

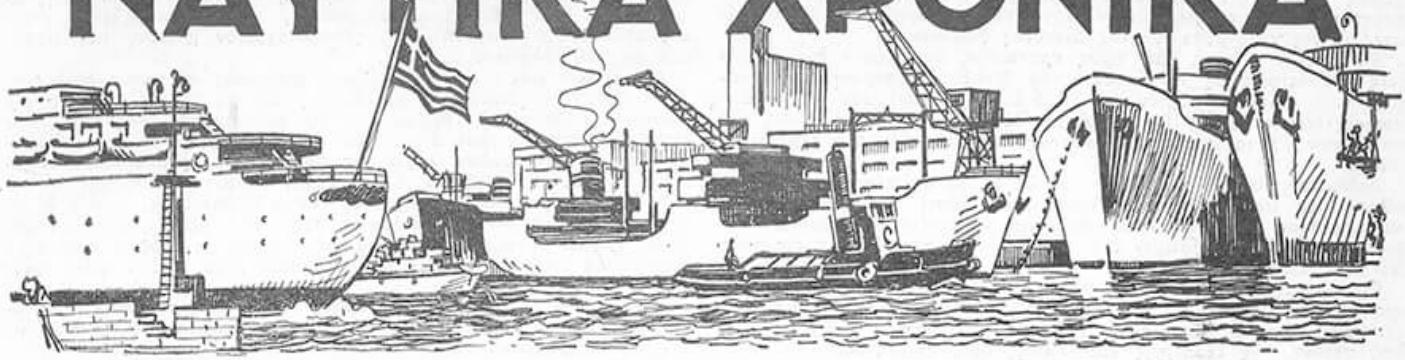
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1956

Αρ. Φύλλου 506/265

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΓ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 506/265

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1956

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Αι "σημαῖαι εύκολίας,,

"Η ἐμπιστευτικὴ ἔκθεσις τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, τὸ κείμενον τῆς ὁποίας ἑδομεσιέσθαι εἰς τὸ προηγουμένον τευχός μας, ἔρχεται νὰ καταδεῖας τὰς ζωηρὰς ἀνησυχίας τῶν ζεινῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων καὶ τῶν Κυβερνήσεων τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν διὰ τὴν συνεχῶς ἀναπτυσσομένην δύναμιν τῶν «ἀσύρτων σημαῖων».

Τὸν διαγραφόμενον κίνδυνον ὑποτείσασες ἐπισημαίνουν αἱ ναυτιλιακαὶ ὄργανωσις καὶ μεγάλα ἐταιρικά ἐφοπλιστικά συγκροτήματα τῶν χωρῶν τῆς Δυτ. Εὐρώπης, πίεσις δὲ ισχυρά ἀσκεῖται ἐπὶ τῶν κατὰ χώρας κυβερνήσεων διὰ μίαν συντονισμένην κατὰ τῶν «σημαῖων εύκολίας» ἐνέργειαν, ἡ ὁποία, ὡς φάίνεται, δεν θὰ ἀργήσῃ καὶ νὰ ἐδηλωθῇ.

Καμμιαὶ ξένη ὀργάνωσις, σχέσιν ἔχουσα, ὀπωδῆποτε, ἀμεσον μὲ τὴν Ναυτιλίαν, δεν παραδείπει κατ' αὐτὰς τὴν εὐκαιρίαν διὰ νὰ ἐκφράσῃ τὰς ἀνησυχίας τῆς καὶ νὰ ἐπισύρῃ τὴν προσοχὴν τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπὶ τῆς ἀνωμαλου διογκώσεως τῆς χωρητικοτήτος τῆς λιβεριανῆς καὶ παναμαϊκῆς σημαίας.

Οὕτω, κατὰ τὴν πρὸ ημερων ἔτησίαν γενικὴν συνέλευσιν τῆς «Ἐνωτεως Ἐφοπλιστῶν» τῶν Κάτω Χωρῶν, ὁ προέδρος αὐτῶν ὑπεστρίψει, ὅτι θὰ ἢτον δυνατὸν εἰς τὰς κυβερνήσεις τῶν διαφόρων χωρῶν ὑπάντιασθον συλλογικῶς ἐναντίον του κακοῦ, ποὺ προκαλούν εἰς τὴν παγκόσμιον Ναυτιλίαν αἱ «σημαῖαι εύκολίας». Εἶναι ἀδύνατον — εἶπεν — εἰς ἑναὶ ἐμπορικὸν στόλον, διαρυμένον μὲ μεγάλας φορολογικὰς ὑποχρεώσεις, να συναγωνισθῇ τὰς «εὐθύνας» αὐτὰς σημαίας.

Ἐπίσης, μετεξὺ τῶν ζητημάτων, τὰ ὁποῖα εἶναι ἀποτελεσματικά, καὶ τὸ ἀναφέρομενον εἰς τὰς ζωηράς ἐστερημένας ναυτιλιακῆς παραδόσεως καὶ μὴ ἔχουσας διεθνὲς κύρος ἡ ισχύν. Σοβαρωτέρα πηγὴ τῶν ἐν λόγῳ δυσχερειῶν εἰνε ἡ ἐπιβολὴ πειθαρχίας ἐπὶ τοῦ πλοίου, ὅπερ οὐδέποτε προσεγγίζει εἰς τὴν τῆς χώρας, ήτις ἔχει νόμιμον ποινικὴν δικαιοδοσίαν ἐπὶ τοῦ πληρωμάτως του. Μέλη τοῦ πληρωμάτου τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν — τονίζεται ἐν τῇ ἔκθεσι — δύνανται νὰ δραπετεύσουν, χωρὶς πρακτικῶς νὰ διατρέχουν ἄλλον τινά κίνδυνον, παρὰ μόνον νὰ ἔνασχοῦν ἐνώπιον πολιτικῶν δικαστηρίων, διὸν δι' ἀποζημιώσιν. Συνέδη πρὸ ἑταν εἰς πλοίον μετέχον τῆς «Ἀλληλασφαλιστικῆς Ὀργανώσεως» νὰ διαπραχθῇ ἐπ' αὐτοῦ φόνος, χωρὶς νὰ καταστῆ δυνατὴ ἡ παραπομπὴ τοῦ ἐνόχου ἐνόπιον τῶν δικαστηρίων. Εἰς νάυτης ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου ἐφόνευσε, λόγω χαρτοπατικῆς διαφορᾶς, ἐναὶ συνάδελφού του καὶ ἐτραυμάτισεν ἔτερον. Τὸ σκάφος κατέπλευσεν εἰς τὸ Ἀλγεριον, ἵνα ὀποιιδαση τὸν τραυματίαν, αἱ δὲ γαλλικαὶ ἀρχαὶ ἡρηθῆσαν νὰ παρέβουν πρὸς κολασμὸν τὸν ἐγκλήματος, μὲ τὸ δικαιολογητικόν, ὅτι τοῦτο διεπράχθη ἔξω τῶν χωρικῶν ύδατων τῆς Γαλλίας, ἥτοι ἐκτὸς τῆς δικαιοδοσίας τῶν γαλλικῶν ἀρχῶν. Αἱ ἀρχαὶ, ἐξ ἄλλου, τῆς σημαίας, ἥν ἔφερε τὸ πλοίον, ἡρήθησαν νὰ καταδάλουν τὰ ἔδοσα παλινονοσίσεως του δράστου εἰς τὴν πατρίδα του, ἵνα δικασθῆται. Καθ' ἄλλιστα, ἔγνωρίσαν οἱ διαχειρισταὶ τοῦ πλοίου, ὁ φονεὺς ἔξικολουθεὶ ἀκόμη νὰ κυκλοφορῇ ἐλεύθερος.

Παρὰ τούτα — τονίζεται ἐν τῇ ἔκθεσι — ἐκ τῆς ὑπάρχουσῆς πειράς δὲν ἐμφανίζονται νέας οὐδήμεναι αἱ πιθανότητες δραπετεύσεων ἀπὸ τὰ πλοία τῶν «σημαῖων εύκολίας» ἢ κρουσμάτων ἀπειθαρχίας τῶν πληρωμάτων των. Ἐκεῖνο, ποὺ θίγει τὴν ὑπόθεσιν Προστασίας καὶ Ἀποζημιώσεως εἰς τὴν περιπτώσιν πλοίων νηολογημένων εἰς «σημαῖας εύκολίας», εἶναι, διτὶ ταύτα, διότι, ἀκριβῶς, ούδενα ἔχουν πραγματικὸν πάτριον λιμένα καὶ διότι εἶνε ἐπηνδρωμένα μὲ πληρώματα διαφόρων ἐθνικοτήτων, διαρύνονται μὲ ὑψηλοτέρας διαπόνας ἐπαναπατρισμοῦ τῶν ἀσθενῶν ἡ τραυματιών ἀνδρῶν τοῦ πληρωμάτος των, ἔναντι πλοίων τῶν γνωστῶν σημειών.

"Ηδη, ὅμως, εἰς ἀντίδρασιν νέαι «σημαῖαι εύκολίας» δημιουργοῦνται, μέλλουσαι αὐτὴν τὴν φορὰν νὰ εύνοησουν τοὺς δρεπανούς πλοιοκτήτας. Καθ' ἄλλοινα εἰς δημοσιογραφικὴν του συνέντευξιν ὁ ἀντιπρεδρός του Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, τοῦ Λοιδίου, ὑποκόμης Σάιμον, αἱ Βερμούδαι καὶ ἡ Τζαμαϊκαὶ προσεκάλεσσαν τοὺς δρε-

τανούς πλοιοκτήτας νὰ ἔξετάσουν μετὰ προσοχῆς τὰ φορολογικὰ πλεονεκτήματα, ἀτίνα αὐτομάτως ἀκόλουθον τὴν συστασιν ναυτικῶν ἐταιριῶν εἰς τὰς ἐν λόγῳ ἀγγλικὰς ἀποικίας. Ἀριθμός τις δρεπανούν πλοιοκτήτων — ἔτοντες ὁ κ. Σάιμον — ἔξετάζει ὡδη σοδαρῶς τὸ θέμα τούτο. «Ἐπιληφορθήθην, εἶπεν, ὅτι ὁ ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν ὑπουργὸς τῆς Τζαμαϊκας, επισκεφθεὶς προσφάτως τὴν Ἀγγλίαν, ὑπέδειξεν, ὅτι θὰ ἡτούχης νὰ ἔλλη εἰς ἐπαφὴν μετὰ τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς συζήτησιν τοῦ θέματος τούτου. «Ἄν μια ναυτικὴ ἐταιρία, διημορίησεν ὁ κ. Σάιμον, ἥθελε συσταθῆ εἰς χώραν τῆς Κοινοπολιτείας, ὡς λ. χ. εἰς τὰς Βερμούδας, δὲν παρισταται ἀναγκὴ νὰ νηολογηθῇ ἐκεῖ πολιορκίαν. Δύνανται ὁ λιμὴν νηολογήσεως του νὰ είνει ὑποδύπτητος ἐντὸς τῆς Κοινοπολιτείας. Δύνανται — φέρε — εἶπεν — νὰ είνει καὶ αὐτὸς οὗτος ὁ λιμὴν τοῦ Λοιδίου».

Υπάρχουν, πράγματι, πληφορίαι, ὅτι «Ἀγγλοι ἐφοπλισταὶ ἔσπευσαν ἵην νὰ συστήσουν ἐταιρίας εἰς τὰς Βερμούδας, αἵτινες καὶ θὰ ὑποκτήσουν προσεχῶς πλοία, μη διαρυνόμενα μὲ υπέρμετρον φορολογίαν. Σχετικῶς ἀνεκοινώθη πρὸ ἡμερῶν εἰς τὸν ἀγγλικὸν τύπον, ὅτι ο κ. Βασ. Μαυρολέων ἦταν συνεταιρισθεὶς μὲ τὴν ἀσφαλιστικὴν ἐταιρίαν «Ἀετός», διὰ νὰ νηολογήσῃ εἰς τὰς Βερμούδας. Συνεπήθη ἐκεὶ νέας ἐταιρίας προβλέπουν διὰ τὸ ἀμέσων μέλλον, τὴν νηοπήγησιν δύο πετρελαιοφόρων, ἐκτόπισματος 25 χιλιάδων τόννων ἔκαστου, καὶ ἀργότερον τεσσάρων ἄλλων, ἐκτόπισματος 45 χιλιάδων τόννων ἔκαστου. Υπολογίζεται, ὅτι ἡ νηοπήγησις τῶν σκαφῶν αὐτῶν θὰ στοιχίσῃ περὶ τὰ 10 ἑκατομμύρια στελίνων. Τὰς πλοίας, ποὺ εἰνε νηολογημένα ὑπὸ Βερμούδιανην σημαίαν, πληρώνουν ἐλαχίστους φόρους. Οὕτω, παραπήρει ἡ «Νταίλην Ἐξπρέ», ὁ κ. Μαυρολέων ἀντιμετωπίζει τὴν πρόκλησιν τῶν «πειρατῶν τῶν σημαῖων εύκολίας». Αν καί, γράφει καταλόγουσα ἡ ἐφημερίς, τὰ πλοία αὐτῶν θὰ είνει νηολογημένα εἰς τὰς Βερμούδας, ἐν τούτοις, θὰ ἔξακολουθουν νὰ θεωροῦνται ὡς δρεπανούντια, ἀφοῦ ἡ χώρα αὐτὴ ἀνήκει εἰς τὴν Κοινοπολιτείαν.

Γράφει ἐπίσης ἡ «Μόργκενπλάντετ» τοῦ «Οσδο : Ἐφοπλισταὶ, οἵτινες νηολογοῦν τὰ σκάφη τῶν εἰς Παναμάν, Λιβερίαν, Κοσταρίκαν καὶ Όνδούραν, καταβάλλουν φόρους ἴσους πρὸ τὰς 2% μόνον τῶν καθαρῶν κερδῶν των, ἐνῷ εἰς τὴν Νορδηγίαν πληρώνουνται εἰς τὸ Κράτος τὰ 70% τῶν ναυτιλιακῶν κερδῶν. Η ἐφημερίς ἀναφέρει ἐπὶ πλέον, διτὶ ἡ συμβολὴ τῆς Ναυτιλίας πρὸ τὸ Κράτος καὶ διαφόρους τοπικάς διοικήσεις εἰνε, δεσμαῖς, ἀπαραίτητος, ἀλλὰ ὃν συνεχισθῇ εἰς τὸν υψηλὸν βαθμὸν, τότε ἡ διαφορὰ μεταξὺ Νορδηγίας καὶ τῶν «σημαῖων εύκολίας» θα δημιουργήσῃ ἔνας ἔνασχος σοδαρὸν πρόσθημα ὑπόστασεως τοῦ νορδηγικοῦ πλοίου. Θὰ πρέπει — γράφει — ἡ ἐν λόγῳ ἐφημερίς — αἱ φορολογικαὶ ἐπιβαρύνσεις τῆς νορδηγικῆς ναυτιλίας νὰ ὑποστούν σημαντικὴν μείωσιν, δύσον ἀφορᾶ, κυρίως, τὰς ἀποσθέσεις, διότι οὕτω μονον θὰ δυνηθῇ αὕτη νὰ διατηρησῃ τὴν σημειώνη της θέσεων.

Κατὰ τῶν πλοίων τῶν ἀσύρτων σημαῖων κατεφέρθη καὶ ὁ γνωστός μας Ἀμερικανὸς συνταγματάρχης κ. Σάιμον τῆς Διοικήσεως τῆς Διεθνοῦς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας. Διετύπωσε τὴν γνώμην, ὅτι τὰ περισσότερον ἐκμεταλλεύμενα τὴν ζήτησιν σκαφῶν καὶ ἐπιτείνοντα τὴν ψυστικὴν τῶν ναυλῶν εἰνε τὰ πλοία τα νηολογημένα υπὸ τὰς σημαῖας τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Λιβερίας.

Η ἐθνικότης τοῦ πλοίου

"Ἐχομεν ὑπ' ὄψιν μας τὴν ἐκ διακοσίων ὅλων σελίδων ἔκδοσιν τοῦ Οργανισμοῦ τῶν Ηνωμένων Ἐθνῶν, τὴν ἀναφερούμενην εἰς τὴν κρατούσαν κατὰ χώρας νομοθεσίαν εἰς τὰς τῆς ἐθνικοτήτος τῶν πλοίων. Τὸ διδύλιον ἐπιγράφεται «Νόμοι σχετικοὶ μὲ τὴν ἐθνικότητα τῶν πλοίων» καὶ συνετάχθη ἀπὸ τὸ Γραφεῖον Κωδικοποίησεως τοῦ Οργανισμοῦ, ἵνα υποσημήσῃ τὸ ἔργον τῆς Ἐπιτροπῆς Διεθνοῦς Δικαίου, τῆς ἀσχολουμένης ἀπὸ τὸν χρόνον ἐπὶ τῆς ἐρεύνης τοῦ καθεστώτος εἰς τὰς χωνικτὰς θαλάσσας (Ναυτιλία, χωρικά ύδατα κλπ.).

Δέν διατυπούνται συμπεράσματα εἰς τὴν ἀνωτέρω ἔκδοσιν ἐν σχέσει μὲ τὴν κρατούσαν — διάφορον κατὰ χώρας — νομοθεσίαν. Εἰς τὸν δραχύν, ὅμως, πρόδογον αὐτῆς ἀναφέρεται παράγραφος ἐκ προγευμένης ἀνθεστοσεως ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ ζητησίας τοῦ κ. Φρανσουά, μέλους τῆς Ἐπιτροπῆς Διεθνοῦς Δικαίου, εἰς τὴν ὁποίαν καὶ τούτης ζεινεται, ὅτι ἡ παραδεδεγμένη ἐλεύθερία ἐνός Κράτους νὰ καθορίζη τοὺς όρους, υπὸ τοὺς ὀποίους θὰ παρείχει τὴν ἐθνικότητα εἰς ἐμπορικὰ πλοία, στηρίζεται ἐξ ἀναγκῆς ἐπὶ τῆς ἀπόφεως, ὅτι τὸ ἐθνικόν

στοιχείον, σχετικώς μὲ τὸ πλοῖον καὶ ὁ τρόπος μὲ τὸν ὅποιον τὸ στοιχεῖον αὐτὸν χρησιμοποιεῖται, διακρίνεται διὰ τὸ ποικίλον τῆς κατά χώρας ἐφαρμογῆς. 'Οπωσδήποτε, δῆμος, ἔνα ἐλάχιστον δριον θὰ ἔπειτε νὰ ἡτο προκαθωρισμένον ἐν τῷ γενικῷ συμφέροντι ὅλων ἑκείνων, οἵτινες χρησιμοποιούν τὰς ἀνοικτὰς θαλάσσας'.

Εἰδικώτερον διὰ τὰ καθ' ἡμᾶς κρατουόντα, σημειούμενον δύο οὐσιώδεις παραλείψεις εἰς τὴν ἕκδοσιν τοῦ Ο.Η.Ε. 'Αναφέρονται τὸ Διάταγμα τῆς 14ης Νοεμβρίου τοῦ 1836 διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὸ 'Εμπορικὸς Νόμος τοῦ 1910, ἀγνοοῦντα δὲ ὁ νέος 'Αστικὸς Κῶδις καὶ τὸ δρῦμον 13 τοῦ περὶ προσελκύσεως κεφαλίων ἐκ τοῦ ἑξατερικοῦ νόμου.'

Δεδομένου, ὅτι ἡ Γραμματεία τοῦ Ο.Η.Ε. συνεκέντρωσε τὰς περιληφθείσας εἰς τὴν ἕκδοσιν πληροφορίας, βάσει τῶν ὅσων στοιχείων παρέσχον αἱ κατὰ χώρας ἀρμόδιαις ὑπηρεσίαι, τὴν ἀμέλειαν ὀφείλομεν νὰ καταδογίσωμεν διὰ τὰς ἐν λόγῳ παραλείψεις εἰς τοὺς ἔδω κρατικούς ἀρμόδιους.

Εἰς προσέχεις μας σημειώματα θὰ ἀσχοληθῶμεν μὲ τὴν ισχύουσαν νομοθεσίαν διὰ τὴν ἔθνικότητα τῶν πλοίων εἰς τὴν Λιβερίαν καὶ τὸν Παναμᾶν, ὑπὸ τὰς σημαίας τῶν ὅποιων καλύπτεται σήμερον τὸ ὅλον, σηξόδον, τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριοτητος.

Εἰς τὴν διάσκεψιν Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας

Εἰς τὸ Λοιδήνον συνέρχεται ἡ προπαρασκευαστική τεχνικὴ ναυτιλιακὴ συνδιάσκεψις συγκαλουμένη ἀπὸ τὸ Διεθνές Γραφείον Ἐργασίας ἀπὸ 19 Σεπτεμβρίου μέχρι 2 Οκτωβρίου 1956. 'Η συνδιάσκεψις θὰ ἀσχοληθῇ μὲ τὰς ἀκόλουθα θέματα:

1) Γενικὴ ἀναθεώρησης τῆς Συμβάσεως περὶ μισθών, ὡρῶν ἐργασίας καὶ συνθέσεως πληρωμάτων.

2) Ναυτολόγησης πληρωμάτων μέσω τῶν κανονικῶν λειτουργούντων Γραφείων Εὐρέσεως Ἐργασίας.

3) 'Υψωσις ζένεων σηματιῶν ἐν σχέσει μὲ τὸν ὄρους τῆς ναυτικῆς προστασίας καὶ ἀσφαλείας.

4) Περιεχόμενον φαρμακευτικῶν κιβωτίων ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ παροχὴ ἴστρικῶν συμβουλῶν διὰ τοῦ ἀσύμματον ἐπὶ πλῷ.

5) Δικαιοδοσία περὶ τῆς ἀφαίρεσεως διπλωμάτων ἀξιωματικῶν.

6) 'Αμοιβαίς ἀναγνώρισης διεθνῶν δελτίων ταύτητος τῶν ναυτικῶν.

Εἰς τὴν ἐν λόγῳ συνδιάσκεψιν θὰ ἀντιπροσωπευθοῦν αἱ κάτωθι χώραι: Ἀργεντινή, Αὐστραλία, Βέλγιον, Καναδάς, Χιλή, Κίνα, Δαγκία, Φινλανδία, Γαλλία, Ἐλλάς, Ομοσπονδιακὴ Δημοκρατία, Γερμανία, Ἰνδίαι, Ἰταλία, Ἰαπωνία, Ὀλλανδία, Νορβηγία, Πακιστάν, Πορτογαλία, Σουηδία, Ἡνωμένον Βασίλειον καὶ Ἡνωμέναι Πολιτείαι.

Εὔοδοῦται ἡ προσπάθεια

"Εχομεν καλά νέα νὰ ἀνακοινώσωμεν διὰ τὴν προσπάθειαν ἀσφαλίσεως παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. τῶν ἐτί ξένων πλοίων ὑπηρετούντων ναυτικῶν μας. Ἀπὸ τίνων ἡμέρων διαπραγματεύεται διεξάγονται διὰ τὴν ἀθρόαν προσχώρησιν εἰς τὸ σύμφωνον ἀσφαλίσεως ἑκατὸν πεντηκοντά καὶ πλέον σκαφῶν, τελούντων ὑπὸ τὴν διαχείρισην 'Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν' διαμενόντων εἰς τὸ ἑξωτερικόν.

"Ολαι οἱ ἐπιφυλάξεις, ἀναγόμεναι, κυρίως, εἰς τὰ τῆς καλυτέρας διοικήσεως τοῦ Ταμείου καὶ εἰς τὰ τῆς ἀπλουστεύσεως τῶν διατυπώσεων κατὰ τὴν δεδιάσιν καὶ εἰσπραξιν τῶν εἰσφορῶν, ἥρθσαν, κατόπιν τῶν ὅσων ἔδοθσαν ἐξηγήσεων ἐπὶ τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ νέου νόμου τοῦ Ν.Α.Τ. Προφρόνως ἐδέχθησαν οἱ ἐφοπλισταὶ τὴν ὀσφάλισην τῶν πληρωμάτων, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ὑπὸ συμφερωτέρους κατὰ πολὺ ὄρους θὰ ἡδύνανται νὰ τὴν ἐπιτύχουν εἰς τὴν ἀμερικανικήν καὶ τὴν ἀγγλικήν ὀσφαλιστικήν ὁγοράν.

Προβάλλουν, δῆμος, οἱ διαπραγματεύοντειν τὴν ἀθρόαν προσχώρησιν εἰς τὴν ἀσφαλίσιν τῶν 150 καὶ πλέον σκαφῶν αὐτῶν τὴν ὄρθοτάτην ἀποφινει τῆς εἰσφορᾶς διὰ τὸ τὸ ἑργοδότην καὶ τὸν ἐργαζόμενον. Δίκαιον εἶνε τὸ αἰτήμα, ἀφοῦ διὰ τῆς ἀσφαλίσεως ὑπερτερικοσίων πλέον σκαφῶν καὶ ὑπὸ τὴν δεδιάσιαν πρόβλεψιν, ὅτι καὶ οἱ λιαποὶ πλέον ἐφοπλισταὶ θὰ ἀκολουθήσουν τὸ παράδειγμα τῶν πολλῶν συναδέλφων των, τὰ ξεσδα τοῦ Ταμείου θὰ αὐξηθοῦν σηματικώς, ὥστε νὰ ἐπιτρέπεται ἡ μείνωσις τῆς ηδη ὑψηλῆς εἰσφορᾶς τῶν 17% ἐπὶ τοῦ διαστικοῦ μισθολογίου.

Δὲν θὰ πρέπει, ἐπίσης, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ αἰτήμα ὑποβιβασμοῦ τῆς εἰσφορᾶς διὰ τὸ ὑπὸ ξένων σηματικῶν πλοίων, νὰ παρορθῇ ἡ ἀνάγκη τῆς μείωσεως τῆς εἰσφορᾶς καὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων. Θὰ ἡτο ἀποράδεκτος ἡ διατηρησις τοῦ σημερινοῦ καθεστώτος. Τὰ ἐλληνικά πλοία κατηγοροῦν νὰ είνε τὰ ἀποτατιδια τῆς Ἑλληνικῆς διοικήσεως, ἐνῶ αὐτὰ θὰ ὠφειλε νὰ ἀπολαμβάνουν κάθε εἰδικὸς πλεονεκτήματος. 'Αν προκειται νὰ θυσιάσωμεν τὸν μόσχον τὸν σιτεύτον διὰ τὰ ἐπανερχόμενα, δὲν είνε δίκαιοι νὰ μείνουν ἐκτὸς τῆς πανδαισίας καὶ τὰ πιστά πρὸς τὴν σημαίαν μας πλοία, τὰ φορολογούμενα καὶ ὑφι-

στάμενα δῆλας τὰς ἐπιβαρύνσεις καὶ τοὺς περιορισμούς.

'Η Διοίκησις, συνεπώς, τοῦ Ν.Α.Τ., προβαίνουσα εἰς μίαν ἐπακριβή ἐκτίμησιν τῶν ἐσόδων τοῦ Ταμείου, μὲ τὴν προοπτικὴν τῆς ἀσφαλίσεως παρ' αὐτῷ ὑπερπεντακοσίων, τούλαχιστον, ξένων πλοίων καὶ τοῦ ἐλληνικοῦ σκάφους.

Δὲν ἔχομεν εἰσέτι εἰς τὴν διάθεσίν μας τοὺς σχετικοὺς ἀριθμούς, ὥστε νὰ ὑπολογίσωμεν τὰς μεταβολάς, αἵτινες θὰ ἐπέλθουν εἰς τὴν οἰκονομικὴν θέσιν τοῦ Ταμείου αὐτῷ την μείωσιν ἀφ' ἐνὸς τοῦ ποσοστοῦ τῶν εἰσφορῶν κατὸ 3—4% ἐπὶ τοῦ μισθολογίου καὶ τὴν αὔξησην ἀφ' ἐτέρου τῶν ἐσόδων, λόγω τῆς ἀσφαλίσεως ὑπερπεντακοσίων ἀκόμη πλοίων. 'Οπωσδήποτε, δῆμος, κέρδη σημαντικά ἀποκομίζει τὸ Ν.Α.Τ. ἀπὸ τὴν γενίκευσιν τῆς παρ' αὐτῷ ἀσφαλίσεως, κέρδους δ' ἀκόμη σημαντικώτερον, ἀν υπολογίση τις, ὅτι ἡ μεσή ηλικία τῶν ἐπὶ ξένων πλοίων είνε μικρά, ὥστε νὰ υπάρχῃ εὐρύτατον περιθώριον εἰσφορῶν πρὶν ἢ οὗτοι φθάσουν μέχρι τοῦ Ταμείου πρὸς συνταξιοδότησιν.

Δὲν θὰ πρέπει ἀκόμη νὰ παροραθῇ τὸ διχοτόμηται σήμαντον γεγονός, ὅτι τὸ πρώτον θετικὸν δῆμος τῆς ἐπανόδου συντελεῖται μὲ τὴν ἀσφαλίσην τῶν πληρωμάτων τῶν ὑπὸ σηματίσας πλοίων μας.

'Η προπατέα, ή τόσον ἐπιτυχών ύλικού καὶ ἡ ἀσφαλίσησις αὐτοῦ παρὸ τὸ Ν.Α.Τ., ἀποτελοῦν τὰ δάθρα ἐπὶ τῶν ὅποιων θεμελιούται καὶ ὁ ἐπαναπατρισμός τῶν πολλῶν ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας, ὑπὸ ξένων πλοίων.

'Ἄν καλώς χειρισθῶμεν τὰς δύο αὐτὰς βασικὰς ὑποθέσεις, ἀν τὰ παθηματα μάς γίνουν μαθήματα, χωρὶς νὰ θέλωμεν ἀθεραπεύτως υπεριστοδόζου νὰ θεωρηθῶμεν, πιστεύομεν, ὅτι ἡ ημέρας τοῦ πατρισμοῦ δέν θὰ ἀργήσῃ.

'Ο κ. Κωτιάδης πρέπει νὰ θεωρήται εύτυχης. Τοῦ παρέχεται ἡ καλὴ εὐκαιρία νὰ ἀξιοποιήσῃ μίαν τεραστίας ἐκτάσεως ἔθνικήν υπόθεσιν. Δὲν πιστεύομεν νὰ τοῦ διαφέρῃ η βαρύνουσα σημασία της. 'Η ὀλοκλήρωσης τῆς ἀσφαλίσεως δι' ἀμοιβαίων υποχωρήσεων, ἀφοῦ, ὡς κατεδειχθῆ, η υπαρχή τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, ἀνεξαρτήτως, βεβαίως, τοῦ γεγονότος τῆς μὴ τηρήσεως, λόγω τῶν γνωστῶν εἰδικῶν συνθηκῶν, τοῦ συμβατικοῦ μισθολογίου, οὐσιαστικά συμφέροντα τῶν ἐργαζομένων ἐξηπτηρεύεται, ἀποκαθίστα τὴν ὄμαλότητα εἰς τὰς σχέσεις κεφαλίσουν καὶ ἐργασίας καὶ διατηρεῖ μίαν καλὴν τάξιν πραγμάτων εἰς τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπηρεσίαν.

'Μία, δῆμος, οὐδὲ ὅλιγάτερον σοδαρά, ύψιστας, ἀνάγκη διὰ τὴν ταχυτέρων σύναψιν τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως διὰ τὴν ἐπί τῶν ὁκεανοπόρων φορτηγών πλοίων ἐργασίαν. 'Ελπίζομεν, τελικώς, νὰ ἔξερεθῇ ἡ βάσις τῆς συνεννοήσεως δι' ἀμοιβαίων υποχωρήσεων, ἀφοῦ, ὡς κατεδειχθῆ, η υπαρχή τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, ἀνέξαρτήτως, βεβαίως, τοῦ γεγονότος τῆς μὴ τηρήσεως, λόγω τῶν γνωστῶν εἰδικῶν συνθηκῶν, τοῦ συμβατικοῦ μισθολογίου, οὐσιαστικά συμφέροντα τῶν ἐργαζομένων ἐξηπτηρεύεται, ἀποκαθίστα τὴν ὄμαλότητα εἰς τὰς σχέσεις κεφαλίσουν καὶ ἐργασίας καὶ διατηρεῖ μίαν καλὴν τάξιν πραγμάτων ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπηρετοῦν.

'Ζωτικά συμφέροντα τῆς τηλοιοκτησίας καὶ τῶν ἐργαζομένων ἐπὶ τῶν ὑπὸ ξένων σηματίσας πλοίων, δυνατῶν εἶνε νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ἐπέκτασιν της κατηγορίας τῆς ἀσύδουσιας τῆς Μεταφορῶν' καὶ τῶν ξένων ἐφοπλιστικῶν ὄργανώσεων, θὰ παύση πλέον προβαλλόμενον, δὲν θὰ ἔχῃ βάσιν τινα, δὲν θὰ ἀνταποκρίνεται οὐτε εἰς τοὺς τύπους οὐτε εἰς τὰ πράγματα, ἐνώ καὶ οἱ ναυτεργάταις θὰ ἀποκτήσουν διὰ τῆς συμβάσεως τὸ μέσον τοῦ ὄμαλου διεικανονισμοῦ τῶν σχέσεων τῶν πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς, θὰ προστατεύωνται κατὰ τῶν οὐχί αἰτιώνων, συχνῶν μᾶλλον, ὑπερβασιῶν, ίσως δὲ καὶ ἐκμεταλλέυσεων κατὰ τὴν ἀσκησιν τῆς ὑπηρεσίας τῶν ἐπὶ τῶν λιθεριανῶν η παναυσικῶν πλοίων.

'Κοινήν, λοιπόν, θὰ πληρώσῃ ἀνάγκην ἡ υπογραφὴ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τῶν 'Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν τῶν ξένων πλοίων καὶ τῆς ἀντιπροσωπευτικῆς παρ' ἡμῖν ὄργανώσεως τοῦ 'Ἑλλήνος ναυτεργάτου, τῆς Π.Ν.Ο. Εἰς τὴν σκέψιν τῶν ἐδιαφερούμενων η ἀνάγκη αὐτὴ ἔχει πλέον ὄριμασει. Μικρὰ θὰ χρειασθῇ, μὲ καλόπιστον τὴν διάθεσιν, προσπαθεία, ίνα η συναψίς τῆς συλλογικῆς αὐτῆς συμβάσεως ἐπιτευχθῇ. Προϋπόθεσις, δῆμος, είνε η συμβατικοῦ καθορισμοῦ τῶν ὅρων ἐργασίας. Θὰ ἔβλεπον εὐχαρίστως διὰ τὰ ξένα.

'Ειμεδία θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν ὑπὸ ξένων σηματίσας πλοίων προϊλθούν ηδη κατὰ πλειονότητα εἰς τὴν ἀπόφασιν τοῦ συμβατικοῦ καθορισμοῦ τῶν ὅρων ἐργασίας. Θὰ ἔβλεπον εὐχαρίστως

**PORT SUDAN
MARITIME AND FORWARDING AGENCY**

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

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

μίαν τοιαύτην σύμβασιν συναπτούμενην μὲ τὴν Π.Ν.Ο., ἐνῶ τὴν ἀπέκρουσαν ἡδη προσφερούμενην ἀπὸ τὴν «Διεθνῆ τῶν Μεταφορῶν», τὴν ἀσφαλῶν κινουμένην ἀπὸ ιδιοτελή ἐλαττήρια.

Ἡ συλλογικὴ αὐτὴ σύμβασις, μαζὶ μὲ τὴν σταθερῶν προσγεγμένην ἀσφαλίσιν τῶν πληρωμάτων παρὰ τῷ Ν.Α.Τ., θὰ θεμελιώσῃ τὴν ἐλληνικότητα τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων μας, ἔγγυτερον θὰ τὰ φέρῃ πρὸς τὴν Πατρίδα, θὰ διευκολύνῃ τὴν ἐν καιρῷ πολινούστησιν καὶ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου. Μὲ ὑπομονήν, μὲ ἀπαρασόλευτον τὴν πίστιν καὶ αὐτὸ θὰ τὸ ἐπιτύχωμεν. 'Ο παραγων τοῦ ἐμψυχοῦ ὄλικοῦ διαδραματίζει πρωτεύοντα πράγματι ρόλον εἰς τὴν μεγάλην αὐτὴν ἔθνικὴν ὑπόθεσιν.

Πρὸς τὴν σύναψιν, λοιπόν, τῆς συλλογικῆς σύμβασεως μὲ τὰ ξένα πλοία καὶ τὴν ἀσφαλίσιν τῶν ἐπί αὐτῶν ἐλληνικῶν πληρωμάτων ἐπιμόνων ὄφελον μὲν νὰ προσθέπωμεν. 'Ολα τὰ στοιχεῖα τῆς ἐπιτυχίας ἐνυπάρχουν εἰς τὴν προσπάθειαν. Μετὸ τὴν ὑπογραφὴν τῆς συμβάσεως ἐργασίας διὰ τὰ ἐλληνικὰ πλοία, πρέπει νὰ εἰμετα ἔτοιμοι διὰ νὰ ὑπογράψωμεν τὴν σύμβασιν καὶ διὰ τὰ ξένα.

Ἐργον ὑψίστης συμβούλους ὅσοι θὰ ἀναλάβουν τὴν πρωτοβουλίαν τῶν σχετικῶν διαπραγματεύσεων. 'Ἄς διεξαχθοῦν αὐταὶ τὸ ταχύτερον, ἵνα τερματισθῇ μία ἀκόμη ἀνωμαλία εἰς τὴν ναυτιλιακὴν μας δραστηριότητα, προελθόντα ἀπὸ τὴν μεταπολεμικὴν ἀναγκαστικὴν φυγὴν τοῦ ἐφοπλισμοῦ ἀπὸ τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος. Πολλὰ θὰ προκύψουν τὰ ἀγαθὰ ἀπὸ τὴν τοιαύτην ἀποκατάστασιν τοῦ λιθεριανοῦ ἢ παναμαϊκοῦ ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας πλοίου. 'Η κατηγορία πρὸ παντὸς περὶ ἀσύνοδος θὰ παύσῃ ὀπωσδήποτε ἐκτοξευομένη. Δὲν θὰ ἔχῃ τὴν θέσιν της.

ΠΛΗΤΤΟΝΤΑΙ οἱ ἀσθενέστεροι

Συζητεῖται εἰς τὴν Βουλὴν νομοσχέδιον διὰ τοῦ ὅποιον καταργεῖται ὁ περὶ τῶν δύο τρίτων τῆς ὑπηρεσίας περιορισμὸς διὰ τοὺς ἡσφαλισμένους ναυτικούς, τοὺς ὑπηρετοῦντας ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας.

Διὰ τοὺς ἄλλους, ὅμως, τοὺς πολλοὺς ἀκόμη, τοὺς ἐργαζόμενους ἐπὶ πλοίοιν, μὴ διεχέντων τὴν ἀσφαλίσιον τῶν πληρωμάτων τῶν παρὰ τῷ Ν.Α.Τ., παραμένει ἐν ισχύι τὸ γνωστόν, νοστρές ὅσον καὶ κακοήθους ἐμπνεύσεως, μέτρον τοῦ ὑπολογισμοῦ τῶν δύο τρίτων τῆς προϋπηρεσίας κατὰ τὰς ἐπὶ πυκνά ἔξετάσεις τῶν ἀνασφαλίστων ναυτικῶν.

Αἱ στήλαι αὐταὶ ἔξαντλητικῶς ἡσχολήθησαν μὲ τὸ προκείμενον ζῆτημα. Λυποῦνται, διότι ὁ κ. Κωτιάδης — εἰσηγήσει τῶν ὑπηρετῶν τοῦ 'Υπουργείου τοῦ — ἡκολούθησε τοῦ προκατόχου τοῦ τούς ἀκροβατισμούς εἰς ἔνα θέμα, εἰς τὸ ὅποιον τίθεται ὑπὸ βάσανον αὐτὴ ἡ κρατικὴ ἀξιοπρέπεια καὶ ἡ ὅρθη περὶ ἡθικῆς καὶ δικαιοσύνης ἀποφίσι.

Διότι τὶ ἄλλο πράττει διὰ τοῦ νόμου περὶ προϋπηρεσίας τὸ Κράτος ἀπὸ τοῦ νὰ ἐκβιάζῃ τοὺς ναυτικούς νὰ δεχθοῦν τὴν ἀσφαλίσιν καὶ νὰ τοὺς τιμωρῇ, διὰ τῆς καθυστερήσεως τῆς ἐπαγγελματικῆς τῶν προσγυγῆς, διότι οἱ ἐφοπλισταί, οἱ μονοὶ ὑπεύθυνοι, δὲν ἔστερον νὰ τοὺς ἀσφαλίσουν; Καὶ ἀντὶ νὰ ἐπιζητήσῃ τὸ 'Υπουργείον, ὡς εἰχεν ἄλλως τε ὑποχρέωσιν, τὰ μέσα τοῦ πειθανογκασμοῦ τῶν ἐφοπλιστῶν ἕκεινων, οἵτινες ἀργοῦνται νὰ ἀσφαλίσουν τὰ πληρώματα, στρέφεται πρὸς τὸν βιοπλαστόνα ναυτικὸν καὶ θελεῖ δι᾽ αὐτοῦ νὰ φέρῃ τοὺς ἐφοπλιστὰς πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. Τὴν αὐστηρότητα, δηλαδή, τοῦ Νόμου ἔξαντλει τὸ Κράτος εἰς βάρος τῶν ἀσθενεστέρων, ἀκρούμενον συγκινητικάς ἐκκλήσεις καὶ πασακλήσεις νὰ ἀπευθύνῃ πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς, ἀπὸ τοὺς ὅποιους, ὅμως, ἔξαρτοτάτους κυρίως ἢ ἀσφαλίσιος τῶν πληρωμάτων.

Σεβόμενοι ἔστους ἀποφεύγουμεν νὰ δώσωμεν τὸν ἀσύμχοντα χαρακτηρισμὸν εἰς τὴν τοιαύτην τακτικήν. Οἱ βουλευταὶ τῶν ναυτικῶν περιφερειῶν τῆς Χίου, τῆς Ανδρου, τοῦ Πειραιῶς, τῆς Κεφαλληνίας καὶ τῶν ὄλλων πειονῶν, εἶναι οἱ ἀρμόδιοι τερποὶ νὰ ἐπιτοποιοῦν τοῦ θέματος. Εἰς αὐτοὺς ἔναποτέκειται νὰ προστατεύσουν τὰ δίκαια συμφέροντα τῶν ναυτικῶν μας, τῶν καλούμενών νὰ πληρωσουν τὰς συνεπείας τῆς κρατικῆς ἀδυναμίας ἡθελημένης π. μ. Καὶ ἵνα καταδεινῇ ἡ προσγιγνομένη εἰς τὰ πληρωματα ζημία, ἀφοῦ νὰ ἀναφέρωμεν, διὰ τοῦ μέτρου τῶν δύο τρίτων τῆς ὑπηρεσίας, ὃ ἀνασφαλίστος ναυτίλος ἀξιωματικὸς θὰ καταντήσῃ νὰ πάρῃ τὸ δίπλωμα τοῦ α. πλιόνων καθυστερήμενον κατὰ τέσσερα δῆλα ἐπὶ τὴν προεργασίας ἔναντι τοῦ πήσωματος του, διότις εἰσόθλητες ταύτοχρόνως μὲ τὸν πάνων εἰς τὸ ἐπάγγελμα.

Θήλομεν νὰ πιστεύωμεν, διότι ἡ Βουλὴ δὲν θὰ συνεργήσῃ εἰς μίαν τοιαύτην ἀδινίαν. Θὰ ἀρνηθῇ τὴν κύρωσιν τοῦ νομοσχέδιου, διὰ νὰ ὑπογρέψῃ τὸν κ. 'Υπουργὸν νὸν τὸ τροποποιήσῃ ριζικῶς. 'Ο νόμος περὶ τῶν δύο τρίτων τῆς ὑπηρεσίας πρέπει νὰ καταργηθῇ ὀλοσχερώς. Τὸ δίκαιον καὶ ἡ λογικὴ αὐτὸ ἐπιτάσσουν.

Τὰ διαβατήρια εἰς τοὺς δραπέτας

"Οταν ὁ ναυτικὸς δραπετεύση τοῦ πλοίου ἐφ' οὐν ὑπηρετεῖ, χάνει καὶ τὸ φυλλάδιον του. Τούτο παραδίδεται ἀπὸ τὸν πλοίορχον εἰς τὸ Προξενεῖον ἢ τὸν προξενικὸν λιμενάρχην, ἵνα ἀποστολῆ εἰς τὸ ὑπουργεῖον. Αὐτὸ θὰ κινητὸς κατὰ τοῦ δραπέτου τὸν ποινικὸν νόμον. 'Η πρώτη τιμωρία διὰ τὸν δραπέτον ἔγκειται ἀκριβῶς εἰς τὸ γεγονός, ὅτι στερεῖται οὕτως τοῦ μόνου ἀποδεικτικοῦ τῆς ταύτοτητός του, ἀπαραι-

τήτου διὰ νὰ παραμείνῃ εἰς μίαν ξένην χώραν ἢ καὶ νὰ ταξιδεύσῃ. 'Η ναυτολόγησίς του, ἐπίσης, ἐπὶ ἄλλου πλοίου εἰναι ὁδύνατος. Πέραν, δηλαδή, πάσης ὅλης κυρώσεως ἢ στέρησης τοῦ φυλλαδίου είναι διὰ τὸν δραπετεύοντα ναυτικὸν μία ἀρκετά ὑπολογίσιμος συνέπεια τῆς ἀξιοποίησης του.

Τὴν συνέπειαν, ὅμως, αὐτὴν πληροφορούμεθα, ὅτι κατορθώνουν πολλοὶ δραπέται νὰ τὴν παρακαμπτούν. 'Απευθύνονται εἰς τοὺς κατὰ τὸ πολίτην προξενούς μας καὶ ἐφοδιάζονται μὲ διαβατήρια ἀντὶ τῶν ἐγκαταλειφθέντων ἐπὶ τὸν πλοίον ναυτικῶν φυλλαδίων των. Μὲ τὸ διαβατήριον ἡμπορεύεται ἀνενόλητος δὲ δραπέτης, πειραφόνων κάθε κύρωσιν τοῦ ποινικοῦ καὶ πειθαρχικοῦ Κώδικος, νὰ παραμένῃ εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἀκόμη δὲ καὶ νὰ ναυτολογήσῃ ἐπὶ ξένων πλοίοιν.

Ἐχουν τὴν ἀντίληψην οἱ κ. κ. Πρόξενοι, ὅτι δικαιώματα τοῦ 'Ελληνος πολίτου εἰναι νὰ ζητηθεῖ τὸ διαβατήριον, μὲ τὸ ὄποιον θὰ ταξιδεύσῃ ἐπιστρέφων εἰς τὸν Ἐλλάδα.

'Ορθὴ ἡ ἀποφίση αὐτὴ ἐφόσον, πράγματι, δὲ δραπέτης πρόκειται νὰ παλινούστησην. Πρέπει νὰ τὸ διεκούλωμεν τὴν συνέπειαν τῆς προξενίας τοῦ Νόμου, πολλά μα, ὅμως, ἡ ἔκδοσης διαβατήριού, ἀν τοῦτο μέλλη νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν παρασκόντην εἰς τὸ ἔξωτερικόν έπιστρέψαντας, καὶ παραβάτου νόμου βασικού διὰ τὴν διατήρησιν τῆς πειθαρχίας ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίοιν.

Ἐπιστρέφομεν τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας ἐπὶ τῆς οὐτὸς διαπραττούμενης ἀνωμαλίας. 'Η ἀτιμωρησία ἐπιτείνει τὴν μάστιγα τῶν δραπετεύσεων καὶ ἡ ἀνεξέλεγκτος ἔκδοσης διαβατήριων ἐπιτρέπει τὴν πειραφόνησην τοῦ Νόμου. Μία ἐγκύλιος διατάσση γιὰ πρὸς τοὺς Προξενούς, διὰ τῆς ὅποιας θὰ καθωρίζετο, ὅτι τὸ διαβατήριον, τὸ παρεχόμενον εἰς τὸν δραπέτην, ισχνεῖ μόνον τὸν διὰ τὴν ἐπάνω ὄδον τον εἰς 'Ελλάδα σκοτεινόν, ἀλλὰ τὸ πιστάλλεται νὰ ἐκδοθῇ ἀπὸ τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας, ἐπιμόζεν, ὅτι ἐπιβάλλεται νὰ ἐκδοθῇ ἀπὸ τὸ 'Έξωτερικόν, νομίζομεν, ὅτι ἐπιβάλλεται νὰ ταξιδεύσῃ τὴν πειθαρχίας τοῦ Νόμου ἐπιστρέψαντας, καὶ τὸ σεβασμόν τοῦ διαβατήριου.

