόροι

Ἀπὸ τινος εἰς ἄλλου, Πολωνοί, Βούλγαροι και Τσεχοσλοβάκοι ἐνεφάνισθησαν εἰς τὴν εὐρωπαϊκὴν ἀγορὰν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων πρὸς ἀπόκτησιν χωρητικότητος. Πολωνοὶ ἠγόρασαν ἤδη ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς τὸ νορβηγικὸν φορτηγὸν «Ρεϊνα» 5242 τόν. γκράς, 9350 τόνων φορτίου και ναυπηγήσεως 1924, τὸ παρέλαβον δὲ εἰς νορβηγικὸν λιμένα και τὸ μετωνόμασαν «Slowacki». Ἐξ ἄλλου ἡ Κρατικὴ Βουλγαρικὴ Ἄτμοπλοία» ἠγόρασεν ἀντὶ τιμῆς 710.000 λιρῶν τὸ ἀγγλικὸν μότορσιπ «Easgate» 7372 τ. γκράς, 10.272 τόνων φορτίου και ναυπηγήσεως 1944, με σερβέυ τοῦ 1953. Τὸ ἐν λόγω σκάφος παραλήφθη πρὸ ἡμερῶν εἰς τὸ Λονδίνον και μετωνομασθέν «Μπαλκάν» προορίζεται νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὴν βουλγαρικὴν ἐκ Μαύρης Θαλάσσης γραμμὴν πρὸς τὸ Κόντινεντ.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.

ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ

Τὰ νεότευκτα και ὑπερπολυτελῆ πλοῖα τῆς Μεσογείου, ταχύτητος 20 μιλίων Κινηματογράφος—Πισίνα—Air Conditioning

“ΑΧΙΛΛΕΥΣ,, - “ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ— ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ — ΒΗΡΥΤΤΟΝ — ΔΕΜΕΣΣΟΝ — ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ.

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 27 Ἰουνίου, 11 και 25 Ἰουλίου 11 π.μ.

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΒΕΝΕΤΙΑΝ.

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 20 Ἰουνίου, 4 και 18 Ἰουλίου 3 μ.μ.

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ — ΔΕΜΕΣΣΟΝ — ΒΗΡΥΤΤΟΝ — ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ — ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ.

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 20 Ἰουνίου, 4 και 18 Ἰουλίου ὄραν 11 π.μ.

ΔΙΑ ΓΕΝΟΒΑΝ — ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ, μέσφ Ἰσθμοῦ.

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 27 Ἰουνίου, 11 και 25 Ἰουλίου ὄρα 12 μεσημέρ.

Δ)Π “ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

Ἐκάστην Πέμπτην 5 μ.μ.

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π “ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 2 μ.μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ. Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ. Πάτρας, Σάμην, Ἰθάκην, Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

Δ)Π “ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΑΗΝΝΗΝ. Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ.μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ. Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΑΗΝΝΗΝ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου).

Δ)Π “ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ,,

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6.30 μ.μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ. Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 9 μ.μ. δια ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ. Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2.30 μ.μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΒΑΘΥ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ: Ἀκτὴ Ποσειδῶνος, τηλ. 470.500, 475.033. Διεύθυνσις: Τηλ. 470.895 και εἰς ἄλλα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦ. 40-658

ΑΘΗΝΑΙ : ΟΔΟΣ ΚΑΡΝΕΑΔΟΥ 12
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ

Αντιπρόσωποι μας εις τὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

ΟΙ κ.κ. **A. E. SHEPPARD & CO.**
BEVIS MARKS HOUSE

BEVIS MARKS LONDON E.C. 3

Ναυτιλιακαὶ Ειδήσεις

Πρόεδρος τοῦ Ἐπιμελητηρίου

Ὁ κ. Μανώλης Κουλοκουρής ἐξελέγη πρόεδρος τοῦ Ἑλληνο - Ἀμερικανικοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Νέας Ὑόρκης.

Τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ κ. Στ. Λιβανοῦ

Δέκα τέσσαρα ἐν ὄλῳ σκάφη ναυπηγοῦνται εἰς τὴν Ἰαπωνίαν διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Σταύρου Λιβανοῦ. Δέκα ἐξ αὐτῶν εἶνε φορητὰ τοῦ τύπου τῶν «Λάινερς» τῶν 15 χιλ. τόνων ἰ.ω. καὶ τέσσαρα δεξαμενόπλοια, δύο τῶν 40 χιλ. τόνων καὶ δύο τῶν 32 χιλ. τόνων. Συνολικὸν κόστος 50 ἑκατομμύρια δολλάρια.

Τῆς 31ης Μαΐου παρελήθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ναγκόγια ἐν ἐκ τῶν ἑξ ἀδελφῶν σκαφῶν ναυπηγοῦμένων διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Λιβανοῦ. Ὀνομάζεται «Ἀτλάντικ Γκλαντιέτορ». Τέσσαρα ἄλλα, τοῦ αὐτοῦ τύπου, ἔχουν παραγγελθῆ εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Σαουγιόσσου», με ἑναρξιν παραδόσεως ἀπὸ τοῦ Ἰουνίου 1957 μέχρι καὶ τοῦ Φεβρουαρίου 1958.

Τὰ δύο τάνκερς τῶν 40 χιλ. τόνων κατασκευάζονται εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμίσι τῆς Γιοκοχάμας καὶ τὰ δύο μικρότερα εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ἴβνο τοῦ Τόκιο.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἐγνώσθη, ὅτι, πέραν τῶν ἀνωτέρω, τρία ἀκόμη δεξαμενόπλοια τῶν 33 χιλ. τόνων ἰ.ω. ἕκαστον παρηγγέλλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ἴβνο τῆς Ἰαπωνίας. Διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν τὰ ἐν λόγω ναυπηγεῖα θὰ μετατρέψουν μόνιμον δεξαμενὴν εἰς ναυπηγικὴν ἐσχάραν, ἀναλόγων διαστάσεων.

Παρηγγέλλη, ἐπίσης, ἀπὸ τὸν Οἶκον Σταύρου Λιβανοῦ, με παραδόσιν τὸ 1958, ἓνα τάνκερ 29.600 τόν. ἰ.ω. εἰς τὰ ναυπηγεῖα Κόκερελ τοῦ Βελγίου. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι, κατασκευῆς Οὐεστγίχουζς δυνάμει 12.800 ἵππων.

Ὁ Οἶκος Σταύρου Λιβανοῦ εἶχεν ἤδη μεταπολεμικῶς παραλάβει 17 νεότευκα τάνκερς καὶ τέσσαρα φορητὰ τράμπς. Συνολικὸν τόνναζ 450 χιλ. τόνων ἰ.ω.

Πλὴν τῶν ὡς ἄνω ναυπηγήσεων εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, ὁ κ. Στ. Λιβανὸς ἔχει ὑπὸ παραγγελίαν καὶ ἄλλα σκάφη εἰς τὰ εὐρωπαϊκὰ ναυπηγεῖα. Εἰς ἀριθμὸν σκαφῶν ὁ Οἶκος Λιβανοῦ προτεροῦται ὅλων τῶν ἄλλων Ἑλληνῶν ἐφοπιστῶν.

Τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ κ. Ἰ. Κ. Καρρά

Εἰς 24 ἐν ὄλῳ σκάφη ἀνέρχονται αἱ παραγγελίαι τοῦ κ. Ἰ. Κ. Καρρά. Ἐκ τούτων 18 φορητὰ τῶν 12.500 τόν. ἰ.ω. παρηγγέλλθησαν εἰς τὴν Ὀλλανδίαν, τρία τῶν 20 χιλ. τόνων εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, δύο εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπερντάυλατ καὶ ἓν τάνκερ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Γκρήνοκ.

Νέα παραγγελίαι τοῦ κ. Νιάρχου

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χοβαλτσόβερκε τοῦ Κιέλου ἐδόθησαν ἀπὸ τὸν κ. Νιάρχον αἱ ἑξῆς παραγγελίαι δεξαμενοπλοίων:

Ἐνὸς τάνκερ τῶν 57.500 τόνων ἰ.ω., τοῦ μεγαλύτερου ἐκ τῶν ναυπηγθέντων εἰς Γερμανίαν σκαφῶν, ταχύτητος 17½ μιλίων. Δύο τάνκερς τῶν 39.700 τόνων ἰ.ω. καὶ δύο ἐπίσης τῶν 21.500 τόνων.

Αἱ ναυπηγήσεις τοῦ «Τρίτωνος»

«Ἐθνος» ἀνομάσθη τὸ πρῶτον καθελκυθὲν τὴν 26ην Μαΐου, ἀπὸ μίαν σειρὰν ὑπὸ παραγγελίαν ἑξ φορητῶν σκαφῶν, καταλλήλων διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίων εἰς χύμα. Ἡ διαχείρισις τῶν θὰ διενεργηθῆ ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν «Τρίτων» τοῦ κ. Κώστα Μιχ. Λαιμοῦ, τῆς Νέας Ὑόρκης.

Πρόκειται περὶ ἀνάφους μήκους ὀλικοῦ 508 ποδῶν, πλάτους 66,6', βυθίσματος 30,7 5/16 ποδῶν, χωρητικότητος ἰ.ω. 15.500 τόνων, με μηχανὰς ἀτμοστρόβιλου, δυνάμει, τύπου Οὐεστγίχουζς, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, 7.000 ἵππων, ταχύτητος ὑπηρεσιακῆς 15 μιλίων. Ἔρμα ὕδατος 5.000 τόνοι. Ναυπηγεῖα Μιτσουμίσι τοῦ Κόμπτε.

Πλείστας ὄσας καινοφανεῖς ἐκ τῆς πράξεως ὑποδειχθεῖσας τροποποιήσεις ἐφήρμοσαν εἰς τὸ σχέδιον τοῦ ἐν λόγω σκάφους οἱ ἰδιότηται του. Δεδομένου ὅτι θὰ ἀπασχοληθῆ τούτο, ὅπως καὶ τὰ λοιπὰ ἀδελφὰ του σκάφη, (πέντε ἀκόμη ὑπὸ παραγγελίαν), εἰς τὴν μεταφορὰν φορτίων εἰς χύμα (μεταλλευμάτων καὶ γαιανθροσίων κυρίως), προσπάθεια κατεβλήθη, ὅπως ἀπαλλαγῶν, κατὰ τὸ δυνατόν, τὰ κύτη τῶν ἐμποδίων, ἵνα αἱ πρὸς ἐκφόρτισιν ἀρτάγαι κινηθῶν εὐχερέστερον καὶ ἀποφευχθῶν ἐν ταύτῳ αἱ πολλαὶ φθοραὶ εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῶν κυτῶν καὶ τὰ πλευρὰ αὐτῶν.

Ἐφθάσαμεν εἰς τὸ ἀκρότατον ὄριον;

Μετὰ τὰ δεξαμενόπλοια τῶν 87 χιλ. τόνων τοῦ ἀμερικανοῦ Λουντινχ, τάνκερ ἑκατὸν χιλιάδων τόνων πρόκειται νὰ παραγγείλη εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα ὁ κ. Ἄρ. Ὠνάσης. Θὰ φέρῃ τὴν Ἀστερόεσσαν, κατόπιν τῆς ἐπιτευχθείσης συμβιβαστικῆς λύσεως μετὰ τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον ἐπὶ τῆς γνωστῆς ἀντιδικίας διὰ τὴν ὀθὴν παρὰ τὸν νόμον ἀγορᾶν ἀμερικανικῶν πλοίων.

Εἰς σχετικὴν ἀνακοίνωσιν προέβη πρὸ ἡμερῶν ἐνώπιον τῆς ἀρμοδίας κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς τῆς Βουλῆς ὁ κ. Μόρς, τῆς Κρατικῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας.

Τὰ προκαταρκτικὰ σχέδια τοῦ σκάφους ἐξεπονήθησαν ἤδη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Μπέτλεμ τοῦ Κούινσ. Αἱ διεξαγόμεναι διαπραγματεύ-

σεις μετὰ τὰς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τῆς Οὐάσιγκτόνως ἀποβλέπουσιν, κυρίως, εἰς τὸν καθορισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν δεξαμενοπλοίων «Τ.2», ἐκ τῶν ἐνεία κατεχομένων ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς ἐταιρίας τοῦ κ. Ὠνάση, διὰ τὴν ὁποῖα παρεσχέθη ἡ ἀδεία τῆς μεταφορᾶς εἰς τὴν ἐλευθερίαν σημαίαν, ἐναντι τῆς ναυπηγήσεως τοῦ γιγαντιαίου σκάφους.

Ὁ κ. Νιάρχος, ἐπίσης, διαπραγματεύεται τὴν ναυπήγησιν τριῶν ἀκόμη σούπερ-τάνκερς εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα καὶ ὁ κ. Ἰωάννης Μιχ. Καρράς ἐνὸς ἀκόμη. Ἡ χωρητικότης τῶν ἀνωτέρω δὲν ἀνεκοινώθη.

Αἱ ναυπηγήσεις μας

Δύο φορητὰ τῶν 10.800 τόνων ἰ.ω., με ἀνοικτὸν σέλτερ-ντέκ, ἢ 13.100 τ. με κλειστὸν σέλτερ-ντέκ, παρηγγέλλθησαν ἀπὸ Ἑλλήνας ἐφοπιστᾶς εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ἑλλοικῆ τῆς Φιλανδίας. Θὰ εἶνε δεξελοκίνητα (μηχαναὶ Σουλτζερς, 7.000 ἵππων, ἀνωτάτης, δυνάμει), με προβλεπόμενὴν παράδοσιν τέλος τοῦ 1958 καὶ ἀρχὰς τοῦ 1959. Κόστος 2.950.000 δολλარიῶν ἕκαστον. Πίστωσις τετραετῆς με τόκον 5% διὰ τὸ ἥμισυ τῆς ἀξίας τῶν.

Ὁ κ. Νίκος Χατζηπατέρας διὰ λογαριασμὸν ἐταιρίας τελοῦσης ὑπὸ τὴν διαχείρισιν του, παρήγγειλε τὸ ἐν, με παραλαβὴν τῶν Ἰανουαρίου τοῦ 1959 καὶ ὁ κ. Γ. Καρράς διὰ λογαριασμὸν ἄλλης ἐταιρίας τὸ δεύτερον, με παράδοσιν τὸν Δεκεμβρίον τοῦ 1958.

Ἐγνώσθη τελευταίως ἡ παραγγελία εἰς τὰ ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα Χιτάτσι τριῶν δεξελοκίνητων (μηχαναὶ 8.000 ἵππων) φορητῶν τῶν 20 χιλ. τόνων ἕκαστον, διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ἰ. Κ. Καρρά. Τὰ σχέδια προβλέψουν τὸ χαμηλότερον δυνατόν βύθισμα (30 ποδῶν), με μήκος 545 ποδῶν καὶ πλάτος 72 ποδῶν. Παράδοσις διαδοχικῆ ἐντὸς 28 μηνῶν.

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμίσι τῆς Γιοκοχάμας παρηγγέλλθησαν δύο τάνκερς τῶν 40 χιλ. τόνων ἕκαστον, διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ἄρ. Ὠνάση.

Δύο σούπερ-τάνκερς τῶν 40 χιλ. τόνων ἔχουν παραγγείλει καὶ οἱ κληρονόμοι Λεωνίδα Γουλανδρῆ (Γκρήκ Λάιν). Τὸ ἐν εἰς τὴν Γερμανίαν, με παραδόσιν τὸ 1958 καὶ τὸ δεύτερον εἰς τὰ ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ἴβνο, με παράδοσιν τὸ 1959.

Παρὰ τῆς ἐταιρίας «Μαρίνος καὶ Φράγκος», τοῦ Λονδίνου, παρηγγέλλθη εἰς τὰ βελγικὰ ναυπηγεῖα Κόκεριλλ (τοῦ Χομπόκεν) ἓνα δεύτερον δεξαμενόπλοιο, χωρητικότητος 18.700 τόνων ἰ.ω., με παράδοσιν περὶ τὴν μέσση τοῦ 1959. Τὸ σκάφος θὰ ἐφοδιασθῆ διὰ τὴν πρῶσιν του με ἀτμοστρόβιλου, εἶνε δὲ ἀδελφὸν πρὸς τὸ παραγεγνηθὲν ὑπὸ τῆς ἰδίας ἐταιρίας πρὸ τινῶν μηνῶν, ὅπερ θὰ παραδοθῆ κατὰ Σεπτέμβριον τοῦ 1957.

Ἐπίσης, ὑπὸ τῆς τελοῦσης ὑπὸ ἑλληνικὴν διαχείρισιν «Μαριτάιμ Κόμπαν, Λιόθ», παρηγγέλλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Βέζερ, τοῦ Μπερμερ-χόφεν, δύο δεξελοκίνητα φορητὰ τῶν 10.850 τόνων ἰ.ω., με ἀνοικτὸν σέλτερ-ντέκ. Τὰ ἐν λόγω σκάφη θὰ ἐφοδιασθῶν με διχρόνους μηχανὰς Σουλτζερ, δυνάμει 5.600 ἵππων ἄξονος.

Παρὰ τῆς ἐταιρίας «Σάμοσκ» παρηγγέλλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μπάρτραμ δύο δεξελοκίνητα φορητὰ τῶν 12.000 τ. ἰ.ω., με ἀνοικτὸν ἢ 14.000 τ. ἰ.ω. ἕκαστον, με κλειστὸν σέλτερ-ντέκ, παραδοτέα τὸ 1958 τὸ ἐν καὶ τὸ 1959 τὸ ἔτερον. Μηχαναὶ Ντόξφορντ, κατασκευῆς τῆς «Νόρθ Ἰστερν Μαριν».

Παρὰ τοῦ κ. Τεργιάζου παρηγγέλλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ὀυικέρκης δύο δεξελοκίνητα φορητὰ 11 χιλ. τόνων με ἀνοικτὸν σέλτερ-ντέκ καὶ 13 χιλ. τόν. με κλειστὸν. Μηχαναὶ δυνάμει 6000 ἵππων. Τιμὴ γύρω τῶν 3 ἑκατομ. δολλარიῶν, ἐκ τῶν ὁποίων τὸ ἥμισυ θὰ καταβληθῆ εἰς δολλάρια καὶ τὸ ἥμισυ εἰς λίρας. Παράδοσις τέρμα τοῦ 1958 καὶ τὸ 1959.

Τὰ νεότευκα

Κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν παρελήθησαν ἀπὸ τὰ ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα τὰ κατωτέρω νεότευκα σκάφη μας :

— ἘἈθῆναι» 4250 τόνων ἰ.ω., τῆς ἐταιρίας «Ἑλληνική», ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ἴβνο. Μηχαναὶ Νήτζελ, πραγματικῆς δυνάμει 3500 ἵππων καὶ ὑπηρεσιακῆ ταχύτης 14 μιλίων.