* * *

'Ἐν σχέσει, ὅμως, πρὸς τὴν κατακράτησιν τῶν φυλλαδίων καὶ τὴν τιμωρίαν τῶν ὄσων δραπετεύσουν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ναυτικῶν ἔχομεν ἀκόμη νὰ ἐπικοινωνεῖμεν τὴν ἀκατανότοντὸν ἐπιτείκειαν, τὴν συχνὰ εἰς τὸ παρελόνη ἐπιδειχθεῖσαν πρὸς τὸν δραπέτας ἀπὸ τὰς ἔδους ἀρμοδίων διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Νόμου ὑπηρεσίας. 'Οχι μόνον παρέλειψαν νὰ εἰσαγάγονται ἐν καιρῷ πρὸς τὸν ἐκδίκασιν τὴν ὑπόθεσιν ἐνὸς ἐκάστου δραπέτου, ἵνα μὴ ἀνάλογος κύρωσις ἐπιβληθῇ, ἀλλ' ἐπέστρεψαν καὶ τὰ φυλλάδια εἰς δραπέτας, διότι παρενέθη ὑπὲρ αὐτῶν ὁ βουλευτής ἢ ὁ ισχυρὸς τοπικὸς παράγων.

Εἶναι, ὅμως, τὸ ὀδίκιμα τῆς δραπετεύσεως σοδαρὸν διὰ τὴν καλητὸν τοῦ πλοίου διοίκησην. 'Ο Νόμος προβλέπει τὴν αὐστηράν τιμωρίαν, διότι δὲν ἐπιφέρει μόνον τὴν ἐπιδόλην βαρυτάταν προστίμων εἰς τὴν πλοιοκτησίαν, ἀλλὰ προκαλεῖ καὶ τὴν γενικωτέραν ἀναταραχὴν εἰς τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίαν. 'Αν δὲ ἀντικαταστάτης δὲν ἔξειρεθι, ὑποχρεούνται οἱ ἄλλοι νὰ ἐκτελέσουν τὸ πειρεσιακὰ καθηκοντά τοῦ δραπετεύοντος.

"Ισως νὰ ἐπερίπτευεν τὶ ἀνωτέρω ὑπόμνημος διὰ τὸν διαβατήριον προσταμένους τῆς ὀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου. 'Απειδίχθη πράγματι, διότι αὐτοὶ πλήρη ἔχουν κατανόησιν τοῦ ἀξιοποίησην τῆς δραπετεύσεως. Διότι, ὅμως, κρούσματα συχνὰ ἐστημειώθησαν κατ' αὐτάς εἰς τὴν Αμερικήν, ἐπιβάλλεται, νομίζομεν, ἡ αὐστηρότερα παρακολούθησης τῶν σχετικῶν ὑποθέσεων, καὶ ἡ ταχεία ἐπιβολὴ τῶν κύρωσεων, διὰ τὰ πειρατεύοντας τὸν πειρατεύοντας.

Τὸ Κεφαλαίον Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως

Χαίρουν αἱ στήλαι αὐταὶ, αἱ ιοκράτες διεξαγαγοῦσαι προσπάθειαν διὰ τὴν ναυτικήν ἐκπαίδευσιν, διότι οἱ ἐφοπλισταί, οἱ ἀμέσως, ἄλλως τε, ἐνδιαφερόμενοι, κατενόησαν, ἐστω καὶ ἀργά, τὸ συμφέρον τῶν. Αἱ τελευταῖς ἀποφάσεις τοῦ Λογδίνου διὰ τὴν συναστίαν τοῦ «Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως» ἔρχονται, ἀκοιδῶς, τὴν κατανόησιν αὐτὴν νὰ διαδολώσουν. Οὔτω, κατὰ τὴν ὑπὸ τὴν προεδοίαν τοῦ κ. Π. Λυκιασδούλου γενικήν συνέλευσιν τῆς 'Επιτροπῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας Συνεργασίας τῆς Βασιλίσσης 'Ιουνίου ἀπεφασίσθη, ὅπως συγκεντρωθῇ δι' εἰσφόρων τὸ ποσὸν τῶν 300 χιλιαρίων λιρῶν, τριπλάσιον τοῦ αἰτιθέντος ἀπὸ τὴν 'Ενωσιν 'Εφοπλιστῶν 'Αθηνῶν, ἵνα τοῦτο ἐν καιρῷ ἀναλογῆς διὰ τὴν δριτοτέραν κατάρτισιν τῶν πειρατώρων στελεχών, ποὺ χρειάζεται ἡ τόσον ραγδαίων ἀναπτυχθῆσσού ὑπὸ ἐλληνικῆς δισχείριστης Ναυτιλίας. 'Η σχετικὴ ἀποφάσις, ἥτις ἐκοινοποιήθη ἡδη πρὸς τὴν ἔδω 'Ενωσιν τῶν 'Εφοπλιστῶν καὶ τὴν 'Γκρήκ Σιππόσουνερ Νιού Γιόρκ Κομίτη', ἔχει ως ὁρισμό:

ΑΠΟΦΑΣΙΣ

Τῶν μελῶν τῆς GREEK SHIPPING CO—OPERATION COMMITTEE κατὰ τὴν Γενική Συνέλευσιν τῆς Βασιλίσσης 'Ιουνίου 1956 ἐπὶ τοῦ θέματος Περὶ ιδρύσεως Κεφαλαίου Ναυτικῆς Εκπαίδευσεως.

Οἱ κάτωθι ὑπογεγραμμένοι, μέλη τῆς GREEK SHIPPING CO—

GENERAL STEVEDORES & CONTRACTORS

ALL UNITED STATES NORTH PACIFIC PORTS

ENQUIRIES SOLICITED

LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH

ROTHSCHILD INTERNATIONAL
2247 E. Marginal Way
SEATTLE-WASHINGTON

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

GRAIN FITTING & TRIMMING

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

OPERATION COMMITTEE, λαβόντες μέρος είς τήν Γενικήν Συνέλευσιν τής δης Ιουνίου έ. έ. και συζητήσαντες ἐπὶ τῆς προτάσεως περὶ Κεφαλαίου Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως, συμφωνούμεν καὶ ἀποφασίζομεν νὰ συμμετάχωμεν εἰς τήν συνεισφοράν πρὸς δημιουργίαν Κεφαλαίου Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως διὰ συγκεντρώσεως ποσοῦ £ 300.000, ὅπερ κατατίθεμεν παρὰ μιὰ Τραπέζη ἐν Λονδίνῳ θὰ τελῇ μέχρις ὁλοκλήρωσεως τῆς συνεισφορᾶς κατόπιν συμενοήσεως μετά τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν Ἀθηνῶν ύπὸ τὸν ἔλεγχον διορισθομένης ἐπιτροπῆς τῆς GREEK SHIPPING CO—OPERATION COMMITTEE.

Ἡ κατὰ τὰ ἀνωτέρω διορισθομένη ἐπιτροπὴ θὰ ἀναλάβῃ τὴν παρακολούθησιν τῆς συγκεντρώσεως τῶν εἰσθοφῶν καὶ θὰ εἰσηγήσῃ πρὸς τὴν GREEK SHIPPING CO — OPERATION COMMITTEE τὰ ἔκαστοτε ἐνδεικυνόμενα μέτρα διὰ τὴν ταχυτέραν ὁλοκλήρωσιν.

'Εφοπλιστῶν, διτι, ἔανη ἡ Ἐπιτροπὴ θεωρήσῃ, διτι τὸ συλλεγέν ποσὸν δὲν εἶναι ἀνάλογον πρὸς τὴν συνολικὴν χωρητικότητα τῆς Ναυτιλίας, ἥτοι ἐλάχιστον δριον συμμετοχῆς 80%, καὶ συνεπῶς ἀνεπαρκὲς διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τοῦ σκοποῦ, τότε θὰ εἰσηγῆθη τὴν σύγκλησιν Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν μελῶν, ἵνα αὕτη ἀποφασίσῃ περὶ τῆς ἐπιστροφῆς τῶν εἰσπραχθέντων.

Θέλουμεν νὰ πιστεύωμεν, διτι ἡ ἀνωτέρω ἀπόφασις θὰ καταστῇ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν καὶ πραγματικοτῆς. 'Επείγουσα εἶναι ἡ ἀνάγκη τῆς πληρεστέρας ὄργανώσεως, διὰ τῆς ἐφοπλιστικῆς εἰσφορᾶς, τῶν ἥδη ἐν λειτουργίᾳ σχολῶν, τῆς συστάσεως καὶ ἀλλων καὶ τῆς ἀφονωτέρας διαθέσεως τῶν μέσων διδασκαλίας καὶ μετεπαιδεύσεως (βιβλίων καὶ ὄργανων) εἰς τοὺς δοκίμους ναυτικούς καὶ τοὺς ἐν ὑπρεσίᾳ διπλωματοῦχους.

"Ισως νὰ ἐπρεπεν, ἐν τῷ μεταξύ, μέχρις ὅτου αἱ δηλώσεις συμμετοχῆς συγκεντρωθοῦν καὶ τὸ Κεφαλαίον συσταθῆ, μία Ἐπιτροπὴ ἐκ τῶν ἀρμοδιωτέρων προσώπων, ἐν συνεργασίᾳ καὶ μὲ τὸ Τμῆμα Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως τοῦ 'Υπουργείου, νὰ προθῇ εἰς τὴν ἐκπόνησιν εἰδίκης μελέτης, διὰ τὰς ὅποιας θὰ κωμωρίζοντο αἱ κατευθυνσεῖς τοῦ Κεφαλαίου καὶ τὰ προσδοκώμενα ἐκ τῆς λειτουργίας του ἀποτελέσματα, βάσει τῶν ὑφισταμένων καὶ διαγραφομένων ἀναγκῶν εἰς ἔμψυχον ὑλικὸν τῆς Ναυτιλίας.

Ai eisphorai

'Ἐν τῷ μεταξύ αἱ Σχολαὶ 'Ασπροπόρου — αἱ Δημόσιαι Σχολαὶ Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως ὅπως τοῦ λοιποῦ θὰ ὀνομάζωνται — θὰ εἰναι καθ' ὅλα εἴτοιμι τὴν Ιην Σεπτεμβρίου διὰ νὰ δεχθοῦν τοὺς πρώτους μαθητάς των (ναυτίλους καὶ μηχανικούς).

Ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ὁ κ. 'Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας πρόκειται γὰρ ὑπόβαλλη εἰς τὴν Α. Μ. τὸν Βασιλέα τὴν παράκλησιν, ὅπως εὐδόκεσθαι καὶ δεχθῆ νὰ θέση ὑπὸ τὴν 'Υψηλὴν προστασίαν Του τὰς ἐγκαινιαζομένας Ναυτικὰς Σχολάς. 'Εχομεν δὲ κάθε λόγων νὰ πιστεύωμεν, ὅτι ἡ πασάκλησις αὐτὴ τῶν ἐφοπλιστῶν Νέας 'Υόρκης — τοῦ κ. Κώστα Μιχ. Λαιμοῦ συγκεκριμένων — θὰ τύχῃ εὑμενούς ἀπὸ μέρους τῆς Α. Μ. τοῦ Βασιλέως ἀπόδοχης. Είνε γνωστόν, ἀλλος τε, τὸ ἀμεσότατον ἐνδιαφέρον τοῦ 'Ανακτος διὰ τὴν καθόλου ἐπαγγελματικὴν ἐκπαίδευσιν.

'Ἐλπίζομεν, διτι αἱ νέαι αὐταὶ Ναυτικαὶ Σχολαὶ, ὑπόδειγματικοὶ εἰς τὸ εἶδος τῶν, διὰ τὰς ὅποιας ἐδαπανήθησαν περὶ τὰς τριοκοσίας χιλιάδων λιρῶν, θὰ ἀποτελέσουν τὸ σφριγγὸν φυτῶριον τῆς νεας γενεᾶς τῶν ναυτίλων καὶ τῶν μηχανικῶν τοῦ Ε. Ν., τῶν πλήνων ἀνταποκρινομένων εἰς τὰς ὀπαίσθεις τῆς μεγάλης μας Ναυτιλίας.

"Ολα τὰ πλεκτρονικὰ ὄργανα τῆς ναυσιπλοΐας καὶ ἀρτιον συνεργείων πρακτικῆς ἐκμεθῆσεως τῶν μηχανικῶν θὰ διατίθενται — πασηγγέλθησαν ήδη — σὺν τῷ χρόνῳ δε, χάσις καὶ εἰς τὰς ἐφοπλιστικὰς δωρεάς, θὰ συμπληρωθοῦν αἱ ἐλλείψεις τῶν Σχολῶν, αἱ ὅποιαι, πάντως,

δὲν εἰναι δὲίγαι.

"Ἡδη ἡ ἐφοπλιστικὴ συμβολὴ διὰ τὸν ἑξοπλισμὸν εἰς ἐργαλεῖα καὶ ὅργανα τῶν Σχολῶν ἀπέδη ἀξιόλογος. 'Ενα ποσὸν γύρω τῶν ἑκατὸν εἰκοσι χιλιάδων δολλαρίων ἐλπίζεται τελικῶς πρὸς τὸν ἀνωτέρω σκοπὸν νὰ συγκεντρωθῇ. 'Ο γράφων τὴν στήλην αὐτὴν εἶχε τὴν εὐκαιρίαν κατὰ τὴν τελευταίαν ἐπίσκεψιν του εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην, συνεχίζων τὴν προσπάθειάν του, νὰ συγκεντρώσῃ τὰς κατωτέρω εἰσφοράς, αἰτινες καὶ ἐτέθησαν εἰς τὴν διαθεσιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν:

| | | | |
|-----------------------|------------|---------------------|-------------|
| Οἱ κ.κ. Ἰω. Μ. Καρρᾶς | δολ. 3.000 | Γεώργιος Καρρᾶς | δολ. 1.000 |
| Ἐμμ. Κουλουκούντης | » 3.000 | Δημ. Φαφαλίος | » 1.500 |
| Ν. Γουλανδρῆς | » 3.000 | Α. Κ. Πεζῆς | » 1.000 |
| Γ. Μ. Λιβανός | » 1.000 | «Ελληνική» Α. Ε. | » 1.000 |
| Δημ. Κονδύλης | » 1.000 | Δ. Δάμπασης | » 1.000 |
| Γ. Α. Ἐμπειρίκος | » 1.000 | Ι. Θ. Βάτης | » 1.000 |
| Ι. Θεοδωράκοπούλος | » 1.000 | Ίω. Κ. Χατζηπατέρας | » 500 |
| Κώστας Π. Γουλανδρῆς | » 1.000 | Γ. Ι. Κουμάνταρος | » 1.000 |
| Α. Δ. Μάνθος | » 1.000 | Άδελφοι Λώ | » 1.000 |
| Π. Σ. Κουμάνταρος | » 1.000 | Κώστας Λαιμὸς | Λ. Α. 1.000 |
| Κ. Β. Σκαρδέλης | » 500 | Α. Μαυροφίλιππας | » 250 |

Kai úpotrofiai

Μὲ ξαιρετικήν, ἐπίσης, ίκανοποίησιν πληροφορούμεθα, διτι ἥρχισαν προσφέρομεναι ὑπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ πρῶται ὑποτροφίαι διὰ τοὺς ἀποφοίτους τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν. Οὔτω η Κυρία Χρυσάνθη Μιχ. Λαιμοῦ ἔγνώρισε πρὸς τὴν Διοίκησιν τῶν Σχολῶν τὴν ἐπιθυμίαν της, ὅπως ἀνολάβῃ τὰς δοτάναι δι᾽ ἓνα ἀριστεύσαντα ἀπόφοιτον, ἐναλλὰς τῆς Σχολῆς Ναυτίλων καὶ τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν, ἵνα συνεχίσῃ οὗτος ἐπὶ ἔκομη ἔτος τὰς σπουδὰς του εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας.

Ἐπίσης ὁ κ. Ιωάννης Μιχ. Καρρᾶς προσεφέρθη νὰ παράσχῃ ὅλα τὰ ἔξοδα τῆς ὑποτροφίας εἰς δύο ἀποφοίτους τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν, ἵνα συμπληρωθοῦν οὗτοι τὰς τεχνικάς των γνωσεις εἰς τὴν 'Αγγλίαν.

Εἰμεθα βέβαιοι, διτι καὶ ἀλλοις θὰ ἔχωμεν σύν τῷ χρονῳ νὰ ἀναφέρωμεν χορηγοὺς εἰς τὸ ἔργον τῶν Σχολῶν. 'Οταν θὰ ἀρχίσῃ ἡ λειτουργία τῶν καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ἔξιας τῆς άντιληφεως θὰ πεισθοῦν πρὸ τοῦ συντελουμένου καρποφόρου ἔργου, τὸ ἐνδιάφερον των διὰ τὰ πράγματα τῶν Σχολῶν θὰ καταστῇ ἀμεσώτατον.

Ta vea stelékh

Ὀξὺ παραμένει πάντοτε τὸ πρόβλημα τῆς ίκανοποίησεως τῶν διαρκῶν αὐξανομένων, χάρις εἰς τὰς πολλὰς ναυπηγήσεις, ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας μας, εἰς διώιματικοὺς καταστρώματος καὶ μηχανῆς. Θα παρέβῃ χρόνος ἀρκέτος πρὶν ἐπέλθῃ μία πραγματικὴ ἐξισορρόπησις μεταξὶ ζητησεως καὶ προσφορᾶς στελέχων. Μέχρι τότε ἐμβολωματικαὶ θὰ είναι αἱ λύσεις τὰς ὅποιας οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ εἰναι ὑποχρεωμένοι νὰ ἔξειρουσκον διὰ τὰς ἐπιτύχους μίαν, κάποιαν, ἀντιμετώπισιν τῶν ἀναγκῶν ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων των.

Ἐν τῷ μεταξύ συνεχίζεται ὀλονέν εἰς μεγαλύτερον ἀριθμὸν ἡ προσέλευσις υπόφοιτων πρὸς συμμετοχήν εἰς ἑξετάσεις δι᾽ ὑπόκτησιν τοῦ ιούλιον καὶ Αὔγουστον ἀντιστοίχων. Οἱ περισσότεροι ἔξι αὐτῶν ἔχουν ήδη ἔργασθαι ἐπὶ τῶν πλοίων ως Γ'. πλοίαρχοι ή Γ'. μηχανικοί. 'Ο ἀριθμός των δὲν θὰ λύσῃ τὸ πρόβλημα. Θὰ συμβάλῃ, δώμας, εἰς τὸ νότιον — πρωτινῶς ἔστω — τὴν ὑφισταμένη δύτητα καὶ θὰ διευκολύνῃ τὴν συμ-

Canadian Liberty Ship PARTS

Available from N. Y. STOCK

Also for AMERICAN LIBERTY SHIPS and T-2 TANKERS:

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

MANILA and WIRE ROPE

DELIVERED FROM STOCK
AT ALL U.S. PORTS

Whitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

Cable Address: AMTRADISE

C. GRIMBILA President
125 BROAD STREET NEW YORK 4, N.Y.

γ) Σχολικὸν Ταμείον — Ταμείον συντηρήσεως εἰδῶν στρατωνισμού και Ταμείον Φθόρων : Άνα Δράκα. δέκα (10) μηνιάων διά τα δύο πρώτα Ταμεία και Δράκα. Εκατόν (100) έφ' απαρχής διά τό τελευταίον. Προκαταβέλλονται τό δύο πρώτα μηνιά, εἰς τὰς όρχας δὲ του σχολικού ἔτους τό του Ταμείου Φθόρων.

δ) Εφοδιασμὸς διὰ βιβλίων, εργαλείων, όργανων: 'Επι τή εἰσοδοίσει τῆς Διοικήσεως τῆς Σχολῆς ὑποχρεούνται νά ἐμβάσωσιν ἐντὸς δέκα πέντε ἡμέρων, τὴν ἀξίαν τῶν ἀπαιτουμένων βιβλίων, όργανων και ἐργαλείων δι' ὃν θὰ ἐφοδιασθῶσιν οἱ μαθηταὶ.

ε) Στολαὶ — Εἶδη ἰματισμοῦ και κλινοστρωμάτων: 'Υποχρεούνται νά ἐφοδιάσωσι, κατά τὰς ὅδηγίας της Διοικήσεως τῶν Σχολῶν, τοὺς μαθητᾶς διά τῶν κατὰ τὸν Κανονισμόν, στολῶν ὃς οἱ μαθηταὶ ὑποχρεούνται νά φέρουσιν ἐντὸς και ἑπτὸς τῶν Σχολῶν. 'Ομοίως οἱ ἐσωτερικοὶ μαθηταὶ ὑποχρεούνται νά ἐφοδιάζωσι τοὺς μαθητᾶς ἐπὶ τῆ εἰσαγωγὴν τῆς ἑπτὸς τῶν μαθημάτων ἑκάστης σχολικῆς περιόδου, διὰ τῶν ὄριζμάν τοῦ Κανονισμοῦ εἰδῶν ἰματισμοῦ, και ἀπομικτῆς χρήσεως. Αἱ Σχολαὶ προσφέρουν μόνον κλίνη, κλινοστρωμάτην και προσκέφαλον.

στ) Μαθηταὶ μὴ ἐφοδιασμένοι διὰ τῶν εἰδῶν ἰματισμοῦ και διδακτικῶν βιβλίων ὡς και οἱ μὴ καταβάλλοντες ἔγκαιρως τὰ κεκανονισμένην τροφεῖα, διδακτρα και λοιπας χρηματικας παροχας δεν δικαιούνται να παραμένουν εἰς τὰς Σχολας ἀπομακρύνομενοι αὐτῶν δι' ἀποφάσεως τοῦ Διοικητοῦ μέχρις οὐ τακτοποιηθῶσι.

'Ο Υπουργός
Σ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

Αἱ υποπτοὶ ναυλώσεις

Σκανδαλαδῶς ἀνώμαλος, μὲ προφανῆ τὴν ζημιάν τοῦ Δημοσίου, διαιποτοῦνται η ἀνατεθεῖσα εἰς ξένον προμηθευτικὸν Οἴκον μεταφορά τῶν 80 χιλ. τόννων τοῦ ἀμερικανικοῦ γαϊανθράκου.

Ο ναυλὸς τῶν 17 δολλαρίων κατὰ τὸννον, ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδης δι' ἔνν έλληνικὸν λιμένα — τὸν Πειραιό —, μὲ τὸν ὄποιον ἀνέλαβεν ὁ Οἴκος Σπράγκ τὴν μεταφοράν εἰνε σχι υπερθολικός, εἰς μίαν μάλιστα ναυλαγοράρων ἀπὸ διημέρων πρὸς τὰ κάτω φερομένην, ἀλλὰ καθαυτὸ ληστρικός. Είνε κατὰ τρία διὰ δολλάρια ἀνώτερος τοῦ πρὸ 15θμέρου κρατούντος εἰς τὴν ἀλευθέρων ἀγοραν. 'Απόδειξις, ὅτι ἐπληρώθησαν εἰς τὰ ναυλώσεται σκόφη 15.50 δολλάρια, ἐνώ ὁ προμηθευτικὸς Οἴκος εἰσέπραξεν ἀπὸ τὸ 'Ελληνικὸν Δημόσιον 17 δολλάρια, ἐνθυλακώσας τὴν εἰς 120 χιλ. δολλαρίων διαφοράν.

Πρέπει, οὖμως, να ἔξακριθωθῇ: α'. Διατὶ ἐσπευσαν ἄνευ δημοπρασίας οἱ ἀρμόδιοι ὑπάλληλοι τοῦ 'Υπουργείου τοῦ 'Εμπορίου νὰ κατεκυρώσωσιν τὸ φόντον την προμηθειαν τῶν γαϊανθράκων, νὰ ἀναθέσουν, δηλαδή, και τὴν μεταφοράν εἰς τὸν προμηθευτην, μὲ ναύλων τόσουν ὑψηλῶν: β'. Διατὶ ἐνώ εἰκον λίσεισι φόμπτη τὴν δημοπρασίαν τῆς προμηθείας τῶν 57 χιλ. τ. γαϊανθράκων, μετέβαλον ἐν κρυπτῷ, χωρὶς δημοπρασίαν τὸ φόμπτη εἰς τοῖφ και διὰ ποσότητα 80 περίποτο χιλιάδων τόννων; γ'. Ποίος εἰδίκος διὰ τὰς ναυλώσεις συμμετέσχεν εἰς τὴν τοισάντην ἐνέργειαν και τῶν οἱ ἀρμόδιοι ἐμφανίζονται σκόφη ἀπληφρόφορτοι τῶν συνθηκῶν, αἵτινες ἔκρατουν εἰς τὴν ναυλαγοράν, ὅταν μάλιστα ἐπρόκειτο νὰ προσοῦν εἰς τὴν ἀνάθεσιν μᾶς τόσουν σηματικῆς μεταφορᾶς, ὅ ναύλως τῆς ὄποιας ὑπερέβανε τὸ ἐκατομμύριον τῶν δολλαρίων; δ'. 'Αν, πράγματι, ὅπως λέγεται, ἐτέλουν ἐν γνώσει οἱ ἀρμόδιοι τῆς καταστάσεως τῆς ναυλαγορᾶς, ποίοι ὑπῆρχεν ἡ ἀνάγκη τῆς ἐσπευσμένης εἰς τὰ 17 δολ. προνομιακῆς ἀναθέσεως τῆς μεταφορᾶς, ἐνώ θὰ ἡδυνατο νὰ κυκλοφορήσουν τὰς διαταγαγές ναυλώσεως εἰς τὴν ἀγοράν και νὰ ἐπιτύχουν ναύλων χαυμότερον, ὅπως τὸν ἐπέτεχεν ὁ τοῖφ προμηθευτής; ε'. Ποίοι οἱ ἀρμόδιοι οἱ διαχειριζόμενοι τὸν περιστατικαίαν αὐτὰ συμφέρονται τοῦ Δημοσίου; 'Υφισταται μήπως κάποια ἐπιτροπὴ ικανή νὰ κρίνῃ και νὰ ἀποφασίζῃ ἐπὶ ζητημάτων, οἷς αἱ ναυλώσεις, τὰ ὄποια προύστευσαν τὴν γνώσιν τῶν πραγμάτων;

Κάποιος πρέπει να ἀπαντήσῃ εἰς τὰ ἀνωτέρω ἐρωτήματα. 'Εχομεν γίνει καταγέλαστον ἐδῶ και εἰς τὸ ἔξωτερικὸν διὰ τὴν οἰκτρὰν ἀφέλειαν μὲ τὴν ὄποιαν διεχειρίσθημεν και τὴν κρατικὴν αὐτὴν μεταφοράν, ὅπως και πολλάς ἄλλας προηγουμένων.

Δὲν θέλουμεν δικόμη νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι τὸ σκάνδαλον ἐμφωλεύει εἰς τὸν ὅλην υπόθεσιν. Θὰ παρακαλούσθωμεν τὰς ἐνέργειας τὸν ἀσωδῶν 'Υπουργῶν και θὰ ἐπανέλθωμεν. Εἰνε πάντα μία εὔκαιρια διὰ νὰ τακτοποιηθῇ κατὰ τρόπον περισσότερον διασφαλίζοντα τὰ συμφέροντα τοῦ Δημοσίου τὸ δόλον ζητημα τῶν κρατικῶν μεταφορῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ. 'Η σημειώνη τὸν διαχειρίστησις εἰνε, πράγματι, σκανδαλώδης. Αἱ καταχρήσεις δεν ἀποκλείονται.

Διὰ τὸν κ. Κωνσταντίνον

Δύο νομοσχέδια ἀμεσωτάτου ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν τάξιν τῶν ναυτιλομένων, ἔτοιμα καθ' ὅλα, δρτίως μελετημένα και ἐπεξειργασμένα ἀπὸ ἐπιτροπάς, αἵτινες ἐτέλουν ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Μπουρνιά, περιμένουν ἀπὸ μηνῶν ἥδη πολλῶν τὴν κατάθεσίν των πρὸς κύρωσιν εἰς τὴν Βουλὴν.

Τὸ ἔν αναφέρεται εἰς τὴν προσφορωτέρων ωμοτητικού τοῦ γνωστοῦ προβλήματος τῶν φυματικῶν, δηπερ ἀποτελεῖ τὴν φαγέδαιναν διὰ τὰς ποσόδους τοῦ «Οἴκον τοῦ Ναύπλου» και τοῦ N.A.T. και τὸ ἔτερον εἰς τὴν σύστασιν Ταμείου Ποονίας διὰ τοὺς πλοιάρχους τοῦ E. N.

Η καθυστέρησις εἰς τὴν ἐπιψήφισην τῶν ἐν λόγῳ νομοσχέδιων εἰνε δι' ήμᾶς, ὅπως και διὰ τὸν ναυτιλομένων κόσμου, ἀνέγηγητος.

Διερωτώμεθα, πράγματι, ἀν αὐτὴ δόφειλεται εἰς ἀπλῆν ὀλιγωρίαν, ὁπωσδήποτε μὴ συγγνωστὴν ἡ εἰς ηθελητήν ἀντίδρασιν τῶν ἐνδιαφέρομένων νὰ συνεχισθῇ η παρούσα οἰκτρὰ κατάστασις εἰς τὰ τῆς περιθλιφεως και ἐπιδοτήσεως τῶν φυματικῶν.

Ο κ. Κωνσταντίνος παρακαλεῖται να ἀναζητήσῃ τὰ νομοσχέδια. Κάπου εἰς τὰ ἔρμαρια κάποιας ὑπηρεσίας θὰ εὑρίσκουνται λησμονημένα. 'Ας θελήσῃ να τὰ ἐπαναφέρει πρὸς συζητήσιν, εστω, νὰ ἐνημερωθῇ ἐπ' οὐτῶν, ίνον ἐν καιρῷ ἐπιδιώξῃ τὴν ἐπιψήφισην τῶν. Πρόκειται περὶ νομοθετικῆς ἐργασίας, ἀξίας καλυτέρας τύχης.

Εἰς τὸ τέρμα τῆς προσπαθείας;

Ἐπείγεται η Κυβέρνησις νὰ συναφθῇ τὸ ταχύτερον ἡ σύμβασις διὰ τὴν ἔνω ιθημονίαν τῆς μεγάλης βάσεως ἐπισκευῆς πλοίων. Αὐτόπροστά πέρα ο. κ. Πρωθυπουργὸς τὴν παρελθόνταν ἔδομαδα συνέστησεν εἰς τὰ μέλη της ὄρμοδιας ἐπιτροπῆς, ὅπως διεκπεραιώσουν τὴν σχετικὴν προεργασίαν, προκειμένου τὸ δόλον θέμα νὰ εἰσέλθῃ ἐκ τῆς ἀδεβαύτητος τῶν διάτελευτήτων διαπραγματεύσεων εἰς τὸ στάδιον τῆς πραγματώσεως. 'Ορθῶς ο. κ. Καραμανλῆς πιστεύει, ὅτι η ἔναρξις τῆς ἐκτελέσεως τοῦ ἔργου και η μετὰ διετίαν περίπου ἔναρξης τῆς ἀποδοτικῆς διοίλογούς ζητούστηκε εἰς τὴν προσειδίων τῆς οἰκονομικῆς ανασυγκρότησεως τῆς χώρας. 'Αρκεῖ νὰ σημειωθεῖ, ὅτι γύρω τῶν δέκα πέντε ἑκατομμύριών δολλαρίων θὰ στοιχίσῃ τὸ δόλον ἔργον και χίλιοι ἐργάται θὰ ἀποσχοληθῶσι εἰς τὰ συνεργεια και τὰς δεξαμενάς.

Ηδη η ἀρμόδια ἐπιτροπή, συμμορφουμένη μὲ τὴν κυβερνητικὴν πιστημάτων, ἐπρωχώρησεν εἰς τὸν καταστίσιμον τὸν σχεδίου τῆς ὑπογονησημένης συμβάσεως, ἀναμένει δὲ τοὺς τόκους ἐκπροσώπους τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπιχειρηματιῶν διὸ νὰ συζητήσῃ μετ' αὐτῶν ἐπὶ τῆς τελικῆς μορφῆς, τὴν ὄποιαν θὰ προσλάβῃ η μεταξὺ αὐτῶν και τοῦ Δημοσίου συμφωνία. Θὰ πρέπει, ίσως, εἰς τὸ σημείον τούτο νὰ διευκρινηθῇ, διὸ σχεδίασεν ὑπὸ τῆς ἀρμοδιοῦ ἐπιτροπῆς διάτελευτή τούτου μετὰ τῶν ἐκπροσώπων τοῦ κ. Νιάρχου, δύον και μετὰ τῶν τοῦ κ. 'Οντας. 'Αμφοτέρων, ὡς γνωστόν, αἱ προτάσεις ἐκρίθησαν κατ' ἀρχὴν ὡς συμφέρουσαι διὰ τὸ 'Ελληνικὸν Δημόσιον. Βεβαίως η θέσις τοῦ κ. Νιάρχου εἰνε πλεονεκτική, ἐφ' οὐτοῦ διὰ νεωτέρων προτάσεων του παρητήθη οἰσαδήποτε κρηματοδοτήσεως ἀπὸ μέρους του Δημοσίου. Μὲ αυτόν, λοιπόν, ούσιαστικῶς η ἀρμόδια ἐπιτροπή θὰ συζητήσῃ τὴν δριστικὴν μορφὴν τῆς σχετικῆς συμβάσεως. Τὸ γεγονός, οὖμως, ὅτι γέφυροι οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὸ ἔργον ἐφοπλιστοί διὰ διεξεδίκησαν τελικῶς τὸ δικαίωμα μα τῆς ἀποκλειστικότητος, ἐπιτρέπει εἰς τὸ Δημόσιον τὴν ταυτόγρων, έστω και τυπικήν, διαπραγμάτευσιν μετὰ τῶν δύο μεγάλων ἐφοπλιστῶν.

Ταύτη ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ Δημοσίου. 'Απὸ τῆς πλευρᾶς τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπιχειρηματιῶν τὰ πράγματα, κατὰ τὰς ὑπαρχούσας πληροφορίας, έχουν ώς καταθεῖ:

Και πρώτον δὲν ἀποκλείεται οι κ. κ. Λιβανός και οι ονάσης νὰ συνεργασθοῦν μετὰ τοῦ κ. Νιάρχου διὰ τὴν σύστασιν τῆς ἐπισκευαστικῆς βεσκεώς. Οι 'Ελληνες ἀρμόδιοι ἀνέζητοσι και ἔχουν ηδη ἐτοιμον τὸν τύπον, ὑπὸ τὸν ὄποιον τὸ 'Ελληνικὸν Δημόσιον θὰ ἡδυνατο νὰ συνεργασθῇ οχι μετὰ τοῦ ἔνος, ἀλλὰ και μετὰ τῶν τριών ἐνδιαφερομένων διὰ τὸν ναυπηγικήν βιομηχανίαν ἐφοπλιστῶν.

Τὴν πρώθησης, πάντας, δὲν θὰ πρέπει νὰ καθυτεσθῇ. 'Ορθῶς ο. κ. Πρωθυπουργὸς έξεδηλωσε τὴν ἀδημονίαν του κ. Νιάρχου και ὄρθως ὑπερβαλλόντων τοις συζητήσεως, τὸ δέ ἔργον ἀπὸ πάσης ἀπόφεως ἐπείγει. 'Αν, πράγματι, ἐφάθασμεν εἰς τὸ τέρμα, ἀς μὴ χρωνοτριβῶμεν. 'Ενδέκεται να μη εἰνε οι 'Ολλανδοί, ἀλλὰ ἀλλης ἐθνικότητος οι τεχνικοί — Γερμανοί η Βέλγοι — οἵτινες θὰ, συμμετέσχουν εἰς τὴν δργανήσην τοις θάνατούν τὴν τεχνική διοίκησην τῶν συνεργειών. Αὐτὸς όλιγον θὰ πρέπει νὰ μάς ἐνδιαφέρει. Εἰς τὸ ίδιον ἐπίπεδον τεχνικῶν ικανοτήτων τελούν δῆλοι οι λαοὶ τῆς Βασ. Εύρωπης.

Ἐν τῷ μεταξὺ εἰς τὸν Λονδίνον — όπου τὸ θέματος δὲν θὰ πρέπει νὰ καθυτεσθῇ. 'Ορθῶς ο. κ. Πρωθυπουργὸς έξεδηλωσε τὴν σύντασιν τῶν συμβάσεων τοῦ κ. Νιάρχου. Επέστρεψεν. 'Εφερε μεθ' ἑαυτοῦ τὸ συγένιον τῆς συνετικῆς συμβάσεως, τὴν δημοτικής αἵτινες ἐπεξειργάζεται η ἀρμόδια ἐπιτροπή. Προβλέπεται η συμφωνία και τὴν ταχεία, ἐντὸς τῶν ἡμέρων, υπογραφὴ τῆς συμβάσεως.

Εἰνε πόρωσος η ἐξαγγελία τῶν σύων ἔργων πρόκειται νὰ ἐκτελεσθῶν. 'Εγνώσθησαν, οὖμως, και δρισμένων ἐνδιαφέρουσας τοῦ κ. Νιάρχου. Επέστρεψεν. 'Εφερε μεθ' ἑαυτοῦ τὸ συγένιον τῆς συνετικῆς συμβάσεως, τὴν δημοτικής αἵτινες ἐπεξειργάζεται η ἀρμόδια ἐπιτροπή. Προβλέπεται η συμφωνία και τὴν ταχεία, ἐντὸς τῶν ἡμέρων, υπογραφὴ τῆς συμβάσεως.

Εἰνε πόρωσος η ἐξαγγελία τῶν σύων ἔργων πρόκειται νὰ ἐκτελεσθῶν. 'Εγνώσθησαν, οὖμως, και δρισμένων ἐνδιαφέρουσας τοῦ κ. Νιάρχου. Επέστρεψεν. 'Εφερε μεθ' ἑαυτοῦ τὸ συγένιον τῆς συνετικῆς συμβάσεως τοῦ κ. Νιάρχου, πειραιώς ('Αγ. Γεωργίου) και Σκαραμαγκά, Σούδας και Ναυσαρίνου.

Προβλέπεται μία δεξαμενή — πλωτὴ η μόνιμος — 50 χιλ. τόννων και συνεργειον ἐπισκευῶν ίκανὸν νὰ ἐκτελέσῃ τὰς πλέον μεγάλας και

ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΣΥΡΟΣ

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

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

περιπλόκους ἐπισκευάς εἰς μεγάλα σκάφη. Τὸ κόστος τῆς δεξαμενῆς ὑπολογίζεται γύρω τῶν πεντε ἑκατομμυρίων δολλαρίων καὶ ἡ δαπάνη τῶν λοιπῶν ἔγκαταστάσεων εἰς 8—9 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Πρόκειται, δηλαδή, περὶ κέντρου ἐπισκευῶν ἀπιστευτῶν μεγάλου εἰς ἑκατόντας καὶ ἀπόδοσιν, μοναδικοῦ διὰ τὴν Μεσόγειον, πρωρισμένου πολλὰ νὰ ἀποδώσῃ εἰς τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας καὶ τὸν τεχνικὸν τῆς ἔξοπλισμόν.

Αἱ αἰσιόδοξοὶ προβλέψεις

Ἡ ναυλαγορὰ διέρχεται τὴν ἐποχήν της κάμψιν. Τὰ φορτία, τῶν ἔγγυς ἡμερομηνιῶν φορτώσεως, εἰνεὶ οὐλιγότερα καὶ τὰ σκάφη πλεονάζουν. Πράγματι αἱ διαταγαὶ διὰ γαιάνθρακας (ἀπλὰ ἡ ὄλιγα συνεχὴ ταξιδία) ἔξι Ἀμερικῆς ήσαν λίαν περιωρισμέναι εἰς ἀριθμὸν κατὰ τὰς τελευταῖς ἔδομάδας καὶ τῶν σιτηρῶν ἡ ζητησίς ἥτο ἐξαιρετικῶς μικρᾶ. Ὁ ναῦλος διὰ τοὺς γαιάνθρακας ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ροῦδ διὰ τὸ Κόντινεντ ἔξεπεις κατὰ ἔνδεικα ὅλα σελλίνια. Παρὰ ταῦτα ἡ αἰσιόδοξία διὰ τὴν αὔριον τῆς ναυλαγορᾶς δὲν ἔξεπιτεν ἀπὸ τοὺς ἐφότιστάς. Οἱ φινιοπωρίνοι μῆνες θὰ εἶνε — λέγουν — ἀσφαλὲς καλύτεροι, ἀν αἱ πληροφορίαι ἐπὶ τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τοῦ ἀμέσου μέλλοντος ἐπαπληθεύουσιν καὶ ἐφόσον τὰ σκάφη τοῦ ἐφεδρικοῦ ἀμερικανικοῦ στόλου δὲν ἐπανέλθουσιν εἰς τὴν ἐνέργων υπρεσίαν. Ἡ τελευταῖς αὐτῇ ἀπειλή κατὰ τῆς σταθερότητος τῆς ναυλαγορᾶς φαίνεται, πράγματι, ἀπομακρυνοθήνη πρὸς τὸ παρόν. "Οσον ἀφορᾷ τὰς διαγραφομένας μεταφορικάς ἀναγκάς αἱ πρόσφατοι δηλώσεις ὑπευθύνων προσπών τάς καθορίζουν εἰς ὅγκο μεγαλύτερον διὰ τὴν περίοδον 1956—57, ἔναντι τῆς ἀμέσως προηγούμενης.

Οὕτω, πρὸ ἡμερών, ἐκπρόσωπος τῆς ὄργανώσεως τῶν Γερμανῶν σιδηροδιομηχάνων ἀνεκοίνωσεν, ὅτι αἱ εἰσαγωγαὶ ἀμερικανικοῦ γαιάνθρακος εἰς τὴν Γερμανίαν θὰ αὐξήθουν ἀκόμη περισσότερον, ὅπως καὶ εἰς τὰς ἀλλας χώρας τῆς Δυτ. Εὐρώπης. "Εναντὶ τῶν 27 ἑκατομμυρίων τόνων του 1955 προβλέπει ὁ Γερμανὸς βιομήχανος εἰσαγωγὴν εἰς τὴν Εὐρώπην 42 ἑκατομμύριων τόνων διὰ τὸ 1956, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 12 ἑκατομμύρια τόνων προορίζονται διὰ τὴν Γερμανίαν.

«Εἰμεθο πλέον — ἐδήλωσεν ὁ Γερμανὸς ἐκπρόσωπος — μόνιμοι πελάται τοῦ ἀμερικανικοῦ γαιάνθρακος, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι λόγῳ τῶν ὑψηλῶν ναυλῶν, στοιχίξει ὡύτος ἀκριβώτερον κατὰ 10 δολ. ἐν συγκρισει πρὸς τὸν γερμανικόν. Πάντως, ὅπως εἰς τὸ ἀπότερον παρέλθον, ἡ Μεγ. Βρετανίας ἐφωδίαζε τὴν Δυτ. Γερμανίαν μὲν γαιάνθρακας, ούτω καὶ τῷρα ἡ Ἀμερικὴ θὰ τὴν ὑποκαταστήσῃ. Αὐτὴ θὰ μᾶς τους προμηθεύῃ εἰς ποσότητας μάλιστα μεγαλύτερα».

Αἱ αὐταὶ συνθῆκαι ἀνάγκης τοῦ ἀμερικανικοῦ γαιάνθρακος διαγράφονται καὶ εἰς τὴν σχετικὴν μὲ τὰ καυστήρας ἐκβέσιν της Ἐπιτροπῆς Εὐρωδικῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας. Διαπιστώσατο, ὅτι ἐπὶ πολλὰ ἀκόμη ἔτη ὅλαι αἱ χώραι τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης θὰ ἔργατωνται ἀπὸ τὰς ἔξι Ἀμερικῆς εἰσαγωγάς στερεῶν καυστήρων. Οὕτω μόνον θὰ ἀντιμετωπίσουν αὐταὶ τὰς σταθερῶν σημασίας.

«Ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν, ἔξι ἀλλού, δύο μόνον ὄργανισμοί, σχέσιν ἔχοντες μὲ τὰς ἔξαγωγάς, τὸ ὑπουργεῖον Γεωργίας καὶ ἡ Διοικητὶς Διεθνῆς Συνεργασίας, υπελόγισαν τὰς μεταφορικὰς τῶν ἀνάγκας διὰ τὰ εἰς χύμα φορτία κατὰ τὸ ἔτος 1956—57 εἰς 23 ἑκατομ. τόνων. Πρόκειται συγκεκριμένως περὶ τῶν πωλουμένων εἰς ζένας χώρας γεωργικῶν ἀποθέμάτων, τῶν φορτίων βοηθείας καὶ τῶν εἰσαγωγένων πρώτων ὅλων στρατηγικῆς σημασίας».

Ἐάν, τέλος, αἱ εἰς σιτηρά ἀνάγκαι τῆς Εὐρώπης — Δυτικῆς καὶ Ἀνατολικῆς — ἀποδειχθοῦν ἐκ τῶν πραγμάτων κατότεραι τῶν περιστῶν, τότε θὰ πρέπει ἡ κατανάλωσις να στραφή πρὸς τοὺς σιτοβολῶντας τῆς Βρ. Ἀμερικῆς καὶ τῆς Αὐστραλίας, μὲ ἀνάλογον τὴν ζητησίν χωρτικότητος.

«Ολαὶ, λοιπόν, αἱ ἔνδειξεις, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν καὶ τῆς συνεχίζομένης ζωηροτάτης παραγωγικῆς δραστηριότητος εἰς ὅλον τὸν Κόσμον — αὐξῆσις παραγωγῆς χαλύδος, εύρυτερα κατανάλωσις ἀγάθων — παρέχουν τὴν θετικὴν πρόδηλων μιᾶς καλῆς ναυλαχορᾶς διὰ τὸ ἐπόμενον οἰκονομικὸν ἔτος 1956—57. Ἀπομένει βεβαίως — ὁ ἀγνωστος Χ τῆς ὑποθέσεως — ὁ παράγων τῆς νεοναυπηγουμένης χωρτικότητος. "Ολαὶ, ὅμως, αἱ σχετικαὶ στατιστικαὶ πειθοῦν, ὅτι πολὺ εἰσέτι ἀπέχει ἡ ἡμέρα, καθ' ἥν τὸ κενὸν μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τονταί θὰ καλυφθῇ ἀπὸ τὰς ναυπηγήσεις, ἐφόσον, βεβαίως, αἱ

μεταφοραὶ διατηρηθοῦν εἰς τὰ σημερινὰ ἐπίπεδα, σὺν τῷ χρόνῳ δὲ χωρῆσουν μὲ φυσιολογικὸν ρυθμὸν τὴν ἀνιούσαν.

Οἱ ἀστάθμητοι παράγοντες

"Υπολογισμοί, ὁφειλόμενοι εἰς εἰδικοὺς παραπτηρᾶς τῶν ναυτιλιακῶν ἔξελιξεων, μας ἄγουν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ὁ ναυπηγικὸς ὄγασμός, ὃποιοι διετίας εἰς περισσότερον ἐνταθεῖς καθ' ὅλον τὸν Κόσμον, τείνει μετά τινα ἔτη νὰ δημιουργήσῃ κατάστασιν ὑπερπροσφορᾶς χωρτικότητος, διὰ τὰ δεξαμενόπλοια κυρίως.

Γά δεδομένα, τὰ δικοιολογούντα τὴν ἀνωτέρω πρόβλεψιν, συνοψίζονται εἰς τὰ ἔξης: Οὔτως, ἐνώ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος αἱ καθελκύσεις σκαφῶν ἐφθασαν τὰ 5.250.000 τόνων γκρός, η χωρτικότητος τῶν ἡπούποιον κατασκευὴν πλοίων ὑπολογίζεται εἰς 7 ἑκατομμύρια τόνων, δοῦι καὶ ἡ μεγιστὴρ παραγωγικὴ ίκανοτήτων ναυπηγείων.