— ἘἈτλάντικ Γκλαντιέτορ» 14.300 τόνων ἰ.ω., τῆς ἐταιρίας Στ. Λιβανοῦ, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ναγκόγια. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι δυνάμει 6.600 ἵππων ἄξονος καὶ ὑπηρεσιακῆ ταχύτης 14,85 μιλίων. Σημαία Λιβερίας.

— ἘἈραγκῶ» 15.700 τόνων ἰ.ω., τῆς ἐταιρίας «Σεγκόβια», (τελοῦσις ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν κ.κ. Γιῶν Ν. Γουλανδρῆ), ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Καθασάκι. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι, δυνάμει 7.000 ἵππων ἄξονος καὶ ὑπηρεσιακῆ ταχύτης 14,5 μιλίων. Σημαία Λιβερίας.

— ἘΔημοσθένης» 12.400 τόνων ἰ.ω., τῆς ἐταιρίας «Βιλλανουέβας», ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Χιροσίμα. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι, δυνάμει 7.150 ἵππων ἄξονος καὶ ταχύτης 15 μιλίων. Σημαία Λιβερίας.

— Καὶ Ἐὐπερσιόουνιτς» (δεξαμενόπλοιο) 32.000 τόνων ἰ.ω., τῆς ἐταιρίας «Λά Ἐμπρέσσα» (τελοῦσις ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Γ. Α. Ἐμπειρικού), ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χαρίμα. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι, δυνάμει 15.000 ἵππων ἄξονος καὶ ταχύτης 16,87 μιλίων. Σημαία Λιβερίας.

— Ἐξ ἄλλου, παρελήθησαν, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, ἀπὸ μὲν τὰ ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα τὸ φορητὸν μας «Μπουένα Φορτούνα», 14.500 τόνων ἰ.ω. καὶ ἀνεχώρησεν ἐκ Τόκιο διὰ Κολοῦμπια Ρίβερ, ἀπὸ δὲ τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπλάιθ τὸ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν φορητὸν τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ «Ἰ γ κ Α ἰ γ κ α ἰ ο υ ς» 12.250 τόνων ἰ.ω. καὶ ἀπέπλευσεν ἤδη ἐκ Τάιν διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν.

Αἱ καθελκύσεις

Ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγιῶν Καθασάκι καθελκύθη τὴν 12ην Μαΐου τὸ φορητὸν «Γκρανδάς», ἀνήκον εἰς ἐταιρίαν τελοῦσαν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν κ.κ. Γιῶν Ν. Γουλανδρῆ. Πρόκειται περὶ σκάφους 15.700 τόνων ἰ.ω. ὅς ἔχη μηχανὰς ἀτμοστρόβιλου 7.000 ἵππων, με ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 14,5 μιλίων. Παραδίδεται ἐντὸς τοῦ μηνὸς Ἰουλίου.

Τὴν 31ην Μαΐου καθελκύθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τὸ τρίτον, κατὰ σειρὰν κάρογκ-λάινερ τῆς «Ἑλληνικῆς», τὸ «Ὀλλανδία», 4250 τόνων ἰ.ω., ἀδελφὸν πρὸς τὰ παραδοθέντα ἤδη «Ἑλλάς» καὶ «Ἀθήναι». Μετὰ τὴν καθελκυσιν, ἐποθετήθη ἐπὶ τῆς ἰδίας ἐσχάρας ἡ τρίτος τοῦ τετάρτου σκάφους τῆς «Ἑλληνικῆς», τοῦ αὐτοῦ μεγέθους καὶ τύπου.

Τὴν 7ην Ἰουνίου καθελκύθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Οὐράγκας, τῆς Χιροσίμα, τὸ νέον φορητὸν μας «Σάντα Μαρία», ἀνήκον εἰς ὁμώνυμον λιβεριστὴν ἐταιρίαν, ἑλληνικῶν συμφερόντων. Τὸ καθελκυθὲν σκά-

«ΑΜΒΕΡΣΑΝ-ΡΩΤΤΕΡΤΑΜ» η Άμστερνταμ δολ. 10, φόρτωση 19—30 Ιουνίου.
 «ΜΥΡΙΑΜ» (όνδουρ.) από αμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9400 τ. παλαισιδέρων (475.000 κ.π. δια δέρματα) δι' Ιαπωνίας, κατ' άποκοπήν δολ. 265.000 φιο, φόρτωση 2—15 Ιουλίου.
 «ΕΙΣΙΒΕΤ Χ.» (λιβερ.) από αμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν η Ρότερνταμ δολ. 12.50, φόρτωση 25 Ιουνίου—5 Ιουλίου.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ» (λιβερ.) εκ Καλιφορνιας 9500 τόν. άλματος δι' Ιαπωνίαν δολ. 13.75 φιο, φόρτωση 1 Ιουνίου.
 «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΥ» (λιβερ.) από Στόκτον (Βορ. Ειρηνικού) 14.000 τ. μεταλλευμάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 13 φιο, φόρτωση 1 Ιουνίου.
 «ΣΤΑΥΡΟΣ» εκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων δια Λά Παλλίς δολ. 18.25, ελεύθερον εκφορτωτικων, φόρτωση 1 Ιουλίου.
 «ΜΑΤΑΘΙΟΣ» (όνδουρ.) εκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων δια Μασσαλίαν δολ. 18.25, με 2000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικων, φόρτωση 25 Ιουνίου— 5 Ιουλίου.
 «ΛΕΟΝΤΙΟΣ» εκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων δια Μασσαλίαν δολ. 18.25, με 2000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικων, όφιών δια Σέτταν δολ. 18.75, με 1000 τόν. ελεύθερον εκφορτωτικων, φόρτωση 1 Ιουνίου.
 «ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΑΕΜΟΝ» (Κασταρικός) εκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων δια Μασσαλίαν δολ. 18.25, με 2000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικων, όφιών δια Σέτταν δολ. 18.75, με 1000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικων, φόρτωση 1 Ιουνίου.
 «ΧΡΥΣΗ Σ. Μ.» (λιβερ.) εκ Πόρτλαντ (Όρεγκον) 9300 τόν. παλαισιδέρων (475.000 κ.π. δια δέρματα) δι' ένα Ιαπωνικόν λιμένα, κατ' άποκοπήν δολ. 180.000 φιο, φόρτωση 1 Ιουνίου—1 Ιουλίου.
 «ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (της έτ. «Οράιον») εκ Βορ. Ειρηνικού 10.000 τ. γεννημάτων δια Κολλαό (δύο συνεχη ταξίδια) δολ. 10.50, με 1000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικων, έναρξης Σεπτεμβρίου—Οκτάβριον και ληξις Νοεμβρίου—Δεκεμβρίου.
 «ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ» (λιβερ.) εκ Βορ. Ειρηνικού 11.200 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν, δολ. 16.90, με 3000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικων, φόρτωση 10—25 Ιουλίου.
 «ΗΚΕΑΝΙΣ» (παναμ.) εκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων δια Βορδά δολ. 18.25, με 2000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικων, όφιών δια Σαιν Νασάρ η Νάντην δολ. 18.50, με 1000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικων, φόρτωση 1 Ιουλίου.
 «ΣΙΔΕΡΗΣ» (λιβερ.) εκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν δολ. 16.25, φόρτωση 10—25 Ιουλίου.
 «ΝΑΒΙΓΚΕ-Ι-ΤΟΡ» εκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων δια Κορείαν δολ. 17.20, φόρτωση 1 Ιουνίου—1 Ιουλίου.

Έκ Νοτίου Αμερικης

«ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.» (παναμ.) εκ Ριού Ιανείρου 9000 τ. μεταλλευμάτων δια Ρότερνταμ η Έρμν 125—, με 1000 τ. φόρτωση εις τα 3— και 2000 τ. εκφορτωσι εις τα 3—, φόρτωση 5—30 Ιουλίου.
 «ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ» εκ Ριού Ιανείρου 9000 τ. μεταλλευμάτων δια Ρότερνταμ η Έρμν 125—, με 1000 τ. φόρτωση εις τα 3— και 2000 τ. εκφορτωσι εις τα 3—, φόρτωση 6—30 Ιουλίου.
 «ΣΤΑΡΑΣ» (παναμ.) από Ριβερ Πλέιτ 7000 τ. γεννημάτων δια Μασσαλίαν, Γένοβαν, Λισσαβόνα η Νεάπολην 157)6, ελεύθερον εκφορτωτικων, φόρτωση 15—25 Ιουλίου.
 «ΕΝΤΟΠΑΝ» (Κασταρικός) εκ Βικταρίας (Βραζιλίας) 9300 τ. μεταλλευμάτων δια Ρότερνταμ 115—, φόρτωση 25 Ιουνίου—10 Ιουλίου.

Έκ Μεσογείου και Αδριατικής

«ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» εκ Μπόνας 9000 τ. μεταλλευμάτων δια Ρότερνταμ, Βλαδίμηρην, Έρμν η Υμνούην 42)6, με 2000 τόν. φόρτωση εις τα 2— και 2000 τ. εκφορτωσι εις τα 2—, φόρτωση 1—15 Ιουλίου.
 «ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΔΡΙΓΚΤΟΝ» (σημ. άγγλική) εκ Βαρκελώνης 9500 τ. ποτάσιος δι' Ιαπωνίαν δολ. 19.25 φιο, φόρτωση 1 Ιουλίου.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.» από Τουράφ 4000 τόν. μεταλλευματος χρυμίου δια Καρόντε 55—, φόρτωση 1 Ιουνίου—1 Ιουλίου.

Έξ Αυστραλίας, Ινδιών και Άπω Ανατολής

«ΚΥΜΑ» εκ Δυτικής Αυστραλίας 9500 τ. γεννημάτων χύμα δι' Αμβέρσαν—Αμδούργον ρένιτζ 162)6, όφιών δια Βορδά—Δουγκέρην ρένιτζ η Μασσαλίαν 167)6, με 1000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικων, φόρτωση 9 Ιουλίου—9 Αυγούστου.
 «ΕΜΠΟΡΙΟΣ» (παναμ.) εκ Δυτικής Αυστραλίας 9500 τ. γεννημάτων χύμα δι' Αμβέρσαν—Αμδούργον ρένιτζ 162)6, όφιών δια Βορδά—Δουγκέρην ρένιτζ η Μασσαλίαν 167)6, με 1000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικων, φόρτωση 1—31 Ιουλίου.
 «ΤΖΟΝ ΛΥΡΑΣ» (σημ. άγγλική) εκ Δυτικής Αυστραλίας 9500 τ. γεννημάτων χύμα δια Βορδάην 140—, φόρτωση 1 Ιουλίου—Αύγουστου.
 «ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» εκ Δυτικής Αυστραλίας 10.200 τ. γεννημάτων χύμα δι' Αμβέρσαν—Αμδούργον ρένιτζ 162)6, όφιών δια Βορδά—Δουγκέρην η Μασσαλίαν 167)6, με 1000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικων, φόρτωση 20 Ιουλίου—20 Αυγούστου.
 «ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ» (σημ. άμερικ.) από Κοσιν 9500 τ. μεταλλευμάτων δια Νιάν Υόρκην δολ. 17, με 700 τ. φόρτωση 35 άνας και 1500 τ. εκφορτωσι δολ. 1.20, φόρτωση 20 Αυγούστου—10 Σεπτεμβρίου.

Έκ παντοίων άλλων άγορών

«ΠΗΓΑΣΣΟΣ» (Κασταρικός) εκ Κούβας 9500 τόν. ζαχάρεω δι' Ιαπωνίαν 180— φιο και στόουεντ, με 2)6 έτρα δι' εκαστον πρόσθετον λιμένα εκφορτώσεως μέχρι τριών τοιούτων, φόρτωση 27 Ιουνίου—20 Ιουλίου.
 «ΔΙΡΦΥΣ» εκ Κούβας 9500 τ. ζαχάρεω δι' Ιαπωνίαν 180— φιο και στόουεντ, με 2)6 έτρα δι' εκαστον πρόσθετον λιμένα εκφορτώσεως μέχρι τριών τοιούτων, φόρτωση 10—25 Ιουλίου.
 «Α-Ι-ΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ» (λιβερ.) από Μπιτόν «Αίταν 9700 τ. βωζίσιου δια Ταομνιαν 80—, φιο, με 4000 τ. φόρτωση και 2000 τ. εκφορτωσι, φόρτωση 11 Ιουνίου έως 11 Ιουλίου.
 «ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ» (λιβερ.) από Κέιπ Τάου—Ντάρμπαν ρένιτζ 9000 τ. άραβοσίτου χύμα δια Ταομνία η Βέρα Κρούς 110—, με 1000 τ. ελεύθερον εκφορτωσι, φόρτωση 30 Ιουνίου—10 Ιουλίου.
 «Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» εκ Κούβας 9500 τ. ζαχάρεω δι' Ιαπωνίαν 180— φιο και στόουεντ, με 2)6 έτρα δι' εκαστον πρόσθετον λιμένα εκφορτώσεως μέχρι τριών τοιούτων, φόρτωση 10—25 Ιουλίου.
 «ΓΙΑΝΝΗΣ» (λιβερ.) εκ Κούβας 9500 τόν. ζαχάρεω δι' ένα λιμένα Ιαπωνίας 180— φιο, εάν δια δύο λιμένας Ιαπωνίας 1)11 έτρα, φόρτωση 25 Ιουνίου— 25 Ιουλίου.
 «ΑΘΩΣ» (παναμ.) από Κέιπ Τάου η Ντάρμπαν 5500—6000 τόν. άραβοσίτου χύμα δι' Αλεξάνδρειαν η Πόρτ Σαϊδ 117)6, με 1000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικων, φόρτωση 2—16 Ιουλίου.
 «ΟΥΡΑΝΙΑ» (παναμ.) από Κέιπ Τάου η Ντάρμπαν 9500 τόν. άραβοσίτου δι' Αγγλίαν 112)6, όφιών δι' Αμβέρσαν—Αμδούργον 5— επί Έλατταν, φόρτωση Αύγουστου.
 «ΓΚΛΑΝΤΙΕ-Ι-ΤΟΡ» (λιβερ.) από Κέιπ Τάου—Ντάρμπαν 9500 τ. άραβοσίτου δι' Αμβέρσαν—Αμδούργον ρένιτζ 117)6, όφιών δι' εκλεκτούς λιμένας Αγγλίας 122)6, φόρτωση 16 Ιουλίου— 4 Αυγούστου.
 «ΑΛΙΑΚΟΝ» εκ Κούβας 9500 τ. ζαχάρεω δι' Ιαπωνίαν δολ. 25.20 φιο, φόρτωση 25 Ιουνίου—25 Ιουλίου.

Αί χρονολούσεις

«ΑΣΤΕΡΙΣ» 10.805 τόνων δ.ω. (475.000 κ.π. δια δέρματα, ταχύτης 10 μιλίων, με κατανάλιον 25 τ. πετρελαίον), ταίμ-ταρτέρ δια δύο έτη (παγκόσμιο μεταφορα) δολ. 4.20, παράδοσι εις λιμένα Αγγλίας η Κόντινεντ, 1 Δεκεμβριου έ. έ. ως 31 Ιανουαριου 1957.
 «ΔΙΡΦΥΣ» 10.865 τόνων δ.ω. (499.000 κ.π. δια δέρματα, ταχύτης 10 μιλίων, με κατανάλιον 26—27 τ. πετρελαίον), ταίμ-ταρτέρ δι' ένα υπερατλαντικόν ταξίδιον, δολ. 6.25, παράδοσι εις Γιβραλτάρ 18 Ιουνίου έως 5 Ιουλίου, επαναπαράδοσι εις Αγγλίαν—Κόντινεντ η Μεσόγειον, μίση Καζαμπλόγκα.

«ΦΑΡΑ» 10.865 τόνων δ.ω. (499.000 κ.π. δια δέρματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, με κατανάλιον 26—27 τ. πετρελαίον), ταίμ-ταρτέρ δια ταξίδιον επιστροφής εις Άπω Ανατολής εις Εύρωπην 40—, παράδοσι εις Ιαπωνίαν 10—20 Ιουνίου, επαναπαράδοσι εις γαλλικόν λιμένα Μεσογείου η εις λιμένα της Ηπειρωτικής Εύρωπης.
 «ΕΙΡΗΝΗ Κ.» (σημ. άγγλική) 10.928 τόνων δ.ω. (494.000 κ.π. δια δέρματα, ταχύτης 10 έως 11 μιλίων, με κατανάλιον 24 έως 26 τ. πετρελαίον), ταίμ-ταρτέρ δι' 6 μήνα (παγκόσμιο μεταφορα) 40)6, παράδοσι εις Μπάρου 25 Ιουνίου έως 10 Ιουλίου.
 «ΑΣΠΙΡΕ-Ι-ΤΟΡ» (λιβερ.) 10.976 τόνων δ.ω. (499.000 κ.π. δια δέρματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, με κατανάλιον 26—27 τ. πετρελαίον), ταίμ-ταρτέρ δια ταξίδιον εις της Αδριατικής εις την Άπω Ανατολήν 51—, παράδοσι εις Σειμπίεκο, Ιούλιον και επαναπαράδοσι εις Σαϊγκόν, όφιών δια το ταξίδιον επιστροφής 43)— με επαναπαράδοσι εις γαλλικόν λιμένα Μεσογείου η Βορδά—Αμδούργον ρένιτζ.