Αἱ πλέον, ομως, αἰσιόδοξοὶ προβλέψεις διὰ τὴν αὐξησην τῆς ζητησίως τονταὶ ἀπὸ τὴν σταθερῶν ἀναπτυσσομένην παγκοσμίου οικονομίαν, λαμβανομένων ὑπὸ ὅμιν καὶ τῶν πιθανῶν διαγραφῶν πλοίων, λόγω ἀτυχημάτων καὶ διαλύσεων, δὲν ὑπερβαίνουν, κατὰ μέσον ὄρον, τὰ 3.500.000 τόνων ἐπτσίων διὰ τὴν προσεχῆ δεκαετίαν. Θά ἔχωμεν, συνεπέως, μίαν ὑπερπροσφορὰν χωρτικότητος, σύν τῷ χρόνῳ ἐκοπλουμένην, ητίς διὰ μὲν τὰ σκάφη τοῦ ἔπροι τὸν δεν προδέπεται ικανὴ νὰ προκαλέσῃ σημαντικὰ διαταραχὰς εἰς τὴν λειτουργίαν του νόμου προσφορᾶς καὶ ητησίων, διὰ τὰ τάνκερς, ὅμως, ὑπολογίζεται νὰ είναι κατὰ 5 % ἐπησίως ἀνώτερα τῆς ζητησίως.

Αὐτά, βεβαίως, εἰνεὶ τὰ συμπεράσματα τῆς μελέτης τῶν ἀριθμῶν, εἰς τοὺς ὄποιους, ὅμως, δὲν συνυπολογίζονται τὰ ἀπρόσπτα, ἡ επιδραστική, δηλαδή, πολλὰς ἀσταθμήτικας παραγωγαὶ. Πράγματι αἱ ἀπὸ θαλάσσης μεταφοραὶ ἔργωται καὶ ἀπὸ γεγονότα μὴ προκαθοριζόμενα, μενα, ἀπὸ καταστάσεις μελλοντικάς, δημιουργουμένας ἐκάστοτε ἀπὸ τὴν ρευστότητα τῶν παγκοσμίων πολιτικο-οικονομικῶν πραγμάτων. Μία, λ. χ., ἀνεπάρκεια συγκομιδῆς εἰς ἔκτασιν σοθαράν, μία τοπικὴ ἀναταραχὴ εἰς νευρολογικόν τι σημείον τοῦ Κόσμου, μία ἀπόφοιτις Κυβερνήσεως μεγάλου τινος Κράτους σχετικὴ μὲ τὰς εἰσαγωγάς η τὴν νομισματικὴν τονταίστηκαν, εἰνεὶ ἀρκεταὶ νὰ προκαλέσουν αὐξησην ἢ συστολὴν τῆς μεταφορικῆς κινήσεως καὶ συνεπῶς ἔκτακτον ζητησίου ἢ καὶ προσφοράν χωρτικότητος, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἀνατίμησιν η τὴν υποχώρησιν τῶν ναυλῶν.

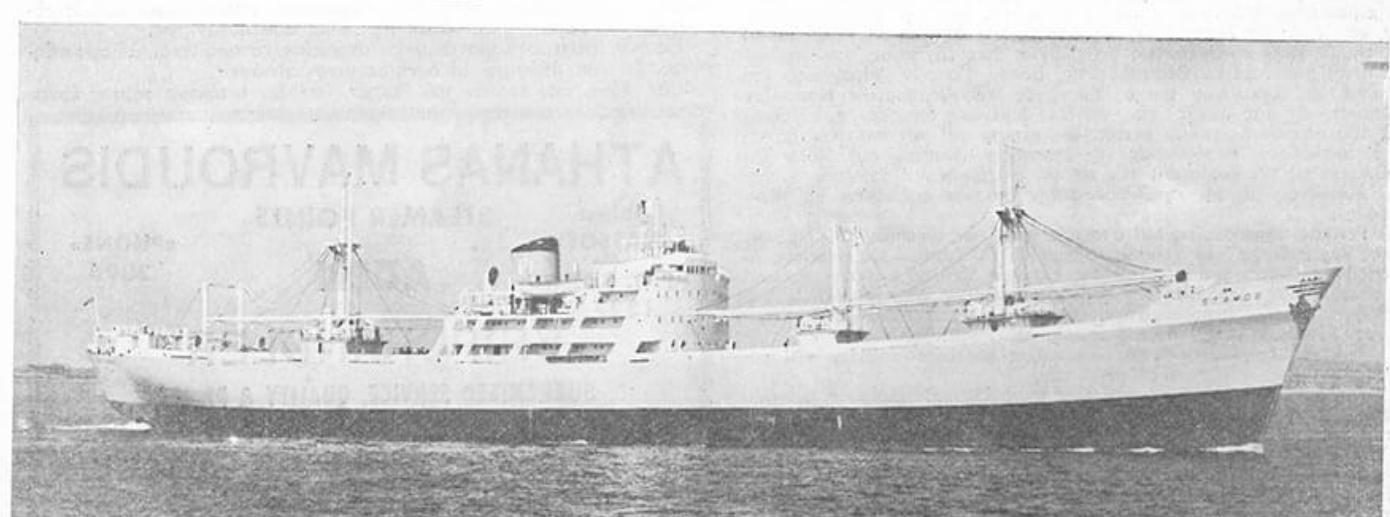
Κανεὶς ἐπίσης δὲν ἡπορεῖ νὰ προβλέψῃ ποίαν θὰ τηρήσουν εἰς τὸ ἔγγυς ἀκόμη μέλλον πολιτικῶν αἱ μεγάλαι ἔταιρίσι πετρελαϊών διὰ τὴν ἔξασφαλίσιν τονταὶ μὲ παραδόσεις παρωχημενας καὶ ἀν ἡ ουσιοχίστης ζωρὰ ζητησίας χωρτικότητος τάνκερς. Τὸ ἔκαστοτε μεγαλύτερον ὡς μικρότερον ἐν προκειμένῳ ἐνδιαφέρον τῶν ἐταιριών πετρελαϊών θὰ διαμορφώνῃ καὶ τὴν ναυλαγοράν. Αἱ διακυμάνσεις δὲν ἀποκλείονται. "Η στατιστικὴ καὶ αἱ προβλέψεις εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν δὲν ἀποτελούν, τὰ θετικῶτερα δεδομένα, ὅσον ἀφορά τὰς ζειλίσεις τῆς ναυτικῆς ἐπιχείρησεως. Τὸ στοιχεῖον τοῦ ἔγχειρηματος ἐνυπήρχεν καὶ ἐνυπάρχει εἰς αὐτήν.

Ἀπίθανον ἐγχείρημα

"Ανηγγέλθη πρὸ τίνος η σύστασις εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας νέας ναυτικῆς ἔταιρίσι, μὲ σκοπὸν τὴν μεταφορὰν τῶν ἔξαγομένων ἀμερικανικῶν γαιάνθρακών. "Η νέας ἔταιρισι, μὲ κεφαλαῖα 50 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ὡνομάσθη «Ἀμέρικαν Κόσα Σίππιγκ Κόμπταν», ιδρυται δὲ εἰνεὶ γαιανθρακοπαραγωγοί, ἔχαγωγεις γαιανθράκων καὶ αἱ «Ἐνωσίσεις» γαιανθρακωρύχων καὶ σιδηροδρόμων. "Η ίδεα τῆς συστάσεως της δοθεῖται εἰς τὴν σημειουμένην αὐξησην τῆς ζητησίως ἀμερικανικοῦ γαιάνθρακος ἀπὸ τὴν Εὐρώπην καὶ εἰς τὴν θάσιμον προπτήκην, ὅτι αἱ μεταφοραὶ αὐταὶ θὰ συνεχισθοῦν αὐξανόμεναι ἐπὶ μίαν, τούλαχιστον, εἰκοσαετίαν ἀκόμη.

"Αναγγέλλων τὴν σύστασιν τῆς νέας ἔταιρισις δὲ πρόδρος τῶν σιδηροδρόμων Τσήζεπης καὶ Οχαίο, ἐξῆρε τὴν ἀνάγκην μεγαλυτέρων, καλλιτέρων καὶ περισσότερον συγχρονισμένων σκαφῶν διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν γαιανθράκων πρὸ τὴν Εὐρώπην ὑπὸ οἰκονομικωτέρους ναύλους. Αἱ ἔξαγωγαὶ ἀμερικανικοῦ γαιάνθρακος — εἴπειν — ἀνήθισον, κατὰ μέσον ὄρον, εἰς 3.550.000 τόν. μηνιαίων, γεγονός διπέρ αἱσιόδοξεις την ἀναλογίαν εἰς 42.630.000 τόν. Φαίνεται, ὅτι αὐταὶ θὰ είνε μακράς διαρκείας, σταθερῶν διευρυνόμεναι. Οἱ ἐνδιαφερόμε-

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ



Τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Στάμος» τοῦ Οίκου Φαφαλιοῦ. Κατεσκευάσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα, Σδρτ Μπρόδερς τοῦ Σάντερλαντ. Εἶνε χωρτικότητος 6.250 τόν. γκρός, μὲ διαστάσεις μῆκους 450 ποδῶν μεταξὺ τῶν καθέτων, πλάτους 61 ποδῶν καὶ ώψ 39.6. Ξεχειρίζεται ητησίων 11.640 τόνων d. w. μὲ βυθισμά 28.6 ½ ποδῶν. Δύναμις μηχανῆς, ἐπτακαλινδρου, συστήματος B. & W., κατασκευῆς Χάρλαντ Βούλφ 5.000 ἵππων. Ταχύτης 16 μιλλίων.

νοι διὰ τὰς ἔξαγωγὰς ἀμερικανικού γαιάνθρακος, κατενόησαν τὴν ἀνάγκην, δῆπας μειώσουν τὴν πίεσιν ἐπὶ τῶν ἡδη τεταμένων εὐρωπαϊκῶν εἰς δολλάρια τηγάνων, διὰ τῆς συγκρατήσεως τῶν τιμῶν τῶν ναύλων ἐντὸς οἰκονομικῶν δρίων. Οἱ αὐτοί, ἄλλως τε, κύκλοι ἐνδιαφέρονται νὰ διατηρήσουν τὰς θέσεις τῶν εἰς τὰς ὑπερπουτιόυς ἀγοράς καὶ πόδες τὸν σκοπὸν αὐτὸν θεωροῦν, διὰ τὴς καλλιτέρα μέθοδος εἰνε νὰ καθορισθῇ ἔνας δρίον ὕψους εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων, ἀνὰ τοῦ ὅποιου νὰ μῆ δύνανται αὐτοὶ νὰ διαδίσουν.

Κατὰ δέ διάστημα, ή ιδέα τῆς διατηρήσεως τῶν ναύλων εἰς ἔνα λογικὸν ἐπίπεδον, εἰνε λίαν ὅρθι. Σηματικόν, ὅμως, ἔγειρεται τὸ ζῆτημα, κατὰ ποιὸν τρόπου τὸ οἰκονομικόν, διὰ τὴς συγκρατήσεως τῶν τιμῶν τῶν ναύλων ἐντὸς οἰκονομικῶν δρίων. Οἱ αὐτοί, ἄλλως τε, κύκλοι ἐνδιαφέρονται νὰ διατηρήσουν τὰς θέσεις τῶν εἰς τὰς ὑπερπουτιόυς ἀγοράς καὶ πόδες τὸν σκοπὸν αὐτὸν θεωροῦν, διὰ τὴς καλλιτέρα μέθοδος εἰνε νὰ καθορισθῇ ἔνας δρίον ὕψους εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων, ἀνὰ τοῦ ὅποιου νὰ μῆ δύνανται αὐτοὶ νὰ διαδίσουν.

Κατὰ δέ διάστημα, ή ιδέα τῆς διατηρήσεως τῶν ναύλων εἰς ἔνα λογικὸν ἐπίπεδον, εἰνε λίαν ὅρθι. Σηματικόν, ὅμως, ἔγειρεται τὸ ζῆτημα, κατὰ ποιὸν τρόπου τὸ οἰκονομικόν, διὰ τὴς συγκρατήσεως τῶν τιμῶν τῶν ναύλων, διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν θεωροῦν, διὰ τὴς καλλιτέρα μέθοδος εἰνε νὰ καθορισθῇ ἔνας δρίον ὕψους εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων, ἀνὰ τοῦ ὅποιου νὰ μῆ δύνανται αὐτοὶ νὰ διαδίσουν.

Κατὰ δέ διάστημα, ή ιδέα τῆς διατηρήσεως τῶν ναύλων εἰς ἔνα λογικὸν ἐπίπεδον, εἰνε λίαν ὅρθι. Σηματικόν, ὅμως, ἔγειρεται τὸ ζῆτημα, κατὰ ποιὸν τρόπου τὸ οἰκονομικόν, διὰ τὴς συγκρατήσεως τῶν τιμῶν τῶν ναύλων, διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν θεωροῦν, διὰ τὴς καλλιτέρα μέθοδος εἰνε νὰ καθορισθῇ ἔνας δρίον ὕψους εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων, ἀνὰ τοῦ ὅποιου νὰ μῆ δύνανται αὐτοὶ νὰ διαδίσουν.

Κατὰ δέ διάστημα, ή ιδέα τῆς διατηρήσεως τῶν ναύλων εἰς ἔνα λογικὸν ἐπίπεδον, εἰνε λίαν ὅρθι. Σηματικόν, ὅμως, ἔγειρεται τὸ ζῆτημα, κατὰ ποιὸν τρόπου τὸ οἰκονομικόν, διὰ τὴς συγκρατήσεως τῶν τιμῶν τῶν ναύλων, διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν θεωροῦν, διὰ τὴς καλλιτέρα μέθοδος εἰνε νὰ καθορισθῇ ἔνας δρίον ὕψους εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων, ἀνὰ τοῦ ὅποιου νὰ μῆ δύνανται αὐτοὶ νὰ διαδίσουν.

Μνημεῖον εἰς τὸν Ἀφανῆ Ναύτην

Μία δωρεά τοῦ κ. Ν. I. Γουλανδρῆ θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀνέγερσιν εἰς τὴν "Ἀνδρῶν καλλιμαράρους μνημείουν διὰ τὸν ἀράνη ναυτίλων. Ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερῶν θὰ ἐπισκεφθῇ τὴν νήσον, συνωδεύμενος καὶ ὑπὸ ἄλλων τεχνικῶν ἀρμόδιων, ὁ διευθυντὴς τῆς Σχολῆς Καλῶν Τεχνῶν καὶ διαπρεπῆς γλύπτης κ. Τόμπρος. Θά ἐπιλέξῃ οὗτος τὴν καταλληλότεραν τοποθεσίαν καὶ ἡμεῖς ἀνελθεῖσθαι ἐπὶ τόπου την πικάνην αἰσθητικῶν μορφῶν τοῦ ἔργου. Οὕτω, η "Ἀνδρός, μὲ τὸν ἐφοπλιστικὸν καὶ πάλιν ἀρωγήν, θὰ τιμησῃ τοὺς ἀπολεσθεντας ναυτικούς της.

"Ἄς ἐπίσωμεν, ὅτι καὶ ὁ Πειραιεύς, ἡ καρδία τῆς ναυτιλλομένης χώρας μας, δὲν θὰ βραδύνῃ νὰ ὑψώσῃ τὸ μεγαλοπρεπὲς ἔκεινο μνημεῖον, τὸ ὅποιον τὴν καθολικὴν εὐγνωμοσύνην τοῦ "Εθνούς θὰ ἐκφράζῃ δι' ἑκίνους, οἵτινες ἔχασθαι, εἰς τοὺς ὡκεανοὺς ἐκτελουντες τὸ καθηκόν των ἐν πολέμῳ η ἐν εἰρήνῃ. Πρόκειται περὶ ἐπιμόνου συστάσεως τῶν στηλῶν αὐτῶν, ητίς καποτε θὰ πρέπει νὰ πραγματοποιηθῇ. "Ἄς μὴ λησμονῶμεν, ὅτι διὰ νὰ συντηρήθῃ πάραδοσις — καὶ διαδραματίζει τούς σπουδαίον ρόλον ἡ παράδοσις εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν — θὰ πρέπει ἔνιοτε νὰ ἔξαιρεται, νὰ τιμᾶται, καταλλήλως νὰ ὑπογραμμίζεται τὸ παρελθόν.

Η ἔργασία εἰς τοὺς λιμένας μας

Συνεχίζεται ἡ προσπάθεια, τὴν δόποιαν τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας ἀπὸ κοινού μετὰ τοῦ ὑπουργείου Ἐργασίας ἀνέλαβον διὰ τὴν καλυτέραν ὄργανωσιν τῆς ἔργασίας εἰς τοὺς κυριωτέρους ἐπαρχιακούς λιμένας. "Ἡδη ὑπεργράφῃ ἡ κοινὴ ὑπουργικὴ ἀπόφασις περὶ ὅμοιου μορφίας τῶν σταδιακῶν ἔργασιν, ητίς ἀποδέπτει εἰς τὴν ἀπλοποίησιν καὶ τὸ ἐνιαίον τῶν λιμενικῶν κανονισμῶν, ἐνὸς ἐντὸς τῶν ἡμερῶν πρόκειται νὰ ἔγκριθῇ καὶ ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐργασίας ἡ ἔτερα κοινὴ ἀπόφασις, ητίς ρυθμίζει τὰ ἀπό ἑταῖρον ἐκκενούμενα λιμενεργατικά ζητήματα.

Ἐλπίζεται, ὅτι καὶ τάξις καὶ ἡ εύρυθμια θαθμαίων θὰ ἀρχίσουν νὰ ἀποκαθίστανται, ἐφόσον καλῶς θὰ ἐφαρμοσθοῦν αἱ ὡς ἀνα ἀποφάσεις εἰς τὰ ἐπαρχιακὰ λιμενικά κέντρα, μὲ ἀμεσον συμπέπειαν τὴν αὔξησιν τῆς ἔργατικης ἀπόδοσεως καὶ τὴν ἀντίστοιχον μείωσιν τοῦ λιμενικού κόστους.

Θὰ πρέπει, δῆμως, νὰ ἔξαρθῇ καὶ ἔνα εἰσέτι μέτρον υιοθετηθὲν ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, κατόπιν ὑποδείξεων τῶν στηλῶν αὐτῶν, τὸ ὅποιον πρώστωσιται νὰ ἔχηπεται τὴν μετά τοῦ ἔξωτερικον κίνησην τῶν κυριωτέρων ἐλληνικῶν λιμένων. Πρόκειται διὰ τὴν ἔκδοσιν φυλλαδίων, εἰς τὰ ὅποια λεπτομερῶς θὰ παρέχωνται ἀπασαὶ αἱ πληροφορίαι περὶ τῆς ἐν γένει καταστασίας (τεμολογία, ὅροι ἔργασίας, τεχνικαὶ δυνατότητες) τῶν λιμένων Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πατρών, Ἡρακλείου καὶ Καβάλας. Δι' ἔγκυκλου τοῦ δι' Ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας συνεδέσησε εἰς τὰς ἀρχὰς τῶν ὡς ἀνα λιμένων, διὰ τὸν συνεννοήσει μετὰ τῶν οἰκείων λιμενικῶν ἐπιτροπῶν, αἴτινες καὶ τὴν σχετικὴν δαπάνην θ' ἀναλάβουν, προδουν εἰς τὴν ἐκπόνησιν τοιστῶν φυλλαδίων καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς τίνι ἐκτύπωσιν τῶν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν καὶ ἀγγλικὴν γλώσσαν. Συμφώνως μὲ τὴν ἔγκυκλου αὐτῆς ἔκαστον φυλλάδιον θὰ περιλαμβάνεται:

α) Γενικάς πληροφορίας καὶ στοιχείων περὶ τῶν εὐκολιῶν τοῦ λιμένου, (μήκος καὶ βύθισμα τῶν, χρησιμοποιουμένων δι' ἔμποροις σκοπούς ἀποθάρων καὶ προκαμπάνων, συνθήκας εἰσπλουτού, ἔκπλου καὶ ἀγκυροβολίας, παρεχομένων δυνατότητας φορτοεκφορτώσεως φεταφορτώσεως καὶ ἀποθήκευσεως τῶν ἐμπορευμάτων, ύδροδοτήσεως, ἀνθρακεύσεως, δεξαμενούσιον, ἐπιστροφήν καὶ ἀνεφοδιασμού τῶν πλοίων).

β) Τὰς ἵσχυν κανονιστικάς διατάξεις φορτοεκφορτώσεων καὶ ρυμουλκήσεων μετὰ τῶν τιμολογίων αὐτῶν.

γ) Περιληπτικά πίνακας τῶν ἐπιβασιών τοῦ πλοίου ἡ φορτίου ἐκ φαρικῶν, ὑγειονομικῶν, πλοηγικῶν καὶ ἐτέρων τυχῶν παντὸς εἰδούς δικαιωμάτων καὶ τελῶν.

δ) Εἰκόνας καὶ στατιστικά στοιχεῖα καθιστώντας ἐναργεστέραν τὴν οἰκονομικὴν δραστηριότητα τοῦ λιμένου.

Ἐκ τοῦ σύνεγγυοῦ τὸ ὑπουργείον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπιβάλλεται νὰ παρακολουθήσῃ τὰ τῆς ἔκδοσεως τῶν κατατοπιστικῶν αὐτῶν περὶ τῶν ἐλληνικῶν λιμένων φυλλαδίων, διότι ἐνδέχεται αἱ λιμενικαὶ "Ἐπιτροπαὶ νὰ μὴ στέρουν νὰ ἀναλάβουν τὴν μικρὰν σχετικὴν δαπάνην καὶ ἡ ἔκτύπωσις νὰ μὴ είναι ἐμφανίσιμης. Θὰ πρέπει νὰ μὴ ἀποτύχῃ μια το: αὐτὴ προσπάθεια, διότι ἐνδέχομένως δὲν θὰ ἀντιληφθοῦν οἱ κατὰ τοὺς ἀρμόδιους τὴν σημασίαν της καὶ δὲν θὰ διαθέσουν τὰ ὅλιγα χρήματα τὰ όποια, διὰ τὴν ἐπιτυχίαν της, εἰνε ἀναγκαῖα.

Η ἀλληλογραφία μας

Αἱ δύο ἀτυχεῖς ύποθέσεις

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικῶς μὲ τὸ δημοσιευθὲν εἰς τὸ τεῦχος τῆς 15ης Ιουνίου ἡ. Ε. τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας σχόλιον ὑπὸ τοῦ τίτλου: "Αἱ δύο ἀτυχεῖς ύποθέσεις" ἔχω τὴν τιμὴν νὰ σᾶς γνωρίσω τὰ ἔξης:

Κατόπιν συνεργασίας μου μετὰ τοῦ ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν συναδέλφου μου διετυπώθη τελικῶς τὸ σχέδιον νόμου, τὸ ἀφορῶν τὴν φορολογίαν τῶν ὑπὸ ἄλλων ἔνεσας σημασίας πλοίων, τὸ ὅποιον κατετέθη ηδη εἰς τὴν Βουλὴν πρὸς φήμισιν.

Ὦτις πρὸς τὴν ύποθέσιν τῶν 14 λίμπερτυς ἀπεφασίσθη, συμφωνοῦντος καὶ τοῦ παρισταμένου κ. Νικολάου Ρεθυμνῆ, ἡ ρύμησις αὐτῆς διὰ συμβίσασμοῦ, ηδη δὲ ἀναμένεται ἐπὶ τῶν ἀποφασίσθεντων καὶ τὰς ἀπόψεις τῶν ἐν Νέᾳ Υόρκη ἐνδιαφερομένων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, τὰς ὑπὸ τοῦ διαδικούτερον πρόσωπον τοῦ παραποτήρου μετ' αὐτῶν συνεργασίας ἀποδέπτει εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Μετὰ τιμῆς

ΣΤ. ΚΩΤΙΑΔΗΣ

"Υπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

Αἱ τηλεπικοινωνίαι

Κύριε Διευθυντά,

Ἐπὶ τῆς δημοσιευμένης εἰς τὸ φύλλον σας τῆς 1.6.56 ἐπιστολῆς τοῦ παριστοφέρωντος τοῦ ὑπερωκεανού «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» κ. Θανάση Π., ἀσχολουμένου διὰ μακρῶν μὲ τὸν Παράκτιον Σταθμὸν Ἀσυρμάτου, ἔχομεν τὰ παραποτήρουμεν τὰ ἀκόλουθα ἐπὶ τῶν γραφομένων του:

1. Ἰσχυρίζεται ὁ ἐπιστολογράφος σας, ὅτι, ἐνῷ μέχρι τοῦ Χάλιφας ἡ ἐπικοινωνία διὰ δραχέων κυμάτων μετά τοῦ Ραδιοσταθμού Ἀθηνῶν ἡ ἀπομένων κατέρρει κανονική, ἀπό τοῦ Χάλιφας πρὸς N. Υόρκην πρήστεις νὰ δυσχεραίνεται καὶ ἐν ὅσῳ ἀπεμακρύνετο τὸ ὑπερωκεανόν, εἰχεν αὐτή κατασταθῆσαν προβληματική, εἰς τὸ τέρμα δὲ τοῦ ταξιδίου πρὸς λιμένα N. Υόρκης ἀνάπτυκτος σχέδιον.

Ως, δῆμως, ἀποδεικνύεται ἔτοι τοῦ ἡμερολογίου τοῦ Αθηνῶν ἐπὶ διήμερον. Τὴν 5.5., ἐπομένων τοῦ ἀπόλου πετεδινόθησαν 43 τηλεγραφήματα καὶ ἐλήφθησαν 102, τὰς μεθεπομένας δὲ δημέρας 6, 7 καὶ 8) 6 μετεδινόθησαν 40 τηλεγραφήματα καὶ ἐλήφθησαν 141, τῆς ἐπαφῆς τῆς ἀνταλλαγῆς τηλεγραφημάτων μεταξειδεύσεως καθ' ὅλας τὰς δημέρας μεχρι τῆς 15.5. 56, δὲ τὸ ὑπερωκεανόν κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς.

3. Ἀναφέρει ὁ ἐπιστολογράφος σας, ὅτι ἡ ἀνταπόκρισις διὰ δραχέων τοῦ Παρακτίου Σταθμού Ἀθηνῶν ἐξυπηρετεῖται δι' ἐνὸς μόνον ὑπαλλήλου. Τοῦτο δὲν εἶναι ἀκρίβεις, καθόδην, ὡς εἰνε γνωστόν, ώφιστανται ἐν υπηρεσίᾳ δύο λίμενες καὶ ἐπιπροσθέως, λόγω τῶν ἐορτῶν τοῦ Πάσχα, ἐλήφθη πρόνοια καὶ ἐλειτύρησες καὶ τρίτη τοιστή ἐπὶ τετραήμερον, ἀκριβῶς, πρὸς ἔξυπηρετησιν τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας.

4. Ως πρὸ τῆς παρακτίου παριστοφέρωντος δὲν ἐπεδείχθη ἡ προσήκουσα προθυμία χρησιμοποίησεως τῆς ἐκ μέρους τῶν Ασυρματιστῶν τοῦ ὑπερωκεανού, οἱ ὅποιοι ἡκύρωσαν δλας τὰς κατατεθείσας προσκλήσεις συνιδιαζέων μεταξειδεύσεως καὶ τοῦ Παρακτίου Ραδιοτηλεφωνικού Σταθμού Αθηνῶν μετά τῶν ἐπιβατῶν του, δλας ἀδικιαλογήτως.

"Ἐκ τῶν ἀντέρω τα παριστομένων στοιχείων καταφαίνεται ἀδιαμφισβήτηση, διότι είνε ἀδάστιμοι αἱ διατυπώμενοι αἱ αἰτίασεις.

"Ἐάν, λόγω τῶν ἐορτῶν τοῦ Πάσχα, ὑπῆρξεν ἐκτάκτως φόρτος ἔργα-

ATHANAS MAVROUDIS

Cables: STEAMER POINTS

«NASSOS»

«P.O. BOX»

1227

«PHONE»

2096

ADEN

SHIPCHANDLER

GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS :

UNITED KINGDOM: AVGERINO & APERGUIS

154, BISHOPSGATE,

LONDON. E. C. 2.

GREECE:

LYCOUDI BROS

33, AKTI MIAOULI

PIRAEUS

τῷ N.A.T. Νὰ γίνω «άντινατικός». 'Ο πλοιοκτήτης, μὴ εύρισκων κατόπιν τούτου ναυτικούς διὰ τὰ ἡσφαλισμένα πλοιά του ἢ τὰ ἀποσύρει ἀπό τὸ N.A.T. ἢ καθορίζει δύο εἰδῶν μισθολόγια. Τότε, ὅμως, οἱ περισσότεροι ἔξ ήμιν, καλώς ἢ κακῶς ποιοῦντες, θὰ προτίμησωμεν τὸν μεγάλου μισθοῦ, κατά τὸ ρήτον «μακάριοι οἱ κρατοῦντες» καὶ οὕτω τερματίζεται: αὐτὴ ἡ περιφόμος ὑπόθεσις N.A.T.

Διὰ τούς συστήματος τό δόπιον προτείνω, ἀφ' ἐνὸς οἱ πλοιοκτῆται, οἱ συμβληθέντες μὲ τὸ Ν.Α.Τ. δὲν θά δυσχεραίνωνται καθόλου κατὰ τὴν επιλογὴν τῶν πληρωμάτων, ἐνῷ ἀντιθέτως οἱ ἄλλοι, οἱ μὴ συμβληθέντες εἰσέτι, θὰ συναντοῦν πλείστας δόσας δυσκολίας, δεδομένου, ὅτι οἱ πραγματικοὶ ναυτικοὶ θὰ ἀποκλίνουν υπέρ τῆς ἀσφαλίσεως. Δέν θὰ ἀπομένῃ ὡς ἐκ τούτων εἰς τοὺς πλοιοκτήτας αὐτούς παρὰ νὰ εκλέγουν μεταξὺ ασφαλίσεως καὶ ἔξων πληρωμάτων. Είμαι βέβαιος, ὅτι οἱ κ. κ. πλοιοκτῆται θὰ δεχθοῦν προθύμως τὸ προτεινόμενον σύστημα, ἀφοῦ δι' αὐτούς θὰ κλείψουν οὖν τὸ σχολίῳ σας ἀναφερόμενα παράπονα, πλήν, ὅμως, θὰ πρέπει οὗτοι, ὃν δινώς ἀναγνωρίζουν τὴν ὑποχρέωσιν των ἔναντι τοῦ Θεοῦ καὶ τῆς Κοινωνίας, ὅπως ἔξασφαλίσουν, δηλαδή, τὸ γῆγας αὐτούν ποὺ ἐμόχθησαν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν των, νὰ διατηρήσουν ἔνιατα μισθολόγια εἰς εἰς τὰ πλοῖα των δι' ἡσφαλίσιμους καὶ μὴ, οὕτως ὥστε τελικά οἱ ζημιούμενοι τὸ 9 % νὰ είνει οι δεύτεροι καὶ δχι οἱ ἀποδεχόμενοι τὴν ἀσφαλίσιν των εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

Μένα Έλληναντι 2 Ιουνίου 1956

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Διεκτραγωδεῖ ὡς ἀξιότιμος ἐπιστολογράφος μας μίαν κατάστασιν πράγματι ὑφίσταμενην. «Υποδεικνύει διὰ της διόρθωσίν της τὸ μέτρον τῆς ἐκ τῶν προτέρων ἀποδοχῆς τῆς ἀσφαλίσεως ἀπό κάθε ναυτολογούμενον, ὥστε νὰ ὑπάρχῃ ἡ προσομοίωση των ἀπομαχικῶν καὶ τὴν κατά προσοστὸν ἐπιβάρυνσιν ἔκατέρου, τῶν συμβαλλομένων (πλοιοκτήτων καὶ ναυτεργατῶν). Διὰ τοῦ συστήματος, δικαιούμενος, ὅμως, αὐτού καθειρούται ἡ προαιρετική τλέον ἀσφάλισις, αὐτήν τὴν ὅποιαν ἀπέκρουσον ἔξι ἀρχῆς, δῆλοι οἱ γνωρίζοντες καλῶς τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τὰς, βασικὰς προϋποθέσεις τῆς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως. Ἐτονίσθη τούναντιν, ὅτι διὰ νὰ ἐπιτύχῃ ἡ προστασία τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων πρέπει ἡ εἰσφορά τῶν ἡσφαλισμένων νὰ εἶνε ὑπόχρεως τική. Αὐτὴν καὶ δῆλοι μας τώρα ἐπιδιώκουμεν.

"Οταν δέλοι οι ἐφοπλισταὶ καὶ δῆλα τὰ πλοῖα ἀσφαλίσουν τὰ πληρώματα πάντα τὰ εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἐπιτελοῦντες ἐν ἴερον καθήκον, τότε θά ἐκλειφουν καὶ τὰ παζαρεύματα ἐπὶ τὸ ποιὸς θά πληρωσή τὰ ἀπομαχικά. 'Ο καθεὶς — ὁ ἐργοδότης καὶ ὁ ναυτεργάτης — θά πληρώνῃ τὴν ἀναλογίαν του. Δὲν θά ὑπάρχουν πλέον πλοῖα ἡσφαλισμένα καὶ πλοῖα ἀνεσφαλίστα, ὥστε νὰ ἡμπορεῖ ὁ προσφερόμενος πρὸς ἐργασίαν ναυτικῶς νὰ προσβάλῃ τὴν ἀξίωσιν περὶ πληρωμῆς τῶν ἀπομαχικῶν του ἀπό τὸν πλοιοκτήτην.

Διερχόμεθα, πάντως, μίαν περίοδον ἀνωμαλίας καὶ εἰς τὸ ζῆτημα αὐτό. Ἐχουμένη δεδομένη νὰ πιστεύωμεν, ότι ἐντὸς ὅλιγου χρόνου θὰ ἔχῃ ἑξερεύθη ἡ ἐμπρέπουσα λύσις, που δὲν εἶναι ἄλλη παρὰ ἡ ἀσφάλιστις εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ὅλων — ἀνέχαιρέτως ὅλων — τῶν ὑπηρετούντων εἰς ξένα πλοῖα Ἑλλήνων γαυτικῶν.

·Ο Πειραιεύς ως κέντρον ναυλώσεων

Κύριε Διευθυντά,

Μολονότι πρωτόπειρος είχε τόν έφοπλισμόν, ας μοι έπιτραπή νά πρακτικέσσω από την στηλών σας τούς όρμοδισους, όπως προσέξουν τήν ναυτιλίαν, έξαν ειλικρινά τήν άγαπουν και ένδιβεράωντα δι' αυτήν. Προπολεμικώς, όπως άκονώ από τούς παλαιοτέρους και όπως διαβάζω συχνά είς ιστορικές άναδρομές, ό πειραιεύς απέτελε μίαν καλήν ναυτικήν «άγγραφα», είς τήν οποίαν πολλαὶ έκλειστον ναυλώσεις. Τά ναυτικά και ναυλωμεστικά Γραφεῖα τού Πειραιώς είχον ίκανήν έργασιαν και συνηγγνώνιζον — χωριά ύπερβολην — είς ταχύτητα και έπιτυχιαν και αυτήν έτι τήν ναυλαγορά του Λονδίνου. Σήμερον, δυστιχώς, πώς είναι δυνατόν νά εύδοκιμήσῃ ναυλαγορά είς τόν Πειραιά, δόταν ή σύνασθε ένδις ναυλών γίνεται με τηλεγραφήματα, καθυστερημένα από τόν Ο.Τ.Ε. ή με άλλο απτηρχωματικό μέσον, καθ' την στιγμήν το κλείσιμο μιας έργασιας πρόπειρις ή πατοπετλή υπόβασιν ένατε τετάρτους τρεις λογαριθμούς και Αλγορίθμους.

πρεπει την αποτελεσματικότηταν του πλαισίου μας «Φρύνη» έξι Α'μερισμάτων δρειαν έχειρασθη απλή έπισκεψίς μας εις τούς Βούλκανους, τού Ρόττερνταμ, διαρκέσσαντα περὶ τὰ Είκοσι λεπτά τῆς ώρας. Τὸ «τηλέφερο» έκεινο τὸ πωρὶ είχε μεταδοθεῖ ἐκαποντάδα διαταγών, ἀπὸ τὰς όποιας μόνοι μας έδιαλεξαμενοὶ τὸν ναυλὸν τῆς δρεσκείας μας. 'Αμεστος, ὁ ἀμύδριος υπόληλος έξηπτε δια τοῦ «τηλέφερο» διευκρινήσεις, βελτίωσιν τοῦ ναυλού και συμπληρωματικάς δι' αὐτῶν δογμάτων. 'Ελαύσμεν ταύτας ἔγκαιρως και συγκατατεθέντες, ἐναντιώσαμεν τὸ πλαισίον μας

Ο ἔφοδισμός δλον τῶν ξένων Ναυτικών Γραφείων μὲ τὸ σύντημα τῆλες — αὐτὴν τὴν γραφομηχανήν ποὺ στέλλει τὸ γράμμα σας, ταύτοχρονα μὲ τὸ γράμμο του, εἰς τὰ πρέστα τοῦ πλανήτη μας — ξε-
μηδένισε τὰς ἀποστάσεις. Τοῦτ' αὐτὸν ἡμπορεῖ νά γινέται εἰς τὸν Πε-
ριαστικόν, ἐξαντὶ τῶν ναυλομεσιτικά καὶ γενικώς τὰ ναυτικά μας Γραφεία ἔφο-
δισθούν με τῆλες. Οὐδεμίαν ἔχει σημασίαν, ἐξαντὶ τοῦ Πειραιεύς ἀπέγει
χιλιάδας μλλίον ἀπό τὰ μεγάλα ξένα ναυτικά κέντρα. Θὰ ὅταν μέμεθα
κάλλιστα νά κλεισώμεν καὶ ἐδώ ὁρκετάς ἐργασίας διὰ τὰ πλοΐά μας,
χωρὶς νά καταφεύγωμεν εἰς μεστίστας τοῦ ἑξωτερικοῦ ή — τὸ καὶ σπου-
διότερον — χωρίς νά διασκευώμεν μονίμως ἐκτὸς τῆς Ἑλλάδος, χάριν
τῆς παρακολουθήσεως τῶν ἐργασιῶν μας.

“Ας φροντίσουν, λοιπόν, οι «άρμοδιοι» διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ «τῆλε» καὶ εἰς τὸν Τόπον μας.

Μετά τιμῆς
Ν. Ε. ΚΑΘΕΡΕΠΤΗΣ

Digitized by srujanika@gmail.com

Μετὰ τιμῆς
Ν. Γ. ΚΑΘΡΕΠΤΗΣ

ΣΧΙΛΙΕΤΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ

ΟΙ ΠΡΩΤΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΙ

ΤΟΥ κ. ΑΠΟΣΤ. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ

Από τὰ πολὺ παλιγά χρόνα οἱ Ἑλληνες ρίχτηκαν στὶς θαλασσινές περιπέτειες. Ενας λαὸς τολμηρὸς καὶ ὑπερήφανος, μὲ τὸσον πλούσια φαντασία, περιτταγυρισμένος ἀπὸ παντὸν μὲ νησιὰ καὶ θάλασσες κι' ἄκροι γιαλίαι, ἦταν φυσικὸ νά θελήσῃ νά δαμάσῃ τὸ ἀτίθασον υγρό στοιχεό. Απὸ πολὺ ἐνωρὶς ἐκείνησαν μὲ τὰ πρωτόγονα καράδια τους, πεν μοιάζουν σὰν παιδικά παιχνίδια, μπροστά στὰ σημερινὰ πελώρια πλεύσουνενα, χωρὶς κανένα τεχνικὸ ἔφδιον, μὲ μοναδικὸ τους σύντροφο τὴν δάμαστη τὸλμη τους, νά μάθουν τις συνήθειες ἄλλων ἀνθρώπων, νά γνωρίσουν ξένους τόπους καὶ νά φέρουν στὴ φωτικῇ μὰ τόσο δῶμαρφη χώρα, ποὺ διάλεξαν γιὰ νά κατοικήσουν, τὰ πλούτη τους.

'Η πρώτη ώργανωμένη θαλασσινή έξορμηση είνε ή άργοναυτική έκστρατεία. Πολλοί μάλιστα από τούς παλιούς πίστευαν, πώς ή 'Αργώ', που πήρε το όνομά της από τὸν ναυπηγό της τὸν 'Αργο, τον γυιὸν τοῦ Φρίξου, ἤταν τὸ πρώτο ελληνικό καράβι. 'Άλλοι πώς ἤταν τὸ πρώτο πολεμικό ελληνικό καράβι, ή πρώτη 'μακρὰ ναῦς', κι' αὐτὸ είναι τὸ πιὸ σωστό. Γιατὶ Ησιόδος στὴ γενεαλογία τοῦ Αιακοῦ, τοῦ μυθικοῦ βασιληᾶ τῆς Αἴγινας, που πήρε τὸ δόνιμά της απὸ τὸ δόνιμα τῆς ουτέρας του τῆς κόρης του 'Ασωποῦ (πρὶν λεγόταν Οἰνόην), ἀναφέρει ὅτι οἱ πρώτοι Μυριδόνες τῆς Αἴγινας ναυπηγήσαν καράδια.

Ἐπεὶ δι’ ὑποκύασμένη τέκεν Αἰακὸν, ἵπποχάρμην
εὐάτην ἐπεί ρ̄ ἦῆς πολυράπτου ἰκέτο μέτρον,
μυδόνιος ἔων ἐσχαλλέ· πατήρ ἀνδρῶν τε θεῶν τε,
ἴσσοις ἔσσαν μυρμηκες ἐπιπράτου ἐνδοθι νῆσου,
τούς τοις ἄνδρας ποίησε βαθυζώνους τε γυανάκις.
Οἱ δὲ τὴν πρώτων λειδίαν νέας ἀμφιεισάσας,
επρώτωι δι’ ιστί τίθεν νηὸς πτερῷ ποντοπόρῳ οὕτω

(Καὶ κείνη (ἡ Αἴγινα μὲ τὸν Δία) ἐμεινέ ἔχος καὶ γένησο τὸν Αἰλάκο, ποὺ πολεμούσε ὅπ' τ' ἄρματα. Κί αὐτὸς, σὰν ἐφτασε στὰ πειάτα μὲ τὶς πολλές τὶς χάρες τους, στεναχωρίστων ποὺ ἤταν μάνος. Γί αὐτὸς ὁ πατέρας τῶν ἀνδρῶν καὶ τὴν θεών δσα μηνίκια Βρισκόταν στόμορφο νησὶ τάκαμε ἄντρες καὶ σφιχτούσωσμένες γυναίκες. Κί ἐκείνοι πρώτοι ἀρμοιολογήσανε καράδια, ποὺ στριφογυριούν ζερβόδεξα στὸ κυμά καὶ πρώτοι ἔβαλαν τὰ πανιά, πούνε φτερά στὰ ποντοπόρα πλοῖα).

Θὰ φανῇ παράδεινο σήμερα σὲ πολλούς, ἀπὸ τοὺς θαλασσινούς μας, σᾶν μάθουν πώς στὸν πρῶτην αὐτὴν ναυτικὴν πρετέταια πρωτοστάτησαν οἱ Θεσσαλοί. Σήμερα, ὅλλες ἐλληνικὲς περιοχὲς συνεχίζουν τὸ ἔργο ποὺ ἄρχισαν οἱ Θεσσαλομάγνητες μὲ τὴν «Ἀργώ», γιὰ νὰ φέρουν στὸ λιμάνι τῆς Ἰωλκοῦ, τοῦ σημερινοῦ Βόλου, τὸ Χρυσόμαλλο δέρας ἀπὸ τὴν μακρὺν κὶ ἀγριὰ χώρα τῆς Κολχίδας. Νὰ ἀκολουθήσουν, ἀρά γε σὶ Θεσσαλοὶ τὴν συμβούλη ποὺ ἔδωσε δὲ τυφλὸς Ὅθοδιος μάντης Τειρεσίεις στὸν «Οδυσσέα», ὅταν κατέβηκε στὰ βασίλεια τοῦ «Ἄδου» ιαὶ τὸν συμβούλευτη; Τοῦ εἴτε νὰ μπῆξῃ τὸ κουπὶ ποὺ θὰ κρατούσε στὸν ὅμο του στὴ γῆ τῆς χώρας που οἱ κάτοικοι της θὰ τὸν ἔλεγαν πώς εἶναι δῆκράνι, γιατὶ νὰ δέξεραν ἀπὸ τὴν θάλασσα. Κι' ὑπέρα πάντα πρατήσῃ τὴν θάλασσα καὶ νὰ γυριστὸ πίσω στὴ πατρίδα του.

«νά πᾶς στὴ χώρα τῶν ἀντρῶν ποὺ θάλασσα δὲν ξέρουει που φαὶ δὲν συνθιθοῦ νὰ τρῶν αλλασσιμένο, »καὶ μήτε κοκκινόπλωρα καράβια αύτοὶ γνωρίζουν μήτε τὰ δυνατὰ κουτιά πούναι φτερά τῶν πλοίων».

Όδύσσεια Λ 124/7 Μετάφρ. Ἀργ. Ἐφταλιώπη
Μὰ ἂς ἐναγυρίσουμε πάλι στὴν ἀργοναυτικὴ ἑκατότετα. Σὲ πό-
τες φαντασίες δὲν ἔωσαν φερά τοι περιπέτειες καὶ τὰ κατορθώματα
τῆς πρώτης ἑκείνης λεβεντιάς, ποὺ ἐκινήσε από κάθε Ἑλληνικὴ γωνιά
καὶ ποὺ τραγούδησε ἡ ἀδάνατη Ἑλληνικὴ μούσα μὲ τὸ στόμα τῶν πιὸ
ηρωισμένων ποιητῶν της, κι' ἀποδινάτησε ἡ μοναδικὴ Ἑλληνικὴ τέχνη
ἡ διεξ τὶς φορφές της. Κι' ὁ θύρος κι' ἡ παράδοση μὲ πόσα στολιδιά
δὲν στόλισε τὴ πρώτη αὐτὴ θαλασσινή κατάκτηση μὲ τὶς Σειρήνες, τὶς
Συμπληγάδες, τὶς Γοργόνες καὶ τοὺς Δράκους, κι' ἔνα σωρὸ ἄλλα φαν-
ταστικὸ πρόσωπα καὶ τόπους, ποὺ ἐξακολουθοῦν ἀκόμα παραρλαγμένα
τὸ πέρασμα τοῦ χρόνου νὰ λύνῃ στὴ φαντασία καὶ στὶς διηγήσεις
τῶν θαλασσινῶν μας.

Σύμφωνα μὲ τὴ πιὸ γνωστὴ παράδοση ἀφορμὴ γιὰ τὴν ἄργοναυτικὴ ἐκστρατεία ἔδωσε ὁ φόδος τοῦ Πελία, ποὺ βασίλευσε στὴν "Ιωλική, μῆν τοῦ πάρτη τὸ βασίλειο ὁ "μουσούλανδος". Ιάσων, γυιώ τὸς ἀδελφοῦ τοῦ Αἰσσονα. Καὶ γιὰ ν' ἀπαλλαγῇ ἀπὸ αὐτῶν, τὸν ἔστειλε στὴν Κολχίδα νὰ φέρῃ τὸ Χρυσόμαλλο δέρας. Κι' ὁ Ιάσων γιὰ νὰ πετύχῃ τὸ σκοπό του συναές ἀπὸ κάθε ἀλληγορίαν ωντιὰ τὰ πιὸ ἐσκούσμενά παλλκάρια τοῦ καιροῦ του. Οἱ πιὸ πολλοὶ ἀπὸ τοὺς πατούντας πίστευαν, πῶς οἱ ἀργοναύτες δὲν ἐπερνοῦσαν τοὺς εἰκοσιεπτά. "Αλλοι τοὺς ἀνέβαζαν σε πιὸ πολλούς. Μάλιστα ὁ Απολλώνιος ὁ Ρόδιος, ὁ Ἀλεξανδρινός ποιητής, τοὺς ἔζησε στὰ χρονιά τῶν Πτολεμαϊών κι', ἔγραψε σε στίχους τὰς "Ἀργοναυτικά", τοὺς ἀναβάζει σὲ πεντήνα πέντε. "Ολους μαζὲν τοὺς λέγει *"Μινύας*", γιατὶ οἱ πιὸ πολλοὶ ἡσαν ἀπὸ τὴ γενηὰ τοῦ Μινύα, τοῦ γυιοῦ τοῦ Ὁρχομενοῦ, ποὺ ἔδωσε τόνυμά του στὴν πλούσια περιοχὴ τῆς Βοιωτίας, τὸν Μινύειο *'Ορχομενό* (στὴν περιοχὴ τῆς σημερινῆς Πετρομαγούλας).