Τά δεξαμενόπλοια

«ΤΖΟΝ ΧΑΝΔΡΗΣ» εκ λιμέναν Καραϊικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 107 ½ επί πλέον του Μ.Ο.Τ., φόρτωση 5—25 Ιουνίου.
 «ΤΖΟΝ ΧΑΝΔΡΗΣ» 15.000 τόνων δ.ω. (συνεχη ταξίδια μεταφοράς πετρελαιοειδών επί 18 μήνας), με έναρξιν Οκταβριον και με άντικατάστασιον από του Ιανουαριου 1957 δια νεοναπηγητου τάνκερ τών 30.000 τόνων δ.ω., εις την εκάστοτε μηνιαίαν τιμήν ναύλου, άλλ' ούχι ολιγώτερον τών 50% η μεγαλύτεραν τών 150% επί πλέον της βάσεωσ του Σκέιλ.
 «ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» 17.000 τόνων δ.ω. (συνεχη ταξίδια μεταφοράς πετρελαιοειδών επί 18 μήνας) 100% επί πλέον της βάσεωσ του Σκέιλ, έναρξι αρχάς του 1957 και ληξις 30 Ιουνίου του 1958.
 «ΜΟΝΤΕ ΕΣΤΟΡΙΑ» (υπό μετονομασίαν) 15.000 τόνων δ.ω. (συνεχη ταξίδια μεταφοράς πετρελαιοειδών επί 12 μήνας) 100% επί πλέον της βάσεωσ του Σκέιλ, έναρξι 20 Σεπτεμβριου έως 15 Οκτωβριου.
 «ΕΙΣΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ» εκ λιμέναν Περισκυ Κόλπου 15.500 τ. πετρελαιοειδών δια Σάντος 55% επί πλέον της βάσεωσ του αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωση 12 Ιουλίου.
 «ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ-Ι-Λ» (λιβερ.) εκ λιμέναν Καραϊικής Θαλάσσης 20.000 τ. πετρελαιοειδών δι' αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείου του Χάττερας) 70% επί πλέον της βάσεωσ του αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωση 8 Ιουνίου.
 «ΒΙΤΖΙΑΝΤΙ» (παναμ.) εκ λιμέναν Καραϊικής Θαλάσσης 12.000 τόν. πετρελαιοειδών δια γαλλικούς λιμένας Μεσογείου 55% επί πλέον της βάσεωσ του αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωση 1 Ιουνίου—1 Ιουλίου.
 «ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕ-Υ» (λιβερ.) εκ λιμέναν Καραϊικής Θαλάσσης 18.000 τόν. πετρελαιοειδών δια Μεσόγειον 90% επί πλέον του Μ.Ο.Τ., φόρτωση 1—15 Ιουλίου.
 «ΖΕΟ Γ.» (λιβερ.) 15.500 τόνων δ.ω. (συνεχη ταξίδια μεταφοράς πετρελαιοειδών επί 12 μήνας), 35% επί πλέον της βάσεωσ του αμερικανικού ναυλολογίου, έναρξι Νοεμβριον.
 «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ» (λιβερ.) εκ λιμέναν Καραϊικής Θαλάσσης 23.000 τ. πετρελαιοειδών δια Νόρδερ ρένιτζ, 70% επί πλέον της βάσεωσ του αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωση 1 Ιουλίου.
 «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιβερ.) εκ λιμέναν Καραϊικής Θαλάσσης 17.500 τ. πετρελαιοειδών δι' αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείου του Χάττερας) 70% επί πλέον της βάσεωσ του αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωση 15 Ιουλίου.
 «ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ» (λιβερ.) 15.000 τόνων δ.ω., συνεχη ταξίδια δια δύο έτη (παγκόσμιο μεταφορα πετρελαιοειδών) 100% επί πλέον της βάσεωσ του Σκέιλ δια το πρώτον έτος και εις την εκάστοτε μηνιαίαν τιμήν τών ναυλων δια το δεύτερον έτος, ούχι, όμως, ολιγώτερον τών 50% η περισσότερο τών 100% επί πλέον της βάσεωσ του Σκέιλ, έναρξι Οκταβριου—Νοεμβριου.
 «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ» (λιβερ.) 16.500 τόνων δ.ω. (δια συνεχη ταξίδια μεταφοράς πετρελαιοειδών μεταξύ αμερικανικών λιμέναν) 70% επί πλέον της βάσεωσ του Σκέιλ, έναρξι 14 Ιουνίου και ληξις 10 Ιουλίου.
 «ΜΙΧΑΗΛ Α.» (λιβερ.) 16.500 τόνων δ.ω. (δια συνεχη ταξίδια μεταφοράς πετρελαιοειδών μεταξύ αμερικανικών λιμέναν) 70% επί πλέον της βάσεωσ του Σκέιλ, έναρξι 11 Ιουνίου και ληξις 10 Ιουλίου.
 «ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ» εκ λιμέναν Περισκυ Κόλπου 27.000 τ. πετρελαιοειδών δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 45% επί πλέον της βάσεωσ του αμερικανικού ναυλολογίου όφιών δια Νόρδερ ρένιτζ 40% επί πλέον, φόρτωση 1 Ιουνίου.
 «ΝΥΧΑΛΛ» (υπό μετονομασίαν) 14.000 τόνων δ.ω. ταίμ-ταρτέρ δια δύο έτη (παγκόσμιο μεταφορα πετρελαιοειδών) 100% επί πλέον της βάσεωσ του Σκέιλ δια το πρώτον έτος και 50% επί πλέον δια το δεύτερον έτος, έναρξι Νοεμβριου.
 «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΥΡΑΣ» (σημ. άγγλική) με όφιών το τάνκερ «ΝΙΚΟΛΑΟΣ» 16.500 τόνων δ.ω., συνεχη ταξίδια δια δύο έτη (παγκόσμιο μεταφορα πετρελαιοειδών) 100% επί πλέον της βάσεωσ του Σκέιλ, έναρξι Οκταβριου έως Δεκεμβριου.
 ΤΑΝΚΕΡ (της έτ. Νιόργου) 32.000 τόνων δ.ω., ταίμ-ταρτέρ δια πέντε έτη (παγκόσμιο μεταφορα πετρελαιοειδών) δολ. 4.25, έναρξι Μάρτιου 1957 τών 40.000 τόνων δ.ω., το 1958.
 «ΥΔΡΟΥΣΑ» (λιβερ.) 32.000 τόνων δ.ω., ταίμ-ταρτέρ δια πέντε έτη (παγκόσμιο μεταφορα πετρελαιοειδών) δολ. 4.25, παράδοσι 1 Ιουλίου 1957.
 «ΑΜΑΝΤΑ» (λιβερ.) εκ λιμέναν Καραϊικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών δι' αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείου του Χάττερας) 62 ½% επί πλέον της βάσεωσ του αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωση 10 Ιουλίου.
 «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» (παναμ.) εκ λιμέναν Καραϊικής Θαλάσσης 8000 τ. πετρελαιοειδών δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ, με όφιών εις τας ηύσους του Ατλαντικού, 97)½ επί πλέον της βάσεωσ του Σκέιλ, φόρτωση 6 Ιουνίου.
 «ΝΤΑΡΝΕΛ» (Κασταρικός) από Τρινιταντ 10.000 τ. πετρελαιοειδών δια Τακοράνι—Αλόγκ ρένιτζ δολ. 13, φόρτωση 15—25 Ιουλίου.
 ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΟΙΟΝ (της έτ. Στ. Λιβανού) εκ λιμέναν Περισκυ Κόλπου 15.000 έως 20.000 τόνων δ.ω. δι' Ιαπωνίαν (συνεχη ταξίδια μεταφοράς πετρελαιοειδών επί τρια έτη) 25% επί πλέον του αμερικανικού ναυλολογίου δια το πρώτον έτος, 20% δια το δεύτερον και 15% επί πλέον δια το τρίτον έτος, έναρξι Σεπτεμβριου— Οκταβριου.
 «ΛΕΟΝΙΔΑΣ» (λιβερ.) εκ λιμέναν Περισκυ Κόλπου 19.000 τ. πετρελαιοειδών δια Σάντος 52)½ επί πλέον της βάσεωσ του αμερικανικού ναυλολογίου, όφιών δι' αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείου του Χάττερας) 50% επί πλέον της βάσεωσ του ίδιου ναυλολογίου, φόρτωση 10 Ιουλίου.
 «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ» (λιβερ.) εκ Σιδών 17.000 τόν. πετρελαιοειδών δι' αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείου του Χάττερας) 45% επί πλέον της βάσεωσ του αμερικανικού ναυλολογίου, όφιών δια Μόντρεαλ 50% επί πλέον της βάσεωσ του ίδιου ναυλολογίου, φόρτωση 27 Ιουλίου.
 «ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ-Υ» (λιβερ.) 20.000 τόνων δ.ω., συνεχη ταξίδια μεταφοράς πετρελαιοειδών εις το Δυτικόν Ημισφαίριον επί 18 μήνα, 35% επί πλέον της βάσεωσ του αμερικανικού ναυλολογίου, έναρξι Αύγουστου.
 «ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΑ-ΙΝΤ» (λιβερ.) εκ λιμέναν Καραϊικής Θαλάσσης 15.000 τόν. πετρελαιοειδών δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ—Μεσόγειον η ηύσους Ατλαντικού, 90% επί πλέον της βάσεωσ του Σκέιλ, φόρτωση 20 Ιουλίου.
 «ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ» (λιβερ.) εκ λιμέναν Καραϊικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών δια ηύσους Ατλαντικού 90% επί πλέον της βάσεωσ του Μ.Ο.Τ., όφιών Μεσόγειον 80% επί πλέον του Μ.Ο.Τ., φόρτωση 20 Ιουνίου— 5 Ιουλίου.
 «ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ» (λιβερ.) εκ λιμέναν Καραϊικής Θαλάσσης 15.500 τόν. πετρελαιοειδών δι' αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείου του Χάττερας) 45% επί πλέον της βάσεωσ του αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωση 16 Ιουλίου.
 «ΑΛ-ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ-ΕΛ ΑΒΑΛ» (σημ. Σαουδ. Άραβ.) εκ λιμέναν Περισκυ Κόλπου 46.000 τ. (συνεχη ταξίδια μεταφοράς πετρελαιοειδών επί τρια έτη) δι' Ιαπωνίαν 13 ½% επί πλέον της βάσεωσ του αμερικανικού ναυλολογίου, έναρξι Ιανουαριου 1957.
 «ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ» (λιβερ.) 11.000 τ. δ.ω. (συνεχη ταξίδια μεταφοράς πετρελαιοειδών επί δύο έτη) 100% επί πλέον της βάσεωσ του Σκέιλ, έναρξι Αύγουστου.
 ΤΑΝΚΕΡ (του κ. Νούση) 27.000 τόνων δ.ω., ταίμ-ταρτέρ δια πέντε έτη δολ. 4.50, παράδοσι Δεκεμβριον έ. έ. η αρχάς Ιανουαριου 1957.

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ πλοία

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2425	ἔφθ. Πειραιά 29 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	ἔτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 29 Μαΐου διὰ Βαγκοῦδερ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	ἔτ. «Λώς»	54	8450	ἀνεχ. "Αμστερνταμ 6 'Ιουν. διὰ Βόρ. 'Αμερικὴν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εὐγενία Ι. Χανδρῆ	18	2974	εἰς ταξίδια τῆς Δυτικῆς 'Αφρικῆς
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	ἔτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εἰς Ναγκασάκι, ὑπὸ συμπληρωσιν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υἱοὶ Δ. Πανταλέontos	11	4248	ἀργεὶ Πειραιά ἀπὸ 28 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. Κ. Χ' πατέρας	7231	7231	ἀνεχ. Λὸς "Αντζελες 24 Μαΐου διὰ Μόκπο
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ἔτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	5	6548	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικ. Νικολέρη	27	1887	παραλαμβάνεται εἰς 'Αγγλίαν, 'Ιούλιον
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοψαύτης	20	844	ἀργεὶ Πειραιά ἀπὸ 23 Μαΐου
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. 'Αναστασάτος	18	2858	διήλθε Γιβρολτάρ 8 'Ιουν. διὰ Μπαγιόν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλείαδης	43	7232	ἀνεχ. "Αδεν 22 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΘΗΝΑΙ	ἔτ. «'Ελληνική»	56	2744	ἀνεχ. Μόζι 30 Μαΐου διὰ Παναμάν
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμῆ Ν. 'Αμερ.	53	3575	διήλθε Πειραιά 8 'Ιουν. δι' 'Αργεντινήν
ΑΚΤΗ	«'Αδ. Λιβανού» Α.Ε.	44	7176	ἀνεχ. Ρόττερταμ 7 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατῆς 'Ανδρεάδης	44	7254	ἀνεχ. Ρόττερταμ 7 'Ιουν. διὰ Βόρ. 'Αμερικὴν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	ἀδ. Τσουρινάκη	20	1115	ἔφθ. Σφάξ 5 'Ιουν.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7234	ἔφθ. 'Αμβούργον 7 'Ιουν.
ΑΛΙΚΗ	«'Αδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7229	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 6 'Ιουν. διὰ Ρόττερταμ
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λούζης	43	7176	"Ιδε : «ΕΛΛΗΝΙΣ», ὡς μετωνομάσθη
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Χρ. Σαρλῆς	21	1037	εἰς ταξίδια 'Ελλάδος — 'Αδριατικῆς
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμὸς & Πατέρας	42	7177	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 28 Μαΐου διὰ Κορέαν
ΑΝΙΑ	'Υγκὸρ & 'Απ. Πεζάς	44	7257	ἀνεχ. Βικτωρίαν (Βρεταν. Κολομβ.) 6 'Ιουν. δι' 'Αγγλίαν
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	Ν. Κουδύλη	42	7191	εἰς θέσιν 40 Β. καὶ 21 Δ., Μαΐου 25 διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΣΙΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	43	7176	ἔφθ. Τσιπταγκόγκ ρόδς 28 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμὸς & Πατέρας	43	7176	ἀνεχ. Σλουόικιλ 26 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	29	6022	ἀνεχ. Ρόττερταμ 26 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΡΓΩ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	ἀνεχ. Πειραιά 6 'Ιουν. δι' 'Οδησσὸν
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» Α.Ε.	41	7460	εἰς λιμένας 'Ιαπωνίας 10 'Ιουν.
ΑΡΤΕΜΙΣ	ἔτ. «Τρόπις»	44	7240	διήλθε Λὸς "Αντζελες 22 Μαΐου διὰ Πουσάν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	53	13415	διήλθε Ρεσιφ 3 'Ιουν. δι' 'Αμμουαίη Μπαίη
ΑΣΤΕΡΙΣ	'Εκτωρ Δρακούλης	43	7176	ἔφθ. Βρέμην 10 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7227	ἔφθ. Τοίνινταντ 5 'Ιουν.
ΑΥΡΑ	ἔτ. «'Ελιξ»	44	7176	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 4 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΪΔΕΡΙΚΗ	'Εθν. Γραμ. 'Ελλ.—'Αμερ.	28	20553	ἀνεχ. Πειραιά 13 'Ιουν. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΒΑΣΙΛΗΣ	Ν. Πούπαλος & Σία	11	1881	ἀνεχ. Βασσόραν 6 'Ιουν. δι' 'Αμπαντάν
ΒΕΛΓΙΟΝ	ἔ'Ελληνική» Α.Ε.	46	2035	ἔφθ. Καβάλαν 6 'Ιουν.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	ἔφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 1 'Ιουν.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«'Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	διήλθε Θεούταν 6 'Ιουν. διὰ Λίβερπουλ
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	ἔτ. «Γ. Νικολάου»	22	3846	ἀνεχ. Πόρτ ντ Μπουκ 4 'Ιουν. διὰ Λισσαβόνα
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«'Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	ἔφθ. Βίσμαρ 7 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	ἀδ. Γράτσου	44	7176	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	ἔτ. Σ. Γ. 'Επιτελικού	21	5728	διήλθε Κων(πολυ) 2 'Ιουν. διὰ Μπουένος 'Αϊρες
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	ἔτ. «Σαλαμίς»	35	5654	ἔφθ. Χάμπτον ρόδς 20 Μαΐου
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	ἀδ. 'Ανδρεάδης	43	7233	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουν. διὰ Ρόττερταμ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Στ. Νιάρχος	54	20991	ἀνεχ. Λονδίον 7 'Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ.	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 'Ιουν. διὰ Πειραιά
ΔΑΝΑΗ	'Αλεξάτος — Δούκας	23	1634	εἰς Τζέδδαν 1 'Ιουν.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	ἀδ. Συνοδινού	24	2728	ἔφθ. Λονδίον 9 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	ἔφθ. Τζάσκουβιλ 22 Μαΐου, ζημία
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υἱοὶ Δ. 'Ιγγλέση	18	5275	ἔφθ. Μαρμουγκάο 3 'Ιουν.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιεύς	26	4862	ἔφθ. Τάιν 30 Μαΐου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	ἔτ. Βεργωτῆ	44	7232	εἰς Μαρμουγκάο ἀπὸ 28 'Απριλίου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7229	ἀνεχ. Σαβόνναν 5 'Ιουν. διὰ Γένοβαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	ἔτ. «Ντιαμάντες»	55	6110	ἔφθ. Λονδίον 2 'Ιουν.
ΔΙΡΦΥΣ	ἀδ. Πατέρα	43	7232	εἰς θέσιν 43 Β. καὶ 49 Δ., 'Ιουν. 1 διὰ Μασσαλίαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	ἀδ. Λιβανού	37	4839	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 'Ιουν. δι' Οὐζάι
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7256	ἀνεχ. "Οκκο Ρίος 4 'Ιουν. διὰ Κόρπους Κρίστι
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΥ	ἔτ. Σ. Γ. 'Επιτελικός	27	4142	διήλθε Μοντεβίδεο 22 Μαΐου δι' Εὐρώπην
ΕΛΕΝΗ Δ.	«'Αλκυών» Α.Ε.	44	7253	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	ἀδ. Κουλουκουνητῆ	38	5500	ἔφθ. Κουβέιτ 29 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	ἔφθ. Μόζι 4 'Ιουν.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού — Πρίντεζη	21	1549	ἀνεχ. Πειραιά 5 'Ιουν. διὰ Τζέδδαν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	ἀδ. Μαζαράκη	22	3553	ἔφθ. 'Ιμμιγχαμ 9 'Ιουν.
ΕΛΛΑΣ	«'Ελληνική» Α.Ε.	56	2746	διήλθε Παναμάν 4 'Ιουν. διὰ Πουέρτο Καμπέλλο
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμὸς	43	7176	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 7 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΗΣ	«'Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	ἀνεχ. Βομβόνη 3 'Ιουν. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«'Ελληνική» Καλλιμανοπ.	44	7207	ἔφθ. Θεσσαλονικὴν 30 Μαΐου (δι' 'Ηνωμ. Πολιτεας)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	«'Ελληνική» Α.Ε.	56	7200	ἔφθ. Τζέδδαν 29 Μαΐου (εἰτα Βασσόραν)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«'Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	ἀνεχ. Τζέδδαν 1 'Ιουν. διὰ Νταμμάι
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«'Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	ἀνεχ. Βηουττόν 26 Μαΐου διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«'Ελληνική» Α.Ε.	43	7203	διήλθε Πειραιά 31 Μαΐου δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΕΛΛΗΝΙΣ	ἔτ. Λούζη	43	7176	ἔφθ. Ρόττερταμ 29 Μαΐου
ΕΛΠΙΣ	Π. Πρίντεζης	19	1492	ἔφθ. Κάλλιαρι 2 'Ιουν.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«'Επιδαυρος» Α.Ε.	43	7253	ἀνεχ. Τερνέστην 6 'Ιουν. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7251	ἔφθ. Μπουένος 'Αϊρες 5 'Ιουνίου
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυοάγκα — Κολύμβα	21	2369	διήλθε Σουέζ 7 'Ιουν. διὰ Τζέδδαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«'Αρκανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	ἀνεχ. Νόρντεγχαμ 6 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπα-'Ελευθεριάδης	17	3976	ἔφθ. Κωνσταντζαν 8 'Ιουν. καὶ 'Ελευσίνα 12
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υἱοὶ Πέτρ. Γουλαυδρῆ	43	7244	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 'Ιουν.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	ἀδ. Κουλουκουνητῆ	38	5548	ἀνεχ. Χιούστον 1 'Ιουν. δι' 'Αλγέριον

S. ELETERIU LTD
SHIPPING AGENT & SHIP - CHANDLERS
Address: COLON 1570

Telephone: OFFICE 8.22.26 PRIVATE 41.2905
Telegrams: «LENICA» Montevideo ALL CODES USED

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ
ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

MARINE SERVICES:

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

ΗΡΩΝ Π.	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	ἔφθ. Κούβαν 4 'Ιουν.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	ἔτ. «'Ιόνιον»	44	7257	ἀνεχ. Χάλιφαξ 4 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΘΕΜΩΝΗ	ἔτ. «Κάσος» Α.Ε.	44	7198	διήλθε Γιβραλτάρ 29 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	Ἄπ. Πεζάς	56	8250	διήλθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διὰ Κόλπτον Μεξικού
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	4815	ἀνεχ. Ἀμβέρσαν 25 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Ἀγγελίδης	01	2107	ἀργεὶ Πόρτ Σαϊδ ἀπὸ ἐτών
ΙΓΟΡ	Ἄπ. Πεζάς	43	7207	ἀνεχ. Γκρέντζενμάουθ 4 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υἱὸν Δ. Ἰγγλέση	42	7035	ἀνεχ. Ριγιέκαν 20 Μαΐου (διαταγὰς)
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	ἀδ. Γουλανδρῆ	44	7176	ἔφθ. Λορέντζο Μάρκες 4 'Ιουν.
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	ἔτ. «Ἀθῆνὰ» κ.λ.π.	44	10441	διήλθε Σουεζ 2 'Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπτον
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Ι. & ἀδ. Κ. Χ' πατέρας	43	7255	ἀνεχ. Ἀμβέρσαν 2 'Ιουν. διὰ Κούβαν
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ἰω. Παράσχος κ.λ.π.	13	1877	ἀνεχ. Κάροφ 2 'Ιουν. διὰ Γένοβαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	ἔτ. «Τράμπ Τσάρτερινγκ»	56	6330	εἰς Μποσοντάιλαντ, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	ἀδ. Κουλουκουνητῆ	43	7229	διήλθε Λὸς Ἀντζελες 28 Μαΐου δι' Ἀμβέρσαν
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	ἔφθ. Κιοκκαίσι 4 'Ιουν.
ΚΑΣΤΟΡ	ἀδ. Γράτσου	44	7260	ἔφθ. Χιούστον 3 'Ιουν.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακῆ» Α.Ε.	43	10448	ἀργεὶ Μασαλίαν ἀπὸ 11 Ἀπρ., ἐπισκευὴ
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	ἀδ. Τυπάλδου	52	1793	εἰς Ἄδεν ἀπὸ 7 Μαΐου
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Ἐπιφανειάδης	44	7224	ἀνεχ. Σουεζ 7 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Ν. Νομικός	56	8000	ἀνεχ. Τάιν 7 'Ιουν. (δοκιμαί)
ΚΡΗΤΗ	Μ. Κουδύλη	44	7253	διήλθε Θεόυταν 30 Μαΐου διὰ Νέαν Ὑόρκην
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Ἐπιφανειάδης	43	7198	ἀνεχ. Ρόττερταμ 3 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΚΟΡΘΙΟΝ	ἀδ. Γουλανδρῆ	23	4693	ἀνεχ. Σουεζ 3 'Ιουν. δι' Ἀλμπανυ (Ν.Υ.)
ΚΡΙΟΣ	Μ. Ἐπειρικός	45	3805	ἀνεχ. Σφάζ 6 'Ιουν. διὰ Ντιέπτην
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	ἔτ. «Τρανσπετρόλ»	20	6416	διήλθε Σουεζ 23 Μαΐου διὰ Κύπρον
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Ἐλλην. Μεσογ. Γασμαί	11	7527	ἔφθ. Φρήμαντλ 5 'Ιουν.
ΚΥΜΑ	«Ἀδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7244	διήλθε Σουεζ ἀπὸ 13 Μαΐου δι' Ἰαπωνίαν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	ἀδ. Κ. Πατέρα	43	7223	ἀνεχ. Λίβερτσουλ 26 Μαΐου δι' Ἁγιον Λαυρέντιον
ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ἡλιόπουλος	05	2527	εἰς Τζέδδαν 1 'Ιουν.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Ἀπόδιακος	45	7176	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Ιουν. διὰ Ριγιέκαν
ΚΩΣΤΗΣ	ἀδ. Λῶς	56	7600	εἰς Σάντερλαντ, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΛΑΚΩΝΙΑ	Ἄλεξάντος — Δούκας	25	964	ἔφθ. Πειραιᾶ 9 Μαΐου
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	διήλθε Λὸς Ἀντζελες 26 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	ἔφθ. Λονδίνον 1 'Ιουν.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	22	1535	διήλθε Κων/πολιν 10 'Ιουν. διὰ Τζέδδαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	διήλθε Σιγκαπούρη ρόδς 1 'Ιουν. διὰ Βομβάνη
ΛΙΑΝ ΜΙΧΑΛΟΥ	ἔτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	25	5531	διήλθε Λὸς Ἀντζελες 24 Μαΐου δι' Ὁζάκαν
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εὐάγγ. & Μ. Νομικός	43	7229	ἔφθ. Χάμπτον ρόδς 5 'Ιουν.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7176	ἀνεχ. Ρόττερταμ 5 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΙΩΤΙΣ	ἀδ. Συνοδιού	19	3858	ἔφθ. Ἐμδεν 10 'Ιουν.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Ἄντ. Παπαδάκης	42	7044	ἀνεχ. Ριγιέκαν 4 'Ιουν. διὰ Γιβραλτάρ
ΜΑΝΕΣ	Ν. Εὐσταθίου	55	8526	ἀνεχ. Βρέμην 1 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εὐγ. Ι. Χανδρῆ	20	5401	ἀνεχ. Πουέρτο Ὁρντάξ 27 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	ἔτ. Χανδρῆς	21	6703	ἔφθ. Γιουκάρο 3 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουνητῆς	43	7187	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουν. διὰ Ρόττερταμ
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7204	ἀνεχ. Νέαν Ὁρλεάνην 30 Μαΐου διὰ Ρόττερταμ
ΜΑΡΙΑΜ	«Εἰρηνικός» Α.Ε.	44	7258	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Ιουν. δι' Ἀμβέρσαν
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΕΤΕΝΕ	«Θῶν Κ. Λέφας Τετενές	43	2400	εἰς Τζέδδαν 6 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	ἔτ. «Ματζεόλια»	20	6546	ἔφθ. Τεργέστην 1 'Ιουν.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	ἔφθ. Σουεζ 6 'Ιουν. (δι' Ἀραβίαν)
ΜΑΡΙΟΣ Π.	Μιχ. Καραγιώργης	23	1175	διήλθε Σουεζ 7 'Ιουν. διὰ Τζέδδαν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	ἀδ. Κουλουκουνητῆ	38	5500	ἔφθ. Ρόττερταμ 4 'Ιουν.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	ἔτ. «Ἡλιος»	44	7254	ἔφθ. Ντεμεράραν 4 'Ιουν.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπαζογλου	16	2081	διήλθε Πειραιᾶ 4 'Ιουν. διὰ Βομβάνη
ΜΕΝΤΩΡ	Ἐκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	ἀνεχ. Βαγκούβερ 2 'Ιουν. διὰ Ναχόντκα
ΜΙΧΑΗΛ	«Ἀδάμαστος» Α.Ε.	43	7176	ἀνεχ. Ρουεζ 3 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εὐσταθίου	44	7176	ἔφθ. Ρόττερταμ 6 'Ιουν.
ΜΥΚΗΝΑΙ	Ἐλλην. Γραμμῆ Ν. Ἀμερ.	34	2709	ἔφθ. Σάντος 5 'Ιουν. (δι' Ἀργεντινήν)
ΝΑΒΙΓΚΕ-Ι-ΤΟΡ	ἔτ. «Ντέλ Κάριμπ»	43	7176	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 28 Μαΐου
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	ἔτ. «Ὀρτεγκαλ»	43	8490	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 'Ιουν. διὰ Πουέρτο Ὁρντάξ
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ἰω. Καρράς	44	7247	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιουν. διὰ Λάδσεντ
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	ἀδ. Γουλανδρῆ	22	16991	ἀνεχ. Δουβλίνον 5 'Ιουν. διὰ Νέαν Ὑόρκην
ΝΕΔΩΝ	ἔτ. «Εὐγενία»	43	7230	διήλθε Παναμάν 1 'Ιουν. διὰ Μουρόραν
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7231	ἀνεχ. Βιζαγκαπατάμ 29 Μαΐου διὰ Πόρτ Σαϊδ
ΝΗΡΕΥΣ	Ἡλ. Ε. Χατζηλιάς κ.λ.π.	37	5205	ἔφθ. Παλέρμον 1 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σία	43	7176	ἔφθ. Μαντράς 2 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Βατικιώτης	11	1459	εἰς Τζέδδαν ἀπὸ 8 Μαΐου
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θωμάς Ἐπιφανειάδης	43	7176	ἔφθ. Μοσμουνγκάο 23 Μαΐου
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	ἀδ. Σιτινά	43	7254	ἔφθ. Χάβρην 2 'Ιουν.
ΝΙΚ. ΚΑ-Ι-ΡΗΣ	Ε. Κουλουκ. — Ι. Καίρης	43	7244	ἀνεχ. Χιούστον 4 'Ιουν. διὰ Κωνσταντινούπολιν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΙΙΙ.	ἔτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	41	7176	ἀνεχ. Σηάττλ 5 'Ιουν. διὰ Βομβάνη
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	ἔτ. «Ἄδ Πλάτα»	55	9250	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 1 'Ιουν. δι' Ἀμβέρσαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	ἔτ. Γ. Νικολάου	44	7207	ἔφθ. Νέαν Ὑόρκην 5 'Ιουν.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	ἔτ. «Ἄδ Πλάτα»	56	9250	ἔφθ. Θρή Ρίβερς 8 'Ιουν.
ΟΛΓΑ	Ἐμπορ. — Ἐφοπλιστικῆ	44	7284	ἀνεχ. Σουβὰ 3 'Ιουν. διὰ Μπλάφφ
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	ἔτ. «Ἐλληνικῆ»	56	2800	εἰς Αἰοί (Ἰαπωνίας), ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7176	ἀνεχ. Καμαίσι 5 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7235	ἔφθ. Πόρτ Ἀλμπέρνι 6 'Ιουν.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιός	17	3703	ἀνεχ. Τζοκάρτα 2 'Ιουν. διὰ Ραγγούν
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ὠκεανός» Α.Ε.	19	5182	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 27 Μαΐου διὰ Λύμπεκ
ΟΡΦΕΥΣ	ἔτ. «Ὀρφεύς»	56	9200	εἰς Κίελο, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΠΑΝΑΓΙΑ	Ἄλεξάντος — Δούκας	21	1001	εἰς Σουεζ 8 Μαΐου (δι' Ἐλάθ)
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραβίας	43	7258	ἔφθ. Πρόβιντενς 6 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ'	ἔτ. Χατζηπατέρα	43	7250	ἔφθ. Πόρτ Λίγκολν 28 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	ἔφθ. Βρέμην 7 'Ιουν.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	ἔτ. «Εὐπλοία»	45	7240	ἀνεχ. Ἀμβούργον 29 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Κ. Π. Λαιμός	20	5187	εἰς Ραγγούν ἀπὸ 15 Ἀπριλίου
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.	Γαγάνης	20	1331	διήλθε Σουεζ 1 'Ιουν. διὰ Τζέδδαν
ΠΑΡΓΑ	Παπάς — Ἐλευθεριάδης	15	999	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 24 Μαρτίου
ΠΑΤΡΑΙ	Ἐλληνικῆ Α.Ε.	47	2754	διήλθε Νίτον 7 'Ιουν. διὰ Κων/πολιν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«'Ιόνιον» Α.Ε.	43	7253	ἀνεχ. Φρήμαντλ ἀπὸ 8 Μαΐου δι' Ἀμπαντάν
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Ἐμπερικός	45	3822	ἔφθ. Νέαν Ὁρλεάνην 7 'Ιουν.
ΠΕΤΡΟΣ	Υἱοὶ Π. Γουλανδρῆ	44	11473	διήλθε Παναμάν 2 'Ιουν. δι' Ἀτλαντικὸν
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διὰ Σαβόναν, ἔφθ. 11
ΠΗΝΕΙΟΣ	ἔτ. «Ἀθῆνὰ»	44	7207	ἔφθ. Μόμπιλ 7 'Ιουν.
ΠΙΝΤΑΡ	ἔτ. «Κομμέρσιαλ» κ.λ.π.	54	6129	εἰς Κεμπέκ ἀπὸ 22 Ἀπρ., ζημία (διὰ Λονδίνον)
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ἀνδρεάδης	43	10193	ἀνεχ. Μπάχρεϊν 6 'Ιουν. διὰ Λάδσεντ
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ Π. (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σία	16	1808	ἔφθ. Πειραιᾶ 10 'Ιουν.

ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Άλλαριζ»	55	16566
ΡΙΤΑ	Υιοί Σιγάλα	25	1412
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΪΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7253
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετρώλ»	18	5563
ΣΑΜΟΣ	Υιοί Δ. Ίγγλέση	43	7176
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιοί Σιγάλα	43	7176
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντζης	28	1660
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	Νικ. Παπαδάτος	22	2201
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Φάραλλον»	55	6250
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσος»	44	7223
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176
ΣΤΕΛΙΟΣ	αδελφών Τυπάλδου	11	2255
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	αδ. Βλασσόπουλοι	43	7244
ΤΑΣΜΑΝΙΑ (υπεροκ.)	Έλλη. Μεσογ. Γραμματ	40	11672
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Ευγένια Ι. Χανδρή	43	10448
ΤΡΙΤΩΝ	αδ. Γράτσοι	44	7250
ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ.	Κληρ. Άθ. Κουλούρα	30	4557
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	755
ΦΡΥ	Καθρέπτη - Φουντή	07	1056
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α.Ε.	45	7256
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7238
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	44	7246
ΧΙΟΣ	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10480
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ	Άπ. Πεζάς	55	8225
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7255

άνεχ. Πόρτλαν (Με) 1 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
 διήλθεν Άδεν 2 'Ιουν. διά Ραβένναν
 διήλθε Σουεζ 6 'Ιουν. διά Κολόμπο
 άνεχ. Σιμόρην 5 'Ιουν. δι' Άμβούργον
 έφθ. Όδησσόν 1 'Ιουν.
 έφθ. Ρότερνταμ 6 'Ιουν.
 άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιουν. διά Πειραιά
 άνεχ. Πειραιά 9 'Ιουν. διά Ρωσίαν
 εις Άρχάγγελον 10 'Ιουν.
 άνεχ. Τεργέστην 5 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
 διήλθε Χονολουλού 6 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
 εις θέσιν 48 Β. καί 10 Δ., 'Ιουν. 5 διά Δουγκέρκην
 εις λιμένας Περσικού Κόλπου 8 'Ιουν.
 έφθ. Νέαν Υόρκην 1 'Ιουν.
 έφθ. Γένοβαν 2 'Ιουν.
 άνεχ. Σάντος 24 Μαΐου διά Λας Πιέντρας
 άνεχ. Γάνδην 29 Μαΐου διά Νέαν Υόρκην
 διήλθε Ντόβερ 4 'Ιουν. διά Γδύνιαν
 έφθ. Ντάρ έλ Σαλάμ 8 'Ιουν.
 έφθ. Βραΐλαν 7 'Ιουν.
 έφθ. Όδησσόν 9 'Ιουν.
 διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
 άνεχ. Ρότερνταμ 25 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
 άνεχ. Πόρτ Έβεργκλαντ 22 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
 άνεχ. Γιαβάτα 19 Μαΐου δι' Άγιον Φραγκίσκου
 εις Βρέμην, υπό συμπλήρωσιν
 έφθ. Βρέμην 5 'Ιουν.
 έφθ. Κόμπε 1 'Ιουν.

Τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Άδανς»	21	3275
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Άγγελικα»	21	1173
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ V. (λ.δ.)	έλληνικά συμφέροντα	56	21500
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ. (παναμ.)	έτ. «Γκρήνβιλ»	44	7210
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αϊτζιαν Μάρ»	10	1471
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7214
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Έσπεραντζα»	44	7265
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικος»	42	7223
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιβ.)	έτ. «Αβίλα»	43	7238
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ	έτ. «Μαρίνα»	43	7224
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7176
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άγκελεφ»	25	2310
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ρεπούμπλικ»	53	13675
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουέρο»	44	7176
ΑΖΟΥΡ (Κοσταρ.)	Μ. Κοτταρόπουλος	22	2542
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7246
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μαρίτσα»	20	5227
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθενς»	44	7161
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άτλάντικ»	54	18784
ΑΘΗΝΙΑΝ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	44	7242
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άδανς»	29	3958
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλε»	29	5218
ΑΙΓΕΥΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8394
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Σάν Γκρεγκόριο»	43	7176
ΑΙΜΙΛΙΑ (λιβερ.)	έτ. «Μπούλλ»	44	7259
ΑΙΟΛΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	43	10459
ΑΙΟΛΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντεγκέντο»	22	1057
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ-ΥΛΟΡ	έτ. «Ντέλ Έτζέο»	44	7240
ΑΙΤΟΛΙΚΟΥΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μοντονέτο»	43	10448
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Έστρέλλα»	44	2547
ΑΚΟΥ-Ι-ΤΑΝΙΟΥΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λόρχα»	45	10448
ΑΚΡΙΤΑΣ (λιβ.)	έτ. «Άϊλα»	42	7025
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ίμπέρια»	44	7158
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5244
ΑΚΤΙΟΝ (λιβ.)	έτ. «Ρόντα»	43	7213
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ	Άρ. Ωνάσης	54	28738
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρίταλεξ»	25	2323
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Όσεαν Έντερπράιζ»	44	7216
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λαίμπριαν»	55	21600
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλια»	18	5555
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Άλέξανδρος»	33	12223
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)	έτ. «Μονρόβια»	53	7409
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Άλίτσια»	24	5026
ΑΛΚΗΣ (λιβ.)	έτ. «Άλκιβιάδης»	42	7066
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Άλκιμος»	43	7176
ΑΛΚΥΩΝ (λιβ.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Έστραμάρ»	44	7233
ΑΛΜΠΑ (λιβ.)	έτ. «Βιλάμπια»	43	7231
ΑΛΦΕΥΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7221
ΑΜΑΒΕΡ (παναμ.)	έτ. «Λά Πλάνα»	19	5729
ΑΜΑΛΙΑΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλο»	43	7306
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ίγκουάνο»	18	8571