Πρώτοι, φυσικά, άναμεσα στοὺς ἥρωες ποὺ πήραν μέρος στὴν ἀργο-
αυτική ἐκπρατεία, προβάλλει ὁ Ἰάσων, ποὺ ἦταν κι' ὁ ἀρχηγός της.
Η γενῆται του Βαστούνθε απὸ τὴν Τυρφὰ τὸν Σαλμωνέα. Αὐτὴ μὲν τὸν Πο-
τειδῶνα, τὸ θεὸν τῆς Θάλασσας, γέννηται τὸν Νηλέα καὶ τὸν Πελία. 'Αρ-
ιότερα παντρεύτηκε τὸν Κρηθέα, τὸν Ιδρυτὴν τῆς Ἱωλκοῦ, κι' ἀπὸ αὐτοῦ

ATLANTIC SHIPPING AGENCY

SHIPPING AGENTS & BROKERS

PORT - SAID
10, Sultan Hussein street
TELEPHONE 3237

Telegrams : ATLANTIC

SUEZ
Rached Street
TELEPHONE 3111

γεννήθηκε δια πατέρες του ό Αίσων. "Οπως στήν 'Ιλιάδα εξωρίζει παντού άναμεσα σε δόλους τούς 'Αχαιούς ή μορφή τού 'Αχιλλέα, εστι και στά 'Αργοναυτικά παντού εξωρίζει διά 'Ιάσων «φαεινώ αστέρι τσος» (οιν φωτεινό αστέρι). Στήν κοινή αντίτιληψη τών αρχαίων έμεινε πάντα δι πρώτος τολμηρος θαλασσοπόρος, που έπανω στα νειάτα του άνοιξε τούς θαλασσινούς δρόμους στήν πιο σημαντική πηγή πλούτου για την 'Ελλάδα, τη θαλασσα. 'Ακόμα κι' διότις διά 'Ηρακλής, δια πριν ξεκίνησουν, τού πρόσφερε την αρχηγία της έκστρατείας, δήλωσε πώς μήτε διότις θα δεχόταν, μήτε κανεναν άλλο θ' αναγνώριζε για αρχηγό, έξω απ' τὸν 'Ιάσωνα.

«Μή τις έμοι τόδε κύδος διπάξετω ού γάρ εγγωγε
πείσωμαι, ώστε και ἄλλον αναστήσασθαι ἐρύξω.
Ἄντος διτις ξυνάγειρε και ἀρχεύοι διάδοιος».

'Αργοναυτικά Α 345/7

(Κανένας ας μή μοῦ κάνη αὐτή τὴ τιμή. Δὲν θά μὲ πείσῃ. Κι' ἄλλος ἀν θελήσῃ νὰ γίνη, θὰ τὸν ἐμποδίσω. 'Εσύ που μᾶς σύναξες, νὰ γίνης κι' αρχηγός μας).

"Άλλοι δυό απ' τὴν 'Ιωλκό ἀκολούθησαν τὸν 'Ιάσωνα στήν έκστρατεία. 'Ο πρώτος ήταν διά 'Αργος, που ήταν κι' ὁ κατασκευαστής τῆς 'Αργώς'. Οι ἀρχαῖοι πίστευαν πώς στὴν ιαυπίγηση βοήθησε ή ίδια ή 'Αθηνᾶ. Μάλιστα, ὅτι εἶχε φέρει ή ίδια ἔνα κομμάτι απὸ τὴν ιερὴ θαλανδία τοῦ μαντείου τῆς Δωδώνης, ποὺ ήταν ἀφερεωμένο στὸ Δία. Καὶ τὸ ξύλο αὐτό ποὺ τὸ προσάρμοσαν στὴν πλώρη τοῦ καραβιού εἶχε μαντικές ιδιότητες και μάλιστα μιλούσε μὲ ἀνθρώπινη φωνή. "Οταν στὸ γυρισμὸν οἱ ἀργοναῦτες βρέθηκαν κοντά σ' Ἑνα νησί ποὺ οἱ 'Απολλωνίος ονομάζει 'Ηλεκτρίδα, ξαφνικά τὸ ξύλο ἔβγαλε μιὰ θυντή φωνή, γιὰ νὰ πῆ στοὺς ἀργοναῦτες πώς ἔπειπε γά τοὺς έξαγνίσῃ ή Κίρκη, γιὰ τὸ σκοτωμὸν τοῦ 'Αψυρτου, τοῦ ἀδερφοῦ τῆς Μήδειας.

«..... αὐτίκα δ' ἀφίνω
διαχειν ἀνδρομίη ἐνοπή μεσσηγύν θεόντων
διαδήνειν γλασφυρῆς νηὸς δόρυ τὸ ρ' ἀνὰ μέσσην
επειράπειν 'Αθηναιη Δωδωνίδος ἥμισος φηγούν·
τοὺς δ' ὀλούς μεσσηγύν δέος ἔλαθεν εἰσαΐσαντας
εφογγήν τε Ζηνός και βαρυν χόλου

'Αργοναυτ. Δ 580/85

(Κι' αξαφνα ἔβγαλε δυνατὸν ζεφωνητὸν τὸ ξύλο τῆς θαλανδίας, ποὺ εἶχε ἀρμόσθη στὸ σκαρὶ τοῦ καραβιού ή 'Αθηνᾶ, καθὼν ἔτρεχαν γοργά, κι' εὔθην τοὺς ἔπιασε φοβερὴ τρομάρα ἀκούγοντας τὴ φωνὴ και τὸ βαρὺ θυμὸν τοῦ Δία).

'Ο δεύτερος ἀπὸ τὴν 'Ιωλκό ήταν διά 'Ακαστος, δι γιοὶς τοῦ Πελία. 'Η παρουσία του κάπως μπερδεύει τὰ πράγματα, ἀφοῦ οἱ ἀρχαῖοι πίστευαν πώς διά Πελίας ἔστειλε τὸν 'Ιάσωνα γιὰ χαμό. Γι' αὐτὸν ἄλλοι εἶπαν πώς διά 'Ακαστος ἔφυγε κρυψά απ' τὸν πατέρα του, κι' ἄλλοι πώς τὸν πήραν μαζύ τους οἱ ἀργοναῦτες στὸν ἔγγυό την γιὰ τὴν καλὴ κατασκευὴ τῆς 'Αργώς, ἐπειδὴ εἶχαν τὴν ύποψια πώς διά Πελίας ἔδωσε δηγίες στὸν 'Αργο νὰ μὴν τὴν κάνη στερεὴ γιὰ νὰ πνιγοῦν.

Κυβερνήτης τῆς 'Αργώς ήταν δι γιοὶς τοῦ 'Αγγία, δι Τίφυς, ἀπὸ τὴ Σίφη τῆς Βοιωτίας. Μια πόλη ποὺ βρισκόταν στὸ Κρισσαϊό κόλπο, κοντά στὸ σημερινὸ Χρυσό τῆς 'Ιτεάς. Μὰ δὲν βάσταξε πολύ, γιατὶ στὴ χώρα τῶν Μαρυανῶν τῆς, Βιθυνίας, ὑστερα ἀπὸ τὸ πέρασμα τῶν Συμπληγάδων, ἀρρώστησε και πέθανε. Πολὺ λίγα πράγματα εἶνε γνωστά γιὰ τὸν πρώτο καπετάνιο, ποὺ κράτησε στὰ χέρια του τὸ τιμόνι τῆς 'Αργώς. "Εξω ἀπὸ λίγα βιβλία, τὰ πιὸ πολλὰ δὲν ἀναφέρουν μήτε καν τ' ὄνομά του. "Ας ἐπαναλάδουμε ἐδώ, σὰν φόρο τιμῆς, τοὺς λίγους στίχους ποὺ τοῦ ἀφιερώνει δι 'Απολλώνιος.

«Τίφυς δ' 'Αγγίας Σιφαέδης καλλιπε δῆμον
»Θεσπιέων, ἐσθίλος μὲν δρύμενον προδαῆναι
»κύν' ἀλός εύρειας, ἐσθίλος δ' ἀνέμοιο θυέλλας
»καὶ πλόν ήειλίω τε καὶ ἀστέρι τεκμήρασθαι·
»αυτὴ μὲν Τριτωνίς ἀριστήν ἐξ δημιον
»ώρσεν 'Αθηναίη, μετὰ δ' ἡλυθεν ἐλδομένοισιν».

(Κι' δι γιοὶς τοῦ 'Αγγία παράποτε τὴν πατρίδα του τὴ Σίφη, τοῦ δημού Θεσπιών, ξακουστὸς νὰ δαμάζῃ τὰ μανιασμένα κύματα τῆς πλατείας θαλασσας και ξακουστὸς νὰ μαντεύῃ τὶς φουρτούνες τοῦ ἀνέμου και τοὺς θαλασσινὸς δρόμους μὲ τὸν ήλιο και τ' ἀστέρια. 'Η ίδια ή Τριτωνίδα 'Αθηνα τὸν ξεσήκωσε νὰ ύπαγῃ μαζὺ μὲ τοὺς πρότους, κι' ήρθε μαζύ τους θεληματικά).

"Όταν πέθανε δι Τίφυς τὸν ἀντικατέστησε δι 'Αγκαίος ἀπὸ τὴ Σάμο στὴν κυβερνηση τοῦ καραβιού. Γιοὶς τῆς 'Αστυπάλαιας, ποὺ έθωσε τ' ὄνομά της στὸ δώμανον νησί, και τοὺς Ποσειδώνα. Ξακουσμένος κι' αὐτὸς θαλασσινὸς και πολεμιστής, "Ητα μαζὺ μὲ τὸν 'Ηρακλῆ οι πιὸ δυνατοί απ' τοὺς ἀργοναῦτες. Γι' αὐτὸν στὴν ἀρχὴ τοῦ ταξιδιοῦ μοιρασαν μὲ κλήρο τὶς θεσεις κάθε παλληκαριού μέσα στὸ καράβι, μονάχα γιὰ τὸν 'Ηρακλῆ και τὸν 'Αγκαίο έγινε έξαίρεση και τοὺς ποπέτησαν στὴ μέση και τοὺς δύο χωρὶς κλῆρο.

Σύμφωνα μὲ ἄλλες μαρτυρίες τὸν Τίφυ τὸν ἀντικατέστησε δι 'Εργίνος ἀπὸ τὴ Μίλητο. Και γιὰ τοὺς δύο δι 'Απολλώνιος λέγει πως καυχιόταν πώς ηταν γεροὶ και στὴ θαλασσα και στὸ πόλεμο. «είστορε δ' ἀμφω ναυτιλίης, ήδ' ἀρεως εύχετόντων».

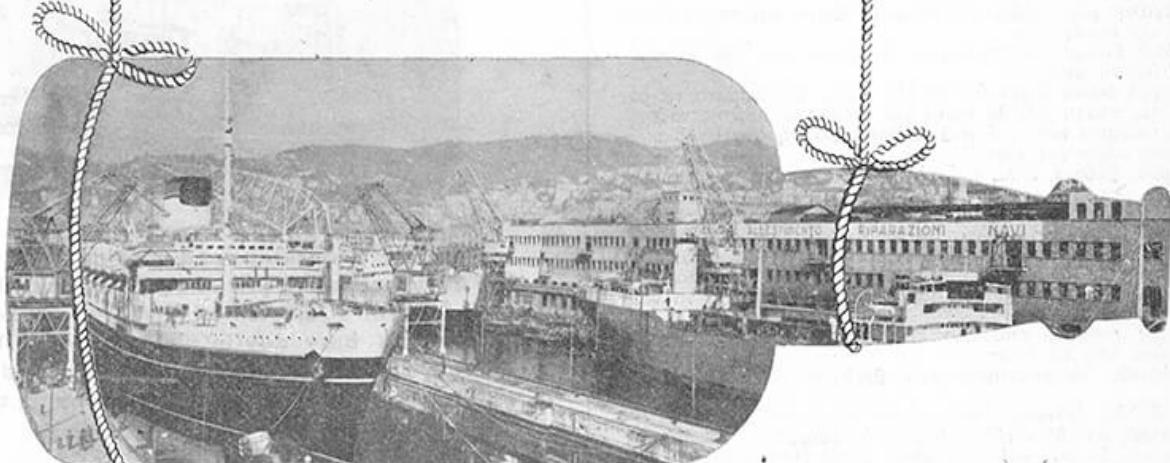
Και γιὰ νὰ κλείσουμε τὴ σημερινὴ μας ἀφήγηση, ας πούμε πώς ακόμα ένας 'Αγκαίος ἀναφέρεται στὰ 'Αργοναυτικά. 'Ο γιοὶς τοῦ Λυκούργους και τῆς 'Αντιόπης ἀπὸ τὴν 'Αρκαδία. Μ; ένα ἀπὸ τοὺς δύο 'Αγκαίους, χωρὶς νὰ μπορῇ κανεὶς νὰ ξεχωρίσῃ μὲ ποιόν, ἔχει σχέση και τὸ ποληὸ ρητὸ φετᾶ καλλίκος και χειλέων πολλὰ πέλεις. Λένε πώς τὴν δύρα ποὺ σήκωνε τὸ ποτήρι γιὰ νὰ δοκιμάσῃ τὸ πρώτο κρασὶ ἀπὸ τὸ ἀμπέλι ποὺ εἶχε φυτεψει, τὸν εἰδοποιήσαν πώς παρουσιάστηκε ἀγρογούρουνο στὸ ἀμπέλι. Παράπτησε τὸ ποτήρι και πήγε νὰ τὸ κυνηγήσῃ, μὰ πληγώθηκε και πέθανε, χωρὶς νὰ προλάβῃ νὰ πῆ τὸ κρασι.

Θὰ χρειαστῇ, θύμως, νὰ συνεχίσουμε τὴν ἀφήγησή μας γιὰ μιὰ ἀλλή ἀκόμα φορά.

ΑΠΟΣΤ. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ

O A R N

Genoa's most efficient repairers



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



OFFICINE ALLESTIMENTO E RIPARAZIONI NAVI

Molo Giano, Genoa (Italy)

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

Αι τριμηνιαίαι στατιστικαί μας

Η δύναμις τής ναυτιλίας μας

328 πλοϊα, 1.339.520 τ. γκρός

Σταθερά πάντως, αν και βραδεῖα, έξηκολούθησε και κατά τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ τρέχ. έτους ή πρὸς τὴν αὐξήσιν πορείᾳ τῆς ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον χωρτικότητος μας, κατὰ ἀντίθεσιν πρὸς τὸ ἐλληνικὸν πλοϊκότητος ὑπὸ ξένας σημαίας τονάλ, τοῦ ὅποιον ἡ περαιτέρω ἔνισχυσις ὑπῆρξε καὶ πάλιν ἔξαιρετικά ἱκανοποιητική. Διὰ τὰς πέντε ὅμοι σημαίας, ὑπὸ τὰς ὅποιας τὰ σκάφη ἐπανδρώνυνται, κατὰ κύριον λόγον δι' ἐλληνικῶν πληρωμάτων, τὸ δεύτερον τρίμηνον ἔκλεισε μὲ καθαρὸν προσθήκην ἀπὸ 17 σκάφη καὶ 269.214 τ. γκρός. Ἰδιαίτερον χαρακτηριστικὸν τῶν ἐν λόγῳ προσθηκῶν ἦτο ἡ ἀπόκτησις 23 ἀκόμη νεοτεύκτων μονάδων συνολικῆς χωρτικότητος 237.176 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 20 ἥσαν φορτηγά ξηρού φορτίου, 165.817 τ. γκρός καὶ τὰ ὑπόλοιπα 3 ἥσαν δεξαμενόπλοια, 71.359 τ. γκρός. Ἡ Λιβερία ἐκαρπτώθη καὶ πάλιν τὸν μεγαλύτερον δγκον διὰ τῆς νηολογήσεως ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς 16 νεοναυπηγήτων σκαφῶν (13 φορτηγά καὶ 3 τάνκερ), συνολικῆς χωρτικότητος 190.983 τ. γκρός, ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα 7 φορτηγά, 46.193 τὸν γκρός, ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον. Ὁ Παναμᾶς ἐνεφάνισε κατὰ τὸ αὐτὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τρίμηνον, μείσισιν τῆς ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς ἐλληνικῆς χωρτικότητος κατὰ 5 πλοϊα καὶ 17.311 τ. γκρός, διπάς ἐπίστις καὶ ἡ Ὀνδούρας μειώσιν κατὰ 18 σκάφη (φαλακροθηρικὸς στόλος τοῦ κ. Ωνάση) καὶ 26.201 τ. γκρός, ἐνῷ ἡ Κοσταρίκα ἐνεφάνισε περαιτέρω αὐξήσιν κατὰ 5 πλοϊα καὶ 14.261 τὸν γκρός.

Αἱ σῦτα προκύπτουσαι αὐξενόσιες δείκνυνται ἀναλυτικώτερον εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὰς ἀντιστοίχους διακυμάνσεις τὰς σημειωθείσας κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ τρέχ. έτους:

| Α'. τρίμηνον | | Β'. τρίμηνον | | |
|--------------|-------|--------------|-------|-----------|
| Σημαία | Πλοϊα | Τ. γκρός | Πλοϊα | Τ. γκρός |
| Ἐλληνική | + 9 | + 52.241 | + 7 | + 17.058 |
| Λιβεριανή | + 24 | + 317.440 | + 28 | + 281.407 |
| Παναμαϊκή | - 6 | - 61.917 | - 5 | - 17.311 |
| Κοσταρίκας | + 4 | + 28.590 | + 5 | + 14.261 |
| Όνδούρας | - | - | - 18 | - 26.201 |

Καθαρὰ προσθ. + 31 + 336.354 + 17 + 269.214

Ἐκ τῶν ἀνωτέρων καθαρῶν προσθηκῶν, ἀναβιδαζούμενων διὰ τὸ ἐξάμηνον εἰς 48 πλοϊα καὶ 605.568 τ. γκρός, είνε ἀξιόλογον νὰ σημειωθῇ, ὅτι αἱ προσθῆκαι γεοναυπηγήτων ἀνεφέροντο εἰς 43 μονάδας, 492.236 τ. γκρός, ἥσαν εἰς 34 φορτηγά ξηρού φορτίου, 292.910 τ. γκρός καὶ εἰς 9 δεξαμενόπλοια, 199.326 τ. γκρός. Τὰ ἐν λόγῳ σκάφη ἐνηολογήθησαν ὑπὸ τὰς κάτωθι τρεῖς σημαίας:

| Α'. Τρίμηνον | | Β'. Τρίμηνον | | Σύνολον | | |
|--------------|-------|--------------|-------|---------|-------|---------|
| Σημαία | Πλοϊα | Τ. γκρ. | Πλοϊα | Τ. γκρ. | Πλοϊα | Τ. γκρ. |
| Ἐλληνική | 3 | 22.391 | 7 | 46.193 | 10 | 68.584 |
| Λιβεριανή | 15 | 217.469 | 16 | 190.983 | 31 | 408.452 |
| Παναμαϊκή | 2 | 15.200 | - | - | 2 | 15.200 |

Σύνολον: .. 20 255.060 23 237.176 43 492.236

Εἰδικώτερον, ἡ Ἐλληνικὴ σημαία ἐνεφάνισε κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ τρέχ. έτους μίαν καθαρὰν προσθήκην ἀπὸ 7 σκάφη καὶ 17.058 τ. γκρός. Αἱ νέαι, δηλαδή, ἔγγραφαι περιέλαβον 11 φορτηγά, 61.753 τ. γκρός (ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 7, χωρτικότητος 46.193 τ. γκρός, ἥσαν νεότευκτα) καὶ αἱ διγαραφαὶ 4 σκάφη (1 φορτηγόν καὶ 3 δεξαμενόπλοια) 44.695 τ. γκρός. Ἡ καθαρὰ ὡς ἀνω προσθήκη θὰ ἥτο ὑπέρτερα κατὰ 41.926 τ. γκρός ἐπὶ πλέον, ὃν δὲν διατασιούτο ἡ Ἐλλαδὶ νηολόγησις τοῦ σούπερ-τάνκερ «Σπύρος Νιάρχος» καὶ τοῦ δεξαμενόπλοιου «Δούκισσα τῶν Αθηνῶν», τὴν πρόσκτησιν τῶν ὅποιων, λόγω ὑποβολῆς τῶν σχετικῶν αἰτίσεων, εἴχομεν ὑπόλογίσει εἰς τὰς προηγουμένας στατιστικάς μας.

Τὰ ἔγγραφέντα εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον 11 φορτηγά ἥσαν τὰ κάτωθι:

Νεότευκτα: «Ἀθηνᾶ» 2744 τ. γκρός, «Καπετάν Καρδαμούλιτης» 6330 τ., «Κωστῆς» 8420 τ., «Ολλανδία» 2760 τ., «Ορφεύς» 9200 τ., «Πίντο» 6129 τ. καὶ «Χίος» 10.580 τόνων γκρός.

Μεταχειρισμένα: «Ἀσημίνια» 1008 τ. γκρός. «Δέσποινα» 5006 τόν., «Νάστιναλ Τρέιντερ» (μεταλλοφόρον) 8490 τόν. γκρός καὶ «Φρύ» 1056 τόν. γκρός.

Ἐξ ἄλλου τὰ διαγραφέντα 4 σκάφη μας, ἥσαν τὸ μικρὸν φορτηγὸν «Ρωμαλία» 1593 τόν. γκρός, πωληθὲν εἰς Ἰταλούς, τὸ μικρὸν τάνκερ «Γραμμός» 1176 τ. γκρός, πωληθὲν ἐπίστις εἰς Ἰταλούς καὶ τὰ δεξαμενόπλοια «Σπύρος Νιάρχος» 30.159 τ. γκρός, ὑψώσαν τὴν τελευταίαν στιγμήν, προσωρινῶς, λόγω ὑπέροπτου κωλύματος, τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ «Δούκισσα τῶν Αθηνῶν» 11.767 τ. γκρός, μεταφερθὲν ἀπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν εἰς τὴν λιβεριανὴν. Ἄντ' αὐτοῦ οἱ πλωιστήται του ἐνηολόγησαν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον τὸ νεότευκτον φορτηγό τοῦ «Χίος» 10.580 τ. γκρός.

Αἱ ἀνωτέρω καθαραὶ προσθῆκαι, συνυπολογίζομεναι εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Μαρτίου ἐ.ξ. δύναμιν, μᾶς δίδουν σημειρινὴν τοιαύτην ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, ἀπό:

328 σκάφη, 1.339.520 τόν. γκρός

Ἡ δύναμις αὐτὴ κατὰ κατηγορίας πλοϊών παρουσιάζει τὴν κάτωθι σύνθεσιν :

| | | | |
|------------------------|-----|----------|---------|
| Φορτηγά συνήθων τύπων | 107 | τ. γκρός | 374.637 |
| Φορτηγά «λίμπερτς» | 90 | » | 646.989 |
| Φορτηγά τύπου «Κρίστα» | 2 | » | 7.627 |
| Δεξαμενόπλοια | 17 | » | 161.026 |
| Υπερωκεάνια | 3 | » | 49.226 |
| Ἐπιβατηγά | 34 | » | 72.877 |
| Διάφορα | 75 | » | 27.138 |

Σύνολον: 328 » 1.339.520

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι εἰς τὸ ὑπουργεῖον «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» ἔχει ἀνακοινωθῆ ἡ πρόθεσις ἐνίων ἐφοπλιστῶν μας, δηλαδή ὑψώσουν τὴν ἐλλη-

νικὴν σημαίαν εἰς ἀριθμόν τινα νεοτεύκτων μονάδων, αἵτινες θέλουν καθελκυσθῆ προσεχώς.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ

Ο μέγας ὄγκος τῶν ἐκάστοτε παρ' Ἑλλήνων ἀγοραζομένων καὶ ναυπηγουμένων σκαφῶν στρέφεται, κατὰ κανόνα, πρὸς τὰς «σημαίας εὐκοιλίας», ἐπὶ κεφαλῆς τῶν ὅποιων ἔρχεται ἡ λιβεριανὴ. Αὔξενει ραγδαῖως ἡ χωρτικότης της, χάρις εἰς τὴν ἐλληνικὴν — κυρίως — δραστηριότητα. Συνεκέντρωσεν ἡ σημαία αὐτὴ καὶ κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ τρέχ. έτους ἕκδηλον τὴν προτίμησιν τῶν ναυτιλιακῶν μας ἀπειχερίσθενα, παρ' ὅλα τὰ ἐμφανισθέντα νέφη εἰς τὸν ὥριζοντα, τὰ ἀπειλούντα ἐξουδετερώσιν τῶν «Παραδείσων» τῆς ἀσυνοδίσας: Νεότευκτα καὶ μεταχειρισμένα σκάφη ἔρησον φορτίου καὶ δεξαμενόπλοια, ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, ἀθρώσις ἐνεγράφησαν εἰς τὸ νηολόγιον τῆς Μονορόδιας, μὲ αποτέλεσμα μίαν καθαράν προσθήκην κατὰ τὸ β'. τρίμηνον ἀπὸ 28 σκάφη μας καὶ 281.407 τ. γκρός, συμπεριλαμβανομένων καὶ 16 νεοναυπηγήτων, 190.983 τ. γκρός. Αἱ πλούσιαι ὑπὸ τὴν σημαίαν ταῦτη, μεταβολαὶ ἐμφανίζονται εἰς τὸν κάτωθι πίνακα :

| | | |
|-----------|----------|------------------|
| Έγγραφαί | 32 πλοϊα | 309.459 τ. γκρός |
| Διαγραφαί | 4 » | 28.052 » |

Καθαρὰ προσθήκη: 28 » 281.407 »

Αἱ μεταβολαὶ αὗται, κατὰ κατηγορίας πλοϊών, εἶχον τὴν κάτωθι σύνθεσιν :

| | | |
|-----------------------------|------------|---------|
| Έγγραφαί: Φορτηγά νεότευκτα | 13 τ.γκρός | 119.624 |
| » μεταχειρ. | 5 » | 26.832 |
| » λίμπερτς | 6 » | 43.448 |
| Τάνκερ νεότευκτα | 3 » | 71.359 |
| » μεταχειρ. | 5 » | 48.196 |

Σύνολον: 32 » 309.459

Διαγραφαί: Συνήθη φορτηγά 4 » 28.052

Καθαρὰ προσθήκη: 28 » + 281.407

Ίδου καὶ δ ἀναλυτικὸς πίνακ τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν :

| | | |
|---------------------------------------|-----------------|-------------------------|
| α) Νεότευκτα φορτηγά ἔρησον φορτίου : | 10.414 τ. γκρός | καθελκυσθὲν εἰς Ἱαπωνία |
| «Αἰόνιαν Αἴλαντερ» | 10.180 » | » |
| «Αραγκόνω» | 11.000 » | » |
| «Γρανάδα» | 7.900 » | » |
| «Εὐγενία Γ.» | 7.000 » | » Γερμανία |
| «Εύρυδάμας» | 10.100 » | » Ἱαπωνία |
| «Εθνος» | 10.200 » | » |
| «Κόρωναλλ» | 6.250 » | » Ἀγγλία |
| «Μαρία Κ.» | 8.000 » | » |
| «Μιχαήλ Κ.» | 10.200 » | » |
| «Ντένον» | 10.580 » | » |
| «Ποντοπόρος» | 8.000 » | » |
| «Σάντα Μαρία» | 9.800 » | » |

Σκάφη 13: 119.624

β) Φορτηγά μεταχειρισμένα : «Ἐλάνη» 7366 τ. γκρός, «Ζέφυρος» 4396 τ., «Κέφαλος» 5717 τ., «Μυρτώ» 2297 τ. καὶ «Πηνελόπη» 7056 τ., ήτοι 5 σκάφη, 26.832 τ. γκρός.

γ) Λίμπερτς : «Ἀλάσκα» 7244 τ. γκρός, «Ἄνδορα» 7331 τ., «Ἀρετή Σ.» 7265 τ., «Γιάγκος» 7142 τ., «Καβάλλα» 7288 τ. καὶ «Κοντινεντάλη» 7178 τ., ήτοι 6 σκάφη 43.448 τόνων γκρός.

δ) Δεξιμενόπλοια νεότευκτα :

| | | |
|------------------|-----------------|------------------------|
| «Ατλάντικ Νάιτ» | 15.200 τ. γκρός | καθελκυσθὲν εἰς Ἀγγλία |
| «Ανδρος Κέιπτ» | 26.000 » | » Ἱαπωνία |
| «Σπύρος Νιάρχος» | 30.159 » | » Ἀγγλία |

Σκάφη 3: 71.359

καὶ ε) Δεξιμενόπλοια μεταχειρισμένα : «Ἀμφιτρίτη» 7949 τ. γκρός, «Ἀννα Ο.» 10735 τ., «Δούκισσα τῶν Αθηνῶν» 11767 τ., «Κάσσιαν Σέύλορπος» 9796 τ. γκρός.

Τὰ διαγραφέντα : «Ἄφ» ἐπέρου τὰ διαγραφέντα 4 φορτηγά, 28052 τ. γκρός, ἥσαν τὰ ἔξι τοῦ παραλαβῆς τῆς παραλαβῆς του μετὰ τὴν διεξαχθεῖσαν ἐπιθεώρη-



Τὸ 12.700 τόν. ι.ω. (κλειστὸν σέλτερ ντέκ) δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Μαργαρίτα». Δεύτερον κατὰ σειράν τεσσάρων ἀδελφῶν σκαφῶν παραγγελθέντων ἀπὸ τὸν Οίκον Χανδρῆ. Κατεσκεύασθη ὑπὸ τὰς ναυπηγείας Ντόξφορος τοῦ Σάντερλαντ καὶ ἔχει μηκανού τερακούλινθροι Ντόξφορος μετὰ διαφράγματος δυνάμεως 4800 ίππων ζε

σιν, «Πελοπίδας» 7072 τ. γκρός, πωληθέντος εις Ιταλούς, «Πίνταρ» 6129 τ. γκρός και «Νάσιοναλ Τρέιντερ» 8490 τ. γκρός, τεθέντων ύπο έλληνικήν σημαίαν.

Η προλεθουσα από τας άνωτέρω μεταβολάς καθαρά προσθήκη από 28 σκάφη και 281.407 τ. γκρός προστιθεμένη εις την ύπαρχουσαν την 31ην Μαρτίου δύναμιν, μάς δίδει σημερινήν τοιαύτην ύπο την λιθεριανή σημαίαν, από :

390 σκάφη, 3.835.397 τόν. γκρός

Η δύναμις αυτή, κατά κατηγορίας πλοίων, έχει την άκολουθον σύνθεσιν :

| | | | |
|-----------------------------|-----|----------|-----------|
| Φορτηγά συνήθων τύπων | 73 | τ. γκρός | 550.413 |
| Φορτηγά «λίμπερτς» | 161 | » | 1.162.024 |
| Δεξαμενόπλοια | 154 | » | 2.094.125 |
| Υπερωκεάνια | 1 | » | 22.979 |
| Επιβατηγά | 1 | » | 5.856 |

Σύνολον: 390 » 3.835.397

ΠΑΝΑΜΑΣ, ΚΟΣΤΑΡΙΚΑ, ΟΝΔΟΥΡΑ

Την γνώριμον από άρκετών ήδη τριμήνων ύποχώρησιν ένεφάνισε και πάλιν η ύπο την παναμαϊκήν σημαίαν έλληνική πλοιοκτησία. Βραδύως, ἀλλά σταθερώς οι έφοπλισταί μας ἀπομακρύνονται από την σημαίαν ταύτην. Πτωχαίη ήσαν αἱ εἰς αὐτήν νηολογήσεις πλοίων μας κατά τὸ β'. τρίμηνον τοῦ ἔτους καὶ ύπερδιπλάσιαι αἱ διαγραφαί, ὡς προκύπτει από τὸν κάτωθι πίνακα :

| | | | |
|-----------------|---|-------|-----------------|
| Διαγραφαί | 7 | πλοία | 30.498 τ. γκρός |
| Έγγραφαί | 2 | » | 13.187 » |

Μείωσις: —5 » 17.311 »

Ούδεν ἀπό τὰ καθελκυσθέντα κατά τὸ δεύτερον πλοίον εἰς τὸ παναμαϊκὸν νηολόγιον. Τὰ προστεθέντα δύο σκάφη ήσαν τὸ συνήθων τύπου μεταχειρισμένον φορτηγὸν «Βίβα Η.» 5906 τ. γκρός καὶ τὸ άγορασθέν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς λίμπερτ «Καπετάν Πέτρος» 7281 τ. γκρός.

Τὰ διαγραφέντα, ἔξι ἄλλου, 7 σκάφη ήσαν τὰ μεταχειρισμένα φορτηγά «Ἄγιος Γεώργιος» 1276 τ. γκρός, πωληθὲν εἰς Δανοὺς διαλυτάς, «Θεοσκέπαστη» 5068 τ. γκρός, πωληθὲν εἰς Ἰσπανοὺς ἐφοπλιστάς, «Κάσσιαν Μάρινερ» 7578 τ. γκρός, πωληθὲν εἰς ἀλλοδαπούς, «Μέντωρ» 1368 τ. γκρός, πωληθὲν εἰς Γερμανούς καὶ «Πανάσ» 992 τ. γκρός, ναυαγήσαν, καθὼς καὶ τὰ λίμπερτς «Θεογεννήτωρ» 7050 τ. γκρός, πωληθὲν εἰς ἐφοπλιστάς τῆς «Ἀπω Ανατολῆς» καὶ «Καλή» 7166 τ. πωληθὲν εἰς Γερμανούς ἐφοπλιστάς. Η προκύπτουσα από τὰς μεταβολὰς ταύτας καθαρὰ μείωσις ἀπὸ 5 πλοίων καὶ 17.311 τ. γκρός, ἀφαιρουμένη ἀπό την ύπαρχουσαν την 31ην Μαΐου δύναμιν, μάς δίδει σημερινὴν τοιαύτην ύπο την παναμαϊκήν σημαίαν ἀπό :

238 σκάφη, 1.650.008 τόν. γκρός

Η ἐν λόγῳ δύναμις έχει την κάτωθι σύνθεσιν, κατά κατηγορίας πλοίων :

| | | | |
|-----------------------------|-----|----------|---------|
| Φορτηγά συνήθων τύπων | 49 | τ. γκρός | 252.635 |
| Φορτηγά «λίμπερτς» | 118 | » | 848.717 |
| Δεξαμενόπλοια | 43 | » | 477.897 |
| Υπερωκεάνια | 4 | » | 54.852 |
| Επιβατηγά | 1 | » | 2.388 |
| Διάφορα | 23 | » | 13.519 |

Σύνολον: 238 » 1.650.008

Η σημαία τῆς ΚΟΣΤΑΡΙΚΑΣ ένεφάνισε καὶ κατά τὸ β'. τρίμηνον ἐ. ἔ. αὔξησιν. Ενεγράφησαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς 7 μεταχειρισμένα φορτηγά, 25.640 τ. γκρός, άγορασθέντα ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς παρ' Ἐλλήνων, διεγράφησαν δὲ ἐν φορτηγῷ καὶ ἐν λίμπερτ 11.379 τόν. γκρός. Τὰ προστεθέντα φορτηγά ήσαν τὰ ἔχεις : «Εἰρήνη» 4455 τ. γκρός, «Καπετάν Βασίλης» 1790 τ., «Κόρη» 5171 τ., «Μάστρο-Στέλιος» 7195 τ., «Μόνικα» 3089 τ., «Νικόγια» 1182 τ., καὶ «Τουρπιανή» 2758 τ. γκρός, ἐνώ τὰ διαγραφέντα τὸ συνήθων τύπου φορτηγὸν «Μίκτρικ» 4098 τ. γκρός, πωληθὲν εἰς ἀλλοδαπούς καὶ τὸ λίμπερτ «Καπετάν Πέτρος» 7281 τ. γκρός, τεθέν ύπο την σημαίαν τοῦ Παναμᾶ. Απὸ τὰς μεταβολὰς ταύτας προήλθε μία καθαρὰ προσθήκη ἀπὸ 5 πλοίων καὶ 14.261 τ. γκρός, ητίς προστιθεμένη εἰς τὴν ύπαρχουσαν την 31ην Μαΐου δύναμιν, μάς δίδει σημερινὴν τοιαύτην ύπο την σημαίαν τῆς Κοσταρίκας ἀπό :

101 σκάφη, 445.065 τόν. γκρός

Κατά κατηγορίας πλοίων, ἡ δύναμις αὐτή έχει την κατωτέρω σύνθεσιν :

| | | | |
|-----------------------------|----|----------|---------|
| Φορτηγά συνήθων τύπων | 77 | τ. γκρός | 283.804 |
| Φορτηγά «λίμπερτς» | 20 | » | 144.117 |
| Δεξαμενόπλοια | 2 | » | 14.818 |
| Διάφορα | 2 | » | 2.326 |

Σύνολον: 101 » 445.065

— Τέλος, ἡ ἔλληνική πλοιοκτησία, ύπο την ΟΝΔΟΥΡΙΑΝΗΝ σημαίαν ένεφάνισε κατά τὸ ύπο ἀνασκόπησιν β'. τρίμηνον ἐ. ἔ., μείωσιν κατὰ 18 σκάφη καὶ 26.201 τ. γκρός. Ωφείλετο αὐτὴ εἰς τὴν πρὸς ἱέπωντας πολύτον τοῦ φαλαίνοθρικοῦ στόλου τοῦ κ. Ἀρ. «Ωνάς», ἀπαρτίζομένου ἀπὸ 17 φαλαίνοθρικά σκάφη (πρώην κορδεττας) καὶ ἀπὸ τὸ πλωτόν ἐργοστάσιον κατεργασίας φαλαινῶν «Ολύμπικ Τσάλλεντζερ» 13.019 τ. γκρός. Διὰ τῆς ἐν λόγῳ πωλήσεως ἐπανσαν πλέον τὰ ἔλληνικά συμφέροντα νὰ ἐνδιαφέρουνται διὰ τὴν φαλαινοθρίσιον. Απὸ τὴν ούτω ἐπελθούσαν μείωσιν, ἡ ύπαρχουσα ἔλληνικῶν συμφέροντων χωρητικότης ύπο τὴν Ονδούριανήν σημαίαν

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ**

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ 9
Τηλέφ. 614-313

ΑΘΗΝΑΙ

περιωρίσθη ἡδη εἰς :

26 σκάφη, 241.284 τόν. γκρός

| | | | |
|-----------------------------|----|----------|---------|
| Φορτηγά συνήθων τύπου | 2 | τ. γκρός | 3.623 |
| Φορτηγά «λίμπερτς» | 13 | » | 93.514 |
| Δεξαμενόπλοια | 11 | » | 144.147 |

Σύνολον: 26 » 241.284

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΩΝ ΠΕΝΤΕ ΣΗΜΑΙΩΝ

Τὸν γνώριμον ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω στατιστικά δεδομένα προκύπτει, ὅτι ἡ δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας, ύπο τὰς πέντε σημαίας, ἀνέρχεται σήμερον εἰς :

1083 σκάφη, 7.511.274 τόν. γκρός

Η κατά κατηγορίας σκαφῶν σύνθεσις τῆς χωρητικότητος ταύτης έχει ὡς ἔξης :

| | | | |
|-----------------------------|-----|----------|-----------|
| Φορτηγά συνήθων τύπου | 308 | τ. γκρός | 1.465.112 |
| Φορτηγά «λίμπερτς» | 402 | » | 2.895.361 |
| Φορτηγά τύπου «Κριός» | 2 | » | 7.627 |
| Δεξαμενόπλοια | 227 | » | 2.892.013 |
| Υπερωκεάνια | 8 | » | 127.057 |
| Επιβατηγός | 36 | » | 81.121 |
| Διάφορα | 100 | » | 42.983 |

Γενικὸν σύνολον: 1083 » 7.511.274

Η ἀργοῦσα χωρητικότης μας

22 σκάφη, 113.153 τ. γκρός

Παρὰ τὴν ἐπικρατήσασαν δραστηριότητα εἰς τὰς παγκοσμίους διὰ θαλάσσης μεταφοράς, κατά τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους, ηὗ ἔχειν, ἐναντὶ τοῦ πρότου τριμήνου, ἐνεφανίσθη ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης μας ύπο τὰς πέντε σημαίας τῶν σκαφῶν πραγματοποιεῖται, κυρίως, μὲν ἐλληνικά πληρωμάτα. Οὕτω, κατὰ τὴν 30ην Ιουνίου ἐτέλευταν ἐν παροπλισμῷ 22 σκάφη μας, συνολικῆς χωρητικότητος 113.153 τ. γκρός, ἐναντὶ 15 πλοίων, 53.077 τ. γκρός, τοιού τριμήνου. Πρέπει, δῆμος, νόμως, νόμως, νόμως σημειωθῆ, ὅτι ὁ ἀριθμός οὗτοῦ δὲν ἀποδίουν τὴν πραγματικήν εἰκόνα τῆς ἀργίας, ἐλλείψει ἔργασίας, διότι περιλαμβάνουν καὶ ἀρκετά σκάφη ἀναγκαστικῶν ἀργούντα, συνεπείᾳ ἐπισκευασίας ἐκτεταμένων ζημιῶν των ἐκ θαλασσῶν τῶν αὐτού πλατύτατων, καθὼς καὶ ἔτερα διερχόμενα προβλεπομένων ἐπιθέωρσιν πρὸς ἀνανεώσιν τῆς κλάσεως των. Εἳναι ἔξαιρεθείν αἱ περιπτώσεις, περιορίζεται εἰς τὸν ὀσμήμαντον ἀριθμὸν τῶν 6 μόνον πλοίων, 21.864 τόνων γκρός.

Τὰ ύπο ἔλληνικήν σημαίαν ἀργοῦντα πλοία αἱ ἀκολούθους κατηγορίας :

| | | | |
|---------------------|---|----------|--------|
| Φορτηγά | 2 | τ. γκρός | 6.355 |
| Δεξαμενόπλοια | 1 | » | 10.441 |
| Μεσογειακά | 2 | » | 1.843 |

Σύνολον: 5 » 18.639

Ἐξ αὐτῶν, δύο μόνον μεσογειακά καὶ ἔνα μεταφορά τοῦ 3 σκάφη, 6091 τ. γκρός, ήσαν παρωπλισμένα ἐν «Ἐλλάδι», τὸ πλοίον παντού δύο, 12.548 τ. γκρός, ήσαν παρωπλισμένα εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Τὰ τελευταῖα ταύτα ήσαν τὸ δεξαμενόπλοιον «Κάτε Ν. Λ.» ἐκτελοῦν εὑρέσιας ἐπισκευασίας εἰς τὴν Μασσαλίαν καὶ τὸ φορτηγόν «Ιάκωβος», ἀρκετά ἀπὸ ἔνων λόγων, λόγω της ἀναγέννησης της σημαίας, εἰς τὸ Πόρτο Σαΐδη.

Οσον ἀφορά τὰ ἔλληνικής πλοιοκτησίας σκάφη ύπο ἔνας σημαίας (Λιβερίας, Παναμᾶ, Κοσταρίκας καὶ Ονδούρας) ἐτέλουν ἐν ἀργίᾳ εἰς τὸ τέλος τοῦ δεύτερου τριμήνου 17 πλοία, συνολικῆς χωρητικότητος 94.514 τ. γκρός, ἐκ τῶν δύο πλοίων 6, χωρητικότητος 24.248 τόν. γκρός εἰς ἐλληνικούς λιμένας καὶ τὰ ὑπόλοιπα 11, χωρητικότητος 70.266 τ. γκρός, εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Ή χωρητικότης αὐτή, κατά κατηγορίας σκαφῶν, κατενέμεται ὡς ἔξης:

| | | | |
|-----------------------------|---|----------|--------|
| Φορτηγά συνήθων τύπων | 8 | τ. γκρός | 32.265 |
| Φορτηγά «λίμπερτς» | 3 | » | 21.550 |
| Δεξαμενόπλοια | 4 | » | 37.821 |
| Μεσογειακά | 2 | » | 2.878 |

Σύνολον: 17 » 94.514

Ἔπο τὰ ύπο ἔνας σημαίας σκάφη μας τὰ παρωπλισμένα ἐν «Ἐλλάδι» ήσαν 1618 τ. γκρός, ἀργοῦν συνεπείᾳ ζημιῶν ἐπροσθέσθησαν, καὶ ἔνα τάνκερ 8571 τ. γκρός, διερχόμενον τὴν ἐπησίαν ἐπιθέωρσιν του. Απὸ τὸν ἔνων τῶν ἔξωτερων φορτηγῶν 1184 τ. γκρός, ἐκτελεῖ ἐπισκευάς εἰς τὸ Κίελον καὶ τὸ φορτηγόν «Εἰρήνη» 4941 τ. καὶ «Εστέρλα» 3503 τ. γκρός, διέρχονται σερβέων εἰς τὴν Τεργεστήν. Τὰ τρία ἀργοῦντα «λίμπερτς» ήσαν τὸ «Μαρινέγκο» ἐκτελοῦν εὑρέσιας ἐπισκευασίας εἰς τὸ Ρότερνταμ, τὸ «Πλειάδες» παραμένον εἰς τὸ Γιβραλτάρ μὲν ἐκτεταμένον ζημιάς εἰς τὸ «Τζεόρτζιαν Φλέιμ» ἐπισκευάζον εἰς Κεμπέκ σοβαράς βλάστας τοῦ ἐμπορίου. Τὰ δύο ἔξωτερων πλοίων 12.548 τ. γκρός, ἦσαν τὸ παρελθόντος «Οκτωβρίου» ἐπισκευάζον τὰς μηχαναῖς του ἀπὸ τὸν παρελθόντος «Οκτωβρίου» εἰς τὴν Γένοβαν καὶ τὸ «Γεωργία», ἐπισκευάζον εἰς Σίεντα μζημίας του ἐκ συγκρουσώντων.

Βάσει τῶν ἀνώτατων στοιχείων, τὸ σύνολον τῆς ἀργούντης εἰς παντοίων λόγων χωρητικότητος μας

Η ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΚΑΙ Η ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Μάς ἐνδιαφέρουν ἀμεσώτατα οἱ σημειούμεναι ἔξελίξεις εἰς τὴν ἱστοποντικήν ναυπηγικήν βιομηχανίαν. Ἐχει ἐναπόθεσει ὁ Ἑλληνικός ἐφόπολισμὸς τὸ μέλλον του κατὰ μέγιστον προσοστὸν εἰς τὴν εἰλικρινή μὲν τοὺς ἱστωνας ναυπηγούς συνεργασίαν, εἰς τὴν καλὴν των ἐργασιῶν, τὴν ὅρτιον τοῦ σκάφους καὶ τῶν πρωστηρίων των μέσων κατασκευὴν. Δέν πρέπει νὰ παρορᾶται τὸ γεγονός, ὅτι εἰς τὴν μακρινὴν χώραν τοῦ Ἀνατέλλοντος Ἡλίου θὰ προσβλέπομεν καὶ μετὰ τὴν παραλαβὴν τῶν παραγγελθέντων πλοίων, λόγῳ τῆς ἀνάγκης τῆς ἐν ἐπαρκείᾳ καὶ εἰς τιμάς χαμηλᾶς ἔξευρεσσών τῶν ἐξαρτημάτων τῶν μηχανῶν καὶ τῆς διενεργείας τῶν σοδαρῶν ἐπισκευῶν.