εις Άρχάγγελον 10 'Ιουν.
 άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιουν. διά Λάδσεντ
 έφθ. Κωνσταντζαν 3 'Ιουν.
 εις Ναγκασάκι, υπό συμπλήρωσιν
 άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουν. διά Μπέλφαστ
 διήλθε Σουεζ 7 'Ιουν. διά Κολόμπο
 έφθ. Βικτωριαν (Βρετ. Κολομβ.) 7 'Ιουν.
 εις Ριγιέκαν 4 'Ιουν.
 έφθ. Ρότερνταμ 4 'Ιουν.
 άνεχ. Ρότερνταμ 27 Μαΐου διά Κάσσα Άϊλαντ
 διήλθε Παναμάν 4 'Ιουν. εκ Περουβίας
 έφθ. Γένοβαν 29 Μαΐου
 διήλθε Σουεζ 5 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
 άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 'Ιουν. διά Πούντα Καρντόν
 άνεχ. Μόντρεαλ 6 'Ιουν. δι' Άμβούργον
 άνεχ. Καζαμπλάγκαν 5 'Ιουν. διά Ρουέν
 άνεχ. Μπάκσπορτ 26 Μαΐου διά Κιουρασάο
 διήλθε Θεούταν 2 'Ιουν. δι' Άμδέρσαν
 άνεχ. Βοστώνη 7 'Ιουν. διά Μάντζεστερ
 άνεχ. Άιλ όφ Γκραιν 3 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
 διήλθε Άγιον Βικέντιον 29 Μαΐου διά Γένοβαν
 έφθ. Άλεξάνδρειαν 1 'Ιουν.
 έφθ. Ριγιέκαν 5 'Ιουν.
 εις Ρίβερ Όρινόκο 1 'Ιουν., επίσκεψη
 άνεχ. Νέαν Όρλεάνη 22 Μαΐου διά Ρότερνταμ
 έφθ. Περουβίαν 5 'Ιουν.
 άνεχ. Άρσμπαν 1 'Ιουν. δι' Άμουαίη Μπαίη
 έφθ. Κωνσταντζαν 8 'Ιουν.
 διήλθε Παναμάν 3 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
 άνεχ. Λός Άντζελες 4 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
 έφθ. Νέαν Όρλεάνη 1 'Ιουν.
 άνεχ. Έμδεν 30 Μαΐου διά Περουβίαν
 ΠΡΟΣΗΡΑΓΜΕΝΟΝ από 10 Μαΐου
 έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 'Ιουν.
 εις Όδησσόν 2 'Ιουν.
 άνεχ. Πόρτ Άρθουρ 1 'Ιουν. (διαταγας)
 άνεχ. Χάβρην 1 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
 έφθ. Άγαδир 1 'Ιουν.
 άνεχ. Κολούμπια Ρβερ 25 Μαΐου διά Ρότερνταμ
 άνεχ. Πούντα Καρντόν 5 'Ιουν. διά Κόντιεντ
 έφθ. Πειραιά 19 Μαΐου
 άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουν. διά Σέβεν νΑϊλαντς
 έφθ. Μάλταν 27 Μαΐου
 διήλθεν Άγιον Βικέντιον 21 Μαΐου δι' Άργεντινήν
 έφθ. Μοντεβίδεο 27 Μαΐου
 έφθ. Λίβερπουλ 2 'Ιουν.
 έφθ. Βενετίαν 25 Μαΐου
 άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουν. διά Βαγκούδερ
 έφθ. Ίμπρίκου 26 Μαΐου
 διήλθε Τρίνταντ 1 'Ιουν. διά Πόρτ Άλφρεντ
 άνεχ. Ζεμπρούγκε 6 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
 διήλθε Παναμάν 30 Μαΐου διά Λάδσεντ
 άργεΐ Πειραιά από 4 Μαΐου

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

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



BRANCH OFFICE
 PORT ALBERNI, B. C.
 Telephone 1626

DINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

Telegrams: MITHA SHIPBROKERS AND AGENTS
 PIRAEUS PIRAEUS - GREECE

Teleph. { 475652
 470851
 470798

ΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ
 ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ — ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ
 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Άκτὴ Ποσειδώνος 3 Τηλ. 475.652 470.851 470.798
 Τηλ. Διεύθυνσις ΜΗΤΧΑ Πειραιά

ΑΜΑΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	10721	άνεχ. Σάντος 3 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΑΜΑΝΤΑ ΙΙ. (Κοσταρ.)	έτ. «Νιτεάρο»	11	3015	διήλθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	έφθ. Χιούστον 3 'Ιουν.
ΑΜΕΛΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10573	έφθ. Κρίστομαλ 6 'Ιουν.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Άλτο Μάρες»	44	7164	άνεχ. Ρόττερταμ 29 Μαΐου δι' Χάμπτον ρόδες
ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7306	άνεχ. Λίβερπουλ 1 'Ιουν. δι' Πουέρτο Όρντάς
ΑΜΙΠΑ (λιβ.)	έτ. «Αμίπα»	42	6995	έφθ. Τάμπαν 29 Μαΐου
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ήστμπαούντ»	38	7949	έφθ. Ρόττερταμ 26 Μαΐου
ΑΝΑΣ (λιβ.)	έτ. «Αναξ»	55	6462	έφθ. Μόντρεαλ 1 'Ιουν.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιβ.)	έτ. «Ντέρνα»	42	8195	έφθ. Αμβέρσαν 4 'Ιουν.
ΑΝΔΟΡΑ (λιβερ.)	έτ. «Μπιενδενίντο»	45	7331	διήλθε Τρίνιταντ 27 Μαΐου δι' Σαλβαντόρ
ΑΝΔΡΕΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	13500	άνεχ. Τενερίφαν 19 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	20176	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 1 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	διήλθε Άγιον Βικέντιον 3 'Ιουνίου δι' Πλέιτ
ΑΝΔΡΕΑΣ Κ.	έτ. «Ατλαντίς»	38	6219	άνεχ. Αμβέρσαν 30 Μαΐου δι' Χάμπτον ρόδες
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8395	άνεχ. Βλαζάντιγκεν 16 Μαΐου δι' Πουέρτο Όρντάς
ΑΝΔΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πατοΐφικα»	43	7188	έφθ. Χούλλ 7 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ Α΄-Ι΄ΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 7 'Ιουν. δι' Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ανδρος»	53	17845	διήλθε Παναμάν 30 Μαΐου (διαταγός)
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	56	10080	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕ΄Ι-Π (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	56	26000	εις Γιοκοχάμαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΣΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	56	23469	διήλθε Σιγκαπούρη ρόδες 8 'Ιουν. δι' Αραβίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ΄Υ-ΛΟΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	56	24200	έφθ. Άϊοί 22 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Σιγκαπούρη 20 Μαΐου δι' Αγ Φραγκίσκον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	56	10080	έφθ. Μπράκε 6 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Ανδρος»	54	17847	άνεχ. Νέαν Ύορκην 1 'Ιουν. δι' Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18735	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 'Ιουν.
ΑΝΝΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	άνεχ. Ρόττερταμ 30 Μαΐου δι' Χάμπτον ρόδες
ΑΝΝΑ Ο. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Καρρίμτια»	45	10735	άνεχ. Φάλμουθ 5 'Ιουν. δι' Σιδώνα
ΑΝΝΑ	έτ. «Κόνβαλ»	21	4358	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 2 'Ιουν.
ΑΝΝΕΛΕΝ	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	άνεχ. Ρόττερταμ 5 'Ιουν. δι' Πειραιά
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτερηγκ»	45	7149	έφθ. Ρόττερταμ 7 'Ιουν.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα Άννα»	44	7258	άνεχ. Ρόττερταμ 29 Μαΐου δι' Χάμπτον ρόδες
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Ανίτσα»	44	7165	άνεχ. Γιαβάτα 1 'Ιουν. δι' Βαγκούδερ
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λιβ.)	έτ. «Σάν Νικόλαος»	36	5017	έφθ. Σορέλ 20 Μαΐου
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	έφθ. Ριγιέκαν 5 'Ιουν. (δι' Περσικόν Κόλπον)
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7208	έφθ. Γκουαγιακιλλ 6 'Ιουν.
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	έφθ. Ρίον Ίανείρον 6 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεχ. Ρόττερταμ 5 'Ιουν. δι' Χάμπτον ρόδες
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Γκρήνβιλ»	43	7244	διήλθε Σουέζ 2 'Ιουν. δι' Κορέαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ. «Σηφάριγκ»	43	7131	έφθ. Άλεξάνδρειαν 16 Μαΐου, επίσκευη
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.)	έτ. «Ήγκλ»	44	7249	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 Μαΐου δι' Βομβάνη
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Απόλλων»	10	3314	άνεχ. Ρόττερταμ 29 Μαΐου δι' Άλεξάνδρειαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΥΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8394	εις θέσιν 36 Β. και 35 Δ., 'Ιουνίου 7 δι' ΜΙΣΣΕλαμπρο
ΑΡΑΓΚΟΝ (λιβ.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	11000	άνεχ. Κόμπε 24 Μαΐου δι' Σηάτλ
ΑΡΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρένα»	19	1775	διήλθε Ουζάν 1 'Ιουνίου δι' Νεάπολιν
ΑΡΕΤΗ Σ. (λιβ.)	έτ. «Άμπτιον»	43	7265	έφθ. Χούλλ 4 'Ιουν.
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολο»	20	3330	άνεχ. Μπαρρόο 7 'Ιουν. δι' Κεζαμπλάγκαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7254	άνεχ. Τακόμα 28 Μαΐου δι' Βομβάνη
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδουρ.)	έτ. «Μισαφλόρες»	38	10277	άνεχ. Μοντεβίδεο 20 Μαΐου δι' Κιουρασάο
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 4 'Ιουν. δι' Ουζάν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριτόϊμ»	40	10224	άνεχ. Μοντεβίδεο 16 Μαΐου δι' Καραϊβικήν
ΑΡΙΩΝ (λιβερ.)	έτ. «Αριάτο»	44	7216	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 2 'Ιουν.
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Έστε»	19	5672	άνεχ. Άμστερταμ 1 'Ιουν. δι' Μπουένος Άϊρες
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρίαν»	28	1707	άνεχ. Άλεξάνδρειαν 3 'Ιουν. δι' Μάρφου Μπαϊή
ΑΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρης»	21	1498	έφθ. Κύπρον 7 'Ιουν.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Φερπλάιη»	53	18288	άργει Γένοβαν από 4 'Οκτ., ζημία
ΑΡΜΑΡ (λιβ.)	έτ. «Άστρα»	43	7273	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 'Ιουν.
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρτσουέντε»	43	7236	διήλθε Τρίνιταντ 25 Μαΐου δι' Σάντος
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λιβ.)	έτ. «Βαλτιμόρο»	45	7255	άνεχ. Σιένταμ 1 'Ιουν. δι' Ντεμεράραν
ΑΡΧΑΓΕΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	διήλθε Κίγκστον 1 'Ιουν. δι' Μαρακάϊμπο
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιβ.)	έτ. «Λαίμπ. Ση Τράνσπ.»	43	7288	έφθ. Ρόττερταμ 3 'Ιουν.
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	έτ. «Σιέρρα»	45	7198	εις θέσιν 49 Β. και 10 Δ., 'Ιουν. 6 δι' Αμβούργον
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιαάνος»	44	7157	έφθ. Κόμπε 5 'Ιουν.
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πενόντο»	44	7161	άνεχ. Ρόττερταμ 24 Μαΐου δι' Χάμπτον ρόδες
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	43	7198	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 2 'Ιουν. δι' Ουζάν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	άνεχ. Κεμπέκ 1 'Ιουν. δι' Πολωνίαν
ΑΣΠΙΡΕ΄Ι-ΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	διήλθε Άζόρας 29 Μαΐου δι' Ριγιέκαν
ΑΣΤΡΟΝ	έτ. «Φάϊργουίντ»	42	7176	διήλθε Σουέζ 28 Μαΐου δι' Βομβάνη
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	άνεχ. Βίλλαν Κονατιτούσιον 7 'Ιουν. δι' Μπουένος Άϊρες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (έπιδατ.)	αδ. Τυπάλδου	22	5856	έφθ. Μοριμουγκά 26 Μαΐου
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττίκα»	27	5214	άνεχ. Ληθ 3 'Ιουν. δι' Χάμπτον ρόδες
ΑΤΤΙΚΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λόρκα»	44	10712	διήλθε Παναμάν 1 'Ιουν. δι' Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΒΙΛΑ	έτ. «Κορτελέανες»	43	2861	άνεχ. Νέαν Όρλεάνη 5 'Ιουν. δι' Τάμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑ΄Ι-ΚΑΟΥΝΤ (δεξου.)	έτ. «Όσεαν Τάνκερ»	54	11815	άνεχ. Νέαν Ύορκην 3 'Ιουν. δι' Λά Σαλίνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑ΄Ι-ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	έτ. «Όσεαν Τάνκερ»	54	11307	άνεχ. Ναπότυλντ 1 'Ιουν. δι' Λέβισπορτ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ΄Ι-ΤΟΡ (λ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10500	εις Ναγκόγια, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ (λιβερ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10500	άνεχ. Όζάκαν 6 'Ιουν. δι' Βαγκούδερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Ντώρμαν 28 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διήλθε Κιουρασάο 17 Μαΐου δι' Κέιπ Τάουν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 1 'Ιουν. δι' Μάρκουσ Χούκ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	9869	άνεχ. Ρόττερταμ 27 Μαΐου δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	10758	έφθ. Νέαν Ύορκην 8 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	έφθ. Αμβούργον 9 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	εις θέσιν 20 Β. και 65 Δ., 'Ιουν. 6 δι' Αμβέρσαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ΄Ι-Τ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	15200	εις Σκωτίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	άνεχ. Πόρτ Έβεργκλαντ 30 Μαΐου δι' Γερμανίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	διήλθε Κέιπ Τάουν 1 'Ιουν. δι' Περσικόν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	άνεχ. Βοστώνη 1 'Ιουν. δι' Βενεζουέλλαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	11248	έφθ. Νέαν Ύορκην 7 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	11241	άνεχ. Ρίον Γκράντε 26 Μαΐου δι' Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	άνεχ. Μοντεβίδεο από 10 Μαΐου δι' Πούτα Καρντόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	άνεχ. Αρούμπαν 1 'Ιουν. δι' Κεμπέκ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	άνεχ. Τόκιο 27 Μαΐου δι' Βοστ. Κολομβίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	άνεχ. Πρόβιντες 29 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	8631	άνεχ. Κρίστομαλ 6 'Ιουν. δι' Μαρακάϊμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Μόζι 24 Μαΐου δι' Βαγκούδερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 6 'Ιουν. δι' Πέρινς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	άνεχ. Χάβρην 1 'Ιουν. δι' Καραϊβικήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Αμβούργον 27 Μαΐου δι' Χάμπτον ρόδες

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διήλθε Λάδσεντ 8 'Ιουν. διά Κόντινεντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμας»	45	7160	άνεχ. Λός "Αντζελες 28 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	έφθ. Βαγκούδερ 4 'Ιουν.
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμάς»	42	7177	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 'Ιουν. διά Ριγιέκον
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 6 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόζο»	44	7198	άνεχ. Ρόττερταμ 2 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.)	έτ. «Αίλα»	42	7010	άνεχ. Ρόττερταμ 1 'Ιουν. διά Τρίνιταντ
ΒΑΛΕΝΤΣΙΑ (παναμ.)	έτ. «Νουέβα Βαλέντσια»	44	7276	εις θέσιν 25 Β. και 26 Δ., 'Ιουν. 5 διά Παραμαρίμπο
ΒΑΛΟΡ (λιβ.)	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 4 'Ιουν.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «'Ιντερ 'Αμερικάνας»	44	7176	άνεχ. Ρίον 'Ιανείρον 1 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΒΑΡΚΑ (λιβ.)	έτ. «Βαπόρες»	43	7176	έφθ. Μόντρεαλ 3 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αϊθαλή»	44	7242	άνεχ. Γκάλδεσταν 3 'Ιουν. διά Ρόττερταμ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νουέβα Βίστα»	55	10507	έφθ. Τσιτταγκόγκ ρόδς 6 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίσιππο»	12	5944	άνεχ. Νουέβιτας 23 Μαΐου διά Γιουγκοσλαβίαν
ΒΕΝΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7253	άνεχ. 'Αμβέρσαν 21 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκη
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)	έτ. «Γκλόμπο»	20	7631	άνεχ. Μανίλλαν 24 Μαΐου διά Χοιολουλού
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίσερέας»	10	8089	εις θέσιν 50 Β. και 2 Δ., 'Ιουν. 1 διά Χάμπτον ρόδς
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαροτσιμάντε»	52	11362	άνεχ. Νατάλ (Βραζ.) 8 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΒΙΒΑ ΙΙ.	έλληνικά συμφέροντα	23	5906	έφθ. Βρέμν 4 'Ιουν.
ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)	έτ. «Αίγαίον»	09	2890	εις θέσιν 41 Β. και 16 Α., 'Ιουν. 4 διά Σέριφον
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιβ.)	έτ. «'Ινσουλαρ»	44	7058	διήλθε Λίζαρντ 1 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	έτ. «Βιργινία»	44	7281	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 Μαΐου διά Ρόττερταμ
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Γκουάμπο»	40	8427	άνεχ. Νέαν 'Υόρκη 4 'Ιουν. διά Λός Πιέντρας
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίο»	42	7076	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μαρίν»	56	8550	εις 'Οζάκαν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΑΛΛΑΤΕΙΑ (λιβερ.)	έλληνικά συμφέροντα	56	9462	διήλθε Παναμάν 27 Μαΐου διά Γδύνια
ΓΑΛΗΝΗ (λιβ.)	έτ. «Βόγλα»	56	9462	εις θέσιν 47 Β. και 27 Δ., 'Ιουν. 7 διά Ρόττερταμ
ΓΑΥΡΙΟΝ	έτ. «Κορούνα»	43	7156	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 8 'Ιουν.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7271	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 'Ιουν. διά Βρέμν
ΓΕΩΡΓΕΛ (λιβ.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	άνεχ. Μπράκε 28 Μαΐου δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιβ.)	έτ. «Ράτλαντ»	44	7205	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 27 Μαΐου διά Βρέμν
ΓΕΩΒΙΛΚΑ (λιβ.)	έτ. «Μιραμάρ»	18	5210	άνεχ. Ρόττερταμ 23 Μαΐου διά Τσιβιταδέκιαν
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλια»	27	5407	έπώδισε Σιένταμ 9 Μαΐου, ζημία
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μουρόβια»	51	5739	άνεχ. 'Αμβέρσαν 6 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Χρυσάνθη»	96	1552	εις λιμένες Βαλτικής 10 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ 'Οϊλ»	54	18790	διήλθε Σουέζ 5 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	αδ. Λύρα	55	10490	άνεχ. 'Αρούμπα 2 'Ιουν. διά Πόρτ 'Εβεργκλαντ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκρέτας»	43	7273	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Ιουν. δι' 'Αμβούργον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Αρκουλά»	22	1871	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 9 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	42	7142	έφθ. Βρέμν 11 'Ιουνίου
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	έφθ. Λονδίον 9 'Ιουν.
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (παναμ.)	έλληνικά συμφέροντα	19	5182	έφθ. Κουβέιτ 6 'Ιουν.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόπας»	43	7207	έφθ. Βοστώνη 4 'Ιουν.
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μπαχία Σαλίνας»	42	7303	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουν. διά Βέζερ
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιβ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΓΚΛΑΝΤΙΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Πάλμαρ»	43	7252	έφθ. 'Αμβέρσαν 5 'Ιουν.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Μίντ 'Ατλάντικ»	43	7229	άνεχ. Σορέλ 1 'Ιουν. διά Λονδίον
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	55	20900	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 3 'Ιουνίου διά Νότιον Γαλλίαν
ΓΟΥ-Ι-ΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	άνεχ. Ρόττερταμ 6 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20131	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 6 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	27812	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 5 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιβ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	διήλθε Σουέζ 6 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ-Ι-ΝΤΑΝΣ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	έφθ. Πέρνις 6 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιβ. δ.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	55	25317	διήλθε Σουέζ 11 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20035	διήλθε Σουέζ 10 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ-Ι-Σ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 7 'Ιουν. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	53	20536	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 5 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 8 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΑ ΘΑΟΥΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	έφθ. Σουέζ 6 'Ιουν. (διά Φιλαδέλφειαν)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΑΦΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	διήλθε Μπέργκεν 2 'Ιουν. δι' 'Οσλο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20125	διήλθε Σουέζ 8 'Ιουνίου διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λιβ.)	Στ. Νιάρχος	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 22 Μαΐου διά Γιαβάτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιβ.)	Στ. Νιάρχος	42	7257	διήλθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διά Φλόριντα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ (λιβ.)	Στ. Νιάρχο	44	7210	έφθ. Ταμτίκο 2 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	άνεχ. 'Αρούμπα 1 'Ιουνίου διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 10 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Οριενταλ»	53	12843	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς 8 'Ιουν. διά Πέρνις
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	22000	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 2 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑ-Υ' (λ. δεξ.)	έτ. «'Οριενταλ»	53	12862	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 3 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιβ.)	έτ. «'Ιντερμαρίν»	54	20235	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 5 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «'Ιντερμαρίν»	55	20355	διήλθε Σουέζ 4 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟ-Ι-Α (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	εις θέσιν 36 Β. και 8 Δ., 'Ιουν. 7 διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10193	άνεχ. Σάντος 28 Μαΐου διά Μαρακάιμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουνίου διά Βαΐτσου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (ιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	διήλθε Σουέζ 4 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΦ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10488	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	44	10172	άνεχ. Ρίον 'Ιανείρον 1 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	45	10470	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕ-Ι-ΝΤ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10448	εις μεταφοράς 'Αρούμπας—Μαρακάιμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑ-Ι-ΝΤ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10448	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 4 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑ-Ι-ΟΜΦ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10172	άνεχ. Καμπάνα 29 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	43	10448	έφθ. Σάντος 8 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 10 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λκ δεξ.)	έτ. «'Οριενταλ»	52	12705	έφθ. Μασσαλίαν 8 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (λ. δεξ.)	έτ. «'Οριενταλ»	53	12705	άνεχ. Χάδρην 2 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον

THE HELLENIC & INTERNATIONAL SHIP-SUPPLIERS

G. E. AMANATIDES

Cables
«GRECO» CEUTA
Phone 3936

ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ
ΤΑΣ ΕΠΙΣΤΟΛΑΣ ΣΑΣ ΑΠΟΣΤΕΛΕΤΕ
ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ ΜΑΣ

CEUTA
Post O.Box 87
CEUTA
Codes used
ABC 5th & 6th Ed.

ΓΡΑΝΑΔΑ (λιβερ.)	έε. «Σεγκόβια»	56	11000	εις Κούπε, υπό συμπλήρωσιν
ΔΑΦΝΗ (λιβ.)	έτ. «Τρανσοσάβια»	54	5779	άνεχ. Έιδονμάουθ 1 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΔΕΛΦΙΝ (λιβ.)	έτ. «Χίαν»	45	7259	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΔΕΛΦΟΙ (λιβ.)	έτ. «Ρίο Άντον»	45	7252	έφθ. Άλεξάνδρειαν 4 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ούλτραμάρα»	21	1184	άργει Κίελον από 13 'Απρ., έπισκευή
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7216	άνεχ. Λός Άντζελες 29 Μαΐου διά Κέιπ Τάουν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Άφρικαν»	55	6100	έφθ. Σηάττλ 5 'Ιουν.
ΔΕΣΠΩ	έτ. «Έσπεραντίνα»	44	7207	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Όρεγκον)
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Άγγέλικα»	43	2878	άνεχ. Άλνξάνδρειαν 3 'Ιουν. διά Μόρφου Μπαϊή
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Στενιές»	20	4992	έφθ. Κουβέιτ 30 Μαΐου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιβερ.)	έτ. «Καρντενός»	55	10200	έφθ. Βαγκούδερ 1 'Ιουν.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	διήλθε Λάδσεντ 8 'Ιουν. διά Πολωνίαν
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς»	54	6042	διήλθε Θεούταν 28 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιβ.)	έτ. «Γουορλντουάιν»	43	7031	έφθ. Κατάνη 30 Μαΐου
ΕΒΗ (λιβερ.)	έτ. «Μπάλκ»	43	7247	έφθ. Μπουένος Άϊρες 1 'Ιουν.
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	έτ. «Σάν Έμίλιο»	44	7249	άνεχ. Καρταγκένα (Κολομβ.) 3 'Ιουν. διά Λά Γκουαίρα
ΕΒΗΛΙΖ (λιβ.)	έτ. «Ρίο Καρίμπια»	44	8327	διήλθε Τρίνιταντ 1 'Ιουν. διά Γλασκώβη
ΕΒΗΜΑΡ (λιβ.)	έτ. «Σάν Άλμπερτο»	45	7252	έφθ. Βρέμην 12 'Ιουν.
ΕΒΗΜΠΕΛΛ	έτ. «Σήκρεστ»	44	7253	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 29 Μαΐου διά Χιούστον
ΕΘΝΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Τρίτων»	56	10500	εις Ίαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΙΡΗΝΗ (Κοστρ.)	έλληνικά συμφέροντα	13	1462	έφθ. Μπόστον (Άγγλίας) 29 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα Άρένας»	29	6941	άργει Τεργέστην από 30 'Απρ., σερβέυ
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ειρήνη»	11	4465	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	έφθ. Μορμουγκό 25 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ (λιβερ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	36	8064	διήλθε Σουέζ 9 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΛΕΝΗ (λιβερ.)	έτ. «Παραμάουντ»	22	7366	άνεχ. Νιούπορτ 1 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΛΕΝ Β.	έτ. «Πουέρτ. Λιμπερτάντ»	44	7213	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιουν.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	43	7218	άνεχ. Νέαν Όρλεάνη 6 'Ιουν. διά Χαθάναν
ΕΛΛΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Οείλιαρ»	30	4123	διήλθε Σουέζ 8 'Ιουν. διά Πιομπίνο
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ελλησποντος»	44	7189	άνεχ. Σαϊγκόν 21 Μαΐου διά Γαλλίαν
ΕΛΜΙΡΑ (λιβερ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουν. δι' Ούζαν
ΕΛΠΙΣ (λιβ.)	έτ. «Καζόταμιλ»	44	7229	έφθ. Άγ. Φραγκίσκου 4 'Ιουν.
ΕΜΑΝΣΙΠΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	άνεχ. Λίβερπουλ 1 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΜΙΛΥ	έτ. «Βιβάλετ»	28	2407	έφθ. Κριστίνεσταντ 1 'Ιουν.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο Άζούλ»	42	7058	διήλθε Τζιμπουτί 17 Μαΐου δι' Ίαπωνίαν
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	διήλθε Άγιον Βικέντιον 26 Μαΐου δι' Άργεντινήν
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)	έτ. «Λασιφέρους»	43	7264	άνεχ. Κεμπέκ 28 Μαΐου δι' Άμβούργον
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόγγος»	41	7122	διήλθε Θεούταν 26 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΕΝΤΟΥΚΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Ντε Μάρφιλ»	44	7245	άνεχ. Σαϊν Τζών 28 Μαΐου δι' Άμβέρσαν
ΕΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Έντυ»	25	3320	άνεχ. Ρόττερταμ 3 'Ιουν., Ούζαν 6 (διαταγάς)
ΕΝΟΣΙΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ένωσις»	12	2171	έφθ. Λιβόρνο 9 'Ιουν.
ΕΠΟΣ (λιβ.)	έτ. «Άλβάρες»	44	7176	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 2 'Ιουν. διά Μαγιαίτλαν
ΕΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Πέντεγκραλ»	44	7255	έφθ. Λομπίτο 30 Μαΐου
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτ. «Στάρ»	26	3503	άργει Τεργέστην από 9 Μαΐου, σερβέυ
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Όσεαν»	42	6975	έφθ. Κόρραμ Σάχρ 5 'Ιουν.
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	56	7900	εις Τάκιο, υπό συμπλήρωσιν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ Όϊλ»	54	18736	άνεχ. Λός Άντζελες 24 Μαΐου διά Πακνίκη
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ. «Γκόλφο Ντεξάντο»	44	7264	άνεχ. Βαλτιμόρη 5 'Ιουν. διά Ρόττερταμ
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	56	8000	εις Μπρεμερχάφεν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	έφθ. Παύλο Μπούκομ 7 'Ιουν.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Πόρτ Κέμπλα 8 'Ιουν.
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Άτλάντικ»	36	9927	άνεχ. Βρέμην 17 Μαΐου δι' Άρουμπαν
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Άτλάντικ»	43	7874	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 3 'Ιουν. δι' Άρουμπαν
ΕΥΡΥΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Άντώνιο»	45	7176	έφθ. Όσεαν Άϊλαντ 10 'Ιουν.
ΕΦΦΗ (λιβ.)	έτ. «Μαλάγια»	43	7194	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιουν. δι' Ούζαν
ΖΑΝ	έτ. «Οριπόκο»	44	7165	έφθ. Ρόττερταμ 3 'Ιουν.
ΖΕΟ Γ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βεσπούκιος»	44	10641	άνεχ. Ρίον Ίανείρον 6 'Ιουν. διά Ρίο Γκράντε
ΖΕΦΥΡΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαΐου δι' Ούζαν
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Ούλτραμάρα»	44	4296	εις Νέαν Ύόρκην 10 'Ιουν.
ΖΙΝΙ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	άνεχ. Σηάττλ 30 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΖΟΖΙΑΝ (Κοσταρ.)	Κ. Άτυχίδης	20	7638	έφθ. Χάλιφαξ 5 'Ιουν.
ΗΓΚΛ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7099	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 'Ιουν. δι' Ούζαν
ΗΓΚΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άφρικαν Κέρριερς»	43	8318	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 8 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7161	εις θέσιν 39 Β. καί 49 Δ., 'Ιουν. 4 διά Κόντινεντ
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	έφθ. Ρόττερταμ 9 'Ιουν.
ΘΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Άϊλα Μπέλλας»	28	2407	έφθ. Τζέδδαν 26 Μαΐου
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	έφθ. Βίλμυγκτων (Β. Άμερ.) 7 'Ιουν.
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δώρα»	45	7151	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουν. διά Ντεμεράραν
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μάρ Μπη»	42	6997	άνεχ. Μόντρεαλ 28 Μαΐου δι' Άμβούργον
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιβ.)	έτ. «Μοντεζούμα»	43	7132	διήλθε Τρίνιταντ 4 Μαΐου διά Βαλτιμόρη
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7188	άνεχ. Έξ Άγιου Φραγκίσκου 19 Μαΐου (διαταγάς)
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	έφθ. Καζαμπλάγκαν 20 Μαΐου
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7185	έφθ. Ντεμεράραν 6 'Ιουν.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Άπόστολος Παύλος»	24	3658	εις λιμένας Περσικού Κόλπου 8 Μαΐου
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 'Ιουν. διά Ρόττερταμ
ΙΟΝΙΑΝ Α-Ι-ΛΑΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μαϊφάιρ»	56	10400	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουν. δι' Άσιμίζου
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	έφθ. Νέαν Ύόρκην 1 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλουμ Κ.Κ.»	53	13555	άνεχ. Άμβούργον 1 'Ιουν. δι' Μόντρεαλ
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μαϊφάιρ»	56	10422	άνεχ. Λός Άντζελες 24 Μαΐου διά Κορίντο
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	έφθ. Σέμαραγκ 2 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13485	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 1 'Ιουν. δι' Άμβέρσαν
ΙΟΝΙΟΝ (Λιβάνου)	Τυρογαλάς — Ζαμπάζας	15	1255	έφθ. Τζέδδαν 21 Μαΐου
ΙΡΙΣ «Κοσταρ.»	Καπταρόπουλος	20	909	άργει Μασσαλιαν πλέον τού έτους
ΚΑΒΑΛΛΑ (λιβερ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7280	διήλθε Άγ. Βικέντιον 3 'Ιουν. διά Κόντινεντ
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	άνεχ. Ρουέν 28 Μαΐου διά Σέβεν Άϊλαντς
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Άρεκουίπα»	43	7257	διήλθε Βερμούδας 8 'Ιουν. διά Πουέρτο Ρίκο
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7138	έφθ. Νιύγκάτα 5 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Κρήνη»	43	1790	διήλθε Νητηρόιτ 28 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Φιάντζας»	56	10015	διήλθε Μπρόσμποτελ 1 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΩΡΓΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Λουντεφιοινίδι»	24	5185	έφθ. Λήθ 3 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)	έτ. «Φιάντζας»	56	10015	έφθ. Βαλτιμόρη 5 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	Ν. Ι. Νομικός	07	1075	εις Βουλγαρίαν 1 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι»	19	5173	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 4 'Ιουν. διά Ρόττερταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι»	20	6157	έφθ. Μαντράς ρόδς 3 'Ιουν. (διά Γδύνιαν)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπτ»	55	8798	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1603	έφθ. Μπαγιόν 2 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπτ»	54	8005	άνεχ. Νόρντεγχαμ 2 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Γιούνιον»	22	1048	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 4 'Ιουνίου εκ Τσέδδας

ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουινό»	19	5331	έφθ. 'Αλέσουνη 4 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	άνεχ. Μόντρεαλ 26 Μαΐου διά Γδύνιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Τράμπ»	55	8902	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΚΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)	έτ. «'Ιρις»	42	6782	έφθ. Τεργέστην 26 Μαΐου
ΚΑΠΑΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβ.)	έτ. «'Αντόρ»	43	7129	άνεχ. Κόμπε 1 'Ιουν. διά Βαγκούδερ
ΚΑΠΑΤΑΙΝ ΛΥΡΑΣ (λιβ.)	έτ. «'Αλταμίρα»	45	7211	άνεχ. Ρότερταμ 1 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΑΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7123	άνεχ. Γκάλβεστων 25 Μαΐου διά Λισσαβόνα
ΚΑΠΑΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	έφθ. Ταμπίκο 8 'Ιουτίου
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιβ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	είς λιμένας 'Ιαπωνίας 1 'Ιουν.
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 'Ιουν. διά Ρότερταμ
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	42	9796	άνεχ. Λίβερπουλ 17 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνη
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Πιονιρ»	36	10291	έφθ. Γκάλβεστων 6 'Ιουν.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (Λιδάνου)	Γ. Σιγάλας	20	1618	άργει Πειραιά από 2 Μαρτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρρέτο»	43	7068	διήλθε Κιουρασάο 27 Μαΐου διά Ρότερταμ
ΚΑΛΗ	έτ. «Μαριν»	43	7166	έφθ. Σιενταμ 1 'Ιουν.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Πανμάρ»	43	7245	έφθ. Λορέντο Μαρκές 5 'Ιουν.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Σάν Μπερνάντο»	45	7255	έφθ. 'Αμβούργον 6 'Ιουν.
ΚΑΤΙΝΑ (Κοστ.)	έτ. «Ροσίνο»	13	2000	άνεχ. Κοπεχγάγην 1 'Ιουν. διά Λιεπάγια
ΚΕ-Ι-Γ ΠΑΛΜΑΣ	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 Μαΐου δι' Ουζάν
ΚΕ-Ι-Π ΣΤΑΡ	έτ. «Λαιμπήρια»	44	7281	άνεχ. 'Αμβέρσαν 29 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΚΕ-Ι-Π ΩΡΑ	έτ. «Γκάλλαρο»	37	5282	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΚΕΝΤΑΟΥΡ (λιβ.)	έτ. «'Ότσεάνικα»	43	7233	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Ιουτίου
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κάνοπους»	41	7431	έφθ. Φλώριγκ 2 'Ιουτίου
ΚΕΦΑΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Τζ. Ση Τράνσπορτ»	26	5717	διήλθε Σουέζ 29 Μαΐου διά Νταμμάμ
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιβ.)	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	διήλθε Ντόβερ 7 'Ιουν. διά Πολωνίαν
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Τράμπ»	43	7248	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 'Ιουτίου διά Ρότερταμ
ΚΝΟΣΑΦΚΑ	έτ. «'Όρόγια»	44	7159	άνεχ. Ρότερταμ 2 'Ιουτίου διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιβ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	είς θέσιν 33 Β. και 50 Δ., 'Ιουτίου 6 διά Μάντζεστερ
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	13	9424	άνεχ. Μόντρεαλ 1 'Ιουτίου διά Μπρεμερχάφεν
ΚΟΜΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μονάρκος»	43	7250	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουτίου διά Μπαλικ Πατάν
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (λιβ.)	έτ. «Σάν 'Αγκουστιν»	42	7178	διήλθε Θέουταν 1 'Ιουτίου διά Τσιθιταδέκταν
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «'Όξιλιαρ»	41	5173	διήλθε Ντόβερ 2 'Ιουτίου διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΡΘΙ	έτ. «Μοντεπάρντο»	43	8390	διήλθε Μόζι 20 Μαΐου δι' 'Αστόρια
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουτίου διά Λάδσεντ
ΚΟΡΝΟΥΑΛ (λιβερ.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10500	είς Χιροσίμα, υπό συμπλήρωσιν
ΚΟΡΦΟΥ Α-Ι-ΛΑΝΤ	έτ. «Ζίτα»	43	7075	άνεχ. Πειραιά 4 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7190	έφθ. Ντεμεράραν 8 'Ιουτίου
ΚΡΙΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «'Αίλα Γκράντε»	43	7275	άνεχ. Ρότερταμ 6 'Ιουτίου διά Χάμπτον ρόδς
ΚΡΟΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	διήλθε Παναμάν 1 'Ιουτίου δι' 'Αμβούργον
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	54	10608	άνεχ. Πόρτλαντ (Vie) 22 Μαΐου δι' 'Αραβίαν
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Κυανός»	43	10448	διήλθε Σουέζ 8 'Ιουτίου διά Περισκόν Κόλπον
ΚΥΜΟ (Κοστ.)	έτ. «'Εσκόριαλ»	44	7292	άνεχ. Χιούστον 23 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΚΥΡΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βάντα»	43	7330	άνεχ. 'Αμβούργον 29 Μαΐου διά Κουβάν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρ»	21	2294	είς Πειραιά 12 'Ιουτίου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. 'Ελεσμπερ Πόρτ 8 'Ιουν. (διαταγὰς)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Ντέ Κάργκα»	44	7214	διήλθε Κέιπ Τάουν 24 Μαΐου δι' 'Αργεντινήν
ΚΩΣΤΗΣ (λιβ.)	έτ. «Κωστής»	44	7243	έφθ. Κοκουίμπο 5 'Ιουτίου
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΥ	έτ. «'Εργκάπα»	53	11262	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 20 Μαΐου διά Κεελόγκ
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 3 'Ιουτίου διά Φολέυ
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	άνεχ. Τρίνιταντ 3 'Ιουτίου διά Ματόν Ρουζ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	έφθ. Λονδίον 1 'Ιουτίου
ΛΙΑΗ (λιβ.)	έτ. «Φοσταλέζα»	43	7030	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 'Ιουτίου διά Ρότερταμ
ΛΙΜΠΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάν»	44	7256	έφθ. Σμύρνην 27 Μαΐου (είτα Ντέριντζε)
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ	έτ. «'Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Ρίον 'Ιανέιρον 4 'Ιουτίου
ΛΙΝΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ρίο ντέλ Κάστρο»	43	7262	έφθ. 'Αμβούργον 1 'Ιουτίου
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοστ.)	έτ. «Χερέντια»	27	4966	άνεχ. Μορμουγκάο 1 'Ιουτίου διά Τεργέστην
ΛΟ-Ι-ΝΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ρίο 'Αζούλ»	44	7256	έφθ. Κόμπε 3 'Ιουτίου
ΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΕΣ (λιβ.)	έτ. «Γουέστ 'Ιντιες Ση»	44	2127	είς Χαβάνα 2 'Ιουτίου
ΛΟΥΚΙΑ (Κοστ.)	έτ. «'Εβερστα»	19	974	είς Τζέδδαν 10 'Ιουτίου
ΛΟΥΛΟΥ (Λιδάνου)	έτ. «Λέβαντ»	17	1936	άνεχ. Μομπασάο 4 'Ιουτίου διά Ντάρμπαν
ΛΥΡΙΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Θήατρ»	43	10428	έφθ. Σαντιέγκο 8 'Ιουτίου
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	27	6192	άνεχ. Μένα 'Αμπντουλλά 6 'Ιουτίου διά Γένοβαν
ΜΑΓΔΑΛΛΗΝΗ	έτ. «Μπρόραντ»	44	7160	είς θέσιν 46 Β.—26 Δ., 'Ιουτίου 2 δι' 'Αμβέρσαν
ΜΑΕΝΤΑ (Κοστ.)	έτ. «'Ανδρομέδα»	21	4877	διήλθε 'Αγιον Βικέντιον 6 'Ιουτίου διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΜΑΙΡΗ (Κοστ.)	έτ. «Παρένα»	21	1489	διήλθε Φάλμουθ 4 'Ιουτίου διά Νάντην
ΜΑΙΡΗ (λιβ.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5685	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου διά Βαγκούδερ
ΜΑΙΡΗ Κ. (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	96	1594	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 5 'Ιουτίου
ΜΑΙΡΗ Π. (λιβ.)	έτ. «Κομπάς»	43	7208	έφθ. Πόρτ 'Αλφρεντ 4 'Ιουτίου
ΜΑΚΡΩΝ (λιβ.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	διήλθε Θέουταν 6 'Ιουτίου δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΜΑΜΠΡΟΥΚ (Κοστ.)	έτ. «Χερέντια»	18	3756	έφθ. Τεργέστην 28 Μαΐου
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοστ.)	έτ. «'Όλμεντο»	43	7210	έφθ. Μπέιραν 2 'Ιουτίου
ΜΑΝΤΕΛΕΝ (Λιδάνου)	Φ. Κυτριανού	19	5670	έφθ. Σιγκαπούρη ρόδς 23 Μαΐου
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ (λιβ.)	έτ. «Παρανάτο»	43	7189	διήλθε Παναμάν 3 'Ιουτίου διά Μάντζεστερ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7244	έφθ. Ρότερταμ 1 'Ιουτίου
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «'Όλτραμαρινός»	43	7160	άνεχ. Ριγιέκαν 5 'Ιουτίου διά Γιβραλτάρ
ΜΑΡΙΑ Η. (λιβ.)	έτ. «Κριστομπαλ»	44	7163	άνεχ. 'Αμβούργον 5 'Ιουτίου διά Νάρβικ
ΜΑΡΙΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Γουέστ 'Αφρικαν»	56	6250	είς 'Αγγλίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Ιουτίου διά Σεμπένικο
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Τ. (Κοστ.)	έτ. «Πανρικά»	19	6064	είς 'Αμβέρσαν 8 'Ιουτίου, επίσκευη
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοστ.)	έτ. «'Αρκουλ»	22	4949	άνεχ. Λίβερπουλ 1 'Ιουτίου διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΕΛ (λιβ.)	έτ. «Γουέστ 'Αφρικαν»	43	7244	έφθ. Γιουκάρο 30 Μαΐου
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	διήλθε Πούλο Μπαϊκούμ 24 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	21000	άνεχ. Ρότερταμ 9 'Ιουτίου διά Περισκόν Κόλπον
ΜΑΡΙΛΕΝΑ (Κοστ.)	έτ. «Μενσαμπτε»	41	4729	άνεχ. Ρότερταμ 5 'Ιουτίου διά Μπατόν Ρουζ
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	8202	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 10 'Ιουτίου διά Ρότερταμ
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιβ.)	έτ. «Γκαλλογουαίν»	44	7303	διήλθε Παναμάν 3 'Ιουτίου δι' 'Αμβέρσαν
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «'Όριενταλ»	24	4701	διήλθε Γιβραλτάρ 29 Μαΐου διά Χιούστον
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκ»	47	8190	άνεχ. Γκρενιτζεμάουθ 21 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7242	άργει Ρότερταμ από 19 Μαΐου, επίσκευη
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	διήλθε Φαγιαλ 9 'Ιαν. διά Καέν
ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ευκάριερ»	43	7033	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 30 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «'Όνιβεραλ»	55	8961	διήλθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουτίου διά Τεργέστην
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιβ.)	έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	έφθ. Ρότερταμ 30 Μαΐου
ΜΑΡΩ	έτ. «Μαρία»	19	7588	άργει Βρέμην από 22 Νοεμ., επίσκευη
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Μοτόρες»	53	8453	έφθ. Ρότερταμ 8 'Ιουτίου
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κόσμικ»	55	24200	άνεχ. Περισκόν Κόλπον 10 'Ιουτίου διά Λάδσεντ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιβ.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	έφθ. Χάμπτον ρόδς 9 'Ιουτίου
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπόα»	54	18763	έφθ. Φολέυ 6 'Ιουτίου
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	55	6500	άνεχ. Μόντρεαλ 7 'Ιουτίου διά Ρότερταμ
ΜΑΣΤΡΟΣΤΕΛΙΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ»	41	7195	άνεχ. Ρότερταμ 25 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεολία»	27	6144	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 6 'Ιουτίου διά Γιβραλτάρ

ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	άνεχ. Μόζι 3 'Ιουνίου δια Βρετ. Κολομβίαν
ΜΑΧΦΟΥΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	12	5254	έφθ. Κουβέιτ 27 Μαΐου
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	45	7254	διήλθε Λός "Αντζέικας 25 Μαΐου δια Μόζι
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Λινάρες»	44	7198	έφθ. Βαλτιμόρη 6 'Ιουνίου και Χάμπτον ρόδς 10
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	άνεχ. Πόρτ "Αρβουρ 18 Μαΐου δι' "Αμβέρσαν
ΜΕΡΛΙΝ (λιβ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	διήλθε Βαλένσιαν 7 'Ιουνίου δια Λίβερπουλ
ΜΕΡΟΠΗ (Κοστ.)	έτ. «Σάπαϊτ»	43	1934	εις Λένινγκραδ 7 'Ιου.
ΜΕΣΣΑΘΟΥΡΙ	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7282	έφθ. Μπουένος "Αϊρες 2 'Ιουνίου
ΜΕΣΣΑΡΙΑ	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7249	άνεχ. Ρότερταμ 20 Μαΐου δια Πουέρτο "Ορντάζ
ΜΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Καστέλλα»	55	20630	άνεχ. Σιμότσου 30 Μαΐου δια Ρας Ταουόρα
ΜΙΚΤΡΙΚ (Κοστ.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	20	4098	άρχει Κάρδιφ από 6 Μαΐου
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοστ.)	έτ. «Μίντρικ»	25	6806	άρχει Βλαάδτινγκεν από 25 Μαρτίου
ΜΙΧΑΗΛ Α.	έτ. «Η. Κορντόμπα»	44	7215	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 Μαΐου δια Ρίον "Ιανέϊρον
ΜΙΧΑΗΛ Α. (λιβ.)	έτ. «Σαιν Μικέλ»	29	2666	έφθ. Νέαν "Υόρκην 8 'Ιουνίου
ΜΙΧΑΗΛ Α. (δεξ.)	έτ. «Σάν "Αντρες»	53	11289	άνεχ. Σάντος 4 'Ιουνίου δια Κιουρασάο
ΜΙΧΑΗΛ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	55	8500	άνεχ. Ρότερταμ 30 Μαΐου δια Χάμπτον ρόδς
ΜΙΧΑΗΛ Ζ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	37	7140	άνεχ. Σάν Ζουάν 3 'Ιουνίου δια Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (λιβ.)	έτ. «"Αντρια»	56	8000	εις Τάιν, υπό συμπλήρωσιν
ΜΟΝΙΚΑ (Κοστ.)	έτ. «Ισαβέλλα»	18	3089	έφθ. Καζαμπλάγκαν 4 'Ιουνίου
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λιβ.)	έτ. «"Ηστερν»	43	6674	εις θέσιν 40 Β — 50 Δ., 'Ιουνίου 4 δια Χάμπτον ρόδς
ΜΠΑΛΤΙΚΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπάλτικ»	00	2302	έφθ. Λονδίνον 29 Μαΐου
ΜΠΑΖΙΛ Η. (λιβ.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	άνεχ. Βρετ. Κολομβίαν 8 'Ιουνίου δια Νέαν "Υόρκην
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ελκάρριερς»	44	7207	διήλθε Παναμάν 5 'Ιουνίου δι' "Αμβέρσαν
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Γκαρραγουαίτη»	42	7303	διήλθε Θέουταν 4 'Ιουνίου δια Ριγίεκαν
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	έφθ. Λονδίνον 7 'Ιουνίου
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σεγκούριτας»	55	9922	άνεχ. "Αμβέρσαν 1 'Ιουνίου δια Χάμπτον ρόδς
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Στανόϊλ»	56	10200	έφθ. Κολούμπια Ρίβερ 5 'Ιουνίου
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρθών»	30	9243	άνεχ. Ούμ Σαϊδ 30 Μαΐου δι' Εύρπη
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιβ.)	έτ. «Χάρι»	43	7314	άνεχ. "Αμβέρσαν 30 Μαΐου δια Κεμπέκ
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιουνίου δια Ρότερταμ
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «"Αρίστα»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 'Ιουνίου (διαταγός)
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4954	άνεχ. Νιούπορτ 7 'Ιουνίου δια Γιβραλτάρ
ΝΑΕΣ ΚΟΜΠΑΝΙΟΝ (λιβ.)	έτ. «Νόρμαν»	56	20250	εις Ναγκασάκι, υπό συμπλήρωσιν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ.)	έτ. «Νόγια»	43	8500	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιουνίου δια Πουέρτο "Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	7176	άνεχ. "Αμβέρσαν 1 'Ιουνίου δια Γιοκοχάμαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μοντεβέρντι»	45	7176	διήλθε Τρίνιταντ 4 'Ιουνίου δια Πόρτ "Αλφρεντ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	διήλθε Παύλο Μπουόκο 26 Μαΐου δια Κορέαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Ρότερταμ 26 Μαΐου δια Πουέρτο "Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	εις Ουράγκα, υπό συμπλήρωσιν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑ-ΥΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. "Εμδεν 27 Μαΐου δια Πουέρτο "Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Πουέρτο "Ορντάζ 25 Μαΐου δια Λίβερπουλ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΝ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Νέαν "Υόρκην 7 'Ιουνίου δια Χάμπτον ρόδς, έφθ. 9
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	διήλθε Ντόβσο 1 'Ιουνίου δια Πουέρτο "Ορντάζ
ΝΕΒΑΔΑ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	διήλθε Μαζουλιπατάμ 4 'Ιουνίου δια Σιγκαπούρη
ΝΕΛΛΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 Μαΐου δι' "Αγκώνα
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Ντάνεντιν 23 Μαΐου δια Παναμάν
ΝΕΠΤΟΥΝ (παναμ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	έφθ. Ρότερταμ 10 'Ιουνίου
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	εις "Αμβούργον 5 'Ιουνίου, έπισκευή
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Νέαν "Υόρκην 27 Μαΐου δια Καμπίμας
ΝΙΚΦΙΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Φλώσιγκ 3 'Ιουνίου δι' "Αρχάγγελον
ΝΙΚΟΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	εις Ουέγκα 25 Μαΐου (πάγοι)
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	έφθ. Ρίον "Ιανέϊρον 6 'Ιουνίου
ΝΙΚΟΛΑΣ (παναμ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	διήλθε Λός Πάλμας 5 'Ιουνίου δια Πέπελ
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	εις Τζέδδαν από 2 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Μαΐου δια Βόρ. Ειρηνικόν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Ροζάριο 9 'Ιουνίου δια Νουέβα Παλμύρα
ΝΙΚΟΛΑΣ Η. (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	έφθ. Πειραιά 23 Μαΐου, έπισκευή
ΝΙΚΟΛΑΣ Μ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 19 'Ιουνίου δια Κεελόγκ
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Μοντεβίδεο 3 'Ιουνίου δια Γαλλίαν
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Χάλιφαξ 1 'Ιουνίου δια Κέυ Ουέστ
ΝΙΚΥ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Ιουνίου δια Ρότερταμ
ΝΙΜΠΟΡΙΟ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	διήλθε Κέιπ Τάου 25 Μαΐου δι' "Αργεντινή
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	έφθ. Κιουρασάο 30 Μαΐου
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	έφθ. Κιουρασάο 4 'Ιουνίου
ΝΟΡΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	διήλθε Ντακάρ 4 'Ιουνίου (διαταγός)
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Ρας Ταουόρα 19 Μαΐου δια Μπόταν Μπαϊη
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	διήλθε Λάδσεντ 6 'Ιουνίου δια Καλαϊ
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΧ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	διήλθε Σουέζ 1 'Ιουνίου δια Περσικόν Κόλπον
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	έφθ. Πόρτ "Αλφρεντ 30 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιουνίου
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Ζεεμπρούγκε 5 'Ιουνίου δια Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΟ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Τεργέστην 1 'Ιουνίου δια Σιέρρα Λεόνε
ΝΟΡ.Υ.ΝΤΙΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Βίλμινγκτων 1 'Ιουνίου δια Ρότερταμ
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	διήλθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου δι' "Αγιον Λαυρέντιον
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Δουγκέρκην 2 'Ιουνίου δια Χάμπτον ρόδς
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	εις θέσιν 36 Β—33 Β., 'Ιουνίου 7 δια Ρότερταμ
ΝΟΥΤΣΙ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	έφθ. "Αμβούργον 11 'Ιουνίου
ΝΤΑΡΝΕΛ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Μονρόβια 29 Μαΐου δια Τρίνιταντ
ΝΤΑΡΝΙ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	διήλθε Παναμάν 7 'Ιουνίου (διαταγός)
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Νόρντεγχαμ 2 'Ιουνίου δια Μπάνιας
ΝΤΑΤΣΕΣ ΟΦ ΑΘΕΝΣ (λ. δ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. "Αλεξάνδρειαν 1 'Ιουνίου δια Φόο
ΝΤΕΒΟΝ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	εις Χιροσίμα, υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΜΙΝΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	διήλθε Τρίνιταντ 1 'Ιουνίου δια Μοντεβίδεο
ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Ρουέν 5 'Ιουνίου δια Χάμπτον ρόδς
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Μιδδλεσμπερο 6 'Ιουνίου δια Σέβεν "Αϊλαντς
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 3 'Ιουνίου δια Κεελόγκ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιβερ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. "Εμδεν 3 'Ιουνίου δια Χάμπτον ρόδς
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	διήλθε Λάδσεντ 5 'Ιουνίου δια Γαλλίαν
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Βαγκούβερ 11 Μαΐου δια Βλαδιβοστόκ
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	διήλθε "Αδεν 23 Μαΐου δια Καλλιθονίαν
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιαν. δι' "Αλεξάνδρειαν
ΝΤΟΡΙΑΝ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	εις Αϊόι ("Ιαπωνία) υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	διήλθε Μοντεβίδεο 10 'Ιουνίου δια Ρότερταμ
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	έφθ. Σεμπέικο 25 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Νέαν "Υόρκην 7 'Ιουνίου δια Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ Α-Ι-Σ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	διήλθε Σουέζ 1 'Ιαν. δια Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ-Υ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	έφθ. "Αρούμπαν 1 'Ιουνίου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Σιενταμ 8 'Ιουνίου (διαταγός)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	άνεχ. Σιγκαπούρη 1 'Ιουνίου δια Μπαχρέϊν