Ἐχει, συνεπώς, ἐνδιαφέρον καὶ τὸ κάτωθι ἄρθρον, δημοσιευθεῖν εἰς τὴν μηνιαίαν (διὰ τὸν Μάιον) ἀνασκόπησιν τῶν πεπραγμένων τῶν ιστονικῶν ναυπηγείων. Πραγματεύεται τὸ ὅλον θέμα τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν, τοῦ κόστους αὐτῶν καὶ τῆς τεχνικῆς των ἐπαρκείας, ἀνομολογουμένων ἐμμέσως καὶ τῶν ψιφισταμένων μειονεκτημάτων εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν μηχανῶν καὶ τῶν ἔξαρτημάτων των. Αὐτὰ τὰ μειονεκτήματα προσπαθοῦν ἡδη οἱ Ἰάπωνες ναυπηγοί, πειραματίζομενοι, ὀστυχώς, ἐπὶ τῶν ἡδη κατασκευαζομένων σκαφῶν, νὰ ἔξαλείψουν διὰ τῆς ἐπιμόνου προσπλάσεως των εἰς τὴν προσπάθειαν δημιουργίας καλοῦ ὄντος ματος διὰ τὴν παραγωγήν των.

Τὸ ἄρθρον τῆς ιαπωνικῆς ἐπιθεωρήσεως ἔχει ως κάτωθι:

Το άρθρον της λαϊκής επιστρέψιμεως, έχει ως κατώτατη:
‘Η λαϊκή ναυπηγική βιομηχανία θα είναι άπτησχολημένη κατά τα δύο προσεχή έτη διά την έκτελεσιν παραγγελιών, τάξ όποιας έτοποθετησαν είς αύτην διάφοροι έξοφλιστικοί Οίκοι και αίτινες άπό το παρελθόντος έτους άνηρχοντο, κατ’ αξίαν, είς 500 περίπου έκατομμύρια δολλαρίων. Η μεγάλη αύτη διάγωγκωσις τών ναυπηγικών έργασιών εν Ιαπωνίᾳ διά λογαριασμών άλλοδαπών πλοιοκτητών, οφείλεται, κατά μέγα μέρος, εις τό γεγονός, ότι η Ιαπωνία κατέστη Ικανή νά έπωφεληθῇ τῆς εύημερίας τῆς παγκοσμίου θαλαγγοράς, ητις ήλθεν ώς συνέπεια τῆς έπι τα βεβτιώ τροπής τῆς παγκοσμίου οίκουνομας.

Δέοντας ἀκόμη νά ύπουλησθη, διτί η πρόσδοσς εἰς τὴν ὄρθιολογικήν ὄργά-
νωσιν τῶν ἱερωνικῶν ναυπηγείων καὶ τῶν συγγενῶν πρὸς αὐτὰ βιομηχα-
νιῶν, ήτις κατέστησε δύνατὴν τὴν σοδαράν μείωσιν τοῦ ναυπηγικοῦ κό-
στους, ὑπῆρξε καὶ αὐτὴ ἔνας σημαντικὸς παράγων αὐξῆσεως τῶν ἐρ-
γαστῶν των.

ΑΙ ΣΥΓΓΡΕΝΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΙ : Τὸ θέμα τούτο ἐίνε λίαν εύρυν καὶ ἔστω, ὡς παράδειγμα, ἕνα φορτηγόν: "Αν λάβωμεν τὸν ἀριθμὸν 100, ὡς ναυπηγικὸν κόστος ἐνὸς φορτηγοῦ καὶ ἀναλύσωμεν τὰς δαπάνας κατασκευῆς του, θὰ ἴωμεν, ὅτι τὰ 35 % ἀφοροῦν ἡμερομίσθια καὶ ἄλλα ἔξοδα εἰς τὰ ναυπηγεῖα καὶ ὅτι τὰ ὑπόλοιπα 65 % ὀδεύουν πρὸς τοὺς διαφόρους κατασκευαστὰς τμημάτων τοῦ πλοίου, συμπεριλαμβανομένων τῶν ἐκ σιδήρου καὶ χάλυβος ὄλικων. Μέρη τινὰ τοῦ πλοίου — ἐπί τι παραδείγματι, αἱ πρωστήριοι μηχαναῖ τοῦ — κατασκευάζονται συχνὰ ὑπὸ τοῦ ναυπηγοῦντος τὸ σκάφος Οἴκου." Οταν, δημόσι, δηλούμενον περὶ συγγενῶν βιομηχανιῶν, ἔνουσμένων τὰς βιομηχανίας ἔκεινας, αἱ ὀποῖαι κατασκευάζουν εἶδη ἔξοπλισμοῦ καὶ ἄλλα τμῆματα, τὰ ὅποια κατασκευάζουν εἰς τὸ ναυπηγούμενον σκάφος χωριστὰ ἀπό τὴν ἔνειδιν, τὸν χάλυβον καὶ ἄλλα ύλικά ἔτινα μέστες καρπούσωνται εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ αὐτού

ΛΙΚΑ, οπίστα άμεσως χρησιμοποιούνται είς τὴν κατασκευὴν τοῦ σκάφους. Εἰς τὸ παραπλέον διάγραμμα δείκνυνται τὰ καθ' ἑκαστὸν ποσοστὰ ἐπὶ τοῦ δίλικου κόστους. Καταφίνεται ἔπειτα τὸ τούτο, ὅτι τὰ 35 % ἀφοροῦν μισθώσις καὶ ἄλλας δεσπάνας ἐν ταύτῃ ναυπηγείω, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 65 % διατίθενται εἰς κατασκευὰς χαλυβδίνων ἐλασμάτων, μηχανῶν, ἔξορτημάτων καὶ ἔγκαταστάσεων. Μερικά ναυπηγεία κατασκευάζουν τὰς μηχανὰς προώσεως εἰς τιδία αὐτῶν ἐργοστάσια καὶ μολονότι εἰς τὰς περιπτώσεις ταυτὰς πολὺ διλγήστερα πλοιώνυνται εἰς ἄλλας ἔταιρις, ἐν τούτοις ή γενική εἰκόνη παρασκέψει σχεδονί ή αὐτό.

Αἱ κυριώτεραι συγγενεῖς πρὸς τὰ ναυπηγεῖα βιομηχανίαι εἰνε αἱ κατασκευάζουσαι τὰ πρωστηρίους μηχανάς, τὰς βοηθητικὰς τοιαύτας, τὰς μηχανὰς παραγωγῆς ήλεκτρικοῦ ρεύματος, «αθώς καὶ αἱ κατασκευάζουσαι τυμήτας μηχανῶν καὶ ἔσορτηματα, ναυτικά ἐργαλεῖα καὶ ήλεκτρικὰ εῖδον. Εἰς ἔξακόσια ἀνέρχονται ἐν 'Ιαπωνίᾳ τὰ συγγενῆ πρὸς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν ἐργοστάσια, τινὰ δὲ τούτων εἰναι μεγάλα καὶ ἄλλα μέτρια ή μικρά.

ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣ ΤΩΝ ΣΥΓΓΕΝΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ ΚΑΙ ΜΟΡΦΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ : Αι συγγενεῖς βιομηχανίαι ἀπόρροφουν τὰ 45 % τοῦ συνόλου τῶν πληρωμῶν, αἱ δόπαις πραγματόποιούνται διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἐνὸς πλοίου. Τὰ παραγόμενα ἀπὸ τὰς συγγενεῖς βιομηχανίας εἰδῆ δύνανται νὰ κατανεμθῶν εἰς εἰδῆ κατασκευαζόμενά ὑπὸ αὐτῶν τούτων τῶν ναυπηγικῶν Οἰκῶν, οἵτινες λοιπόν του τὸ ἔν τρίτον τοῦ 45 % (δηλαδὴ τὰ 15 %), εἰς εἰδῆ κατασκευαζόμενα ὑπὸ μεγάλων βιομηχανικῶν Οἰκῶν εἰδίκευμάν εἰς ἡλεκτρικὰς μηχανᾶς, χώνευσιν καὶ βασικῶν χάλυβων κτλ., μὲ συμμετοχήν κατὰ τὸ ἑτερον 1) τοῦ 45 %, καὶ εἰς τὰ εἰδῆ, κτλά, κατασκευάζονται ἔξω τῶν προηγουμένων, κυρίως δὲ ἀπὸ μετριαὶ καὶ μικρὰ ἔργοστάσια, ἄπινα λοιπά.

νουν τὰ 11 % τοῦ συνόλου τῶν διὰ τὴν ναυπήγησιν πληρωμῶν.

Τὴν σχετικὴν κατανομὴν τῶν δαπανῶν ἐμφανίζει ἀναλυτικώτερον διάγραμμα:

| | Αναλογία κόστους % | | |
|---|-----------------------|-------|-------|
| Κυρίως κατασκευαζόμενα τμήματα παρ' αύτών τούτων τών ναυπηγών. | 15 % | | |
| Κυρίως κατασκευαζόμενα παρά ναυπηγείων, άτινα παράγουν και άλλας μηχανές. | 15 % | | |
| Κυρίως κατασκευαζόμενα ύπό μετρίων και μικρών έργοστασίων. | 11 % | | |
| Κατασκευαζόμενα παρ' έργοστασίων κατασκευής μηχανών έσω-τερικής καυσεως. | 1.5% | | |
| Διάφορα | 2.5% | | |
| Σύνολον : | 45 % | | |
| Γενικώς είπεν, αἱ κύριαι μηχαναί, αἱ ηλεκτρικαὶ τοιαῦται καὶ ἄλλα εἰδῆ, ἄτινα ἀπαιτοῦν τεχνικὰς γνώσεις ὑψηλοῦ βαθμοῦ καὶ μεγάλα διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν χρηματικὰ μέσα, κατασκευάζονται ύπό τῶν μεγάλων Οἰκῶν, ἐναὶ αἱ βαθεῖδες, τὰ βοηθητικὰ μηχανῆματα κλπ., ἄτινα δύνανται νὰ κατασκευασθοῦν ἀλλαχοῦ, μὲν μικρὸν σχετικῶς κόστους καὶ διὰ τὰ ὅποια ἀπαιτοῦνται μικρότερα κεφάλαια, ἀνατίθενται εἰς τὰς μεταράσται καὶ μικρᾶς βιομηχανικὰς ἔπιχειρεσίες. | | | |
| ΠΑΡΑΓΩΓΗ, ΕΞΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΕΙΣΑΓΩΓΗ: 'Ακολουθῶσαν τὴν κίνησιν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, αἱ συγγενεῖς τοιαῦται, ἀπέβησαν καὶ αὐταὶ πολύαρχοι. 'Υπάρχουν, βεβαίως, διαφοραὶ μεταξὺ τῶν βιομηχανῶν, ἀλλὰ κατὰ τὸ πλεῖστον αὐταὶ ἔχουν πρὸς ἐκτέλεσιν παραγγελίας διὰ χρονικὴν περίοδον ἐνὸς καὶ πλέον ἔτους. Δεδομένου, ἐν τούτῳ, ὅτι συρροὴ ἔργωστιν πρὸς αὐτὰς ἐστημειώθη μόνον κατὰ τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος ἔτους, οἱ ἀριθμοὶ τῆς πραγματικῆς παραγωγῆς των δέν ἀποδίδουν τὴν ἀληθῆ εἰκόνα. 'Ο κατωτέρω πίνακας ἐμφανίζει τὴν βαθμαίσιαν αὔξησιν τῆς παραγωγῆς, ἀντικατοπτρίζει, δῆμως, καὶ τὴν ὑποχώρησιν τῶν παραγγελιῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐν ἔτει 1954 χαλαρώσεως τῶν ἔργωσιν. 'Αν εἰς τὸν πίνακα περιελαμβάνοντο καὶ οἱ ἀριθμοὶ τοῦ τρέχοντος ἔτους, θὰ ἐνεφανίζετο ἡ ἀπότομος πρὸς τὰ ἄνω καυπύλη, δεικνύουσα — τούλαχιστον — μίαν αὔξησιν κατὰ 100 %, ἐν σχέσει πρὸς τὸ παρελθόν ἔτος : | | | |
| Παραγωγὴ ναυτικῶν μηχανῶν (εἰς ἑκατομ. γιγὲν) | | | |
| Εἰδη | 1953 | 1954 | 1955 |
| Λέβητες | 2046 | 1085 | 1881 |
| Παλινθρομικαὶ μηχαναὶ | 14 | 58 | 130 |
| Ατμοστροβίλοι | 2538 | 1094 | 1828 |
| Μηχαναὶ έσωτερικῆς καύσεως | 10939 | 13547 | 14621 |
| Βοηθητικαὶ μηχαναὶ | 2944 | 2566 | 3513 |
| Ηλεκτρικαὶ μηχαναὶ | 1510 | 1672 | 2205 |

Σύνολον 19991 20022 24178
 "Οσοι αφορά τάς έξαγωγάς, τά προϊόντα τών συγγεινών βιομηχανιών έχαγονται κατά τα πλείστον, ώς μέρη τελειωμένων σκαφών, ούτως όστε οι υπάρχοντες άριθμοι είναι μόνον, οπίσσιας αντίτροπωστέων μηχανών έσωτεροι καύσεως, αι δύοπισι έχαγονται, όπως είναι. Κατά τα 1955 έχηθησαν τοισανταί μηχανοί έσωτερηκής καύσεως, συνδικής άξιας 300 έκατομμυρίων γιεν. Τά ειδη τών συγγεινών βιομηχανιών, τά δύοπισι έχηθησαν ώς μέρη πλοιών, αντίτροπωστέων τά 80 % ήτης δηλη παραγωγής τών ένα λόγον βιομηχανιών, είσεκόμισαν δέ πολύτιμουν διά την γώραν έννοιαν συναλλαγμάτων.

Μερικῶν ἔξαρτημάτων εἶναι δύσκολος ἢ κατα-

Τὸ Ἀρχαιότερον Ἑλληνικὸν Ναυτικὸν καὶ Ἐφοπλιστικὸν Γραφεῖον ἐν Αἰγύπτῳ

X Y D I A, ALLAM & Co.

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

ALEXANDRIA Branch
117, Mosque Attarine
telephones: 21641 and 2217
Telegrams: XYDIA
or XYDAL

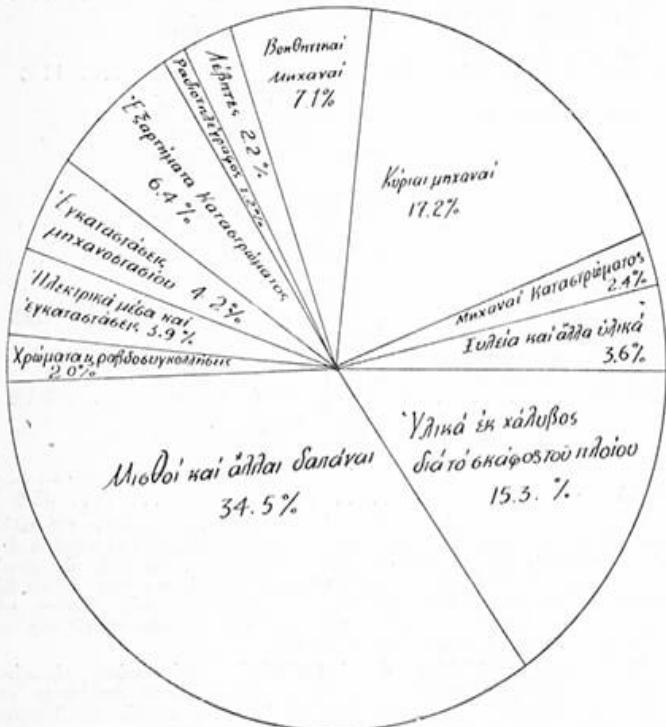
GENERAL AGENT in SUEZ CANAL for NOMIKOS LINES

SUEZ

Rached street
Telephone: 2149
Telegrams: XYDA

προορίζονται διὰ ξένα σκάφη καὶ ἀπαίτουν ἀνταλλακτικά, εἰσάγονται ἐκ τῆς ἀλλοδαπής. Ταῦτα, ὅμως, ἀντίπροσωπεύουν τὰ 3 ἔως 5 % μόνον τοῦ συνολικοῦ κόστους σκάφους. Κυριώτερά τῶν ἐν λόγῳ εἰδῶν, είναι τὰ δργανα ναυσιπλοίας (χρονόμετρα, ραντάρ κ.λ.π.), δργανα ραδιοτηλεγραφίας, συστήματα αυτομάτου ἐλέγχου, ἀντλίαι, ὑπερτροφοδοτικά συσκευαί και τὰ παρόμια.

Η ταχεία αύξησης τών έξαγωγών πλοίων μετέβαλε τούς χαλεπούς καιρούς, τούς όποιους διέτρεψαν το 1954 αι συγγενεῖς βιομηχανίαι, είς ήμερας εύμεριας, εἰς τρόπον ώστε νὰ ἀπασχολοῦνται αὐτοὶ σήμερον μὲ δὴν τὴν ἔκτασιν τῆς παραγωγικῆς των ἰκανότητος. Εἰς τινας μάλιστα κλάδους παρατηρεῖται καὶ ποιά τις δυσχέρεια περὶ τὴν ἔξευρεσιν τῶν ἀπαιτουμένων ὑλικῶν. Μεγάλην πάντος σημασίαν ἔχει σήμερον ἡ ἐπιδραστής, τὴν ὄποιαν ἀσκοῦν οἱ ὑψηλοὶ τιμαὶ τοῦ σιδήρου, τοῦ χάλυβος καὶ τῶν σιδηρούχων μεταλλικῶν ὑλικῶν. Τὰ ἐκ τῶν ὑλικῶν τού-



των παραγόμενα προϊόντα έμφανιζουν, κατά φυσικήν συνέπειαν, αυξησίν τινα τῶν τιμῶν των, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ παρελθόν εἴτος.

ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΤΩΝ ΣΥΓΓΕΝΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ:

Κύρια μηχανατικά προώσεως: Συνήθως τά πρωστήρια συστήματα ἀναφέρονται εἰς ἀπόστροβίλους ή εἰς μηχανάς ΝΤζέλ. "Ας λάδωμεν ὑπὲψιν τὰς πρωτας." Ἀρκετοὶ τύποι ἀπόστροβίλων κατασκευάζονται σήμερον εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, δύναται, ὅμως, ἐν καθολική ἀνάλυσει, να κατανευθοῦν εἰς τρεῖς: Τὸν καθαρῶν ἰαπωνικὸν τύπον, τὸν τύπον τῆς "Τζένεραλ Ἐλεκτρικ" και τὸν τύπον τῆς "Οὐεστινγκ Χάους". Συνεπεία τοῦ γεγονότος, ὅτι ηδήλη η ζήτησις ἀπόστροβίλων διά δεξαμενού- πλοια προορίζεμενα διά ξένους ἔφοπλιστάς, πολλοὶ ἀπὸ τοὺς κατα- σκευαστάς τοιούτων μηχανῶν, ἔχουν ήδη ἔρασφαλίσει παραγγελίας διά συνεχῆ ἐργασίαν των ἐπὶ δύο ἔτη. Μεγάλοι στόρβιλοι, πραγματικῆς δυνάμεως 20.000 πίππων κατασκευάζονται σήμερον καὶ κατ' αὐξόντα ἀριθμὸν ἐγκαθίστανται ἐπὶ τῶν πλοιῶν. "Η εἰς τὸ πεδίον τούτῳ ἐπιτευ- χθεῖσα τεχνικὴ πρόσθος καταφίνεται ἐκ τοῦ γεγονότος, ὅτι η κατανά- λωσις καυσίμων ὑπεδίδισκη είς 235 περίποι γραμμάρια καθ' ὥραν.

"Ιδιαίτεραν ἐπίστης ἔξειλιν ἐνέφανισαν αἱ μεγάλαι μηχαναὶ Νῆπελαι καὶ ἄθροι: διαβιάζονται αἱ δι' αὐτὰς παραγγελίαι. Τέσσαρες τυποὶ δημόσιουμχανῶν κατασκεύαζονται εἰς τὴν Ἰαπωνίαν: 'Ο καθαρῶς ιαπωνικὸς τύπος Υ.Ε.Σ., ό γερμανικὸς τύπος Μ.Α.Ν., ό δανικὸς τύπος Κ.αὶ Β., καὶ ό ἑλβετικὸς τύπος Σούλτζερ. "Ολοὶ οἱ τύποι ἀπεδείχθησαν ἐπιτυχεῖς εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ συστήματος τῆς υπερφορτίσεως (super charging), ἐκάστου κυκλινδροῦ ἀναπτύσσοντος πραγματικὴν δύναμιν 1300 ἵππων. Τὸ βάρος καὶ ό σύγκος των ἔχει μειωθῆ καὶ οἰκονομία καυσίμου ἐπετεύχθη. "Εκδήλως ἐπίσης πρόσδοτος ἐστημειώθη καὶ εἰς τὴν χρήσιν χαμηλοῦ βαθμοῦ πυκνότητος πετρελαίου, πλείστοις δὲ ἐκ τῶν ἐν Ἰαπωνίᾳ ναυπηγουμένων σκάφων χρησιμοποιούν τὸ ἐν λόγῳ πετρελαῖον.

πωντα να πηγαδεύουν σκληρών χρησιμοποιούν τον αγορά πετρελαίου. Αἱ μεγαλύτεραι Ιαπωνικαι μηχαναι Νήπελαι, χρησιμοποιούμεναι κυρίων από λάτινερ, εἰνε ἔννεκακιλινδροι και δύνανται την ἀνάπτυξιν πραγματικήν δύναμιν 12.000 πόπων. Εχάστας, μερικαι ιαπωνικαι ἐταιριαι κατέστρωσαν σχέδια κατασκευῆς δωδεκακιλινδρων μηχανῶν Νήπελαι, πραγματικήν δυνάμεως 15.000 πόπων. Σημειωτέον, δλοι οι κατασκευαι διλγεινονων ενσυνι εξασφαλίσει ονασαν διά δύο ἔτη

Είτε την Βιομηχανία των μηχανών Ντίζελ υπάρχει έπιστης και πεδίου κατασκευής μικρών μηχανών, κατασκευαζομένων εἰς εύρυτάτην άκτινα παρά μιάς έκατοντάδος μετρίων και μικρών έργοστασίων. Αι μηχανοί αυτοί έγκαθιστανται, κυρίως, διά την πρώσων άλιευτικών σκαφών και μερικαί έξ αυτών έξαγονται εἰς χώρας της νοτιοανατολικής Ασίας. Κατά την λειτουργίαν των απεδειχθησαν στερεάι, άσφαλεις και εύχρηστοι, ή δε ζήτησις δι' αυτάς έχει σταθερώς αύξηθη έντος και έκτος της Ιαπωνίας, άλλα λόγω του μεγάλου άριθμου των κατασκευαστών των έπικρατεί άλιευτικών.

τει οὐδὲ συναγωγοῖς;

2) Λέδητες: "Ολοί σχεδόν οἱ ναυπηγικοὶ Οἰκοὶ κατασκευάζουν λέβητας, ὑπάρχουν, δῆμοι, καὶ εἰδικευέντα λεβητοποιεῖσθαι. Πέραν τῶν τύπων ποὺ ἡτοιμάζονται μέχρι τοῦδε εἰς τὰ ναυπηγεῖα, εἰσήχθησαν ἐσχάτως καὶ τύποι λεβήτων τοῦ ἀμερικανικοῦ C. E., Χόστερ Οὐλέρ, Μπάπτικον καὶ B. καὶ W.". Δεδομένου, διτί ἔξεδηλώθη κατὰ τὰ τελευταῖα ἐπὶ

ἡ τάσις, ὅπως τὰ δεξαμενόπλοια χρησιμοποιοῦν ἀτμὸν διὰ τὸ πρωστήριον σύστημα, ἡ ζητησίς λεβιτῶν καὶ εἰς τὸν τομέα τούτον αὐξάνει.

3) Ἡλεκτρικαὶ μηχαναὶ: Αἱ μηχαναὶ αὗται κατασκευάζονται ἀπὸ τὰ ἐργαστάσια τῶν μεγάλων ἱππωνίων ἑταῖριῶν, αἱ δόποιαι ἀνταλλάσσουσι γνώμας καὶ σύμβουλεύονται ταῖς μεγάλαις συναφεῖς ἑταῖρισι τοῦ ἔωτεροῦ, ὡς λ. χ. τῆς Ζήμενος, Γουεστιγχάσου, Τένεραλ Ἐλέκτρικ κ.λ.π. Φορτηγά προφάτως ναυπηγεύθενται, χρηστοποιοῦν, δῆλα σχεδόν, τὸ ἀποδοτικὸν σύστημα τοῦ ἐναλλάσσομένου ἡλεκτρικοῦ ρεύματος. Ἔπι τοῦ πεδίου τῶν μηχανῶν φορτίσεως μελετῶνται τὸ σύστημα Οὐώρ-Λέοναρδον καὶ ἄλλα. Αἱ ἑταῖριαι αἱ κατασκευάζουσαι ἡλεκτρικάς μηχανάς διὰ πλόον, κατασκευάζουν καὶ ἡλεκτρικάς μηχανάς δι' ἔτέρας χρήσεις, εἰς τρόπον ὅπειται νὰ αὔξουσα στήμερον ζήτησις νὰ παρέχῃ εἰς τὰς ἐν λόγῳ ἑταῖριας εὑρὺν στάδιον ἀπασχολήσεως.

4) Βοηθητικά μηχανάι: 'Η κατασκευής των μεγάλην ποικιλίαν μηχανών, κατασκευασμένων κυρίων παρά τών μετρίων και μικρών έργοστασίων, άτινα έχουν ειδίκευση εἰς αύτάς. Οι Οίκοι ούτοι σημαντικώς ήδη άνελγωνονήσαν, μετά την κατά τὸ 1954 χαλάρωσιν τών έργασιών των και κατώθισαν νά όσθιολγίσουν την λειτουργίαν των και, σύν τη αύξηση του δύγκου των παραγγελιών των, νά ιδουν ταχέως τάς έργασιάς των νά λαμβάνουν την πρός τά άνα πορείαν. Μολονότι τά προϊόντα των έφθασαν εἰς ένα σημαντικόν έπιπεδον υψηλής ποιότητος, έδυσκολεύθησαν πάντως αἱ ἐπιχειρήσεις αύται, διότι ἐλείπεν ἀπό αύτάς η πείρα γύρων ἀπό τὰ ναυπηγούμενα πρός ἔχαγωγήν πλοία. Αἱ τιμαὶ των ἀπέδειξαν, διτὶ ὑπαγορεύονται ἀπό ἀνάλογον πρός το γεγονός τούτο σκέψιν. Πάντως τὸ μειονέκτημά των αύτῷ ἀναμφιδωλος θα διορθωθῇ, ἔφοσσ, προϊόντος του χρόνου, σαφέστεροι θα ἀποκαθίστανται συνθῆκαι εἰς τάς ἐν λόγῳ ἐπιχειρήσεις. Μηχανᾶι τινές, ὡς λ. χ. αἱ καλαθειδεῖς ἀντλίαι και οι ειδικοὶ ἔξεριστῆρες, εἰσάγονται ἀπό τὸ ἔωτερόν κον, διότι δὲν υπάρχουν εἰσέτι εἰς τὴν Ἰατνιῶν εἰδίκευμένοι και κατάλληλοι κατασκευασταὶ τοιούτων μηχανημάτων. 'Η κυβέρνησις τοῦ Τόκιο, ὅπωσδηποτε, διδει πλήρη προτεραιότητα εἰς τὴν προαγωγὴν ειδικευμένης, ἐν τῷ πεδίῳ τούτῳ, βιομηχανίας.

5) Βαλβίδες: «Ομοιόμορφα Ιαπωνικά βιομηχανικά πρότυπα έπειτα θυσαν, κατά τὸ πλεόνατο, διὰ τὴν κατασκευήν Βαλβίδων, μολονότι ποικίλα ἀνέκυψαν προβλήματα κατὰ τὴν ναυπήγησην πλίων προσδοκίουμενων διό τὸ ἔξωτεοικόν. λόγῳ διαφόρου χρήσεως ἐν 'Ιαπωνίᾳ, ὡς καὶ ἐκτὸς τῆς 'Ιαπωνίας. Ἀποτέλεσμα πάντων ἡτο, οὐτὶ ἡ βιομηχανία Βαλβίδων προσέλαβε διεθνῆ χαρακτήρα. Φάνεται, διτὶ υπάρχουν σημεῖα τινά, ὅσον ἀφέρε τοὺς ρυθμιστήρας (ἀτμοφράκτας διανομῆς ὀττού) περὶ τῶν ὄποιών οἱ 'Ιαπωνες τεχνικοὶ πρέπει νὰ λάβουν μαθήματα ἀπό τοὺς ξένους μηχανικούς. 'Οπωσδήποτε, ἔξαιρεσι μερικῶν δυσχερειών, οφειλούμενών εἰς τὸ υψηλὸν κόστος τῶν Ζιλικῶν, η βιομηχανία ἀνταποκρίνεται ικανοποιητικῶς πρὸς τὰς αὐξανούμενάς παραγγελίας.

6) Ἐξοπλισμὸς τοῦ πλοίου: Εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην ὑπάγονται σωστικά μέσα, ἄγκυρα, ἀλύσεις λ.π., ὅπια καὶ κατακευάζονται κυρίως ἀπό μετρίους καὶ μικρούς Οἴκους. Εἰς αὐτὸν ὅ.β.θ.μισιν, ἀσκομένην ἐπὶ τοῦ πεδίου τούτου, φθειρονται ἐν μέρει, τὰ ἄξια ἐμπιστούντης καὶ εἰς χοιμπλὰ ἐπίπεδα τιμῶν ποσφερόμενα εἴδη τῶν ἐν λόγῳ βιομηχανῶν. "Οσον ἀφορά εἰδικώτερον τὰς ἀλύσεις, καταστρώνεται σχέδιον κατασκευῆς των διὰ συγκολλήσεως καὶ ὅπαν ἡ μέθοδος αὐτῆς τεθεῖε λειτουργίαν, εἰνὲ πιθανὸν νὰ συντελέσῃ αὕτη εἰς περαιτέρω ὄρθιολογισμὸν τῆς παραγωγῆς.

7) "Οργανα ναυσιπλοίας: Εἰς τὴν Ἰαπωνίαν κατασκευάζονται γυροσκοπικαὶ πυξίδεις τύπων Σπέρρου καὶ Πλάθ., ἔξαιρετα δὲ προΐστα σημεῖα τούτων ἐδόθησαν εἰς τὴν ἄγοράν. Ὁ τύπος Σπέρρου καὶ ὁ καθαρὸς ἰαπωνὸς τύπος ραντάρ, ἐκ τῶν ἐν Ἰαπωνίᾳ κατασκευάζουσαν, ἀπέκτεινεν τὴν φύμαν ἀσφαλείας, Ἐξαιρέσει τῶν χρονομετών, ἀλλὰ ὅργανα ὑψηλῆς ἀπόδοσεως ἀνεπτύχθησαν εἰς τὸν τομέα αὐτὸν καὶ ἔγκατεστάθησαν ἐπὶ ἔξαγομένων πλοίων.

8) "Άλλο ειδή: Είτε διά σχεδιάσεως ίδιων τρόπων κατασκευής, είτε διά υιοθετήσεως της πείρας των ξένων, έβαρετοι υπηχανοί και έξοπλισμοί σκαφών κατασκευάζονται εις άλλας συγγενεῖς βιομηχανίας, έξαρτέσει μηχανών αύτομάτων καύσεως. Έπι τού πεδίου τούτου ή 'Ιαπωνία ύπολείπεται από άλλων ναυπηγικῶν χωρῶν καὶ εἰνε ἡναγκασμένη νὰ προσφένην εἰς εἰσαγωγάς.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ: Αἱ συγγενεῖς πρὸς τὰ ναυπηγεῖα ἱστοπλικαὶ βιομηχανίαι κατώρθωσαν, ὡς προκύπτει ἐκ τῶν ἀνωτέρω, νότιοι εθάσουν — ἔξαιρέσει μηνανῶν τινῶν καὶ εἰδῶν ἔξοπλισμοῦ — τριῶν ὑπῆρχαν διειθὺ πρότυπα καὶ εἶνε σήμερον ἵκαναν νότια κατασκευαζόντας προϊόντα ἀξίας πάσσοντας ἐμπιστοσύνην. “Οσον ἀφοῦ τὸν χρόνον παραδόσεως, εἶνε, ἐπίσης, αἱ ἐλόγῳ βιομηχανίαι εἰς θεσιν νότιοι ἔκτελον ταχέως τὰς παραγγελίας των καὶ παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἔχουν σήμερον ἔδασθαι λίστες ὀπταπόλοιντας δός δύο ἔτη, ἀνταποκρίνονται πλήρως εἰς τὴν παραγγελίαν ἴκανότατα τὸν ἀποτελεσματικὸν ἕσανθρωπον.”

παναγίνηκαν ικανοτήτα των ιαπωνικών εσχαρών.
Προέχουν πρόδηλημα είνε τα αύδανώμενοι κόστος παραγωγής. 'Οφείλεται τούτο, κυρίως, είς τὴν ἀνατίμησιν τῶν ὑλικῶν, μολονότι ἡ ἐν λόγῳ αὐθησίς δὲν ἐπέτρεψεν ἀκόπι εἰς μεγάλην ἀναλογίαν τὸ συνιδέον κόστος. 'Ετερον πρόδηλημα ἔγκειται εἰς τὴν καλὴν ἐν ὑπερσείᾳ ἀπόδοσιν τῶν ὅστων τὰ ἔγοντατάσια κατασκευάζουν. Τὸ θέμα τούτο σοβαρῶς ἀπὸ τοῦδε τὸ μελετῶν αἱ βιομηχανίαι. Αντιμετωπίζεται ἡ ἀνάγκη συστάσεως ἐντὸς τοῦ τρέχ. ἔτους εἰς τὴν N. 'Υόρκην εἰδικῆς ὑπηρεσίας ἐπιθεωρήσεως τῶν ιαπωνικῶν κατασκευῶν μηχανῶν καὶ ἔξαρτημάτων.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΘΗΝΑΙ, Κολοκοτρώνη 45'—Τηλ. 32-823 & 24-303

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

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

HEAD OFFICE: ATHENS, 4d, Kolokotroni Street.

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

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

Η ΔΙΑΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ ΤΗΣ ΜΕΣΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

Εις ἄρθρον τῆς ὑπηρεσίας τύπου τῶν ἐταιριῶν Πετρελαίου ἔξετάζεται τὸ θέμα τῆς μελλοντικῆς δυναμικότητος τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, ἐν σχέσει μὲ τὴν παραδίαισαν αὐξανομένην κίνησιν τῶν φορτώσων πετρελαίων ἀπό τὴν Μέσην Ἀνατολὴν πρὸς τὴν Δύσιν καὶ μὲ τὸ αὐξανόμενον μέγεθος τῶν δεξαμενοπλοίων. Ή δυναμικότης τῆς διώρυγος—τονίζει δ' ἀρθρογράφος—εἴνει ἐλαστική, ἀλλ' ή πιθανότης διευρύνσεως η διασορίζεως παραλλήλου νέας διώρυγος η κατασκευή νέων πετρελαιαγωγῶν η διώρυγος εἰναλλαγῆς, δέοντος ἀπό τούθη νὰ ἀντιμετωπισθῇ. Πάντως, δῆλοι αὗται αἱ πιθανότητες θὰ ἔχαρηθον ἀπό τὴν οικονομικὴν πλευράν τῶν μεταφορῶν, τὴν ἀπορρέουσαν ἀπό τὰ τεράστια σούπερ-τάνκερ.

Κατά τό έν λόγῳ ἀρθρου, 110 ἑκατομμύρια τόνων πετρελαίου τῆς Μέσης Ἀνατολῆς μετεφέρθησαν, κατά τό παρελθόν ἔτος, εἰς τὴν Δύσιν, ἐν ταῖς ὄποιαις τὰ 65 ἑκατομμύρια τόνων μεσώ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ. Αἱ μεταφοραὶ αὐταὶ ἀπήτησαν τὸν διάπλουν 3866 τάνκερς ἀπό νότου τὸ πρός βορρᾶν καὶ 3997 τάνκερς πρός τὴν ἀντίθετον διεύθυνσιν. Διέπλευσαν, ἐπίσης, τὴν διώρυγα καὶ ἔτερα 3467 σκάφη ἀπό νότου πρὸς βορρᾶν, καὶ 3336 ἀπό βορρᾶ πρὸς νότον. Λίσιν ἐλαστικὴ εἶναι ἡ δυναμικότης τῆς διώρυγος, ὅσον ἀφορᾷ τὸν ἀριθμὸν τῶν διαπλέοντων αὐτὴν σκαφῶν καὶ, χάρις εἰς τὴν αὐξησιν τοῦ μέσου ὄρου τοῦ μεγέθους τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τῆς ποσθότητος τοῦ μεταφερομένου πετρελαίου, ὑπάρχει ἀκόμη εἴριν περιθώριο, ἐπίτρεπτον ἐπέκτασιν τοῦ τονοῦ εἰς τὰς μεταφορᾶς ὑγρῶν καυσίμων. Ἐν τούτοις, μὲ τὰ διατιθέμενα σήμερον μέσα, ἡ διώδιν, θά καταντήσῃ μετὰ δέκαετίαν ἐμπτοδίον εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς δι' αὐτῆς κινήσεως, ἐνῷ μόνον τὰ πετρελαϊκοφορτία θά ἔχουν, τούλαχιστον, διπλασιασθῆ, ήταν μὴ ἐπίπομπον τι διά τὴν μεγαλύτερων διακινήσιν γενικῶν φορτίων, τὴν ὁποίαν θά δημιουργήσῃ ἡ συνεχῆς ἐπέκτασις τοῦ ἐμπτορίου. Τότε, σημαντικαὶ προσθήκαι θά πρέπει νά γίνουν εἰς τὰς ἥδη προσφερομένας ὑπηρεσίας τῆς διώρυγος.

Διά τό ἄμεσον μέλλον ή ἔταιρία τοῦ Σουεζ λαμβάνει ἡδη μέτρα, ίνα ἀνταποκρίθη πρὸς τὰς αὐξανομένας μεταφοράς πετρελαίων, δεδομένου ὅτι τὰ δεξαμενόπλοια καλύπτουν της 65% τῆς δλλ. κινήσεώς της. Αἱ ἔργασιαὶ διευρύνσεως καὶ ἐκβαθύνσεως τῆς διώρυγος πρὸς διάπλους σκαφῶν μὲ δύντισμα 36 ποδῶν καὶ ἡ κατασκευὴ δύνα παραπλέυρων διαύλων, ἐπιτάχυνονται διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως μηχανημάτων ἐκσκαφῆς λειτουργούντων καθ' όπουν τὸ 24ωραν. Τὰ ἔργα ταῦτα ἀποβλέπουν εἰς διάπλουν 48 πλοίων ἡμερήσιώς, μὲ μέγιστον, κατὰ τὰς περιστάσεις, ἀριθμὸν 60 σκαφῶν. Εἰς τὴν πρᾶξιν ἐνδέχεται τὰ δρια ταῦτα νὰ είνει κατά τι ἀνάτερα. Διαρκούντος τοῦ πρώτου τριμήνου τοῦ τρέχοντος ἔτους, ὁ μέσος ὀρθριμὸς διεπλων ἡμερήσιώς ἦτο 44 σκάφη, ἔναντι 41.3 καὶ 35.6 τῶν ἀντιστοίχων περιόδου τοῦ 1955 καὶ τοῦ 1954. Διάφορας ἀλλακατάλληλα ἔργα θά αξέησουν περαιτέρω τὸν ἀριθμὸν τῶν διελεύσεων. Αἱ μεταξὺ τῶν πλοίων ἀποστάσεις ἴσως δραχυνθῶν, μεγάλαι συνοδεῖται ἡ διάπλωσις κατὰ τὴν μίαν διεύθυνσιν, κατ' ἐναλαγήν ἡμερῶν, θά τακτοποιθων, ἐνώ τὰ νέα ὑπὸ ἐκτέλεσιν ἔργα θὰ ἐπιτρέψουν νὰ καταστῇ δυνατὸς ὁ διάπλους ἀπό σκάφη μὲ δύντισμα 36 ποδῶν, ἔναντι τοῦ σημερινοῦ δρίου τῶν 35 ποδῶν. Ὑπάρχουν, δῆμως, ἡδη ὑπὸ παραγγελίαν δεξαμενόπλοια μὲ δύντισμα 40 ποδῶν καὶ ἄνω. Δεξαμενόπλοια μεγάλων διαστάσεων, δῆπως, λ. x., τὸ «Παγκόσμιος Δόρας», 45.000 τόνων ή. w., δηπερ ἔχει δύντισμα 37.7 ποδῶν, διαπλέει καὶ ἡδη τὴν διώρυγα, ἀλλὰ οὐχὶ μὲ πλήρες φορτίον. Πάντα τὰ ὑπὸ ναυτήγησιν ἡ παραγγελίαν μεγάλα τάκερες τῶν 60.000 ή καὶ ἄνω τῶν 80.000 τόνων ή. w., θὰ δύνανται καὶ αὐτὰ νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν διώρυγα, ἀλλὰ μὲ μειωμένον τὸ φορτίον των.

Αναφέρει, έν συνεχείᾳ, ό αθρογράφος, δι ή έταιρια της Διώρυγος του Σουέζ ύπερφονεύετο κατά τὸ παρελθόν, δι ήξυπρέπετι πάντα τὰ έμφανίζομενα πρὸς διάπλους σκάφη, έξαιρέσει ἐκτάκτων τινῶν περιπτώσεων. Ή μεταφορική κίνησις δὲν υπάρχει ἐντὸς μιᾶς νυκτὸς. Ή αὐξησίς της προσαναγγέλλεται ἀπό τὴν πορείαν τῆς καταναλώσεως τῶν πετρελαίων καὶ ἀπὸ τὰ προγράμματα κατασκευῆς δεξαμενοπλοίων. Καὶ ἐπειδὴ, δοσον μεγαλύτερα εἰνε ἡ κίνησις, τόδον μεγαλύτεροι εἰνε καὶ αἱ πρόσδοσι, αἱ δυνάμειναι διατεθεύν δι ἐπεκτάσεις, ἐπλίζει η έταιρια τὸ διατηρητή τὴν διώρυγα εἰς τὸ ὑψος τῆς μεταφορικῆς κίνησης, διὰ τὰς δύναγκας εἰς τὰς ὅποιας θὰ δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν τὰ μέσα τῆς διώρυγος. Τὸ να διευσυνθῆ δι δύνων, ὅστε νὰ δέρχωνται έξ αὐτῆς πληρῶς ἔμφορτα τὰ μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια, ξεστάται τούτο, δι οὐν ἀπὸ τοὺς πολιτικούς παράγοντας, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τοὺς οἰκονομικούς

Κανένα φυσικόν έμπτοδίον δὲν υπάρχει διὰ τὰ ἔργα ταῦτα — υπάρχει αὐθόνων οὐδὲν καὶ ἄμμος διὰ τὰς ἐκσκαφάς — καὶ οὐδεὶς δράχος ἢ δρός πρὸς ἀνατίναξιν, πῶπας, λ. χ., εἰς τὸν Πανουσᾶν. "Αν πρόκειται νὰ χαθῇ ἡ μεταφορική κινητισι, λόγω τῆς στενότητος τῶν ὁρίων τῆς διώρυγος, τότε θὰ μελετηθῇ ἡ διεύρυνσί της. "Αν δ.απιστωθῇ, διὰ τὰ πολὺ μεγάλους οὐρανούς, ἄτινα θὰ χρησιμοποιούν τὴν διώρυγα, θὰ εἶνε κατ' ἀριθμὸν ἀρκετά, ὥστε νὰ καλύψουν τὰς δαπάνας διευρύνσεως διὰ τῶν ηγεμονιῶν ἑσσόδων, τότε ἡ πραγματοποίησις τῆς διευρύνσεως δικαιολογεῖται. Πειοτεροὶ διάθεσις καὶ ἄλλων μέσων εἰς τοὺς ἀρκαΐους λιμενικοὺς παραλόγους τῶν φορτίων, πειριορίζουν καὶ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων, εἰς ὡρίσμενον ἀριθμὸν θαλασσίων δόδων. "Ἐπίσης αἱ δεξαμεναι ἐπισκευῶν εἰνε δλίγαι. Διά τινα, ἐπομένων, χρόνον ἀκόμη εἰνε πιθανόν, διτι μικρός θὰ εἰνε ὁ ἀριθμὸς τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων, ἄτινα θὰ χρησιμοποιούν τὴν διώρυγα τὸν Σουέζ. Δέον, ὅμως, νὰ ἀπομητθῇ, διτι τὰ ἔξαιρετικῶς μεγάλα δεξαμενόπλοια τῶν δλίγαι προηγουμένων ἐτῶν, εἰνε σήμερον, ὡς πρὸς τὸ μέγεθος, κανονικὰ καὶ διτι, ἐν διέτη τῆς ἀναμόσθητην οἰκονομίας εἰς κεφάλαια καὶ εἰς κόστος ἐκμεταλλεύσεως κατὰ τόνουν, μεταφερομένου πετρελαίου, ὁ ἀριθμὸς τῶν δεξαμενοπλοίων τῶν 40.000 τόνουν d. w. καὶ ἄνα — καθετοὶ εἰνε δέδεισον — θὰ αὐξηθῇ; τοῦ εὐνοϊκοῦ αὐτῶν κόστους παρέχοντος ἀρκετὸν πειριθώριον, ὥστε καὶ διὰ τῆς χρησιμοποίησεως μακροτέρας ἀκόμη δόδου, τὸ κόστος τοῦ μεταφερομένου πετρελαίου κατὰ τόνουν νὰ εἰνε δλιγάτερον.

Από τού περσικού Κόλπου πρὸς τὰς ἀνατολικὰς ἀκτὰς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ἡ ἀπόστασις 12.000 μιλλίων, γύρω τοῦ Ἀκρωτηρίου. ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν μέσῳ τοῦ Σουέζ ὁδὸν, μήκους 8.400 μιλλίων, διέδι μίαν διαφορὰν 3.600, περίπου, μιλλίων. Διὰ τοὺς λιμένας τῆς Μεγαλύης Βρετανίας ἡ διαφορά ἀνέρχεται εἰς 4.700 μιλλία. Διὰ τὴν Λατινικὴν Ἀμερικὴν, εἰς τὴν ὥποιαν τὸ παρελθόν ἔτος εἰσήχθησαν περὶ τὰ 3.5 ἐκατομμύρια τόνων πετρελαίου τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, ἡ διά τοῦ Ἀκρωτηρίου περίερα εἶνε, ἐν πάσῃ περιπτώσει, δραχυτέρα, ως, λ. χ., διά Μιτουένος. "Ἄυρες, κατὰ 1.700 μιλλια καὶ διά Ρίον Ἰανέτρου κατὰ 1.000 καὶ πλέον μιλλία.

Οσάκις τὸ ἐπίτρεπον αἱ διαστάσεις των, τὰ μεγαλύτερα δεξαιμενόπλοια, ὑπὸ ἔρμα, δυνατῶν, ἵσως, νὰ ἔκτελον τὸ ταξίδιον ἐπιστροφῆς πρὸς φόρτωσιν μέσω τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ. Διὰ τοιαύτα σκάφη τὸ μεγέθος τοῦ ώσελίμου φορτίου, ἡ ταχύτης των καὶ ἄλλα πλεονεκτήματα, καθιστοῦν τὰ διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου ταξιδιά των οἰκουνομικῶν πραγματοποιήσιμα. Υπάρχει, διαμφιβολία, ἡ ἔξοικονόμησης των διδωμάτων τῆς διώρυγος Σουέζ πρὸς ἀντιστάθμιστον τοῦ μακροτέρου ταξιδίου. Εἶνε σήμερον εὐθητότερον κατὰ τόνινον μεταφερόμενον πετρελαῖον, νὰ στείλῃ τις ἔνα δεξαιμενόπλοιοι τῶν 40.000 ἔως 50.000 τόνων δ. π., πλήρως ἔμφορτον, διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου πρὸς τὰς ἀνατολικὰς ἀκτὰς τῶν "Ηνωμένων Πολιτειῶν, παρὰ νὰ στείλῃ δεξαιμενόπλοιοι συνήθως μεγέθους πρὸς τὴν αὐτὴν κατεύθυνσιν, μέσω τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ. Ἐπίστις, εἰς ναυλῶν κατὰ τόνινον, εἰνε εὐθητότερον τὸ ταξίδιον δι' ἔνα ἐν μέρει ἔμφορτον δεξαιμενόπλοιον τῶν 40.000 ἔως 50.000 τ. δ. π., μεσά του Σουέζ, παρ' οἶστον θὰ εἴνε τὸ ταξίδιον ἐνὸς πλήρως ἔμφορτου δεξαιμενόπλοιου, συνήθους μεγέθους, διὰ τῆς ίδιας ταύπτης δύο.

Είμεθα δημοσίευσαν στην προηγούμενη έκδοση της Εποχής των μεγάλων δεξιαιωνιστών της πλευράς της έταιριας της Διώνυσου Σουέζ, το ζήτημα ότι η Επανεξέταση στην Κύπρο θα είναι δυνατόν να γίνεται κατά πόσον τα μεν ανθήρια ταῦτα θα έπικρατήσουν, έφθασαν προτεριότητας είς ολίγες δόνος. Αυτή της έπεκτάσεως της σημειώνης διώρυγος, θα ήτο, ισως, μάλλον έπικερδέστερον να κατασκευασθεί έτερα πασάλλοποι διώρους, ίνα ξένη πρέπει στη διπλάσιον τού σημειούντος αριθμόδημον δεξαιωνιστών συνήθους μεγέθους, παρά νά γίνη ξένη πρέπει στην ποσότητα τάνκων. Τοισθεντού σχεδίουν θά απήτει χρόνον 25 ή 30 έτών από την περίεργη. „Αλλιών θα ήδηντα, πράγματι, νά διανοιχθεί κατά μήνας της ύψιστημένης, ώστε νά καθίστατο συνεχής ή κατά την μίαν και την έτεραν κατεύθυνσιν ταύτοχρονος μεταφορική κίνησις. Τό πραγματοποιήσιμον μιάς δευτέρας πασαλλήρου διώρυγος καθίσταται προφανές, ίσων άνωλογισθή τις, ηπι το ύπό έφασιουν πρόγοιμα με την έργων—με κόστος 5 έκατ. λιρών έπιστος—προβλέπει έκαστα φήνη 415 τού δύο δύο και έδαφους, δηπερ άφηρεθη, ίστοι, άρχικως κατεσκευάσθη ή διώρους. Πάραχουν, άναμφιβόλως, και άλλοι τρόποι άνακουφίσεως και κριτισμούς των μεταφορών πετρελαϊών. Είναι έκ τούτων εντε, δηπερ τα μεγάλες δεξαιωνιστών των ποσίων τό μέγεθος έπιπτρέπει την διευθυντή την διώρυγα με μειωμένον τό φορτίον των, μεταφοριών τό ίππο-

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύκτων
δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον φυγείου

·Εκ ΔΑΝΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, και ΓΑΛΛΙΑΣ
δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ
και ΤΟΥΡΚΙΑΝ και ΤΑΝΑΤΑΛΙΝ

Δι' έμπορεύματα και πληροφορίας άπευθυντέον πρὸς τοὺς Γενικούς Πράκτορας ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ПЕТРОН М. НОМИКОН А. Е.

ΜΥΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ Ακτή Μιαούλη ΠΓΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφωνον 470.895

λοιπον τῆς εἰς πλήρες φορτίον Ικανότητός των εἰς μικρότερα δεξαμενόπλοια διὰ τὸν διάπλουν μόνον τῆς διώρυγος καὶ εἴτα νὰ τὸ ἐπαναφορτώνουν κατὰ τὴν ἔξοδόν των. Θά συνεπήγετο τούτῳ πρόσθετον κόπτος φορτεσκοφέρτωσας καὶ ἔξτρα τέλη διώρυγος διὰ τὴν μεταφορτωθεῖσαν μεριδια τοῦ φορτίου, ἐνῷ θὰ ἐπιπροσετίθετο καὶ αὐξῆσης εἰς τὴν διλήκην μεταφορικὴν κίνησιν. Τὰ δλίγα μεγάλα δεξαμενόπλοια, ἀτινα διαπλέουν σήμερον τὴν διώρυγα οὐχὶ πλήρως Ἐμφόρτα, παραλαμβάνουν συνήθως ἔξτρα πετρέλαιον εἰς τὰ ἐπὶ τῆς Μεσογείου τέρματα τῶν τετρελαιαγώνων, γεγονός, δῆμως, ὅπερ συνεπάγεται παρέκκλισιν ἐκ τῆς πορείας των.

πορείας των.
Έτερος τρόπος έγκειται είς τὴν ἔγκατάστασιν ἄγωγῶν μεγάλου δι-
αμετρήματος ἀπό τινος σημείου τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης εἰς ἄλλο
σημεῖο τῆς Μεσογείου. Ὑπὸ τὴν σημειωνήν, δῆμως, κατάστασιν τῆς
παραχωρήσεως, οἷαν ἔχει ἡ ἑταῖρις τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, δικούσι-
ται αὐτὴ νῦν ἐκμεταλλεύεται τὴν ὑδατίνην μόνον ὁδόν. Εἰς τὴν περί-
πτωσιν ἔγκαταστάσεως πετρελαιαγωγῶν θὰ ὀνικψή αὐτομάτως τὸ
δύσκολον ζῆτημα τῶν διοδίων ἢ ἔνδος ἢ περιστούτερων κρατῶν. Θὰ
παραστού, ἐπίσης, ἀνάγκη νῦν ἀνγερεθούν ἀπόθηκαι, ἔγκαταστάσεις
ἀντλήσεως καὶ ἄλλα μέσα εἰς ἔκατεν τῶν τερμάτων τῶν ἄγωγῶν.

αντιπόσεως και ωρια μέσα εις σκηνέρων του περιβολήν.
Αι διά τό άμεσουν μέλουν προσποτικάί έχεινται είς τό νά μεταφέρουν-
ται αι αύξανόμεναι προμήθειαι πετρελαίου διά προσαρμογής μέσων, ή-
τις ήδη ἐπέτρεψαν πρόσφατην κίνησην διά της διώρυγος του
Σουέζ. "Υποδεικνύεται, δηλαδή, η αὔξησις τῆς παροχεύσεως διά
τῶν υφίσταμένων ἀγωγῶν καὶ ή μεταφορὰ δρισμένων πιποτήτων πε-
τρελαίου διά ταξιδίων γύρου του" Ακρωτηρίου. "Άν ήτο δυνατόν τα
διά τῆς διώρυγος του Σουέζ μεταφερθέντα το παρελθόν έτος 65 ἑκα-
τομμύριά τόνων πετρελαίουν νά διπλασιασθούν, έδοσσον οι ἀγωγοί τού
Ιράκ φθάσουν τὰ 45 ἑκατομμύριά τόνων καὶ οἱ ἀγωγὸς πυνθέσεως
τὰ 25 ἑκατομμύριά τόνων, τότε διά των ἐν λόγῳ δδῶν θά καθιστατο
εφικτή ή διακίνησης 200 σχεδόν ἑκατομμυρίων τόνων πετρελαίου, γι-
νονται 105 ἑκατομμ., τόνων τού παρελθ., έτους, διαν έπισης ἄνω τῶν
4 ἑκατομμ., τόνων μετεφέρθησαν διά τού" Ακρωτηρίου.

Κατά τά τέλη του 1960, μόνον ή Εύρώπη θά χρειάζεται νά είσαιόν κατ' έτος από την Μέσην 'Ανατολήν 200 έκατομμύρια τόνων πετρελαίους και αι 'Ηνωμένα Πολιτείαι έτερα 90 έκατομμύρια τόνων, κις τρόπουν ώστε τά ήδη προσφερόμενα μέσα διοχετεύσεως της κινήσεως αυτής νά είνε τελείως άπρόσφορα. Τό νά κατασκευασθούν διρισουένια πρόσθετα μέσα, έγκαταστάσεως, δηλαδή, ιαγωνών ή διανοιξιών διειτέρας διώσιγος, τούτο, κατά μέγα μέρος, έξαρτάται έκ της σταθερότητος 'άφ' ένός της πολιτικής καταστάσεως εις τάς περιοχάς της Μεσης 'Ανατολής και έκ της κτηποθυμηνής 'άφ' έτερου πείρας από τάς μεταφοράς προμηθειών διά πολὺ μεγάλων δεξαιμενοπλοίων έπι μακριτέρων όδων. 'Αν λογικών δεχθῶμεν — καταδηλώ — ο φρέργοργάφος, — ώς σταθεράν την έν τη Μέση 'Ανατολή καταστασιν, ή προσπτική φινινεται συνηγορούσιν υπέρ αύξησεως της δυναμικότητος της διώσιγνος τού Σουέζ ή την όγγισιν και συνδιασμούν άμφοτέρων διά την ζυγιπρέτησιν μέρους τών διά την Εύρώπων προμηθειών, ίνων τό περιστατηρον τημία προμηθειών της Εύρώπης και γενικώτερον τού Δυτικού 'Ημισφαιρίου, θά διακήνηται διά τού 'Ακρωτηρίου, ίνα έπωφελήται τής οίκονοις της προερχομένης από την έκμεταλλευσιν τών πολύ μεγάλων δεξαιμενοπλοίων, θουσιδήτη τότε λιμενικά μέσα θά έπιτρέπουν την προσέγγισιν τών έν λόγω σκαφών.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΤΕΛΙΚΗΝ ΤΟΥ ΡΥΘΜΙΣΙΝ

Ο ΦΟΡΟΣ ΤΩΝ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

Κατετέθη, ἐπὶ τέλους, εἰς τὴν Βουλὴν τὸ ρυθμίζον τὸ πολυυθρήτον ζῆτησα τῆς φορολογίας τῶν εὐπόρων διὰ τὰ υπὸ ξένας σημαῖας πλοιοῖ. Ἡ εἰσήγησις καὶ τὸ κείμενον τοῦ νομοσχεδίου ἔχουν ώς κάτωθι :

Πρὸς τὴν Βουλὴν τῶν Ἑλλήνων

Διά του Α.Ν. 889) 1949 «περί ἐφ ἄπαξ φορολογίας εὐπόρων», πλήγ
τοῦ πισσοῦ τῶν 15 δισεκατομμύρια όραχμών (πλαιάδας ἐκδόσεως), τὸ

όποιον έπεδηλήθη εἰς δάρος τῶν ίδιοκτητῶν πλοίων ὑπὸ Ἐλληνικῆς τη̄ μαίαν, ἐπέδηλην καὶ πασὸν 40 δισεκατομμυρίων δραχμῶν εἰς δάρος τῶν ἔχοντων πλοίων ὑπὸ ἔντην σημαίαν. Τὸ τελευταῖον πασὸν περιώρισθε διὰ τῆς ἀναθεωρησεως τοῦ σχετικού πίνακος κατανομῆς καὶ τῆς ἐνδικάσεως τῶν ἀσκηθεῖσαν ἔντασεών εἰς 32.5 δισεκατομμύρια παλαιῶν δραχμῶν.¹ Ή δυναχέσθαι πλήρους ἀποδείξεως ἔκ μέρους τοῦ Δημοσίου τῶν στοιχείων τῶν προσδιοιρίζοντων τὴν ἔκτασιν τῆς φορολογικῆς ὑποχρέωσεως ἐκάστου τῶν ὑποχρέων τῆς τελευταίας κατηγορίας αὐτὸν καὶ αὐτὸν ἔτερου ή μόνιμος, σχεδόν, διαμονή τούτων εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ἥσαν εὔθυνος ἐξ ἀρχῆς αἱ κύριαι αἵτια, ἔνεκα τῶν ὅποιων μέχρι τοῦ ὁκτωβρίου 1950. ἔναντι τοῦ πασού τῶν 32.5 δισεκατομμυρίων, είχον καταβληθῆνει τὸ Δημόσιον Ταμείον διλγύρωτερα τῶν 3 δισεκατομμυρίων δραχμῶν. Έκ τοῦ λόγου τούτου, ή τότε Κυβερνήσης ἐν τῇ ἐπίβυμιᾳ τῆς νὰ διεκολούνῃ τὴν ἐκκαθάριστην τῆς υψησταμένης ἔκκρεμότητος εἰς τὴν φορολογίαν ταύτην, περιέλαβεν εἰς τὸν Α.Ν. 1522)1950 διάταξιν ἐπιτρέπουσαν τὴν ἀνακατανομὴν τοῦ ὀλικοῦ πασού ὑπὸ εἰδίκης "Ἐπιτοπίης καὶ τὴν μείσουσι αὐτῷ εἰς 16 δισεκατομμύριοι δι- ἀπόφεσεων τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, ἐκδοθείσης τῆς ὑπὸ ἀριθ. 717)1951 τοιαύτης.

Εκούσεστη της υπ. αριθ. 177/1973 τοιωνται.
Αἱ Ἔνωσις τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν Ν. Υόρκης καὶ Λονδίνου προσεπάθησαν νὰ εἰσπράξωσι τὸν φόρον ἀπὸ τοὺς ὑποχρέους καὶ νὰ ἐξοφλήσωσι τὴν ἑταῖρον ἀνταύτων αἵτις ἀπαίτησαν τοῦ Δημοσίου. Ή προσπάθεια, διωρὰ, συῆται ἐν μέρει ἐπέτυχε. Διότι ἔναντι τῶν ὀφειλομένων εἰσέπραξε μέχρι σήμερον μόνον 8.655.000, ἥποι δολλάρια 577.000. Τὸ πεσόν τούτῳ κατέβαλον αἱ ἀνωτέρων Ἔνωσεις εἰς τὸ Δημόσιον Ταμείον, κατέθεσαν δὲ πίνακα περιλαμβάνοντα τὰ ὀνόματα τῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ἔξωφλησαν τὴν ὑποχρέωσιν των.

Ούτω σήμερον οι υπάταχθέντες εἰς τὴν πρασαφερθεῖσαν φορολογίαν διακρίνουνται εἰς :

α) Τὴν ὄμάδα τῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ἔξωφλησαν τὴν ὑποχρέωσίν των κατὰ τὰ ὀντωτέρα.
 β) Τοὺς ἐφοπλιστάς, οἵτινες ἔξωφλησαν ἐν μέρει τὴν ὑποχρέωσίν των.
 γ) Τοὺς ἐφοπλιστάς, οἵτινες ἔξωφλησαν τὴν ὑποχρέωσίν των κατὰ τὸν πίνακα τῶν Ἔνώσεων καὶ ἔχουν ἐπὶ πλέον καταβάλει καὶ τινὰ ποσὰ ἀπ'

εύθειας εἰς τὸ Δημόσιον Ταμείον. Καὶ
8) Τὴν διάδα τῶν ἐφόπλιστών, οἵτινες δὲν κατέβαλον οὐδὲν πεσσὸν

Εναντί της υποχρεωσάς των.
"Επειδή ή παράτασις της έκκρεμότητος άποτελεί άναστατωτικόν πα-
ρόγνυντα της άνωσαν κορούσσεις της Ναυτιλίας καὶ πρὸς ἐπίτευξιν εἰσ-

ραγούντα της ανασυγκρότησης της Ναυτιλίας και προς επιτευξίες εισιτηρίων ούφελομένου εἰσέτι υπόπολιτου, τακτοποιήσεως δὲ τῶν ἐφοπλιστῶν, σῖτινες ἔκπληκτωσιν τὴν ὑποχρέωσίν των, ὑποβάλλεται τὸ συν-

πρινένον σχεδίου νόμου, αι διατάξεις τοῦ ὅποιου ἔχουσιν εἰδικώτερον:

σύνται οι εφοπλισταί, οι έδραστες πλήρως την υποχρέωντας των κατετή τὸν κατατελείων εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆ Ναυτιλίας ὑπὸ χρονολογίᾳ 25 Μαΐου 1956 πίνακα τῆς ἐν Νέᾳ Υόρκῃ Ἐνόδεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, β) Ὁρίζεται προθεσμία μέχρι τῆς 31 Δεκεμβρίου 1956, μέχρι τὴν ὅποιας οι μερικώς ἐκπληρώσαντες τὴν Νέα Υόρκη τὴν υποχρέωνταν τὸν δύνανται νά καταδάλων τὸ ὑπόλοιπον πόλες ἔξοφλησιν τῷ ύπο τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν Νέας Υόρκης, καταλογοισθέντων αὐτοῖς ποσῶν καὶ γ) Ὁρίζεται δῆτα οἱ μὴ περιλαμβανόμενοι εἰς τὸν ἄνω πίνακα τῆς Ἐνώσεως υποχρέουνται εἰς τὴν καταβολὴν τῶν ποσῶν τὸν ὑπὸ τῶν οἰκείων Ἐπιτροπῶν τῶν Α.Ν. 889) 1949 καὶ 1410) 1950 ἐπιβληθέντων, δοθέντος, δῆτα ὡς πόδες τοὺς ὀφειλέτας τούτους ἐπηγνηθήσαν δὲ λα τὴν ἑνδικὰ μεσά καὶ αἱ ποσασχεθεῖσηι ῥύνεοισι διὰ τὴν τακτοποίησιν τῆς υποχρέωντας τῶν, ἀντειδεύκεται δὲ ἢ ἀργές ἀνάκινητος τοῦ θέματος. διότι Εἴη μηνεὶς εἰς διοικήσιν του.

Διά τῆς πασαράφου 3 τοῦ αὐτοῦ ἀσθούσι δοίεται, διότι ὁ θεός την εἰς οὐρανούς έπειτα, οἵτινες δὲν ἔχωνται καθ' οἰνοδήποτε τούτον τὴν ὄψειλήν των, δύνανται μέντοι 31 Δεκεμβρίου 1956 νὰ διαθέσωσι τὸ δομείλωνευν ποσὸν ὑπὲρ τῆς ἐκπατένευσεως στελεχών του 'Εμπορικού Ναυτικού Δεδουλέων. Επὶ δὲν ἔκπατίζεις τούτου τοῦ 'Εμπορικού Ναυτικού δυναίτε καὶ τὸν Κορατικὸν ποιούτολογίσιμον οὐδείνας Σημία θάντη ἐπέλθῃ. Διότι ἵπτοσσος δηπάνη ποτὲ τὰ διατστόμενα ιπτά τῶν δύο ἀετώνων διὰ τὸν ὅπα σκηνῶν ποτὲ θά διαγραφῇ ἀπό τὸ οἰκεῖον κονδύλων τοῦ ποιούπολοντιματίου.

Διά της παραγού, 4 δοίταια. διτί οι ἔξοδοι δήμαρχος τένες ή Νέα Υόρκη τὴν ὑποχρέωσιν των, συμφώνων πρὸς τὸν ὡς ἄνω πίνακα, εἰγον δὲ καταβά-
λει καὶ ἄπ' εὐθείας εἰς τὸ Δημόσιον Ταμείον, βάσει πίνακος καταστ-
θέντου ἐντυπώθ, δικαιουόνται ἐπιστροφῆς τὸν ὑπ' αὐτῶν ἀπ' εὐθείας εἰς
τὸ ἐνταῦθα Ταμείον καταβληθέντων ποσῶν.

Διά τῆς παραγόφου 5 δορίζεται, διό τοι οἱ ἑνὶ μέρει ἔξοφλήσαντες τὴν κατὰ τὸν πίνακα Νέας Ὑόρκης ὄφειλήν των, ἐὰν μέχρι τῆς 31 Δεκεμβρίου 1955 δὲν ἔξοφλήσωσι τὸ ὑπόλοιπον, ὑπονοεούνται πλέον εἰς τηλη- ωμὴν τῶν ὑπὸ τῶν Ἐπιτοπῶν τοῦ A.N. 889)49 καὶ 1410)50 κατα- λογοισθέντων αὐτοῖς πασῶν.

Διά τῆς πραγμάτων διαβούλευσης οι προθέσεις της συντονίζονται με την πραγματική στάση της κυρώσεως.

Διά της πασαργο. 7 παραστένεται τὸ δικαίωμα τοῦ Δημοσίου πρὸς εἰσπραξιν τοῦ φόρου ὑπόδωσον, δῆπο λήγει τὴν 30ὴν Ιουνίου 1956, μέχρι καὶ τῆς 31ῆς Δεκεμβρίου 1960.

Άρθρον 2. Διά τούτου αἱρέται ἀμυνισθῆταις προκαλουμένη ἐκ τῆς διατυπώσεως τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ Ν.Δ. 3415)55, ὡς ποὺς τὰς ὑπορεώσεις ἐν συνιασθῆταις τῶν πωλουμένων πλοίων, διετ-
τεῖ ἡ ἀνταπόδοση τοῦ ἔπειτα διετέλεσταις πλοίων.

το οποίον ουδεμίας δεσμευτικής ιδιότητας έχει της κειμένης νομοθεσίας και πρό της ψηφίσεως του Ν. Δ. 3415)50.

"Άρθρος 3. Δ' αύτοῦ έξαιρούνται τῆς είσφοράς του Ν.Δ. 214)47,ώς τούτῳ έτροποποιήθη καὶ συνεπληρώθη μεταγενεστέρως. τὰ πλοιά, τὰ δηποῖς ἀπώλεσθοντα πρὸ τῆς παρελεύσεως ἔτους ἀπό τοῦ χρόνου τῆς υπολογίσεως τούς, ταῦτα ἀλλάζονται.

Ούτως έχουσιν, ἐν γενικαῖς γραμμαῖς αἱ διατάξεις τοῦ σχεδίου νόμου «περὶ ρυθμίσεως ἔκκρεμάν τινων ζητημάτων τῆς φορολογίας εὐπόρων Α.Ν. 889/49 καὶ Ν.Δ. 214/47», τὸ ὅποιον λαμβάνω τὴν τιμὴν νὰ ὑπόβαλλω υἱὸν παὸς ψηφιστιν καὶ νὰ παρακαλέσω, δῆπας ψηφισθῇ τούτο, ὡς ὑπρεστικόν, εἰς μόνην συζήτησιν.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 13ῃ Ιουνίου 1956
Ο ἐπί τῶν Οἰκονομικῶν 'Υπουργὸς
Χ. ΘΗΒΑΙΟΣ

ΣΧΕΔΙΟΝ ΝΟΜΟΥ

Περὶ ψυθμίσεως ἐκκρεμῶν ζητημάτων τῆς φορολογίας εὐπόρων
Α. Ν. 889)49 καὶ Ν. Δ. 214)1947.

"Αρθρον 1.—1. Καταργούνται άφ' ής ισχυσαν αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου 5 τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ 'Αναγκ. Νόμου 1522)1950, κυρωθέντος διὰ τοῦ N. 1588)1950, ώς καὶ αἱ βάσει τούτων ἐκδοθεῖσαι ἀποφάσεις.

2. Ιδιοκτήται πλοίοιν υπό ξένην σημαίαν, υπαχθέντες εἰς τὴν φορολογίαν τῆς περιπτώσεως ε'. τῆς παραγράφου 2 του ἄρθρου 1 του Α. Ν. 889)1949 :

α) Έξοφλήσαντες τὴν ὑποχρέωσίν των, συμφώνως πρὸς τὸν κατατεθεῖμένον παρὰ τῷ Ὑπουργεῖῳ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπὸ χρονολογίᾳν 25 Μαΐου 1956 πίνακο τῆς ἐν Νέῳ Υόρκῃ Ἐνόσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἀποκλάσσονται πάσης περαιτέρω ὑποχρεώσεως ἐκ τῆς αἵτιας ταῦτης συμφωνίας μετανομένων καὶ τῶν ἐπιβληθεισῶν προσαυξήσεως ἐκπροσέσμου καταδολῆς.

β) "Εξωφλήσαντες ἐμὲ τὴν ὑποχρέωσίν των, συμφώνως πρὸς τὸν πίνακα, περὶ οὐ τὸ προηγούμενον ἀδόφιον, ὑποχρεοῦνται εἰς τὴν καταβολὴν μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1956 τοῦ ὑπολοίπου ποσοῦ, ἀπόδεικνυμένου δι' ἔτισμαν δεδιαιώσεως τοῦ Προέδρου τῆς ἐν Νέᾳ Υόρκῃ Ἔνωσεως Ἑλλήνων" Ἐφοπλιστῶν, ἀπαλλασσόμενοι, μετὰ τὴν καταβολὴν τούτην, πάστις περαιτέρω ὑποχρεώσεως ἐκ τῆς αἵτιας ταύτης, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἐπιβληθεισῶν προσαυξήσεων ἐκπροθέσμου καταβολῆς.

γ) Μή περιλαμβανόμενοι εις τάς δύο προηγουμένας περιπτώσεις, ύποχρεούνται εις τὴν καταδόλην τῶν καταλογισθέντων αὐτοῖς προσών, δάσει τοῦ ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἀναθεωρήσεως τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ A.N. 8899/49 καταρτισθέντος πίνακος δριστικῆς κατανομῆς ἡ τῶν ἀποφάσεων τῆς οἰκείας Ἐκδικαστικῆς Ἐπιτροπῆς Ἐνστάσεων τοῦ ἄρθρου 2 παρ. 1 τοῦ A.N. 1410)50. Οι καταβαλόντες την ὄφελήν των ταῦτην μέχρι τῆς 31 Δεκεμβρίου 1956 ἀπαλλάσσονται τῶν προσαυξήσεων ἐκπρόθεσμου καταβολῆς, αἱ δὲ τυχόν καταβληθεῖσαι τοιαύται συμψήφιζονται ἡ ἐπιστρέφονται.

3. Οι κατά τάξις περιπτώσεις β' καὶ γ' τῆς προηγουμένης παραγράφου οφείλεται, οἵτινες μέχρι τῆς 31 Δεκεμβρίου 1956 ήθελον διαθέσει υπέρ τῆς εκπαίδευσεως στελεχών τοῦ Ἑμπρόκινού Ναυτικοῦ ποσά καλύπτοντα τούλαχιστον τὴν οφειλήν των, ἀπαλλάσσονται πάσης περαιτέρω κατά τὸ παρόντα νόμου ὑποχρεώσεώς των. Τὰ οὕτω καταβαλλομένα ποσά υπέρ τοῦ σκοποῦ τούτου, θὰ διατίθενται δι' ἀποφάσεως τοῦ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ

Υπουργού της Εμπορικής Ναυτιλίας.

4. Ποσά καταβληθέντα 'άπ' εύθειας είς τὸ Δημόσιον ὑπὸ ὑποχρέων ξοφιλησάντων τὴν ὄφειλήν των, συμφώνως πρὸς τὴν περίπτωσιν α΄, ἡς παραγράφου 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἐπιστρέφονται.

5. Οφείλεται τῆς περιπτώσεως β'. τῆς παραγράφου 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου, μὴ ἔχοντες ἐξοφλήσει τὴν ὀφειλὴν των, κατὰ τὰ ἐν τῇ παγγύᾳ τούτῃ ὀρίζομενα μέχρι τῆς 31 Δεκεμβρίου 1956, ὑποχρεύνται εἰς τὴν καταδόλην τῶν καταλογισθέντων αὐτοῖς ποσῶν, βάσει οὐ ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἀναθεωρήσεως τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ Ἀναγκ.Νόμου 889) 1949 κατάπτοισθέντος πινακος ὁριστικῆς κατανομῆς ἡ τῶν ἀποφάσεων τῆς οικείας Ἐκδικαστικῆς Ἐπιτροπῆς Ἐνστάσεων τῆς παγγύᾳ τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Ἀναγκ. Νόμου 1410) 1950.

6. Εις δάρος τῶν μὴ ἔξοφλουντων τὴν κατὰ τὸ παρὸν ἄρθρου ὑπορέωσί των ἐντὸς τῆς ἐν αὐτῷ ὀρίζομένης προθεσμίας, ἐπιτίθαλλονται πτὸ τῆς λῆξεως αὐτῆς αἱ κατὰ νόμου προσαυξήσεις.

7. "Ἡ παράγραφος 2 τοῦ ἄρθρου 10 τοῦ Ἀναγκ. Νόμου 889)1949 περὶ ἑ' φτιαξ φορολογίας τῶν εὐπόρων, ὡς αὕτη ισχύει, τροποποιη-σίσα διὰ τοῦ ἄρθρου 17 τοῦ N. 2360)53, ἀντικαθίσταται, ὡς ἔνης:

«2. Τὸ δικαίωμα τοῦ Δημοσίου πρὸς εἰσπραξιν τοῦ κατὰ τὸν πα-
όντα Νόμου φόρου παραγράφεται τὴν 31 Δεκεμβρίου 1960.»

8. 'Η ύπό τῆς διατάξεως τοῦ δευτέρου ἑδφίου τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἀρθρου 4 τοῦ Νόμου 1588)1950 δρίζομένη μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1950 προθεσμία υπόθισλής αἰτήσεων ύπό ἐγγεγραμμένου εἰς πίνακα ποχέρων του φόρου εύπτόρων, παρατείνεται μέχρι τῆς 30 Σεπτεμβρίου 1956.

Αίτησεις από προφίθεισαι υπὸ τῆς Ἐκδικαστικῆς Ἐπιτροπῆς Ἐνστάτων τοῦ Ἀναγκ. Νόμου 1410) 1950, ως ἐκπρόθεμοι, ἀνασυζητοῦνται ἐπὶ τῇ αἰτήσει τῶν ἐνδιαφερομένων, ὑπόβαθρον μέχρι 30 Σεπτεμβρίου 1956.

*Ἀρθρον 2.— Ἡ παράγραφος 3 τοῦ ἀρθρου 3 τοῦ Νομοθ. Δ)ματος
4151/1955, σε περιοδικό της Επιτροπής των μέντην 1880/1951, σε

415) 1955 «περι τροποποιησεως διαταξεων του νομου 1880) 1951 πε-
ι τασσελωμένο τόμη πλεύσης Ιστούσι δι» σημειώνεται τότε ίππο 'Ελληνικήν απ-

ι φορολογίας των πλοίων», ισχει δι απόντα τα υπό Ελληνικήν οπίσθιαν πλοία, ἀνέξαρτής χρόνου νηολογήσεων και ἐκποιήσεως αὐτών.

Άρθρον 3.^o Εις το ἀρδρον μονον του Νομ. Δ)τος 2042/1953 «πε-
ι τροποποιησεως ἔνιων διατάξεων του 'Αναγκ. (Νόμου 1339)1949
επει καταργήσεως της προσωρινής ύπηρεσίας 'Εθνικῆς Περιθώληψεως
αι Διαφωτίσεως και συνεχίσεως του σκοπού αύτης ύπο του Δημοσί-
ιου προστίθεται παράγραφος 4, ἔχουσα ως ἀκολούθως :

ο, προσπένεται παραγμάφως ή, όχισαν ας αποκλείσουν, την παραγμάφων της συντεταγμένης παραγμάφων. Της κατά τ' ἀνώτερω εἰσφορᾶς ἔξαιρούνται τὰ πλοῖα, τὰ ὅποια πωλεόθησαν πρὸ τῆς παρελεύσεως. Ετους ἀπὸ τῆς νηολογήσεώς των ἐλληνικῶν».

Ἄρθρον 4. — Ἡ ίσχὺς τοῦ παρόντος ἀρχεται ἀπὸ τῆς δημοσίευσες του διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

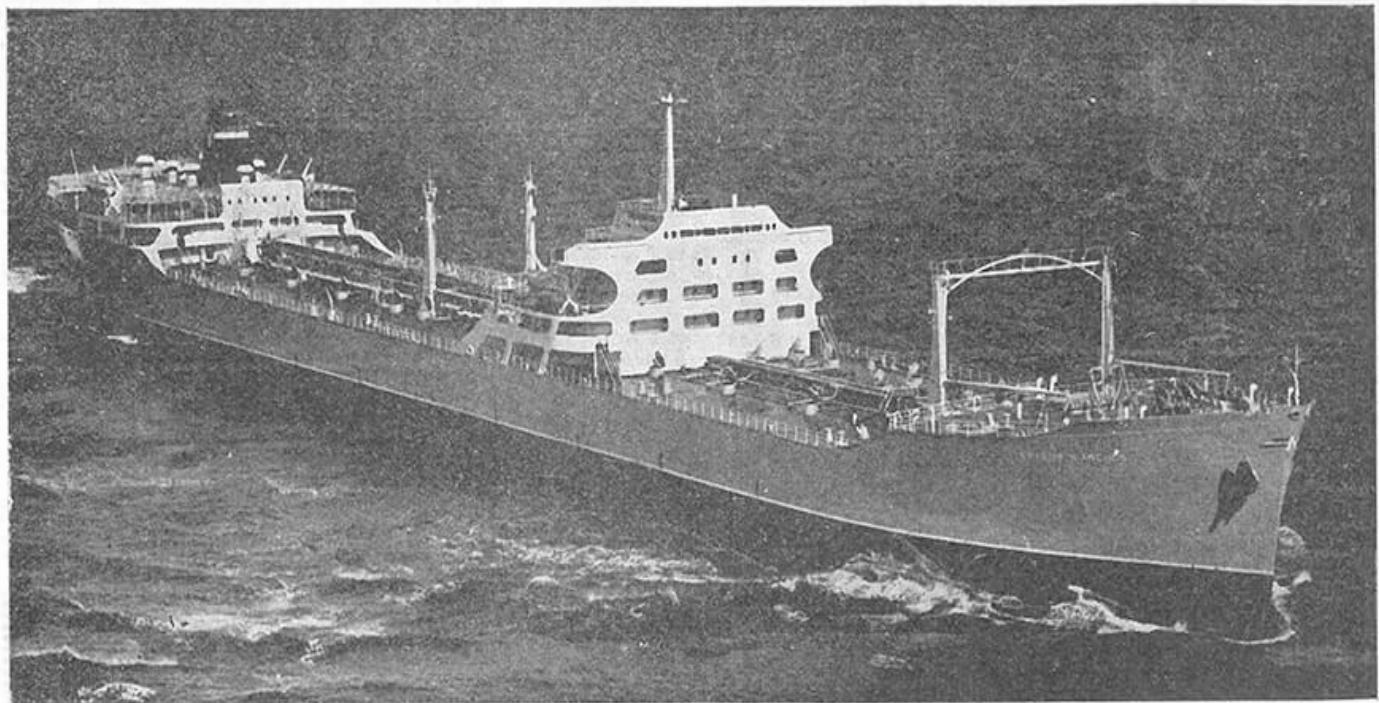
Ἐν Ἀθήναις τῇ 13ῃ Ιουνίου 1956

Έπι τῶν Οἰκονομικῶν Ὑπουργὸς

Χ. ΘΗΒΑΙΟΣ

Bουλευτής Ἀθηνῶν

ΥΠΟ ΤΗΝ ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ



Τὸ πρώτον ἐκ τῶν δύο μονελίκων σούπερ-τάνκερς τοῦ κ. Στ. Νιόρχου συνεπληρώθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Βίκερς-Αρμστρογκ καὶ παρελήφθη, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν. Ἐκεῖτον ἡδὴ τὸ παρούσιον τοῦ ταξιδίου πρὸς τὸν Περσικὸν Κόλπον. Προέκειται περὶ τοῦ «Σπύρου Νιόρχου», χωρητικότητος 47.750 τόνων π.λ.·. Εἰναι τὸ μεγαλύτερον ἐπί τῶν τοῦ Κόρδομνος κατασκευασθέντων καὶ τεθέντων ὑπὲρτερίος δεξαμενοπλοίων, καθὼς καὶ το μεγαλύτερον ἐμπορικὸν σκάφος, ἢσσων κατεσκευάσθησαν εἰς τὸ βρετανικά ναυπηγεῖα κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περιόδον. Τὸ σκάφος ἐνεγράψα τοῖν δύναμιν τῆς «Νέπτους Τάνκερος Κορπορέτον» (τῆς Μονρόβιας) μιας ἐκ τῶν ἐπιτακτικῶν παραφύσιδων τοῦ ὄμιλου Νιόρχου καὶ ἔχει ναυλωθῆ παρὰ τὴν Ἑταίρια διὰ δι' ἵδια ἐπή. Σημειώποιται σχετικῶς, διτὶ τοῦ «Σπύρου Νιόρχου» είχεν αρχικῶς σχεδιασθῆ διάτη χωρητικότητα 32.000 τόνων π.λ.·, ἡτις ηὐρητή διοδοχικῶς εἰς 44.000 καὶ είτοι εἰς 47.000 π.λ., διὰ νά φθασῃ, τελικῶς, εἰς 47.750 π.λ.·. Εἰναι τὸ ἐννατονός εἰ μας δῆμος δέκα τάνκερς, ὅπις είχον παρογγελθῆ παρὸ τοῦ κ. Στ. Νιόρχου εἰς τὰ ναυπηγεῖα Βίκερς-Αρμστρογκ. Τὸ δέκατον, ὅπερ ἔνειδελφον τοῦ ἡδη παραληφθέντος, αναμένεται νὰ συμπληρωθῇ περὶ τὰ τέλη τοῦ τρ. Ἐπούς ἡ κατὰ τὰς ὥρας τοῦ 1957. Τὸ «Σπύρου Νιόρχου» είναι μονελίκον καὶ ἐφωδιασθῆσθαι διὰ τὴν πρόσωσιν τοῦ ὑπὸ σειρᾶς ἔξεινομένων ἀτυποστροβίλων, μὲ μεγιστὴν ὄποδοσιν δυνάμεως 20.000 ἵππων ἀξονος. Ἡ δύναμις αὐτῆς εἰναι ἡ μεγαλύτερα ἔξι δοσῶν ποτὲ ἔχρησιμοποιήθη εἰς μονελίκον ἐμπορικὸν σκάφος. Κατὰ τὰς δοκιμάς τοῦ ἀνέπτυξε μησήν ταχύτητα 17.706 μιλίων καὶ μεγιστὴν τοιούτην, ἐν τηλετῇ ἀπόδοσις ἐγένετο αἰσθήτον. Ἰδού τὰ κύρια χαρακτηριστικά τοῦ: «Οἰλίκον μῆκος 757 ποδῶν καὶ μεταξὺ τῶν καβεντῶν 725 ποδῶν, μεγιστὸν πλάτος 97.21 ποδῶν, μεγιστὸν πλάτος 37.9 ποδῶν καὶ χωρητικότητα 30.159 τ. γκρός διὰ τὸ 47.750 τόνων π.λ.·. Ὑπερτακτικὴ ἀπόδοσις τοῦ μηχανῶν 17.706 μιλίων. Χωρητικότης δεξαμενῶν φορτίου 14 ἑκατομμυρίων γαλλονίων, ἀνολογικὰ ἀπάντωσιμων υδατῶν 4000 τ. καθ' ὥραν καὶ χώρος κατών διὰ ἔηρον φορτώματος 201.000 κυβ. πόδες γκρός. Τὸ σκάφος εἶναι ἐλεκτροσυγκλοδηλόμενον, ἔχοντας ὀφισμένων σηριεσμάν, δεχομένων τὰς ἴχυστρος κοπωσεις.

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1955

Η ΚΑΤΑ ΤΟΜΕΙΣ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΣΗΜΕΙΩΘΕΙΣΑ ΑΝΟΔΟΣ

Τὸ ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. ἐκδοθὲν προσφάτως ἔτησιον στατιστικὸν δελτίον ἐμφανίζει τὴν λιμενικὴν δραστηριότητα τοῦ Πειραιῶς κατὰ τὸ 1955, ὡς τὴν μεγαλύτεραν ναυτιλιακὴν, ἐμπορικὴν καὶ ἐπιβατικὴν κίνησιν τὴν σημειώθεισαν ἀπὸ ἑκατονταετίας εἰς τὸ πρώτον ἐμποροναυτικὸν κέντρον τῆς χώρας.

Τὰ καταπλεύσαντα πλοῖα, οἱ ἀφίχθεντες ἐπιβάται, τὰ διακινθέντα ἐν γενεὶ ἐμπορεύματα (δημού μετὰ τῶν ὑγρῶν καυσίμων), ὑπερέδησαν εἰς δύκον καὶ ἀριθμὸν πάντα μεταπολεμικὸν προηγουμένον, ὡς καὶ αὐτὴν τὴν κίνησιν τοῦ τελευταίου προπολεμικοῦ ἔτους, ητις, ὡς δάσις, ἔχει τὴν καθιερώθη διὰ τὴν στατιστικὴν μελέτην τῆς μετὰ τὸ πόλεμον λιμενικῆς ἀναπτύξεως.

Ἡ κίνησις αὕτη ἔναργεστερὸν ἐκφράζεται διὰ τῶν ἀκολούθων ἀριθμῶν : Μὲ δάσις τὸ 100, ἀντιπροσωπεύοντὸν ἐπὶ τοῦ προκειμένου τὴν λιμενικὴν δραστηριότητα τοῦ 1938 (τοῦ τελευταίου προπολεμικοῦ ἔτους), ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς ἀνῆλθε κατὰ τὸ 1955 εἰς 106.85, ἡ ἐπιβατικὴ εἰς 175.83 καὶ ἡ ἐμπορευματικὴ εἰς 129.73. Ἡτοι, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, κατέπλευσαν καὶ ἀπέπλευσαν πλοῖοι καὶ πετρελαιοκίνητα, συνολικῆς χωρητικότητος 15.893.566 τ., ἀφίχθησαν καὶ ἀνεγόρησαν 1.828.317 ἐπιβάται, καὶ εἰσήχθησαν καὶ ἔξηχθησαν 4.440.957 τ. ἐμπορευμάτων.

Τὴν τοιαύτη ἀνόδον τῆς λιμενικῆς κίνησεως τοῦ Πειραιῶς θὰ πρέπει τις, μισθετῶν ἐπὶ τοῦ προκειμένου τὰς ἀπόψεις τῶν ἀρμοδίων τοῦ Ο.Λ.Π., νὰ σποδώσῃ ἀφ' ἑνὸς μὲν εἰς τὰ γενικὰ οἰκονομικὰ μέτρα τῶν τελευταίων κυβερνήσεων — κατάργησις τοῦ ἐλέγχου ἐπὶ τοῦ ἑξωτερικοῦ ἐμπορίου, παροχὴ εὐκόλων εἰς τὴν ἔξαγωγικὴν μας προσπάθειαν, καθειρώσις τῶν εἰσαγωγῶν — ὡς καὶ ἀφ' ἔτερου εἰς τὴν σκληρῶν, ἐπίμονον καὶ ἀδιάπτωτον προσπάθειαν διὰ τὴν διοικητικὴν ἀναδιοργάνωσιν καὶ τὴν τελικὴν ἀναμόρφωσιν τοῦ πειραιαϊκοῦ λιμένος, τῆς ὅποιας ὡς κύριος ἀντικειμενικὸς σκοπὸς ἔχει τεθῇ ἡ μείωσις τοῦ λιμενικοῦ κόστους.

Διὰ ἑνὸς λίστας καταποτικοῦ προλόγου, διὰ 42 λεπτομερῶν πινάκων καὶ παραστατικῶν σχεδιαγραμμάτων, ὡς καὶ διὰ ἑκτεταμένων σημειώσεων καὶ παρατηρήσεων, τὸ ἐκδοθὲν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. δελτίον παρουσιάζει καὶ ἀναλύει κατὰ τομεῖς τὴν λιμενικὴν δραστηριότητα τοῦ 1955, ἐν συγκρίσει μὲ ἑκείνην τῶν μεταπολεμικῶν ἔτῶν καὶ τῆς προτού πολέμου τετραετίας, παρέχον οὕτω ὠλοκληρωμένην τὴν εἰκόνα τῆς κρίσεως, τὴν ὅποιαν κατὰ τὸν πόλεμον ἀντεμετώπισε τὸ πρώτον Ἑλληνικὸν ἐμποροναυτικὸν κέντρον, ὡς καὶ τὴν εἰκόνα τῆς ἀνορθώσεως αὐτοῦ κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν.

Μία πλέον προσεκτικὴ μελέτη δῶν αὐτῶν τῶν στοιχείων παρουσιάζει τὰς ιδιαιτέρους ἐνδιαφέροντας.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ : «Τυπερέθη τὴν κίνησιν δῶν τῶν μεταπολεμικῶν ἔτῶν ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ Πειραιῶς κατὰ τὸ 1955, ἐνῷ μεγάλως ὑπερέχει ἑκείνης τοῦ τελευταίου προπολεμικοῦ ἔτους. Συγκειμένων : Κατέπλευσαν καὶ ἀπέπλευσαν 17.508 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 15.480.568 τόν., καὶ 15.682 ίστοιφόρα καὶ πετρελαιοκίνητα, συνολικῆς χωρητικότητος 412.998 τ. Τὸ σύνολον, ἐπομένως, τῆς ναυτιλιακῆς κίνησεως κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν ἔτος ἀνήκειν 33.190 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 15.893.566 τ. Ἐν σχέσει μὲ τὸ 1954, προκύπτει μία καθαρὰ αὔξησις τῆς κίνησεως κατὰ 909 σκάφη, χωρητικότητος 923.410 τόν., ἐν συγκρίσει δὲ μὲ τὸ 1938, σημειούνται αὔξησις κατὰ 2.560 σκάφη, χωρητικότητος 1.088.103 τ. Ἡ ἐπὶ τὸν ἑξωτερικὸν καὶ τοῦ ἑξωτερικοῦ ναυτιλιακὴ κίνησις, κατὰ τὰς κυριωτέρας σημαίας, ἐμφανίζεται, ὡς ἀκολούθως :

| Σημαία | Πλοία | Χωρητικότης | Ποσοστὸν |
|------------------|-------|-------------|----------|
| Ἐλληνική (ἐσωτ.) | 5.946 | 1.949.919 | 39.72 |
| Ἐλληνική (ἐξωτ.) | 742 | 1.124.146 | — |
| Ἀμερικανική | 185 | 950.400 | 12.28 |
| Ἴταλική | 532 | 714.973 | 9.24 |
| Βρετανική | 175 | 676.779 | 8.74 |
| Νορβηγική | 140 | 394.553 | 5.10 |
| Τουρκική | 107 | 363.344 | 4.69 |
| Παναματική | 137 | 314.600 | 4.06 |
| Σουηδική | 132 | 229.675 | 2.97 |
| Γερμανική | 167 | 226.823 | 2.93 |
| ‘Ολλανδική | 96 | 164.390 | 2.12 |
| Λιβερίας | 30 | 160.182 | 2.07 |
| Γαλλική | 44 | 87.977 | 1.14 |
| Γιουγκοσλαβική | 117 | 68.269 | 0.88 |

Ἡ δημόσια αἴσθησις ἐνεφανίσθη ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ 1955 κατὰ τὸν μῆνα Αὔγουστον μὲ 1.793 σκάφη, 757.193 τ., ὡς καὶ κατὰ τὸν μῆνα

‘Απρίλιον, μὲ 1.274 σκάφη, 749.472 τ., καὶ τὸν Ιούλιον μὲ 1.615 σκάφη, 721.781 τ. Ὁ μικρότερος ἀριθμὸς καταπλευσάντων καὶ ἀποπλευσάντων σκαφῶν σημειώσται τὸν Φεβρουάριον, μὲ 1.101 σκάφη, χωρητικότητος 530.327 τ.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ : Κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν χρονικοῦ διάστημα, κάποια δραστηριότης ἐστιμήθη καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν ναυτικῶν ἐπισκευῶν, ητὶς ἐκφράζεται διὰ τῶν ἀκολούθων ἀριθμῶν, περιληφθέντων εἰς εἰδικὸν κεφάλαιον τοῦ ἐκδοθέντος στατιστικοῦ δελτίου τοῦ Ο. Λ. Π. :

Τὰ ἐπισκευασθέντα σκάφη κατὰ τὸ 1955 εἰς τὸν Πειραιᾶ, ἀνήλθον εἰς 183, χωρητικότητος 445.616 τ. Ἐξ αὐτῶν, τὰ 124, χωρητικότητος 226.234 τ., ἐτέλουν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ τὰ 59, χωρητικότητος 219.382 τ., ἐτέλουν ὑπὸ ἔνεπνη σημαίαν. Ἐξ ἄλλου, εἰς τὰς μονίμους δεξαμενὰς τοῦ Ο.Λ.Π. εἰσήλθον πρὸς καθαρισμὸν ἡ μικροεπισκευάς 228 ἐν ὅλῳ πλοιῷ, χωρητικότητος 603.095 τ., ἐναντὶ 187 πλοιών τοῦ 1954 καὶ 235 πλοιών τοῦ 1953.