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (δεξ.)	έτ. «'Ολύμπικ "Οίλ»	54	14047
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «'Ολύμπικ "Οίλ»	50	17791
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Ολύμπικ "Οίλ»	53	14221
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.)	έτ. «'Ολύμπικ "Οίλ»	53	14009
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «'Ολύμπικ "Οίλ»	49	17725
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Ολύμπικ "Οίλ»	54	13678
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Ολύμπικ "Οίλ»	53	13660
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Καρρ·έντε»	45	10448
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Ολύμπικ "Οίλ»	54	13934
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Ολύμπικ "Οίλ»	55	13709
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ·Ι·Λ (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Ολύμπικ "Οίλ»	54	13713
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Ολύμπικ "Οίλ»	55	13934
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Ολύμπικ "Οίλ»	54	13665
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάουθ Άτλάντικ»	55	18790
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ·Υ· (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Ολύμπικ "Οίλ»	55	13934
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Ολύμπικ "Οίλ»	54	20595
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΥΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Ολύμπικ "Οίλ»	54	13665
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «'Ολύμπικ "Οίλ»	49	17792
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πλάσμα»	54	14047
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «'Ολύμπικ "Οίλ»	49	17794
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «'Ολύμπικ "Οίλ»	50	17791
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Ολύμπικ "Οίλ»	54	13580
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουσανάντο»	54	20611
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μουοβά»	43	7028
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιβ.)	έτ. «'Ομνιουμ Κέρριερ»	43	7256
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «'Ομνιουμ Τρέιντερ»	44	7211
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ·Ι·ΤΕΡ	έτ. «'Ομνιουμ Φράιτερ»	44	7255
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λά 'Εμπρέσασ»	55	20900
ΟΥΑ·Ι·Τ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Ουάιτ Στάρ»	44	7248
ΟΥΛΙΣΣΕΣ ΙΙ. (λιβ.)	έτ. «Ουλίσσε»	42	7234
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265
ΟΥΡΑΝΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ουρανία»	32	6430
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701
ΟΣΕΑΝ ΛΛΙΚΗ (λιβερ.)	έτ. «'Οσεαν»	45	7238
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιβερ.)	έτ. «Νόρλο»	43	7211
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκβιλ»	43	7176
ΟΣΕΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Μπλου Μπαί»	43	7194
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιβ.)	έτ. «Χάννοβερ»	43	7256
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΡΑ·Ι·Ζ	έτλ «'Αουνταξ»	23	7246
ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Καρέτο»	43	7176
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιβερ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7253
ΠΑΝ	έτ. «'Αρίας»	56	8000
ΠΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάπρι»	17	992
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «'Ολισκαλ»	26	4494
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	56	16100
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιβερ.)	έτ. «Βαλιέντε»	55	9857
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	έτ. «'Αντάριος»	44	7212
ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν 'Ιγνατίο»	44	7281
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7220
ΠΑΝΔΩΡΑ (Κοσταρ.)	έτλ ηλθηνικά συμφέροντα	09	715
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Παραπόρτι»	25	4687
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιβ.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΛΙΒ	έτ. «Κοντινένταλε»	43	7176
ΠΑΘ	έτ. «Πάθ»	26	5937
ΠΑΜ	έτ. «Κορόνα»	20	3594
ΠΕΓΚΟΡ (λιβ.)	έτ. «Πεγκόρ»	45	7251
ΠΕΛΟΥ (λιβ.)	έτ. «Σάμσοκ»	45	7054
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πάλιζαντ»	44	7212
ΠΕΡΑ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	43	7139
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λιβ.)	έτλ ηλθηνικά συμφέροντα	55	8320
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιβ. δεξ.)	Μ. Κουλουκουντής	55	15800
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πήγασος»	43	7221
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190
ΠΙΡΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Μάρ ελ Πιρέο»	16	1449
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Μέδουσα»	43	7205
ΠΛΑΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «'Ορεν»	43	7228
ΠΛΕΙΑΔΕΣ (λιβ.)	έτ. «Ντάτσε» Μαριν»	43	7253
ΠΛΟΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μπάγια Σαλίνας»	45	7067
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σαίντ 'Ανάργυροι»	24	1435
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμά»	54	9188
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Γκόμπας»	45	7159
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτλ ηλθηνικά συμφέροντα	56	8000
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «'Αρης»	43	7257
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7267
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πίονι»	38	7949
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Τράνσπορτ "Οδεση»	24	4928
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιβερ.)	έτ. «'Ελλησποντος»	43	7128
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7192
ΡΑΝΤΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8325
ΡΑΦΟΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Λιμπέρια»	43	7243
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πασιφικός»	44	7226
ΡΟΚΟΣ Β. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουέστερν Σή»	55	21050
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Σαίντ»	44	7176
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5727
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Κοστ.)	έτ. «Σάν 'Αντόνιο»	27	5185
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σομέλγκ»	44	7282
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Οσεαν»	44	10652
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαβίτζα»	23	5372
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (Κοστ.)	έτ. «Σάν 'Αντόνιο»	17	5685
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	έτ. «'Εσπεράντζα»	06	2084
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «'Ατλάντικ»	44	10546
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΜΩΝ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Παντελεμών»	44	7283

άνεχ. Βαλτιμόρη 5 'Ιουνίου διά Βενεζουέλαν
 διήλθε Κολόμπο 3 'Ιουν. διά Ματσουγιάμα
 διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουν. διά Περισκόν Κόλπον
 άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 28 Μαΐου διά Σιδώνα
 άνεχ. Μπάχεριν 8 'Ιουν. διά Ρας Τανούρα
 άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 'Ιουν. διά Λας Πιέντρας
 άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 'Ιουν. δι' 'Αμμουαίη Μπαίη
 διήλθε Σουέζ 8 'Ιουν. διά Περισκόν Κόλπον
 εις Βρέμην από 11 Μαΐου
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 6 'Ιουν. διά Λισαβώνα
 άνεχ. Βαλτιμόρη 1 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
 άνεχ. Πόρτ ντέ Μπουκ 3 'Ιουν. διά Λίβανον
 άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 7 'Ιουν. διά Βομβάην
 άνεχ. Περισκόν Κόλπον 7 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
 άνεχ. Βαλτιμόρη 8 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
 άνεχ. Κιουρασάο 26 Μαΐου διά Μπουένος 'Αύρες
 άνεχ. Περισκόν Κόλπον 10 'Ιουν. διά Σπέτζιαν
 διήλθε Σουέζ 6 'Ιουν. διά Περισκόν Κόλπον
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 5 'Ιουν. διά Σπέτζιαν
 διήλθε Σουέζ 2 'Ιουν. διά Ρας Τανούρα
 άνεχ. 'Αγ. Φραγκίσκον 26 Μαΐου διά Περισκόν Κόλπον
 άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουν. διά Σιδώνα
 άνεχ. Περισκόν Κόλπον 6 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
 άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 'Ιουν. δι' Ουζάν
 έφθ. 'Αμβούργον 5 'Ιουν.
 άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουν. διά Λάριμναν
 έφθ. Λορέντζο Μάρκες από 18 Μαΐου
 άνεχ. Ταμπίκο 6 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
 άνεχ. Ρας Τανούρα 1 'Ιουν. διά Βακαγιαμά
 άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 29 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
 άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 'Ιουν. διά Πουέρτο 'Ορντάς
 διήλθε Σουέζ 10 'Ιουν. διά Μαδαγασκάρην
 έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 'Ιουν.
 άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 1 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
 έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 1 'Ιουν.
 άνεχ. Ρόττερταμ 7 'Ιουν. διά Τακοράντι
 διήλθε Λος 'Αντζελες 11 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
 άνεχ. Βαλτιμόρη 26 Μαΐου διά Ρόττερταμ
 εις Χάμπτον ρόδς 12 'Ιουν.
 εις λιμένας Περγίας 5 'Ιουν.
 εις θέσιν 48 Β. — 18 Δ., 'Ιουν. 6 δι' 'Αμβούργον
 άνεχ. Καλλάο 2 'Ιουν. διά Κριστομπαλ
 εις 'Αϊδί ('Ιαπωνία), υπό συμπλήρωσιν
 ΕΒΥΘΙΣΘΗ, συνεπεία έκρήξεω του λέητος
 διήλθε Παναμά 28 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
 άνεχ. Μπόταν 6 'Ιουν. δι' 'Αγγλίαν
 άνεχ. Πούντα Καρντόν 28 Μαΐου διά Σιγκαπούρη
 άνεχ. 'Αμστερνταμ 1 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
 έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 'Ιουν.
 έφθ. Κούβαν 1 'Ιουν.
 άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάς 4 'Ιουν. δι' 'Εμδεν
 εις μεταφοράς εν 'Ελλάδι
 άνεχ. Λίβερτουλ 30 Μαΐου διά Βενεζουέλλαν
 προσηραγμένον εις Λυνχάφεν ρόδς από 11 'Απρ.
 άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Μαΐου διά Βόρ. Ειρηνικόν
 άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 'Ιουν. διά Ρόττερταμ
 διήλθε 'Αγιον Βικέντιον 8 'Ιουν. διά Μπουένος 'Αύρες
 εις Τζέδδον από 26 'Απρ.
 άνεχ. Γκουαγιακιλλ 7 'Ιουν. διά Περουβίαν
 έφθ. Ρόττερταμ 3 'Ιουν.
 άνεχ. Νάρβικ 24 Μαΐου διά Βαλτιμόρη
 διήλθε Παναμά 28 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
 εις θέσιν 48 Β. — 28 Δ., 'Ιουν. 6 διά Ρόττερταμ
 διήλθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διά Ρας Τανούρα
 έφθ. Σουάνς 1 'Ιουν.
 διήλθεν 'Αλγέριον 4 'Ιουν. διά Μίδδλεσμπρο
 άνεχ. Μάλμο 4 'Ιουν. διά Στεπτινον
 έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουν.
 άνεχ. Μόζι 1 'Ιουν. διά Σιγκαπούρη
 άργεϊ Γιβραλτάρ από 12 Δεκ., ζήμια
 άνεχ. 'Ιργουελλ 4 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
 διήλθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. (διαταγάς)
 έφθ. 'Αμβέρσαν 10 'Ιουν.
 έφθ. Κόμπε 8 'Ιουν.
 εις 'Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
 άνεχ. Βαλτιμόρη 3 'Ιουν. διά Ρόττερταμ
 άνεχ. Γκούρα 6 'Ιουν. διά Τερνέστην
 άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
 άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Ιουν. διά Νεάπολιν
 έφθ. Γένοβαν 4 'Ιουν.
 έφθ. Σάφφι 24 Μαΐου
 έφθ. Λειζόες 1 'Ιουν.
 έφθ. Κιουρασάο 4 'Ιουν.
 άνεχ. Σορέλ 30 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
 έφθ. Πόρτ 'Αρθουρ 26 Μαΐου
 άνεχ. Ρουέν 30 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
 άνεχ. 'Οζάκαν 22 Μαΐου διά Βαγκούδερ
 άνεχ. Λος 'Αντζελες 4 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
 άνεχ. Κόμπε 27 Μαΐου διά Περισκόν Κόλπον
 έφθ. Μπουένος 'Αύρες 1 'Ιουν.
 εις Χαβάνναν 10 'Ιουν.
 άνεχ. Βασσόραν 20 Μαΐου διά Νταμιάμ
 έφθ. Ρόττερταμ 10 'Ιουν.
 άνεχ. Καμπάνα 4 'Ιουν. διά Λας Πιέντρας
 διήλθεν 'Αγ. Βικέντιον 19 Μαΐου δι' 'Αργεντινήν
 άνεχ. Περισκόν Κόλπον 1 'Ιουν. διά Μορμουγκάο
 άνεχ. Ντωατζί 22 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
 έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Ιουν.
 άνεχ. Λος 'Αντζελες 5 'Ιουν. διά Τόκιον

ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	έφθ. Τρίνιταντ 8 'Ιαν.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	έφθ. Αρχάγγελου 28 Μαΐου
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Βαπτιστής»	23	4884	έφθ. Βαλτιμόρη 31 Μαΐου δια Βομβάην
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	διήλθε Τρίνιταντ 6 'Ιουν. δια Πόρτ Άλφρεντ
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοστ.)	έτ. «Πολύφημος»	18	1260	εις Πειραιά από 4 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	έφθ. Κέιπ Τάουν 4 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπόρες»	43	7257	διήλθε Παναμάν 3 'Ιουν. δια Λονδίνον
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λιβ.)	έτ. «Σαιν Τζόν»	44	7176	έφθ. Μάντζεστερ 6 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λιβ.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	10500	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Ορακούνας»	43	7164	διήλθε Ντακάρ 25 Μαΐου δια Ντάρμπαν
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιβ.)	έτ. «Παναθήνας»	43	7179	διήλθε Τρίνιταντ 1 'Ιουν. δια Πόρτ Άλφρεντ
ΣΑΝΜΠΗΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	έφθ. Κολομβία, 30 Μαΐου
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	έφθ. Βαλτιμόρη 3 'Ιουν.
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ. «Αβία»	20	2606	έφθ. Τσάρλεστον 5 'Ιουν.
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	διήλθε Ναγκόγια 28 Μαΐου δια Γιοκοχάμαν
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	διήλθε Τρίνιταντ 5 'Ιουν. δια Πόρτ Άλφρεντ
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιβ.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλια»	44	7066	έφθ. Μπρεμερχάφεν 5 'Ιουν. δια Παραμαρίμπο
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	16216	διήλθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. δια Μπάνιας
ΣΗ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ (λιβ.)	έτ. «Σητρέιντερς»	44	7176	έφθ. Βαλτιμόρη 7 'Ιουν. δια Τζορτζτάουν
ΣΗ ΜΠΡΙΖ (λιβ.)	έτ. «Όσεαν Τ. Ρ.»	44	7257	διήλθε Λός Άντζελες 26 Μαΐου δια Ναγκασάκι
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μαρίτιμα»	44	7063	έφθ. Μόντρεαλ 7 'Ιουν.
ΣΗΓΚΑΙΗΤ (λιβ.)	έτ. «Όνδούρας Σίππιγκ»	44	7248	εις Σασέμπο από 13 Μαΐου
ΣΗΓΚΛΟΡΙΟΥΣ (λιβ.)	έτ. «Γιοούπιτερ»	43	7256	έφθ. Μπουένος Άϊρες 28 Μαΐου
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	εις Χάμπτον ρόδς 2 'Ιουν., έπισκευή
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ. «Σάν Φέλιπε»	43	8485	έφθ. Χάρτλεπουλ 26 Μαΐου δια Πουέρτο Όρνιτάς
ΣΗΚΟΡΑΛ (λιβ.)	έτ. «Κόραλ»	43	8557	έφθ. Μισδλεσμπρο 17 Μαΐου δια Περούβιαν
ΣΗΛΑ-Ι-Φ (λιβ.)	έτ. «Σηφάρερ»	43	7239	διήλθε Πούλο Μπουκούμ 20 Μαΐου δια Μασσαλίαν
ΣΗΛΕ-Ι-Ν (λιβ.)	έτ. «Όνδούρας Σίππιγκ»	44	9179	εις Κούρε, υπό μετατροπήν
ΣΗΦΑΙΗΘ (λιβ.)	έτ. «Κάργκα ντέλ Συρ»	44	7212	έφθ. Γιαβάτα 20 Μαΐου δια Λός Άντζελες
ΣΗΦΟΡΤ (λιβ.)	έτ. «Μπάγια Σαλίνας»	44	7254	έφθ. Γιαβάτα 2 'Ιουν. δια Σηάττλ
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μαρίν»	43	7187	έφθ. Ναχόνγκα 29 Μαΐου
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιβ.)	έτ. «Σίραμ»	42	7275	έφθ. Βαγκούβερ 30 Μαΐου δια Βλαδιβοστόκ
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	έφθ. Χάμπτον ρόδς 29 Μαΐου δια Λομπίτο
ΣΙΤΥ ΟΦ. ΑΘΕΝΣ	έτ. «Νουέβα Βαλένθια»	45	8197	διήλθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. δια Λονδίνον
ΣΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτα»	44	6907	έφθ. Πόρτ Άλφρεντ 7 'Ιουν.
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	έφθ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουν. δια Λάδσεντ
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6547	διήλθε Άδεν 3 'Ιουν. Θέουσαν
ΣΟΥΣΑΝΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	έφθ. Μέθελ 6 'Ιουν.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)	έτ. «Αίολος»	25	6810	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Σπάρτο»	43	7199	έφθ. Τακόμα 6 'Ιουν. (δι' Αμβέρσαν)
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	έφθ. Μαντράς 3 'Ιουν. δια Καθασάκι
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λ. δ.)	έτ. «Νέππου»	56	30519	έφθ. Μαντράς 3 'Ιουν. δια Καθασάκι
ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σταράς»	21	4779	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	έφθ. Τακόμα 6 'Ιουν. (δι' Αμβέρσαν)
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Πινογκάνα»	43	7282	έφθ. Μαντράς 3 'Ιουν. δια Καθασάκι
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιβ.)	έτ. «Μαργκό»	44	7253	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ»	44	7207	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Μπελέν»	43	7235	έφθ. Τακόμα 6 'Ιουν. (δι' Αμβέρσαν)
ΤΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Άτανάσιου»	15	2557	έφθ. Μαντράς 3 'Ιουν. δια Καθασάκι
ΤΑ-Υ-ΓΕΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μόναβαρ»	43	7131	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7258	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΖΕ-Ι-ΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιβ.)	έτ. «Σικέρριερς»	43	7231	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)	έτ. «Όσεάνικ»	43	7040	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)	έτ. «Όσεάνικ»	43	7026	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ. «Γκλόριαν»	44	7055	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κονκόρντια»	20	3526	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπόα»	54	18717	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λίμπερτς»	53	25010	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Γιονιάτεντ Κρός»	52	12523	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΙΟ (αιθιοπ.)	έτ. «Μάρο Ρόγιο»	18	1461	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΙΡΥΝΣ (λιβ.)	έτ. «Νερέιντ»	44	7258	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (λιβ.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΟΥΡΙΑΝΗ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (όνδουρ. δεξ.)	έτ. «Ίντερμάρες»	30	9100	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΑΦ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νηρέυς»	30	9097	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανσατλάντικ»	43	9795	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μπάγια Σαλίνας»	44	7191	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Σάντι»	20	5686	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΤΣΙΧΑ	έτ. «Ρουάγιαλ»	18	5729	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	20900	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΥΨΗΛΟΥ	έτ. «Νοβεγκάντες»	45	7256	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7132	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Ίνκάικα»	45	7263	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΦΕΛΙΕ Ρ. Π. (λιβερ.)	έτ. «Ντιπγουάτερ»	43	7232	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΦΛΟΙΣΒΟΣ ΙΙ. (λιβ.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΦΟΙΝΙΞ (λιβ.)	έτ. «Ίντιπέντεν»	43	7237	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Όσεαν Κάργκο»	56	10400	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΧΕΡΑΛΝΤ (λιβ.)	έτ. «Γκόβαμ»	43	7242	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (λιβερ.)	έτ. «Περωτή»	43	7224	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Τρανσφορένικα»	54	15749	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7127	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Ίντερνέσιοναλ»	42	7092	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Λιόν»	44	7150	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιονιάτεντ Κρός»	53	12513	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΧΡΥΣ (λιβ.)	έτ. «Γκράουντ»	43	7258	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΧΡΥΣ Χ. (λιβ.)	έτ. «Ουίνδσωρ»	43	7243	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Α. (λιβ.)	έτ. «Γουν. Σίππερς»	55	24000	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντεο»	53	18732	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιβ.)	έτ. «Μαρακαϊού»	44	7256	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσφορένικα»	42	7084	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΩΚΕΑΝΙΣ (λιβ.)	έτ. «Ρόμπλον ντέ Όρο»	40	5557	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 3 'Ιουν. δια Κων/πολιν