Ἡ τοιαύτη κίνησις τῶν ἐπισκευῶν θὰ ἥτο σημαντικῶς ὑψηλοτέρᾳ, ἐφ' ὅσον θὰ ἐπεισούρεται καὶ μία τρίτη μεγάλη δεξαμενὴ εἰς τὸν Πειραιᾶ. Ἀφ' ἧς ἡ πλωτὴ δεξαμενὴ μετεστάθησεν εἰς Σύρους, σημαντικαὶ εἰνεὶ καὶ καθ' ἑκάστην ἐμφανίζομεναις δυσχέρειαι, διὰ δεξαμενισμούς, καὶ ὅχι μικρὸς ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοιών, τὰ ὅποια τελικῶς εἰς τὸ ἑξωτερικὸν κατέφευγον, ἐπειγόμενα δι' ἐπισκευῶν καὶ καθαρισμῶν.

Κατὰ τὸ αὐτὸν ὑπὸ ἀνασκόπησιν χρονικὸν διάστημα, ἐφωδιασθήσαν εἰς τὸν Πειραιᾶ μὲ ῦδωρον 3.401 πλοιὰ πάσης κατηγορίας καὶ σημαίας, προμηθευθέντα συνολικῶς 367.546 κ.μ. ὕδατος.

Εἰς γενικάς γραμμάς οὕτω διὰ τὴν ἑναρπάζοντα κίνησις τοῦ πρώτου ἑλληνικοῦ λιμένος κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, Αἰσθητῶς ηγέμενη, ἐναντὶ πάσης προηγούμενής, ὑπερέχουσα ἑκαίς του τελευταίου προπολεμικοῦ ἔτους, δύναται νόη μαρτυρίσεις στὸν πρωτοφανῆς διὰ τὸν Πειραιᾶ. Εἰς τὴν γενικωτέραν οἰκονομικὴν πολιτικήν, ἀποδίδεται ἡ αὔξησις αὐτῆς, εἰς τὰ τοφέθητα μέτρα διὰ τὴν ἀναμορφωσιν τοῦ λιμένος καὶ εἰς τὸ γεγονός εἰσετοῦ, διὰ μέρος τοῦ μεγάλου ὅγκου τοῦ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας στόλου πρήσιου, ἐστω καὶ βραδέως, νόη μηνὸς ἐνεφάνισαν τὴν ἑπτάτην κίνησιν τοῦ Πειραιῶς. Τὰ τρία ὑπερωκέανια «Βασίλασσαι Φρειδερίκη», «Τασμανία» καὶ «Ολυμπία», τὰ ὅποια διὰ τὸν τακτικὸν προσεγγίσεων τῶν νῆσον τὴν ἀνάλογον κίνησιν τοῦ λιμένος, ἀποτελοῦνται προσεγγίσεων, ἐπὶ τοῦ προκειμένου, παράδειγμα.

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ : «Ἡ συνεχής καὶ ταχεῖα αὔξησις μεταπολεμικῶν τῆς ἐπιβατικῆς κίνησεως τοῦ πειραιαϊκοῦ λιμένος, ἐκορυφώθη κατὰ τὸ προηγούμενον ἔτος, ἀνέλθουσα εἰς 1.828.317 ὅταμα, ἐναντὶ 1.684.279 τοῦ 1954 καὶ 1.039.794 τοῦ 1938. Ἡ κίνησις αὕτη ἔχει λεπτομέρειστορ, ὡς ἔξῆς :

Ἄφιχθησαν ἐκ τοῦ ἑξωτερικοῦ 70.194 ἐπιβάται, 19.734 περιηγηταὶ καὶ 67.643 διερχόμενοι. Ἐκ τοῦ ἑξωτερικοῦ ἀφίχθησαν, ἐξ ἄλλου, διὰ πλοιῶν 793.418 καὶ διὰ ιστιοφόρων 12.749. Ἀνεχώρησαν διὰ τὸ ἑξωτερικὸν 91.135 ἐπιβάται καὶ διὰ τὸ ἑξωτερικὸν 758.306 διὰ πλοιῶν μὲ μηχανικὴν πρώσιν καὶ 15.138 διὰ ιστιοφόρων. Οἱ τρεῖς καθαυτοῦ θερινοὶ μηνὸις ἐνεφάνισαν τὴν ὑψηλοτέραν ἐπιβατικὴν κίνησιν. Ἡτοι, ἡδύσησον 322.500 ἐπιβάτας, ὁ Ιούλιος 263.034 καὶ ὁ Σεπτέμβριος 247.245. Τὴν μικρότεράν κίνησιν ἐνεφάνισεν ὁ Φεβρουάριος, μὲ 67.041 ἐπιβάτας. Κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν διάστημα κατέπλευσαν εἰς τὸν Πειραιᾶ 49 περιηγητικά σκάφη, χωρητικότητος 306.293 τ., μὲ 87.377 περιηγητάς, ἐναντὶ 43 σκαφῶν καὶ 78.928 περιηγητῶν τοῦ 1954. Ἀπὸ τὴν ἀποφίνησιν προελεύσεως, οἱ μὲν ἐπιβάται τοῦ ἑξωτερικοῦ προήρχονται ἡ αἴσθησιν τοῦ Δυτικῆς Μεσογείου καὶ τὸν Αἰγαίοντος, τὴς Τουρκίας, τὴς Βορ. Αμερικῆς καὶ τῆς Αὐστραλίας, οἱ δὲ ἐκ τοῦ ἑξωτερικοῦ προήρχονται ἡ αἴσθησιν τοῦ Αργοσαρωνικοῦ 265.037, νήσων Αίγαιου 259.875, Κρήτης 92.957, Ιονίων 79.285, Δωδεκανήσου 63.476, Πελοποννήσου 17.112 καὶ Μακεδονίας καὶ Θράκης 15.676.

Τὴν σημαντικὴν αὐτὴν αὔξησιν τῆς ἐπιβατικῆς κίνησεως τοῦ λιμένος Πειραιῶς ἀποδίδει τὸ ὑπὸ τοῦ Ο. Λ. Π. ἐκδοθὲν στατιστικὸν δελτίον εἰς τὸ αὔξανομένων τουριστικὸν ἐνισχύεται τὸν ἔνεπνην μεταπολεμικὸν προσθήκην τῶν νέων ἀξιολόγων ἐπιβατηγῶν μονάδων εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν καὶ εἰς τὴν διάδοσιν εὐρέως κατὰ τὰ τελευταῖα μεταπολεμικά ἔτη τοῦ πεύματος τοῦ ἐκδρομισμοῦ καὶ εἰς τὴν χώραν μας.

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ : Ως γενικὴ ἐμφανίζεται ἡ ἀνοδος κατὰ τὸ 1955 καὶ εἰς δῆλους τοὺς τομεῖς τῆς ἐμπορευματικῆς κίνησεως τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς. Εἰς 4.440.957 τόν. ἐμπορευμάτων ἀνῆλθε συγκεκριμένως αὕτη, ἐναντὶ 3.986.585 τ. τοῦ 1954 καὶ 3.423.295 τ.

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Ἐμβάσματα εἰς ΕΛΛΑΣ ΚΥΠΡΟΝ καὶ ΑΙΓΑΙΠΤΟΝ.— Ταχεῖα καὶ ἀκριβῆς ύπηρεσία.— Ο καλλίτερος, οἰκονομικώτερος καὶ ἀσφαλέστερος τρόπος είναι τὰ Σπέσιαλ Τσέκες. Εξαργυρώνονται όπουδήποτε ἄνευ διατυπώσεων.

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

Member Federal Deposit Insurance Corporation

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ A
139 William Street
NEW YORK 38 N.Y.
RECTOR 2-0900

τοῦ 1938. Η κίνησις αύτή, άναλυμένη, έχει ως άκολουθά :
Εισαγωγαί : Έκ τοῦ έξωτερικού 2.572.852 τόν., έκ τοῦ έσωτερικού 538.467 τ., σύνολον εισαγωγών 3.111.319 τ., έναντι 2.865.497 τ. τοῦ 1954.

Έξαγωγαί : Διὰ τὸ έξωτερικὸν 154.330 τ., διὰ τὸ έσωτερικὸν 769.534 τ., σύνολον έξαγωγών 923.864 τ., έναντι 708.829 τ. τοῦ 1954.

Έφοδιασμοὶ πλοίων : 245.698 τ., έναντι 268.435 τ. τοῦ 1954 καὶ 318.883 τ. τοῦ 1938. Η κίνησις αὕτη τῶν έφοδιασμῶν έχει άναλυτικώτερον ως έξης :

Έξαχθέντα εἰδὴ πρός άνεφοδιασμὸν ένων πλοίων 108.042 τ. καὶ έξαχθέντα πρός άνεφοδιασμὸν Ἑλληνικῶν πλοίων 137.056 τ.

Μεταφορτίσεις : 160.676 τ., έναντι 143.824 τ. τοῦ 1954 καὶ 320.983 τ. τοῦ 1938. Αναλυτικώτερον, ή κίνησις τῶν μεταφορτώσεων έχει ως άκολουθά : Είσαχθέντα εἰδὴ έκ τοῦ έξωτερικού πρὸς μεταφόρτωσιν 55.603 τ. καὶ ἐκ τοῦ έσωτερικού 24.735 τ. Έξαχθέντα εἰδὴ εἰς τὸ έξωτερικὸν ἐκ μεταφορτώσεων 32.765 τ. καὶ εἰς τὸ έσωτερικὸν ἐκ μεταφορτώσεων 32.765 τ. καὶ εἰς τὸ έσωτερικὸν 47.573 τ.

Η εἰσαγωγική κίνησις έκ τοῦ έξωτερικού, κατὰ κυριώτερα εἰδὴ, έχει ως άκολουθάς : Στερεά καυσίμων 182.001 (ητο τὸ 27% τῆς προπολεμικῆς κινήσεως), υγρά καυσίμων 1.238.322 τ. (τὰ 49% τῆς κινήσεως τοῦ 1938), χημικά προϊόντων καὶ λιπαρώσατος 233.770 (τὰ 39.26% τοῦ τοῦ 1938), σίτος 284.763 τ. (τὰ 114.17% τῆς κινήσεως τοῦ 1938), διάφορα 633.996 τ. (τὰ 130.40% τοῦ 1938).

Ειδικώτερον, ἐπὶ τῆς εἰσαγωγικῆς κινήσεως τῶν ὑγρῶν καυσίμων, σημειώνεται τὰ έξης : Μειώσις κατὰ 95.991 τ., έναντι τῆς κινήσεως τοῦ 1954, ητος ἀνήλθεν εἰς 1.334.313 τ. καὶ ητο οὐδὲν, έναντι τοῦ τελευταίου προπολεμικοῦ ἔτους, κατὰ 531.56%. Αναλυτικώτερον ή εἰσαγωγική κίνησις τῶν ὑγρῶν καυσίμων ἐμφανίζεται ως έξης : Μαζούτ 615.067 τ., έναντι 733.220 τ. τοῦ 1954, μειώσις 118.153 τ. Φωτιστικὸν πετρέλαιον 50.795 τ., έναντι 61.051 τοῦ 1954, μειώσις 10.256 τ. Ακάδαρτον πετρέλαιον 316.806 τ., έναντι 287.818 τ. τοῦ 1954, αὔξησης 29.988 τ.

Ἐν συγκρίσει, ἔξ αλλο, μὲν τὸ 1954, οὐδὲν ή έξαγωγὴ εἰς τὸ έξωτερικὸν πῶν ἀκόλουθων εἰδῶν : Τσιμέντα κατὰ 8.033 τ., βάμβακαν κατὰ 7.549 τ., δρυκτὰ ἀκατέργαστα κατὰ 6.833 τ., ρητίνη, κολοφώνιον κατὰ 5.635 τ., προϊόντα υαλούργιας κατὰ 3.548 τ., καπνός κατὰ 1.300 τ. Κατέτοιδιον χρουκὸν διαστηματοῦ μειώθητη ή έξαγωγὴ τῶν ἀκόλουθων εἰδῶν : Μηχανήματα, ἔργαλεια, μεταλλεύματα, σταφίς, δόσπρια, ἐλαιόλαδον, ύφασματα βαμβακερά, ξηροὶ καρποί, νήματα καὶ κλωτταῖ.

Η εἰσαγωγική καὶ έξαγωγική δραστηριότης τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς, κατὰ χώρας, έχει ως άκολουθά :

Εισαγωγαί : Ιταλία 661.229 τ., Ήνωμέναι Πολιτεῖαι 489.951 τ., χώραι Μ. Ανατολής 300.274 τ., Όλλανδια 243.287 τ., Γαλλία 125.124 τ., Αγγλία 86.553 τ., Γερμανία 77.682 τ.

Έξαγωγαί : Χώραι Μ. Ανατολής 70.132 τ., Όλλανδια 15.635 τ., Τουρκία 11.512 τ., Ιταλία 10.768 τ., Αφρική 8.295 τ., Αίγυπτος 5.360 τ., Αγγλία 3.455 τ., λοιπαὶ χώραι 12.772 τ.

Η συμμετοχὴ τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας εἰς τὴν ἐμπορευματικὴν αὐτὴν κίνησιν τοῦ πειραιϊκοῦ λιμένος έμφανιζεται ως άκολουθως :

Εισαγωγαί : 397 σκάφη, κομίσαντα 339.968 τ., ητο τὸ 13.46% τῆς δῆλης εἰσαγωγικῆς δραστηριότητος τοῦ έτους.

Έξαγωγαί : Δι τὸ έλληνικῶν πλοίων ἔχηγθεντα 71.262 τ. ἐμπορευμάτων, ητο τὸ 46.18% τῆς δῆλης έξαγωγικῆς κινήσεως, έναντι 58.673 τ. τοῦ δῆλους έξηγαγον εἰς τὸ έξωτερικὸν Ἑλληνικὰ σκάφη τὸ 1954, ητο τὸ 44.97% τῆς έξαγωγικῆς κινήσεως τοῦ παρελθόντος έτους.

Η συμμετοχὴ τῶν κυριωτέρων ένων σηματῶν εἰς τὴν εἰσαγωγικὴν κίνησιν έμφανιζεται, ως άκολουθως :

| Σηματία | Πλοΐα | Έμπορευματα | Ποσοστὸν |
|--------------|-------|-------------|----------|
| Αγγλική | 144 | 502.703 | 19,90 |
| Νορβηγική | 127 | 451.461 | 17,87 |
| Αμερικανική | 115 | 274.690 | 10,88 |
| Ιταλική | 227 | 192.227 | 7,61 |
| Παναματική | 41 | 178.776 | 7,08 |
| Σουηδική | 119 | 144.079 | 5,70 |
| Γερμανική | 125 | 122.260 | 4,84 |
| Ολλανδική | 81 | 96.295 | 3,81 |
| Λιθερίας | 10 | 57.490 | 2,28 |
| Πουγκισλαϊκή | 22 | 31.587 | 1,25 |
| Γαλλική | 13 | 25.251 | 1,00 |

Εἰς τὰς έξαγωγάς, ἔξ αλλο, η συμμετοχὴ τῶν ένων σηματῶν έμφα-

νίζεται, ως έξης :

| Σηματία | Έμπορευματα | Ποσοστὸν |
|------------|-------------|----------|
| Παναματική | 16.335 | 10,58 |
| Αλβιωτική | 11.572 | 7,49 |
| Αγγλική | 10.038 | 6,50 |
| Ιταλική | 8.645 | 5,60 |
| Ολλανδική | 8.569 | 5,55 |
| Λιθανίου | 6.588 | 4,27 |
| Γερμανική | 5.334 | 3,46 |
| Νορβηγική | 4.288 | 2,78 |
| Τουρκική | 2.079 | 1,35 |

ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΖΩΝΗ : Παρὰ τὸ γεγονός, οὗτοι δὲν ἐπετεύχθη εἰσέτι ἡ λειτουργία τοῦ θεσμοῦ τῆς Ελευθέρας Ζώνης εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ή κίνησις αὐτῆς χαρακτηρίζεται ως ικανοποιητική κατά τὸ 1955. Οὕτο, εἰς τὴν Ζώνην εἰσήχθησαν 694.153 τ., ἐκ τῶν δῆποι 512.156 τ. γενικῶν ἐμπορευμάτων καὶ 181.997 τόν. γαιανθράκων. Η κίνησις αὕτη ἀντιπροσωπεύει τὸ 37% τοῦ συνόλου τῶν ἐκ τοῦ έξωτερικοῦ κομισθέντων ἐμπορευμάτων.

Ἐπὶ τῶν εἰσαχθέντων ἐμπορευμάτων εἰς τὴν Ελευθέραν Ζώνην 100.000 τ. μετεφόρτωσαν ὑπὸ διαμετακόμισιν καὶ 65.104 τ. ἀπεταμεύθησαν εἰς τοὺς ἀπόθηκους τοὺς χώρους τῆς περιοχῆς.

Κατά μήνας ή ἐμπορευματική κίνησις τῆς Ελευθέρας Ζώνης έχει ως έξης : Ιανουάριος 79.941 τ., Φεβρουάριος 69.918 τ., Μάρτιος 55.890 τ., Απρίλιος 57.973 τ., Μάιος 58.392 τ., Ιούνιος 41.595 τ., Ιούλιος 52.264 τ., Αύγουστος 42.217 τ., Σεπτέμβριος 64.886 τ., Οκτώβριος 52.547 τ., Νοέμβριος 55.681 τ. καὶ Δεκέμβριος 62.880 τ.

Παρὰ τὸν μεγάλον δύκον, τὸ δῆποιον ἐνεφάνισεν ἡ ἐμπορευματική κίνησις τοῦ λιμένος κατά τὸ 1955, οὐσιαστικώς αὕτη δὲν δύναται νὰ θωρηθῇ ως ίδιαιτερά σημαντική ἐφ' ὅσον τὸ τρίτον περίποτον τῶν εἰσαγωγῶν ἀντιπροσωπεύει φορτία ὑγρῶν καυσίμων, μὴ διακινθέντα διὰ τοῦ λιμένος. Η σταθερὰ μειώσις τῶν στερεῶν καυσίμων εἶναι φυσικὸν ιναποριοῦ εἰς, ὅπωσδήποτε, χαμηλὰ ἐπίπεδα τὴν καθαυτὸν ἐμπορευματικὸν δραστηριότητα τοῦ λιμένος.

ΤΑ ΕΚΤΕΛΕΣΘΕΝΤΑ ΕΡΓΑ :

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, δῆποιον καὶ ἐνεκανιάσθη (Μάιος 1955) ή ἐκτέλεστης τοῦ μεγάλου προγράμματος διὰ τὴν τεχνικὴν ἀναμόρφωσιν τοῦ λιμένος, ἀπεπερατώθησαν ή ἥρχισαν ἐκτελουμένα τὰ ἀκόλουθα ἔργα:

Ο ΙΚΟΔΟΜΙΚΟ : Κατεσκευάσθησαν τρία λιμενικά ὑπόστεγα, συνολικὸς ἑκτάσεως 6.000 τ. μ., ἀντὶ δαπάνης 4.900.000 δραχ. Αναγέρθη διώροφον κτίριον παρὰ τὸν λιμένα Αλῶν διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Π., δαπάνης 440.000 δραχ. Κατεσκευάσθησαν λιμενικά φυλάκια ἀντὶ δαπάνης 500.000 δραχ. Ἐπεξετόθησαν αἱ σιδηροτροχιαὶ τῆς γερανογεφύρας κατὰ 120 μ., ἀντὶ 500.000 δραχ.

Ἐργα δόποιοι : Συντήρησης ὁδῶν καὶ δοσοστρωμάτων τοῦ λιμένος καὶ κατασκευὴς ἔξωτερικῆς ὁδοῦ Αγ. Διονυσίου μέχρι Ε'. λιμενικού ὑποστέγου ἀντὶ συνολικῆς δαπάνης 1.400.000 δραχ. Κατασκευὴ σφαλτικοῦ τάπτος τῆς ὁδοῦ εἰς κρηπίδωμα Κ—Δ καὶ δισμόρφωσις χώρου μέχρι κιγκλιδωμάτων ἀντὶ δαπάνης 300.000 δραχ. Συμπλήρωσις ἀσφαλτικοῦ τάπτος παραλιακῆς ὁδοῦ ἀντὶ 1.200.000 δραχ. Διετέθη δασάυτως ποσὸν 1.300.000 δρ. διὰ τὴν καθαριότητα τῶν χερσαίων καὶ υδατίνων χώρων τοῦ λιμένος.

Λιμενικά ἔργα : Τὰ ἐκτελεσθέντα κατὰ τὸ 1955 λιμενικά ἔργα, εἴναι καὶ τὰ κύρια ἔργα τῆς τεχνικῆς ἀναμόρφωσεως. Τὰ ἔργα ταῦτα εἶναι τὰ έξης :

Κατασκευὴ κρηπιδώματος εἰς προβλήτη Βασιλέως Κωνσταντίνου μῆκος 140 μ., βάθους 8 μ., ως καὶ ἔκσακτη τῆς πρὸ αὐτοῦ λιμενικῆς λεκάνης, συνολικῆς δαπάνης 7.500.000 δρ. Ήρχισαν αἱ ἔργασίαι διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς προβλήτου I παρὰ τὴν ἀκτὴν Τζελέπη ἀντὶ δαπάνης 3.700.000 δρ. Μέχρι στιγμῆς, 60.000 μ. ἑκατοφαί, 10.000 κ. μ. ἐπιχώσεις, 22.000 κ. μ., λιθορριπάτι, 7.800 κ. μ. τεχνητοὶ ὄγκολιθοι καὶ 5.200 κ. μ. τοποθετήσιες ὄγκολιθων.

Ηρχισεν ἐπίστος καὶ πρωχωρεῖ ἡ ἐπισκευὴ τοῦ κρηπιδώματος Α—Β μῆκους 270 μ., καὶ συνολικῆς δαπάνης 10.000.000 δρ. Τέλος ηρχισεν διὰ τὴν ζυλείαν παρὰ τὴν Νησόδοχον μῆκος 170 μ.

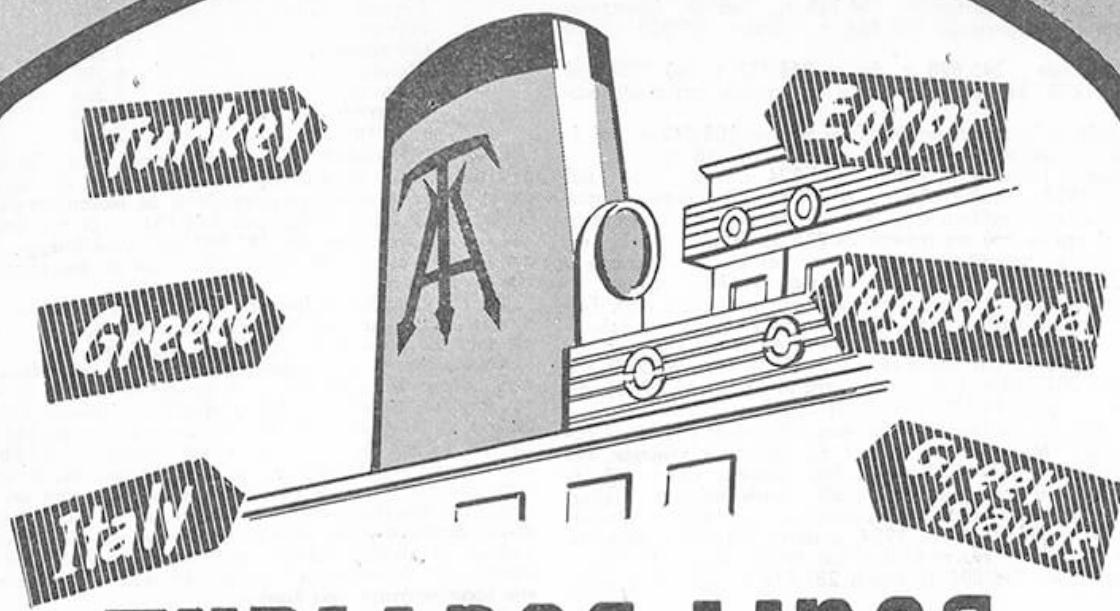
Μηχανικὸς ἔξοπλος : Κατὰ τὸ ύπολον ἀνασκόπησιν χρονικὸν διστόπιμα ὁ μηχανικὸς ἐπόπλομος τοῦ λιμένος ἐπλουτίσθη διὰ τῆς ἀγορᾶς: α) πλωτού γερανού ἀνώνυμης δυνάμεως 100 τόν. ἀντὶ 5.000.000 δρ., β) πέντε γερανῶν ισχύος 6 τ. δ. έκαστος ἀντὶ 4.500.000 δρ., γ) έξ ρυμουλκουμένων όχημάτων ἀντὶ 540.000 δρ. καὶ δ) δύο φωτοσημαντήρων οἵτινες καὶ ἐγκατεστάθησαν εἰς τὸν προλιμένα ἀντὶ 205.000 δρ.

Τὰ ἀνωτέρω ἐκτελεσθέντα στοιχεῖα θεμελιώνουν τὴν ἀπεισιν, οὗτοι τὸ παρελθόντος διὰ τὸν πρώτον ἐλληνικὸν λιμένα εύτυχές ἔτος, τοιλάχιστον διὰ τὴν ναυτιλιακὴν καὶ ἐπιβατικὴν κίνησιν. Υπερέδη αὕτη ἀπαντά τὰ προπολεμικά ἐπίπεδα καὶ ἔδωσεν εἰς τὸν λιμένα τὴν κυρίαν ὄθησιν, ἥτις καὶ μέλλει νὰ τὸν δόηγησῃ πρὸς μίαν διεύρυνσιν τῆς δραστηριότητός του. Εφόσον αἱ ἀντικείμενα προϋποθέσεις διατηρηθοῦν — κόπτος φορτοκροφτώσεων, ταχύτης καὶ δυνατότης ἀναπτύξεως τῶν μεταφορώσεων — πρωχωρητή δέ καὶ ἡ διοικητική καὶ τεχνικὴ βελτίωσις τοῦ λιμένος μὲ τὸν αὐτὸν ικανοποιητικὸν ρυθμόν, τότε ἡ αἰσιοδοσία διὰ μιαν ἐπὶ διεθνούς πλέον ἐπίπεδου ἀνάπτυξιν τοῦ πρώτου ἐλληνικού λιμένος, δὲν θά πρέπει νὰ θεωρηθῇ ως ὑπερβολική.

ΣΤΑΘΗΣ ΜΠΑΤΗΣ

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

Phone: 2426
Telegrams:
Brethorst, Emden



TYPALDOS LINES

VISIT THE FAMOUS
CANVAS VILLAGE OF
XYLOCASTRON

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

Ασφαλιστικά ζητήματα

Τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν Λίμπερτυς-Αἱ ἀσύδοτοι σημαῖαι
 Καὶ πάλιν τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν εἶναι τὸ φλέγον ζῆτημα τὸ δόπιον κατὰ τὴν στιγμὴν ταύτην ἀπασχολεῖ τοὺς ἀσφαλιστὰς σκαφῶν. Τὸ ποσοστὸν τῆς αὐξήσεως ἀνήλθεν εἰς 25 % κατὰ τὴν τελευταίαν διετίαν προβλέπεται, ὅτι μέχρι τέλους του 1958 θὰ ἔχῃ φθάσει τὸ 50 % τῶν τιμῶν του 1953. Παρεπήθιμος δομοίως κατὰ τὰς ἀνανεώσεις τῶν ἀσφαλίσεων, ὅτι «κλαῖμα» πληρωθέντα και ἐκκρεμούτα πόσαν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ παρελθόν ἔτος, ηὔημενα κατὰ ποσοστὸν 10 %.
 Ἔνια σημαντικοῦ ποσοστοῦ δὲ, τὸ ποσοστὸν τῶν 5 %, οὐδὲν

Ἐνῷ σημαντικώς περιωρίσθη ὁ ἀπαιτούμενος ὑπὸ τῶν διακανονιστῶν χρόνος διὰ τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν ζημιῶν, αἱ μικροζημίαι, αἱ μὴ ἐπηρέαζουσαι τὴν ἀσφαλή ναυσιπλοΐαν τοῦ πλοίου, ἀλλὰ τῶν ὅποιας ἡ ἐπισκευὴ δύναται νὰ ἀναβλῆῃ μέχρι τοῦ τετραστοῦς «επέσισα σερβένη» τοῦ σκάφους, συνιστοῦν ἀστάθμητον παράγοντα ἀνατροπῆς τοῦ ὑπολογισμοῦ καὶ δфорμὴν σοδάρας αὐξῆσεως τῆς ζημιᾶς. Εἶνε, πράγματι, επιληκτικῶς ψυχλόγῳ τὸ ποσσοστὸν τῶν ἐκκρεμῶν ζημιῶν ἐν σχέσει πρὸς τὸ σύνολον αὐτῶν.

Ζημίαι τῶν πλοίων τύπου «ελίμπερτ», έχουν δώσει καὶ πάλιν ἀφορμήν εἰς ιδιαιτέρας ἀνησυχίας εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς. Ζημίαι ἐκ πρώτης ἔψεως ἀσώμαντον ἀπέδειχθσαν ἐκ τῶν ὑστέρων πολὺ σοβαρότερα παρό». Οι αρχικών ὑπελογισμάτων.

παρ ο.τι αρχικώς υπελογίσθησαν.

Συνήθεις περιπτώσεις προσαράξεων άπεδειχθησαν, είς περιπτώσεις πλοίων τύπου «λίμπερτο», δηι είχον προκαλέσει εύρειας έκτάσεως ζημιάς εἰς τὰ ψαλα διαπιστωθείσας μόνον ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τοῦ ἐπακολουθήσαντος συνήθους τακτικού δεξαμενισμού. Καταλήγουν, ώς ἐκ τούτου, οἱ ἀσφαλισταὶ εἰς τὸ συμπέρασμα, δῆτι εἰδικῶς ὡς πρὸς τὰς πολεμικὰς κατασκευάς, τὰ τύπου τούτου σκάφη ἔχουν εἰσέλθη εἰς λίαν πολιθάπτον περίοδον δημιουργηθείσαν ἐπὶ τοῦ γεγονότος, δῆτι ἡ κατασκευὴ των ἐγένετο μὲν βραχύδιον προσπτικὴν ἐκ τῆς ὅποιας ἔχουν ηδη διατίθεσι δεκαπεντετετρά βίον τραχείας μεταχειρίσεως.

Γενική έξ αλλού είναι ή νέπωσις, δηλαδή πολλά νεότερα σκάφη ή ήσοφαλισμένη άξια ύπελογισθή κατά τα τελευταία έτη έξαιρετικώς χαμηλή. Τό πράγμα περιεπλάκη έτι μάλλον έχει του γεγονότος, δηλαδή πολλά νέα σκάφη παρηγέλθησαν από την άνοικτά σέλτερ-ντέκ, διαρκούστης της κατασκευής ή και ολίγον πρό της παραδόσεών των μετετράπησαν εις κλειστά σέλτερ-ντέκ με άποτέλεσμα την αύξησην της δλίκης των χωρητικότητος. Λίγαν πρόσφατον τό παραδειγματικού πλοίου άσφαλισθέντος ως άνοικτο σέλτερ-ντέκ, τού δποιού εξητήθη κατά την τελευταίαν στιγμήν ή αύξησης της άσφαλιστικής άξιας, διότι τελικώς θα έτιθετο έν υπορεσίας ώς κλειστόν σέλτερ-ντέκ, τούδ' ορθό συνεπηγότεο αύξησης της δλίκης αύτού χωρητικότητος άπο 6,750 είς 9,240 τόνους γκρός. Η συνήρη πανάληψης τοιούτων περιστατικών είχεν ώς άποτέλεσμα όπως έτη τη πράξεις διασφοράς του άσφαλιστρου έξαγεται έκ του μέσου ούρου της διαφοράς μεταξύ της χωρητικότητος άνοικτού και κλειστού σέλτερ-ντέκ.

‘Ως ἐδόλωσε τελευταίως ὁ πρόεδρος τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν Ἀσφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου, ἐνώ ό χαρακτηρισμὸς «σημαῖαι εὐκολίας» συχνάκις ἔχει σηματοθέτην ἐν συσχέτισμῷ μὲ τὴν ἀπόφυγήν φορολογίας καὶ γενικῶς τοῦ τρόπου τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοιών, εἰνὲ ἀπίθανον ἔαν ἔχῃ καταστὴ πλήρως ἀντιληπτή ή συνέπεια αὐτῶν ἀπό ἀσφαλιστικῆς ἀπόφεως. ‘Η διατύπωσις θὰ ἐπρεπε νὰ ἀναφέρεται κυρίως εἰς τὴν πλοιοκτήσιαν ἀποκαλούμενην καὶ αὐτήν «πλοιοκτήσιαν εὐκολίας», δεδομένου, ὅτι ὅτι ἀσφαλιστικῆς πλεύρας, διὰ τῆς τηρουμένης ὑπὸ τῶν ἀσυνδότων ἐφοπλιστῶν πρακτικῆς ὅπως ἕκαστη μονάς τοῦ στόλου τῶν τυπικῶν ἀνικητῆς εἰς ιδιαιτέραν πλοιοκτήτριαν ἐταίριαν, εἶνε προφανές, ὅτι ἐπιτυχάνονταν καταστραγήσεις ψυκροῖς καὶ συβατικοῖς εἰς τὰς ὁποίας δεν είναι δυνατόν νὰ προβῇ πλοϊκτήτρια ἐταίρια νομίμως κατά τὰ καθιερωμένα εἰς τὰς γνωστὰς ναυτικὰς χώρας λειτουργούσα.

Επὶ τοῦ προκειμένου ὑπάρχουν συδικαὶ ἐνδείξεις, διτὸ τὸ πρᾶγμα ἔχει προκληθεῖ· τὸ ἐνδιαφέρον τῶν κυβερνήσεων ναυτικῶν τινῶν χωρῶν, προερχούσις τῆς Ἀγγλίας, σὺνδικασμῷ πρὸς τὰς σοδειατάτας τεχνικὰς ἔξελιξεις, αἵτινες ἀναμένονται διὰ τὸ ωκεῖ ἀπότελος μὲλλον ἀπὸ τὴν χρησιμοποίησιν τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν.

Ελληνικά Δικαστήρια

ΑΡΙΘ. 321/55 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ

—'Εκναυλωτής δύναται νὰ ζητήσῃ μεσεγγύησιν ἐμπορεύματος, ναύλωσις κατά χρόνον (time-charter). Μεσεγγύησις φορτίου ὑπὸ ναυλωτῶν σιτήσει ἀρχικοῦ ἐκναυλωτοῦ, ὅφειλομένου ναύλου ὑπὸ ναυλωτοῦ. Ἀρμοδιότης Προέδρου Πρωτοδικών εἰς κατεπειγούσας περιπτώσεις.

'Επειδή κατ' ἄρρθρον 402 Ἐμπ. Ν., ὁ πλοίασφρος δύναται νὰ ζητήσῃ τὴν μεσεγγύσιν του ἐμπορεύματος, τοῦ ἔκφορτσιμένου ἐκ του πλοίου εἰς τὰς ἐν τούτῳ περιπτώσεις. Ἔγνετο, δῶμας, δεκτόν, διτὶ τὸ αὐτὸ δικαίωμα ἔχει, διτὶ τὸ ὡς ἀνυλωτῆς, καίτοι ἐν τῷ νόμῳ οὐδὲν δαλαμβάνεται, δοθείητο, διτὶ τὸ ὡς ἀναγνωρίζεται εἰς τὸν πλοίασφρον ὑπὸ τὴν ιδιότητά του ὡς ἐκπρόσωπον τοῦ ἐκναλωτοῦ.

κεφρότουμενον ἐμπορεύματος τῆς ἑταῖριας Ξ. εἰς παραλογίν της Ἐθνίης Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος και Ἀθηνῶν. Καθ' ᾧ, ὅμως, προκυπτεῖ ἐκ τῶν καταρτισθεισῶν συμβάσεων τῆς ὡς ἀνώ κατὰ χρόνον ναυλώσεως αἵ της συμβάσεως μεταξύ Σ. και ἑταῖριας Ξ., προσαγομένων ἀμφοτέρων ἡνὶ νομίμω μεταφράσει, ρητῶς ἐπαργάρ. 18 τῆς πρώτης και 8 τῆς ευτέρας συνωμαλογίηθ, διό ὅτι πλοιοκτήται ἃ δια τὴν προνομίουν ἐπὶ ταντὸς φορτίου και ὑποναύλου τοῦ χρονοναυλωτῶν διὰ τὸν ναῦλον των. Συνεπῶς βάσει τούτων, ἀνεγνωρίσθη δικαίωμα εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ἐπὶ τοῦ φορτίου ὥστε ἐκναυλωτῶν διὰ τὸν καθυστερώμενον «αὐλόν των» και καθρισαν τὸ ἀντόλλαγμά του ἐκ τῆς τάχιμ-τσάρτερ συμβάσεων των. Κατὰ τὴν ἀλληλη δὲ ἔννοιαν τῶν ὄρων αὐτῶν, τὸ πρός τούτο δικαίωμα συ πλοιοκτήτου ἐκτείνεται και εἰς ἐνάσκησιν τῶν ἐκ τοῦ ἄσθρου 402 Ἐμπ. Ν. τοῦ πλοιοκτήτου δικαιωμάτων, διότι ταῦτα ἄγουν εἰς διασφάσιαν τοῦ ναύλου, εἰς ἦν διὰ τῆς ἀνω συμβάσεως των οἱ συμβληθέντες ροσεύλεψαν, εἰς τούτο δέ, τὸ νομίμως συνομολογούμενον, κυρίως ἔγειται ή σύστα τοῦ διὰ τῆς συμβάσεως ἀναγνωριζόμενον τῷ πλοιοκτήτη κακιώματος. Συνεπῶς, σχέκτως τῶν ὑπεστηρίζεμένων ὑπὸ τῆς τοίτης ἀνω θεωρίων, διότι τὰ ἐκ τοῦ ἄσθρου 402 τοῦ Ἐμπ. Ν. δικαιωμάτα πὶ τῆς τάχιμ-τσάρτερ συμβάσεως ἔχει ὁ μεταφορεὺς μόνον τοῦ ἐμπορεύστας, ὅ ἔχω τοῦτο ὑπὸ τῆς κατοχῆς του, ἐν ποσκεμένῳ βάσει τοῦ ἄσθρου συμβατικοῦ ὄρου, νομίμως οἱ αἰτούντες, διὰ τῆς ὑπὸ κρίσιος αἴτησεών αων, ὡς αὐτῆς κατὰ τὴν ἑνώπιον μας σύκηπτιν περιορίσθη. λόγω τοῦ απεπειγοντος κατ' ἄσθρον 634 παράγρ. 1 Πολ. Δικ., ζητοῦσι κατ' ἄσθρον 402 Ἐμπ. Ν. τὴν μεσεγγύην τοῦ ἐκφρότουμενον ἐκ τοῦ πλοίους αὐτοῦ «Φ» ἐμπορεύματος, διότι τοις καθυστερεῖται ὁ διφέιδομνος ναῦλος. Η αἵτησις αὐτῆς στρεφομένη κατὰ προσώπων συνθεομένων συμβατικῶν δὲν ζημιοι τοῖτον. Ο ιαχυσιμός της παρεμβάσης ἑτοιοίς Ξ., τινὲς ἐντάλη ὑπὸ τοῦ μεταφορέοντος Σ. νὰ κατεβάλῃ τὸν πάρ' αὐτῆς ὀφελεύμενον γαύλον εἰς φοστίον. δὲν ἀσκεῖ ἐπιρροὴν τινὰ ἐπὶ τῆς ποσκεμένης ικέτη, διότι, ἐφέσσον αὐτῆς δὲν κατεβαλεν εἰσέτι τούτον εἰς οὐδένα, διαισιούται νὰ ἀρνηθῇ τὴν καταβολὴν τούτου εἰς τὸν τρίτον και δὲν ἔψει τῆς αρούσης δίκιος, 'Η ως ἀνω ἐντολὴ δὲν ἔνενει τὴν ἔνιοισιν τῆς ἐκκωνῆς τῆς ἀπατήσεως δι' ἥν κατ' ἄσθρον 455 Α. Κ. σπατείται σύμβασις μεταξὺ ἑνόρων και ἐκκωνῆοι, μη ἐπικαλουμένην ἐν ποσκε μένων.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: Δ' αὖ τὴν εὐθὺντν τῶν ἔσωπλιστῶν εἰς τὴν ναύλων
βλ. τὴν ὑπ' ἀριθ. 12324/54 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Ἀθηνῶν
«Ναυτ. Χρον.» 211 σελ. 191 διὰ δὲ τὴν εὐθὺντν τοῦ πλοϊστοῦ κατὰ
τὴν ναύλωσιν τὴν ὑπ' ἀριθ. 29/55 ἀπόρ. Ἐρετείου Ἀθηνῶν («Ναυτ.
ρον.» Τ. 242 σελ. 17) καὶ Σιά τὴν εὐθύνην ἐν Βλάδης ἡ ἀπολείας ἐμ-
φερεμάτων τὴν ὑπ' ἀριθ. 1336/54 ἀπόφασιν Ἐρετείου Ἀθηνῶν («Ναυτ.
ρον.» Τ. 230 σελ. 20). Διὰ τὴν δικαστικὴν καὶ ἄδωνικὸν ἐκπρεσώπω-
ν πλοιοκτήτου ὑπὸ πλοιάρχου εἰς ναύλωσιν ὡς καὶ δι' ἀγωγὴν περὶ¹
πληρωσέως συμβάσεων ἀφορώσης τὴν ναύλωσιν καὶ τὸ πλοῖον βλ.
τὴν ὑπ' ἀριθ. 906/55 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Πειραιῶς («Ναυτ. Χρον.»
258 σελ. 19).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

J. & E. PARISSIS
Established 1912
SYRA
SHIPPING AGENT

Tel. Address — **PARISSIS** — Syra

Telephone 17

Αγγλικά Δικαστήρια

-Αποζημίωσις διὰ καθυστέρησιν ταξιδίου, συνεπείᾳ συγκρούσεως.

Εἰς τὸ Ἐφετεῖον τοῦ Λονδίνου ἔξεδικάσθη ἔφεσις τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ φορτηγού «Δίρφυς» κατὰ πρωτοδίκου ἀποφάσεως, ἐν τῷ ὅποιοί ἡ καθοριζόμενη βάσις ἀποζημιώσεως τῶν δὲν ἦτο — κατὰ τοὺς ἔφεσι-βάλλοντας — οὔτε λογική, οὔτε δικαία. Ἀντίδικοι τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν ἡσαν οἱ πλοιοκτῆται τοῦ μότοροπιτ «Σόγια». Τὰ δύο ταῦτα σκάφη εἶχον συγκρουσθῆ τὴν 30ῆν Δεκεμβρίου 1950 εἰς τὴν εἰσόδον τῆς Βαλτικῆς, μὲν ἀπότελεσμα νὰ παραμεινῇ τὸ φορτηγὸν «Δίρφυς» ἐπὶ εἰσοστάμερον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ρόττερνταμ πρὸς επισκευὴν τῶν ζημιῶν τοῦ τῆς ἀνακύψασθος διενέδεις ἢτο ἡ ἀπώλεια κέρδους, τὴν ὅποιαν ὑπέστησαν οἱ πλοιοκτῆται τοῦ «Δίρφυος». Διὰ τὴν συγκρουσιν ἔκηρτύθησαν ἀπὸ τὸ πρωτόδικον δικαστήριον ὑτεύθυνα ἀμφότερα τὰ σκάφη, μὲ ποσοστὸν εὐθύνης 30 % διὰ τὸ «Δίρφυς» καὶ 70 % διὰ τὸ «Σόγια». Κατὰ τὴν τῶν ἀναλογίαν προσδικισθησαν καὶ οἱ ζημιὲς ἀπὸ ἕκπρόσωπον τοῦ Δικαστηρίου τοῦ Ναυαρχείου, ἐπὶ τῷ βάσει τῶν Ισχυουσῶν πρὸ τῆς 30ῆς Δεκεμβρίου 1950 τιμῶν τῶν ναύλων, ἀντὶ τῶν Ισχυουσῶν μετὰ τὴν 30ῆν Δεκεμβρίου τοῦ αὐτοῦ ἔτους ὑμηλοτέρων τιμῶν, ὡς ἐπεδίωκον οἱ «Ἐλληνες πλοιοκτῆται». Οἱ πρωτοδίκης κ. Οὐίλμερ ἐπεκύρωσε τὸν ἐν λόγῳ προσδικισμὸν τῶν ζημιῶν.

Ἡ ἀξίωσις τῶν ἔφεσι-βάλλοντων συνίστατο εἰς τὸ ὅπιον ἐδικαίωσις ἀπὸ ημέρην 819.17.4 λιρῶν δι', ἔκάστη τῶν εἴκοσιν ἡμέρων ἀναγκαστικῆς παραμονῆς τοῦ πλοίου εἰς Ρόττερνταμ δι' ἐπισκευάς, εἰς δόσον, δηλαδή, ποσῷ ἀνεβιβάζετο παρ' αὐτῷ τὸ ἡμέρησιον κέρδος τοῦ πλοίου, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὑπερτιμηθεισῶν τιμῶν τῶν ναύλων. Κατὰ τὸ ναυλούσματον, ὥπερ εἶχε συναφῆν τὸν «Οκτώβριον 1950», τὸ ἡμέρησιον κέρδος τοῦ πλοίου διὰ ταξιδίου 62 ἡμερῶν ὑπελογίζετο εἰς λίρας 144.3.10. Οἱ ἕκπρόσωποι τοῦ Ναυαρχείου ἔκρινεν, ὅτι τὸ μέτρον ἀπώλειας τοῦ κέρδους εἰκόνων καθαρίζετο διὰ τῆς συσχετίσεως πρὸς τὴν ναύλωσιν, ὑπὸ τὴν ὅποιαν ἔτελει τὸ πλοίον. Ἡδύνατο τὸ «Δίρφυς» νὰ ἀποφέρῃ ἔνα καθαρὸν κέρδος 8939.16.5 λιρῶν εἰς διάστημα 62 ἡμερῶν, ἀντὶ τῶν 82, τὰς ὅποιας ἔχεισθη — λόγω τῆς συγκρούσεως — διὰ νὰ συμπληρώσῃ τὸ ταξίδιον του. Ἡ ἀπώλεια δύθεν τῶν ἔφεσι-βάλλοντων ἀνήρχετο εἰς λίρας 288.0.2.

Κατὰ τὸν συνήγορον τῶν πλοιοκτητῶν, τὸ «Δίρφυς» κατὰ τὸν χρόνον τῆς συγκρούσεως τοῦ ἀπέλεσης πρὸς τὸ Λονδίνον, εἰς ἑκτέλεσιν ναυλούσματον πρὸ τῆς 2½ μηνῶν καὶ προβλέποντος τὴν μεταφορὰν φορτίου ζαχάρεως ἐκ Λονδίνου εἰς Βουδάνην. Αἱ ἐπισκευαὶ συνετελέσθησαν ἐντὸς 19¾ ἡμερῶν, λήξασαι τὴν 20ῆν Ιανουαρίου 1951. «Οταν συνήρθη τὸ ναυλούσματον (13 'Οκτώβριον 1950) αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ἦσαν σχετικῶς χαμηλαὶ, ἀλλὰ κατὰ τὸ τέλος Δεκεμβρίου ἐσημειώσαν μεγάλην ὑψωσιν, ὥφειλομένην — προφανῶς — εἰς τὸν πόλεμον τῆς Κορέας. Ἡ σύγκρουσις προεκάλεσεν εἰκοσαήμερον καθυστέρησιν ἐν τῇ ἔκμετολλεύσει τῶν ὑψηλῶν αὐτῶν τιμῶν τῶν ναύλων.

Οἱ ἕκπρόσωποι τοῦ Ναυαρχείου, δύσον καὶ διὰ πρωτοδίκης, ἔκριναν, ὅτι τὸ δρόμον μέτρον ἑκτιμήσεως τῆς ἀπώλειας, ἔδιστος ἐπὶ τῆς τιμῆς τῶν ναύλων τῆς ἀναφερομένης εἰς τὸ ναυλούσματον τοῦ «Οκτώβριον 1950». Κατὰ τὴν διάσκειν τῆς ἑκτελέσεως τῶν ἐπισκευῶν συνήρθη ἐπερον ναυλούσματον (30 Νοεμβρίου 1950), βασιζόμενον ἐπὶ τῶν ὑψηλοτέρων τιμῶν, ἐπὶ τῶν ὅποιων οἱ ἑκκαλοῦντες ἦσσον, ὅτι ἔδει νὰ ὑπολογισθῇ ἡ ζημία τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς καθυστέρησης. Ὁ συνήγορος τῶν δὲν ἠδυνατο — εἶπε — νὰ ἔνιοήσῃ, διατὰ δὲ ἕκπρόσωπος τοῦ Ναυαρχείου ἀπέρριψε τὴν ἀξίωσιν ταύτην, διπώς, δηλαδή, ἡ ἀπώλεια ὑπολογισθῇ ἐπὶ τῶν ὑψηλοτέρων ναύλων. Τὸ «Δίρφυς» ἦτο, πράγματι, εἰς θέσιν νὰ ἑκτελέσῃ πλάνως τὸ ναυλούσματον τοῦ «Οκτώβριον 1950», τῆς ἡμερομηνίας ἀκριώτερως σύσης τῆς 23ῆς Ιανουαρίου 1951. Συνεπῶς οἱ ἔφεσι-βάλλοντες θὺ δύναντο — κατὰ τὸν συνήγορον — νὰ ἀποκομίσουν μείζονα κέρδον ἐπιτυχάνοντες ὑψηλοτέρας τιμᾶς ναύλων, ἀν τὸ «Δίρφυς» ἦτο ἔτοιμον νὰ διαπεθῇ 20 ἡμέρας ἐνωρίτερον. Οἱ ἕκπρόσωποι τοῦ Ναυαρχείου — τρεις ἔτεσσι διανηγμάτων — εἶπεν, ὅτι ἡ πιθανότης νὰ επιτύχουν οἱ ἔφεσι-βάλλοντες ὑψηλούς-ἀπόδοτικούς ναύλους εἰς τὴν «Ἀπωλετολήν», ἥτο τι τὸ ἀδέσδαιον.

Ο συνήγορος ἔξ αὖτο τῶν ἔφεσι-βάλλοντων ὑπεστήριξεν, ὅτι δὲν ἠδυ-

αι κατακτήσεις τῆς κυανολεύκου

ναντον νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὅπιον αἱ ἐνδεχόμεναι μελλοντικαὶ τιμαὶ τῶν ναύλων, εἴτε αὗται ἦσαν ὑψηλότεραι, εἴτε κατώτεραι. Ἀν τὰ κέρδη ἐπρεπε νὰ ἑκτιμηθοῦν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν πιθανῶν κερδῶν τοῦ μέλλοντος, ποία τότε ἡμερομηνία θὰ ἔδει νὰ ἑκλεγεῖ; Ἀν ὑπῆρχε πτωτικής τῶν ναύλων, ὁ συνήγορος ἀμφέβαλε πολὺ, ὅτι οἱ ἔφεσι-βάλλοντες θὰ ἔδασιν τὰς ἀξιώσεις τῶν ἐπὶ τῶν μειωμένων τιμῶν τοῦ μέλλοντος. Θά ἐπεδίωκον, καλλιστα, νὰ ἔφαρμοσθοῦν αἱ κρατοῦσαι τιμαὶ κατὰ τὸν χρόνον τῆς πρασιτικῆς καθυστέρησεως τοῦ πλοίου τοῦ μέλλοντος διὰ τὰς ἐπισκευάς. Ο αὐτὸς συνήγορος ἀπέκλεισε καὶ τὴν μόνην ἑτέραν κατ' ἔναλλαγμή λύσιν, νὰ λάβῃ, δηλαδή τις, ὡς βάσιν τὸ μέρον κερδούς πολλῶν ταξιδίων.

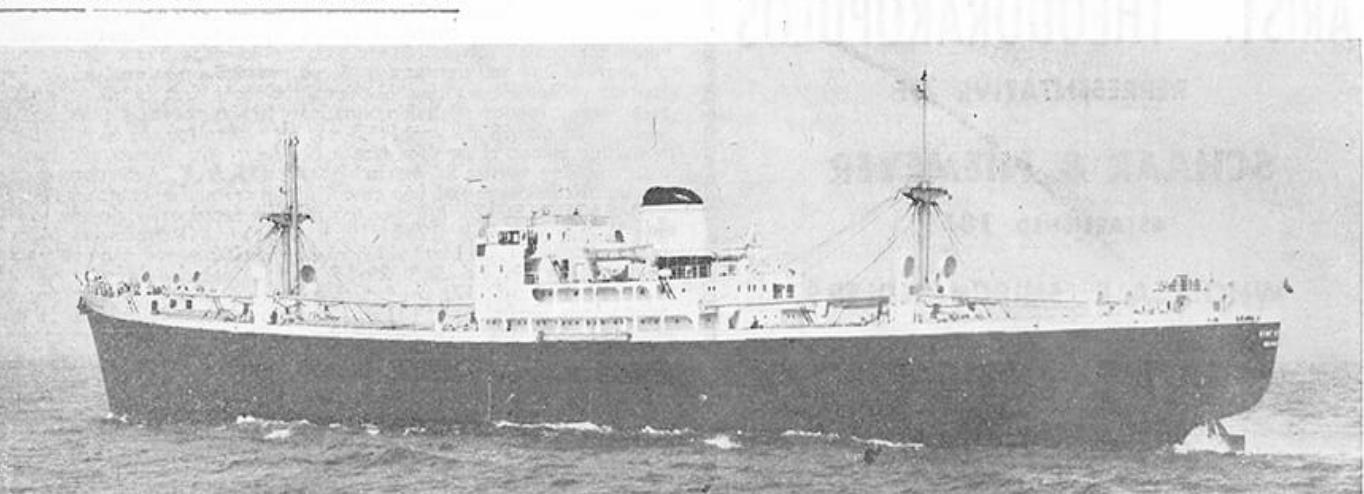
Ἡ ἔφεσις τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ «Δίρφυς» ἀπερρίφθη. Εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς ἔφεσι-βάλλοντων αἱ ποσοστάς ἀποφάσεως ἀναφέρονται τὰ ἔχης: Κατὰ τὸν χρόνον τῆς συγκρούσεως τὸ φορτηγὸν «Δίρφυς» κατημύθησε κεινὸν εἰς Λονδίνον πρὸς φόρτωσιν ζαχάρεως διὰ Βουδάνην. Τὸ σκάφος ἐπέτυχε νὰ ἑκτηληρώσῃ τὰς ἐκ τοῦ ναυλούσματον ἀπόρρεουσαν ὑποχρεώσεις τοῦ καὶ νὰ εἰσπράξῃ δόλκηρον τὸν ναύλον, εἰς τρόπον ὃστε, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ναυλώσεως, οὐδεμίαν ὑπέστησεν εἰς τὴν Βουδάνη 20 ἡμέρας βραδύτερον. Ἀπὸ τὸν Δεκεμβρίου 1950 ἐστημένη ἀνατίμηση τῶν ναύλων διὰ ταξίδιον πρὸ τῆς προσέλευσης τοῦ Απωλετολήν, ὥφειλομένην εἰς τὸν έπειτα πόλεμον, εἴτε εἰς ἄλλους λόγους. Τὴν 18ην Ιανουαρίου 1951 ἐκλείσθη διὰ τὸ «Δίρφυς» νέα ναύλωσις πρὸς μεταφορὴν μεταλλευμάτων, ἀπὸ Νταγκάριον (τῆς Μαλαισίας) εἰς ἓντα ποσονικούς κερδούς. Ήτη μήτη τὸν ἐν λόγῳ ναύλου, μεταφραζόμενη εἰς ἡμερήσια κέρδη, ἥτο ἔχακις ὑπερτέρων τῆς προηγούμενης ναυλώσεως. Ἡ ναύλωσις αὕτη ἔξετελέθη καὶ οἱ πλοιοκτῆται οὐδεμίαν ἐκ ταύτης ὑπέστησαν ἀπώλειαν, ἐνώ καὶ δύο περαιτέρω κλεισθεῖσαι ναυλώσεως ἔξετελεθησαν καὶ αὐταὶ ἔνεις ζημίας, δυναμένης ν' ἀποδοθῇ εἰς τὴν σύγκρουσιν, μολονότι ἐπραγματοποιήθησαν βραδύτερον, παρ' ὅστον ἄλλως θὰ ἤδυνοντο νὰ ἑκτελεσθοῦν.

Οἱ ἔφεσι-βάλλοντες ὑπεστήριξαν, ὅτι τὸ μέτρον τῆς ζημίας ἥτο τὸ εἰκοσταπλάσιον τοῦ ἡμεροήσιου κέρδους τῆς 18ης Ιανουαρίου ἥτο — κατ' ἐναλλαγήν — ὁ μέσος δρος τῶν ταξιδίων τούτων ὁμοῦ λαμβανομένων. Ἀπὸ τὴν ἑτέρας, ὅμως, πλευρᾶς ὑπεστηρίχθη, ὅτι οὐδεμίαν ὑπῆρχεν ἀπώλεια εἰς ὅτι αὕτη περιώριζετο εἰς τὸ εἰκοσαπλάσιον τοῦ ἡμερησίου κέρδους ἐκ λιρῶν 144, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ναυλώσεως τοῦ Νοεμβρίου 1950. Ο πρώτος ἔρετος ἔκρινεν, ὅτι ἥτο τούλαξιστον ἀμφίβολον, ὅτι τὸ πλοίον ὑπέστη ζημίαν τινὰ καὶ δι, ἐπὶ τέλους, ὅτι ζήτησα εἰκασίας, ὃν τὸ «Δίρφυς» θὰ ἐπετύχηνε καλύτερον ναύλον, ἔρδον δὲν θὰ ἐμεοπλάσει ἡ σύγκρουσις τούτη καθυστέρησης. Οὐδεὶς αὐστῆρος καών ὑπόρχει μεταβολής τῆς ζημίας καὶ οὐδεμία δεδικασμένη παρομοία ὑπόδεσις παρείχει λαδῆν εἰς σύγκρουσιν. Περαιτέρω δὲ δικαστής εἶπεν, ὅτι θὰ ἥτο, ὕσως, ὅρδον νὰ λεχθῇ, ὅτι οὐδεμία ζημία ἀπεδείχθη. Δεδομένην δῆμος, δητὸν δὲν ἡσκήθη ἀντέοστις, εἰς ἀρκετὸν νά λεχθῇ εἰς τοιάτις περιπτώσεις, ὅτι δρόθως καὶ δικαίως παρέπει νὰ ἀναγνωρισθῇ εἰς τοὺς ἔφεσι-βάλλοντας τὸ πλήρες δόλειον τῶν 20 ἡμερῶν καθυστέρησεως, ἐπὶ τῇ βάσει, ὅμως, τοῦ κέρδους τοῦ ἀπορούσοντος ἐκ τοῦ ναυλούσματον τοῦ 1950. Μὲ τὸ σκεπτικὸν αὐτὸν ἔκριθη ἀπορριπτέα ἡ ἔφεσις.

Ο δεύτερος ἔφετέρος δικαστής εἶπεν, ὅτι ἡ σύγκρουσις δέν εἶχεν ώς ἀποτέλεσμα νὰ μείνη τὸ «Δίρφυς» ἀργόγον. Ἀν οἱ πλοιοκτῆται τοῦ ὑπέστησαν ζημίαν τινὰ, αὕτη δὲν ἠδυνατο νὰ είνει ἀντέοστα τοῦ εἰκοσαπλάσιου τοῦ ἡμερησίου κέρδους τοῦ ναυλούσματον τοῦ 1950, διὰ τὴν ἑκτελεσθήσην τοῦ δροίου τοῦ ταξιδίου διόπειρον 82 ἡμέρας, ἀντὶ 62, ἐξ ἀφορμῆς τῆς 20ημέρου καθυστέρησεως διὰ τὴν ταξίδιον διόπειρον τῶν 219 λιρῶν τῆς ναυλώσεως τοῦ Ιανουαρίου 1951. «Ἐκ τῆς ἀποδεικτικῆς διαδικασίας δέν ἀπεδείχθη, ὅτι ἡ ἀπώλεια τῶν ἔφεσι-βάλλοντων τὸ ίδιο σταθερότερον ἡ σύγκρουσις τῆς ζημίας. Εἴκοσιπλάσιον τοῦ εἰκοσαπλάσιον κέρδους τῶν 20 ἡμερῶν καθυστέρησεως τοῦ πλοίου τοῦ Νοεμβρίου 1950, διὰ τὸν ἡμέρησιον κέρδον τοῦ ταξιδίου διόπειρον τῶν 82 λιρῶν τῆς ναυλώσεως τοῦ Ιανουαρίου 1951. 'Οσακίς αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ἀνέσχονται — ἔξικολούμθησεν ὁ δικαστής — κολῶς ποάτους οἱ πλοιοκτῆται ἐπωφελούμενοι τῆς τάσεως τούτης καὶ μὴ σπεύδοντες εἰς τὴν σύναψιν ναυλούσματον. Ἡ πτώσις ἔξ αὖτον τῶν ναύλων δὲν ἐγένετο αἰσθητή, μέχρις διοτοι εἴναι ἑκτελέσει τρεῖς ναυλώσεις ἔξαιρετικά κερδοφόρους. Συνεφώνησεν δύθεν μετὰ τοῦ πρωτερδικού δικαστοῦ, ὅτι ἡ ἀξίωσις τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ «Δίρφυς» ἥτο ἀδιά-

σιμος.

Μετὰ τῶν δύο προηγουμένων συνοδέλφων τοῦ συνεφώνησε καὶ ὁ τοῖτος ἔφετές. Κατὰ ταύτη, ἡ ἔφεσις ἀπερρίφθη, διατηρηθεὶς εἰς τὸν ιανουαρίον 1952, συμφώνων πρὸς τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ πρωτοδίκου δικαστοῦ. Ἡ ἀπόφασις ἔγαρακτηρί-



Τὸ πρὸ ἡμερῶν παραστηθὲν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπλάϋ έλληνικὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Κίκυ Αιγακίους», τοῦ κ. Μάρκου Π. Νομικοῦ, τόννων d. w. 12.500, μὲ μηχανὰς δυνάμεως 4.400 ήππων, ἀπόδιδούσας ὑπηρεσιακήν ταχύτητα 13 ½ μιλλίων.

σημε τελεσίδικος, μή χορηγηθείσης άδειας πρός ασκησιν προσφυγής εἰς τὸ Δικαστήριον τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων.

—Αποζημίωσις, λόγω ρήξεως τοῦ ναυλοσυμφώνου

Εἰς τὰ ἀγγλικά δικαστήρια ἐξεδικάσθη ἀπαίτησις τῶν κ. κ. Παντ. Κ. Λαιμού καὶ Ἀριστ. Π. Λαιμού, πλοιοκτήτων τοῦ φορτηγοῦ «Πεντελῆς», ἐναντίον τοῦ ἐμπόρου Καίσαρας Ἀσσουάντ (τῆς Βηρυττοῦ) διὰ ζημιῶν τῶν ἑκ λιρῶν 6252, λόγω ρήξεως ἀπό μέρους τοῦ ἐναγομένου ἐνὸς ναυλοσυμφώνου συναφθέντος τὴν 24ην Σεπτεμβρίου 1952 διὰ τὴν μεταφοράν σιτοῦ ἀπό Λαττάκια εἰς Καράτοι. Οἱ ἐναγομένοις ἐμπόροι παρεδέχθη τὴν σύναψιν τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ τὴν ἀρνησίν του, ὅπως τὸ ἔκτελεσθαι, ἡμεοβόητον, δῆμος, τὸ ποσὸν τῆς περὶ ἀποζημίωσεως ἀπαιτήσεως. Οἱ συνήγοροι τῶν ἐναγόντων πλοιοκτήτων ὑπεστήθησαν, διὰ τὸ μέτρον ἐκτιμήσεως τῶν ζημιῶν δέοντος νὰ είνει ἡ δισφορά μεταξὺ τοῦ ἑκ λιρῶν 8909 κέρδους, τὸ ὅποιον οἱ ἐνάγοντες ὑπελόγιζαν νὰ ἀποκομίσουν ἀπὸ τὸ ταξίδιον τοῦ ἐπιμάχου ναυλοσυμφώνου καὶ τοῦ ἑκ λιρῶν 2657 κέρδους, ὥσπερ ἐπραγματοποίησαν ἀπό τὸ πρός ἀντικατάστασιν τοῦ ματαιωθέντος, ἔτερον ἀνοληφθὲν ταξίδιον, μεταφορᾶς σιτηρῶν ἐκ Νοδορωσίσκης εἰς Εἴδουμάσιθ. Ἡ ἀπαίτησις δένει ἀνεφέρετο εἰς τὸ ποσὸν τῶν 6252 λιρῶν.

Οἱ συνήγοροι τῶν ἐναγόντων ἤγειρεν ἀντιρρήσεις κατὰ τὸ ποσοῦ τῆς ἀπαιτήσεως. Εἰς παρατήρησιν τοῦ δικαστοῦ, ὅπις ἡ ἀκτίμησις τῆς ζημίας ἐπέτρεψε νὰ γίνηται παρὰ τοῦ ἀρχειοφύλακος (registrar) τοῦ Ναυαρχείου, ὁ συνήγορος τῶν ἐναγόντων παρεδέχθη, ὅπις πράγματι ἡ ὑπόθεσις αὐτῆς εἶναι μᾶλλον τῆς ἀμοδίτος τοῦ Ναυαρχείου. Ἐν τούτοις δικαστής ἔδειχθη, κατ' ἔξαρσίους, νὰ ἐπιληφθῇ τῆς ὑπόθεσεως. Οἱ μάρτυρες Δημ. Κ. Καρούσης, ὑπάλληλος τῆς ἑταῖρίας «Α. Λουζής, Λτδ», πράκτορος τῶν ἐναγόντων, ἀνεφέρθη εἰς πίνακας καταστρωθέντας παρ' αὐτοῦ καὶ δεικνυθείσας τὸ ὑπολογίζομενον κέρδος ἐπὶ τοῦ ματαιωθέντος ταξίδιου καὶ τοῦ πραγματοποιηθέντος κέρδους, ἐπὶ τοῦ γενομένου καθ' ὑποκατάστασιν ταξίδιου. Μετὰ τὴν κατάθεσιν ταύτην, ὁ δικαστής ἐκή συέπειρε περιστατικάν τὴν συζήτησιν καὶ ὑπέδειξεν, ὅπως οἱ διάδικοι ἔξετάσουν τὴν δυνατότητα συμβιδασμοῦ τῶν ἐπὶ τοῦ τῆς ἀποζημίωσεως, ὑπὸ τὸ φῶς τῶν δισων ἀπεδείχθησαν εἰκ τῆς συζητήσεως.

Μετὰ βραχείαν διακοπήν, ὁ συνήγορος τῶν ἐναγόμενων ἔδήλωσεν, ὅτι συνεφωνήθη, ὅπως τὸ ποσὸν τῶν 8009 λιρῶν, ὥσπερ κατὰ τὴν ἐκτίμησιν τῶν ἐναγόντων ἀντιπροσωπεύει τὸ κέρδος τοῦ ματαιωθέντος ταξίδιου, μειοθῇ εἰς 8259 λίρας. «Ἄν οἱ ἀριθμοὶ τῶν ἐναγόμενων ήσαν ὅρθοι, τότε τὸ ἀφαιρέτον ποσόν ἐκ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν 8259 λιρῶν, ὡς διαφορὰ μεταξὺ τῶν κερδῶν τοῦ ὑποθετικοῦ ταξίδιου καὶ τοῦ πραγματοποιηθέντος, ἦτο τὸ τῶν 4133 λιρῶν, ὥσπερ ἀφοῦν ἔνα ὑπόλοιπον 4126 λιρῶν, διὰ τὸ ὅποιον καὶ θά ἡσαν ὑπόλογοι οἱ ἐναγόμενοι. Περιστέρω ὁ αὐτὸς συνήγορος προσεδήκεν, ὅτι ἡ μεθόδος ἐκτίμησεως τῶν ζημιῶν, ἐπὶ τὴν βάσει ἔδοδων πραγματικοῦ ταξίδιου, συγκρινομένων πρὸς τὰς ὑπολογίζομένας δαπάνας σκόφους ἐπὶ ὑποτιθέμενου ταξίδιου, δὲν εὐσταθεῖ. Ή παρὰ τῶν ἐναγόντων ἐκτίμησης τῶν κερδῶν ἐπὶ τοῦ ὑποθετικοῦ ταξίδιου ἀπὸ Λαττάκι εἰς Καράτοι ἔγενετο μὲ τὴν προσπτικήν, ὅτι τὰ πάντα θὰ ἔβανεν καλῶς, ἐνῷ αἱ δαπάναι τοῦ πραγματικοῦ ἐκτελέσθεντος ὑποκαταστάτου ταξίδιου ἐξ Νοδορωσίσκης εἰς Εἴδουμάσιθ, περιελάμβανον τὰ ἔξοδα τριμέρου καθυστερήσεως εἰς τὸν ρωσικὸν λιμένα, λόγω ὑπερφορτώσεως. Ἐκατὸν τόνων σιτηρῶν ἐπέτρεψε νὰ ἔκφρωθωσούν ἀπὸ τὸ σκάφος πρὸ τοῦ ἔκεινον ἀπόπλου του. Τὴν ἐκ τῆς καθυστερήσεως ταύτης ζημιάν — εἰπεν ὁ συνήγορος — δὲν πρέπει νὰ τὴν πάντα θὰ ἔβανεν καλῶς, ἐνῷ αἱ δαπάναι τοῦ πραγματικοῦ ἐκτελέσθεντος ὑποκαταστάτου ταξίδιου ἐξ Νοδορωσίσκης εἰς Εἴδουμάσιθ.

Ἀμφοτεροὶ οἱ συνήγοροι τῶν ἀντιδίκων, ἔρωτηθέντες παρὰ τοῦ δικαστοῦ, ἐδέχθησαν διπάς καθορισθῆ παρ' αὐτοῦ τὸ ποσὸν τῆς ζημίας. Κατόπιν τούτου ὁ δικαστής ἐτόνισεν, διὰ τὸ ἀπόφασίς του δὲν θὰ είνει μακρά. Κατὰ τὴν γνώμην μου, ἔπειτα, τὸ δρόθυν ποσὸν τῆς ζημίας είναι λίραι 4750 καὶ διὰ τῆς ἀποφάσεως του καθώρισε τὸ ποσὸν αὐτοῦ ὑπὲρ τῶν ἐναγόντων, ἐπιδίκασθεντων καὶ τῶν δικαστικῶν ἔξδων.

‘Απὸ τὴν κίνησιν τῆς Διεθνοῦς Οἰκονομίας

TOY κ. I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

N. YΟΡΚΗ, 'Ιούνιος.— Τονίζει ἡ Τράπεζα τῶν Διεθνῶν Πληρωμῶν εἰς τὴν τελευταίαν της ἑπτούνταν ἑκδεσίν: «Ἐνας ειδικός κίνδυνος τῆς παρούσης καταστάσεως ἔγκειται εἰς τὴν ταχείαν ἀνοδὸν τῶν ἡμερομισθίων, ητίς τείνει νὰ δημιουργηθῇ ὑψωσιν τοῦ κόστους τῆς παραγωγῆς, μεγαλύτερα ἡ τητησίαν ἀγαθῶν, καὶ συνεπώς, τῶν τιμῶν. Ἀναπότρεπτη συνέπεια, «ὁ πληθωρισμός». Μέτρα οἰκονομικά καὶ νομισματικά ὑποδεικνύονται, διὰ νὰ σταματήσῃ τὸ ἐν πλήρει ἔξελιξι «μπόουμ» τῆς εὐρωπαϊκῆς οἰκονομίας καὶ τεθῇ ὑπὸ ἐνδελεχή ἔλεγχον η ἔξελιξις τῶν οἰκονομικῶν πραγμάτων.

• Παρὰ τὰς ἐκάστοτε διατυπουμένας ἀπαισιοδόξους προβλέψεις καὶ τὰ ὑψιστάμενα ἀσθενή σημεῖα — γεωργικὸν εἰσόδημα μειωμένον, περιορισμὸς παραγωγῆς αὐτοκινήτων — ἡ ἀμερικανική οἰκονομία, κατὰ τὰς ἀποψίεις τῶν σοδαρωτέων παραγόντων της, θὰ χωρήσῃ τὴν ἀνισύνταντ. Τὸ τρέχον ἔτος θὰ είνει τὸ καλλιτερόν ποσὸν τῆς ιστορίαν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, μὲ συνέχειαν τῆς εὐημερίας καὶ κατὰ τὸ 1957.

• Διερωτῶνται οἱ ἀμερικανοὶ παραπτηραῖ, πότε θὰ κλείσῃ ὁ κύκλος τῶν αὐξήσεων εἰς τὰ ἐργατικὰ ἡμερομισθία καὶ ποιούσι θὰ προκαλέσῃ ἀντικτύπους εἰς τὰς τιμὰς. Μετά τὴν διομηχαίαν ἀεροπλάνων, ητίς παρεχόρησεν εἰς τοὺς ἐργάστας τῆς αὔξησις 11 σέντης καθ' ὥραν, τῶν πετρελαίων μὲ αὔξησιν 15 σέντης, τῆς διομηχαίας συσκευασιῶν μὲ 14½ σέντης, καὶ τῆς υφαντουργίας διομηχαίας, μὲ παραχώρησην αὔξησης 18 σέντης, ἀναλόγως τῶν εἰδικοτήτων τοῦ προσωπικοῦ της, η αὔξησης εἰς τοὺς ἐργάτας χαλυβουργίας φαίνεται, διὰ τὰ φθάστηκαν τὰ 29 σέντη τὴν ὥραν, πότε θὰ ἔχωμεν ἀνάλογον αὔξησιν μεταξὺ 10 ἐως 12 δολλαρίων τὴν τιμὴν τοῦ χαλύβου.

—Ἐν τῷ μεταξύ, οἱ ἐργάται τῆς διομηχαίας μὴ σιδηρούχων μεταλλευμάτων ἐζήτησαν αὔξησην 20 σέντης τὴν ὥραν καὶ ἐγγύησαν τῆς συνεχούς ἐτοικίας ἔργασίας των, ἐνῷ αἱ διομηχαίας καουτσούκ, τηλεφώνων, διατηρημένων κρέατων, τοιμέντων καὶ γαστρίθρακος πρόκειται κατ' αὐτὰς νὰ συζητήσουν μὲ τὰς ἀρμοδίας ἐργατικάς «Ἐνώσεις» τὰς γέας μισθοδοτικάς ἀξιώσεις των.

• Αἱ δέκα μεγαλύτεραι διομηχαία τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἀναφέρονται κατὰ σειράν, μὲ τὰς κατώθι, κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1955, κεφάλαια: 'Εταιρία Τηλεφώνων Μπέλ 14.747.000 δολλαρίων, «Στάνταρ 'Οιλ» τῆς Νέας 'Υερσεης 7.164.000 δολλ., «Τζένεραλ Μότορς» 6.344.000 δολλ., «Γιουνάιτεντ Στάλ» 3.620.000 δολλ., «Σιδηροδρόμοι Πενσυλβανίας» 3.037.000 δολλ., Ντυπόν 3.030.000 δολλ., Σιδηροδρόμοι «Σέντραλ» Νέας 'Υόρκης 2.638.000 δολλ., ἔταιρια Φόρντ 2.585.000 δολλ., «Σόκον Μόμπιλ» 2.361.000 δολλ. καὶ «Στάνταρ 'Οιλ» τῆς 'Ινδιάνας 2.332.000 δολλαρίων.

• Τὰ δολλάρια ὑπεραφθούν εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν. Οἱ χρεδοτοικά τοῦ συνάλλαγμα, ποὺ διαβέτει ἡδη αὐτῆ, είναι περισσότερα τῶν διαθέτει δόλαρκληρος ἢ περιοχὴ τῆς στερλίνας. Παρὰ ταῦτα, ἡ μάχη κατὰ τὴν ἀνόδου τῆς εὐημερίας, συνεχίζεται, διότι δημιουργεῖ ἡ ἀνοδος αὐτῆ προβλήματα τιμῶν, ἐνῷ αἱ διομηχαία ἔργαζεται ἐν πλήρει ἀποδόσει.

• Ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη θὰ εἰσαγάγῃ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος 33 ἐκατομούρια τόνων ἀμερικανῶν γαιανθράκων, ἔναντι εἰσαγωγῆς 25 ἐκατ. τ. τὸ 1955 καὶ 9 ἐκατ. τόνων τὸ 1954. Αἱ σημειωθῆ σχετικῶς διὰ τὸ παρελθόν ἔτος η Εύρωπη κατέβαλε διὰ τὴν εἰσαγωγὴν καυσίμων 1.900 ἐκατ. δολλαρίων καὶ ὅτι, ὡς προβλέπεται, η δαπάνη αὐτῆ θὰ αὔξηθη τὸ 1975 εἰς 5.000 ἐκατ. δολλαρίων, βάσει — φυσικά — τῶν σημερινῶν

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ “ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ”

Οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς Α.Β.Ε.Σ. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εἰς τοὺς κάτωθι λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ διατηροῦν ἀποθέματα πάντοτε φρέσκων εἰς τιμὰς 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 Nuova |
| NAPOLI | : FRANCESCO RAIMONDI, Piazzale Immacolatella |
| 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 |

"ΑΛΕΞΤΩΡ"

διά τὰ καύσιμα τιμῶν καὶ τῶν ἥδη κρατούντων ναύλων.

— Πράγματι, αἱ προβλέψεις φέρουσαι τὴν κατανάλωσιν γαιανθράκων καὶ πετρελαίων σταθερώς αὔξανομένην καὶ, συνεπώς, τὴν μεγαλυτέρων εἰσαγωγήν των ἀπό ἔτους εἰς ἔτος. Βάσιμοι ὑπολογισμοὶ ἀναθιδάζουν τὰς εἰς καύσιμα ἀνάγκας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἀπὸ 730 ἑκατ. τόννων, τοῦ 1955 εἰς 1.200 ἑκατ. τόννων τὸ 1975. Η ἀπομική ἐνέργεια ἐλάχιστα θὰ συμμετάσῃ εἰς τὰς εὐρωπαϊκὰς ἀνάγκας καὶ τοῦτο μετά εἴκοσιετίαν. Τὸ σχετικὸν ποσοστόν της ὑπολογίζεται μόλις εἰς 8%. Μέχρι τοῦ 1960 τὰ εἰσαγόμενα καύσιμα (γαιανθράκες καὶ πετρέλαια), θὰ αὔξηθον κατά 14%, ἐναντὶ τοῦ 1955 καὶ μέχρι τοῦ 1957 θὰ τριπλασισθούν (44 ἑκατ. τ. γαιανθράκων διὰ τὸ 1960 καὶ 55 ἑκατ. τόννων διὰ τὸ 1975).

• Ἐν τῷ μεταξὺ, αἱ προβλέψεις τῶν ειδικῶν τῆς ἀμερικανικῆς γαιανθρακοδιοικής αὔξανον, διότι κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θὰ σημειωθεῖ ρεκόρ εἰς τὰς ἔξαγωγὰς ὀμερικανικού γαιανθράκου, ἀνάτερον τοῦ ρεκόρ τοῦ 1947, ὅτε εἶχον ἔξαρχη 47 ἑκατομμύρια τόννων. Καὶ ἐνῷ τότε δῆλαι αἱ ἔξαγωγαὶ ἐπιληρώνοντο ἀπὸ τὰ κοινωνία τῆς ἀμερικανικῆς δυνατείας, αἱ σημεριναὶ καλύπτονται εἰς ἐλεύθερα δολλάρια ἀπὸ τὰ ἐνδιαφέρομενα κράτη.

• Οἱ γερμανοὶ διοικήσαντο τοῦ χάλυβος ἐπεξήγησαν νὰ ἀγοράσουν ἡ νὰ ἔκαστασίουν τὴν παραγωγὴν ὠρισμένων γαιανθρακωρχείων τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, συνηντησαν, δημως, τὴν ἀδιαφορίαν τῶν ιδιοκτητῶν των, δεδομένης τῆς μεγάλης ζητήσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ γαιανθράκου ἀπὸ δῆλον τὸν κόσμον.

• Εἰς 123.378.000 τόν. ἀνήλθεν ἡ παραγωγὴ τοῦ γαιανθράκου εἰς τὴν Εὐρώπην κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους. Αὔξησις 501 χιλ. τόν. ἐναντὶ τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1955.

— Ἐξ ἄλλου αἱ εἰσαγωγαὶ ἐκ τοῦ ἑξωτερικοῦ εἰς τὰς χώρας τῆς Δ. Εὐρώπης ἀνήλθεν εἰς 24.256.000 τόν. γαιανθράκων, κατὰ 500.000 τόν. διλιγόντερον ἐναντὶ τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1955.

• Εἰς τὴν ἐπίσημην τοῦ ἑθεσίου τοῦ πρόδρομος τῆς «Σέλλη» λόρδος Γκόντμπερ χαρακτηρίζει τὸ 1955, ὡς ἔντα καλὸν ἔτος διὰ τὴν πετρελαιοδιομηχανίαν καὶ προσθέτει, ὅτι τὸ μέλλον προσιωνίζεται περαιτέρω ἐπέκτασις τῶν ἔργων τοῦ πετρελαίου. Κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ τρέχ. ἔτους τὸ ποσοστὸν καταναλώσεων περελαιοιδῶν ὑπέρεδην τὸ ἀντιστοίχον ποσοστὸν τοῦ παρελθόντος ἔτους καὶ ἔνδειξεις ὑπάρχουν, διότι αἱ πρὸς τὰ ἄκαντάσεις θὰ συνεχισθοῦν καθ' ὅλον τὸ 1956.

— Ἐξ ἄλλου, τὸ ποσοστὸν αὔξησεως τοῦ παγκοσμίου τοννάς τῶν δεξαμενοπλοίων παρουσίας τὸ πρόστιμον εἶται, μείσων, σύγκριση πρὸς τὰ δύο προηγούμενα ἔτη, ἀλλ' ἡ αὔξησις εἰς τὰς μεταφορὰς πετρελαίου ἦτο ἀνώτερα τῆς ἀρχικῶν ὑπολογισθείσης. Η ἐπ' ἀρκετὸν χρόνον πλευράνουσα χωροτική ἀπεριφρόθη καὶ μία ισόροπης πατάστασις προσφοράς καὶ ζητήσεως τογκάς ἐπεκράτησεν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος φθινοπώρου. Αποτέλεσμα τούτου ὑπέρειν ἡ ραγδαία ὑψώσις τῶν ναύλων διά βραχυπροθέσμους φορτώσεις καὶ ἡ ἐπάνοδος τοῦ παραπλισμένου τοννᾶς εἰς τὴν ἐνέργον ὑπερεστίαν.

— Η γενικὴ τάσις ζητήσεως ὀκεανοπόρων τάνκερς διεπιστώθη καὶ ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν. Δὲν προεκάλεσε συνεπῶς καμμίαν ἐκτῆτην τὸ γεγονός, διότι διαφορούντο τοῦ 1955 ἐδόθησαν παραγγελίαι διὰ σκάφη 9.000.000 τόννων δ.ώ., εἰς τρόπον ὡστε ἡ παγκοσμία ἔργασια ἡ ἀναγεραμένη εἰς τὰ βιθίλια τῶν ναυπηγῶν νὰ φθάνῃ ἥδη — προκειμένου περὶ δεξαμενοπλοίων — τὰ 16 περίπου ἐκατομμύρια τόννων δ.ώ., μὲ παράδοσιν μέχρι τοῦ 1960.

— Κατὰ τὸν λόρδον Γκόντμπερ, ἐνῷ τὰ τοιαύτης ἐκτάσεων ναυπηγικὰ προγράμματα διὰ τάνκερς ἐνδέχεται νὰ προκαλοῦν ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν μίαν προσωρινὴν περιστοικὴν τοννάζ, ἐν τούτοις οἱ ἀριθμοὶ των ἐμφανίζουνται τὴν ὑγιαίνουσαν περιστοικὴν. ὅτι, δηλαδή, ἐπὶ μακρῷ εἰσέτι χρόνῳ θὰ ἐξακολουθήσῃ αὔξανομένη ἡ ζητήσης πετρελαίων, μὲ σκέψεων τὸν εὐνοϊκὸν τῆς ἀντίκτυπον ἐπὶ τῶν διὰ θαλάσσης πεταφορῶν.

• Βαῖνει ἐπίσης σταθερώς ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν αὔξανομένη καὶ ἡ κατανάλωσις πετρελαίων εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν. Ὑπελογίζετο, ὅτι, ἂν ἡ αὔξησις χωρῆσῃ μὲ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν, ἡ κατανάλωσις θὰ τετραπλικασθῇ ἐντὸς δεκαετίας. Μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1950 ἐώς 1955 ἡ κατανάλωσις πολὺ ἐξημήνη κατὰ 150% (4.100.000 τ. τὸ 1950 καὶ 10.600.000 τ. τὸ 1955), ἡ δὲ παραγωγὴκή ίκανότης τῶν γερμανικῶν γαιανθρακωρχείων εἶναι ἐπταπλασία τῆς τοῦ 1936. Αἱ δυσκολίαι γύρω ἀπὸ τὰς προμηθείας γαιανθράκων, καθιστοῦν ταχιτέρων τὴν στροφὴν πρὸς τὸ πε-

τρέλαιον.

• Κατὰ 3.000.000 τόννων ἥσαν ὑψηλότερα κατὰ Μάιον τὰ ἐν Ἀγγλίᾳ ἀποθέματα γαιανθράκων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν ἀντίστοιχον μῆνα τοῦ π. ἔτους. Η αὔξησις αὐτὴ δικαιολογεῖται ἐκ τοῦ γεγονότος, ὅτι μεγαλύτεραι εἰναι καὶ αἱ ἀνάγκαι τῆς καταναλώσεως. Προβλέπεται ὅπωσδηποτε, ὅτι κατὰ τὸ ἔρχομενό ἔτος ἡ Ἀγγλία θὰ ἀντιμετωπίσῃ καὶ παλιν τὴν ἀνάγκην, διόπειρας εἰς τημαντικάς εἰσαγωγάς, διότι ἐλαχίστη ἀνάμενεται αὔξησις τῆς ἑγκωρίου παραγωγῆς καὶ παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἐνδέχεται πλήρως ν ἀπαγρυπεύθων αἱ ἔξαγωγαὶ ἀγγλικῶν γαιανθράκων. Η εἰσόδος ἐπομένων τῶν Ἀγγλών εἰς τὴν ναυλαγοράν διὰ τὴν ἔξασφαλίσιν χωροπικότητος προσβελέπετο, ὡς ἀσφαλής.

— 'Οπωσδήποτε, δημως, ὑπάρχουν καὶ πληροφορίαι, ἔγκυρον ἔχουσαι τὴν προέλευσιν, διότι ἡ Ἀγγλία ἐπέτυχε νὰ καλύψῃ τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ εἰς γαιανθράκων ἐλλεμμάτας της διὰ τὴν εἰσαγωγήν, κατὰ τὸ ἔπιμενον ἔτος, ἐκ Πολωνίας, Γαλλίας καὶ Βελγίου. 'Ισως, ἡ πληροφορίας αὕτη νὰ είναι ἀκριδής, δεδομένης τῆς πρὸς τὴν ἀμερικανικήν γαιανθρακαγοράν μεγαλυτέρας στροφῆς τόσον τῆς Γαλλίας, διότι καὶ τοῦ Βελγίου.

— 'Αναφορικάς μὲ τὴν ἀγγλικήν παραγωγὴν γαιανθράκων ἀνεφέρετο, διότι ἀνήλθεν αὕτη κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους εἰς 54.661..215 τ., ἐναντὶ 55.219.674 τ. τοῦ τελευταίου τριμήνου π. τ. ἔτους. Πτώσις, δηλαδή, καὶ σχιστής, ὡς προελέπετο ἐστιμένωθη.

• Περισσότερον αἰσιόδοξοι, ἐναντὶ τῶν ἀμερικανῶν, εἰναι οἱ ἀρμόδιοι ἀγγλικοὶ κύκλοι, δύον ἀφορᾶ τὰ πετρέλαια. Προβλέπουν, διότι ἡ ζητήσης πετρελαίων εἰς τὸ ἔλευθερον κόσμον κατὰ τὸ 1965 θὰ είναι διπλασία, φθάνουσα τὰ 26 ἑκατομμύρια διαρελιών ἡμερησίων, ἐναντὶ ἀντιστοίχου προβλέψεως τῆς «Τσαΐζη Μανχάτταν Μπάνκ» δι'. 24.8 ἑκατοντάρια. Βαρελίων ἡμερησίων. 'Εντός εἰς σύντομον ἔτους η κατανάλωσις θὰ φθάσῃ εἰς 40 ἑκατομμύρια διαρελίων ἡμερησίων καὶ θὰ είναι τριπλασία τῆς τοῦ 1955. Τὸ μησον τῶν ἀναγκῶν τοῦ 1975 θὰ καλύπτεται ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολήν, αἱ πετρελαστικαὶ τῆς πόλεων θὰ ἔχουν, τότε, ἔξπλασισει τὴν παραγωγὴν των, ἐναντὶ τῆς σημερινῆς, ἡ οἵτις θὰ παράγουν 18.4 ἑκατομμύρια διαρελίων ἡμερησίων.

• Αἱ στατιστικαὶ τῆς «Ἐπιτροπῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας» τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν αὔξερον, διότι ἡ παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὴν Εὐρώπην κατὰ τὸ 1955 ἐδομένων αὔξησιν 13 %, ἐναντὶ τοῦ 1954. Η αὔξησις αὕτη ἡ τοι γενικὴ δι' ὅλας τὰς ἔχουσας μείζονα παραγωγὴν χάλυβας. Τὸ σύνολον τῆς παραγωγῆς ἀνήλθεν εἰς 138.853.000 μετρικοὺς τόνους, ἐναντὶ 122.604.000 μ. τ. (τοῦ 1954). Κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος, ἡ παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἐφθασεν εἰς 105.700.000 μ. τ., μὲ αὔξησιν 32 %, ἐναντὶ τοῦ 1954, ὅτε εἶχον παραχθῆ 80.116.000 μ. τ. καὶ εἰς τὴν Ἰσπανίαν εἰς 9.750.000 μ. τ., μὲ αὔξησιν 26%, ἐναντὶ τῆς παραγωγῆς τοῦ 1954 (7.750.000 μ. τ.).

— Εἰδικώτερον, ἡ παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος (21.335.000 τόν.), ὑπερέθη τὴν βρετανικὴν παραγωγὴν (20.108.000), πούτο δὲ καὶ ἀποτελεῖ τὸ ἔξεχον χαρακτηριστικὸν τῆς αὔξησεως, καθὼς, ἐπίσης, καὶ αἱ σημαντικαὶ αὔξησεις εἰς τὴν παραγωγὴν τῆς Ἰταλίας (28%), τῶν Ἡνωμένων Πολιτείας καὶ τῆς Ἰσπανίας. Τὸ 1954 διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ὑπῆρξε πενιχρὸν ἔτος, μὲ αὔξησιν 4%, ἐναντὶ τοῦ 1953. Τὸ ἑξωτερικὸν ἀφ' ἐτέρου μέποριον κατειργασμένων χάλυδων ἐξκοιλούθησε κατὰ τὸ 1955 νὰ ἐπεκτείνεται, ὅπως, ἐπίσης, ημέρσαν καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ σιδηρομεταλλεύματος καὶ παλαιοσιδήρων εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην. Αὔξανει συγχρόνως καὶ ἡ ἔξαρτησις ἀπὸ πρώτας υλας προερχομένας ἐκ πηγῶν τῆς Εὐρώπης, γεγονός ὅπερ ἔχει καὶ θὰ ἔχῃ εὐεργετικὸν ἀντίκτυπον διὰ τὴν ἐργασίαν τῆς ναυτιλίας.

— Εἰδικώτερον διὰ τὴν Ἀγγλίαν ἡ παραγωγὴ χάλυβος προβλέπεται νὰ φθάσῃ τὸ τρέχον ἔτος εἰς τὰ 21.6 ἑκατομμύρια τόνων, ἡ δὲ εἰσαγωγὴ σιδηρομεταλλεύματος ὑπολογίζεται νὰ συμβείθη, ἐναντὶ τοῦ 1955, ὅτε εἶχε σημειώσει εἰς τὰ 13.2 ἑκατομμύρια τόνων. 'Η ΜΠΙΣΚΟ διεπραγματεύετο τὴν μεταφοράν σιδηρομεταλλεύμάτων ἀπὸ τὴν Βενεζουέλαν καὶ τὴν Λιβερίαν. 'Υπελογίζετο, ὅτι μὲ εἰσαγωγικάς ἀνάγκας τῆς τοῦ 1955, ἡ ΜΠΙΣΚΟ θὰ ἔχῃ ἔξασφαλίσιε ἐπαρκές τοννάζ διὰ τὴν μεταφοράν τῶν 9 ἑκατομμυρίων τόνων.

• Εἰς τὰς ἔξ χώρας τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινωνίας Χάλυβος — Γαιανθράκος, ἡ αὔξησις τῆς παραγωγῆς γαιανθράκων μεταξὺ τῶν ἔτων 1952

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Π. ΒΡΑΝΑΣ & ΣΙΑ

ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ
RADIO CORPORATION OF AMERICA

ΔΙΘΕΤΟΜΕΝ

ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΑ ΠΥΞΙΔΑΣ

ΒΥΘΟΜΕΤΡΑ

ΔΡΟΜΟΜΕΤΡΑ

ΠΟΡΕΙΟΓΡΑΦΟΥΣ

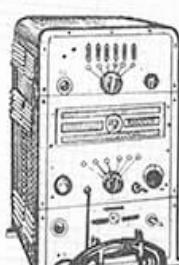


PANTAR

ΑΣΥΡΜΑΤΟΥΣ
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΑΣ

ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΑ

ΡΑΔΙΟΓΩΝΙΟΜΕΤΡΑ



ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΑΥΤΩΝ

Τοῦ παγκοσμίου φήμης Ἀμερικανικοῦ οἴκου R A κατὰ 25οι φθηνότερα παντὸς ἄλλου οἴκου καὶ μὲ μονοετή ἐγγύησιν συντηρήσεως

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 51 ΤΗΛ. 470.648

καὶ 1955. ἀνῆλθεν εἰς 3.1%, τοῦ σιδηρομεταλλεύματος εἰς 16.5% καὶ τοῦ ὀκταπεργάστου χάλυβος εἰς 26.1%. Διὰ τὸ πρώτον τετράμηνον τοῦ 1956 περαιτέρω αὐξήσεις σημειοῦνται.

• Ἀριθμοὶ τινὲς εἰναι χαρακτηριστικοὶ τῆς ταχύτητος μεθ' ἡς ἐργάζουνται τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ἡπειρωτικῆς Εύρωπης : Τὸ «Φέρινκρεστ», τὸ μεγαλύτερον δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον τοῦ κόσμου, 34.800 τόνων d. w., μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 12.500 ἵππων, κατεσκευάσθη εἰς τὴν Σουηδίαν ἐντὸς 160 ἑργασίμων ἡμερῶν ἀπὸ τῆς τοποθετήσεως τῆς τρόποδις του ἐπὶ τῆς ἔσχαρας καὶ συνεπληρώθη ἐντὸς δύο μηνῶν ἀπὸ τῆς καθελκύσεως του.

—Εἰς τὰ γερμανικά ναυπηγεῖα, δύο τῶν 12.700 τόνων d. w. καὶ ταχύτητος 15 μιλλίων δηζελοκίνητα φορτηγά κατεσκευάσθησαν ἐντὸς 35 ἡμερῶν τὸ ἓνα καὶ 40 ἡμερῶν τὸ ἔπειρον, ἀπὸ τῆς καθελκύσεως των, περιλαμβανομένων εἰς τὸν ἀνωτέρω χρόνον καὶ τὸν μῆτραν ἑργασίμων ἡμερῶν. Ἐπειρον φορτηγόν τῶν 9.600 τόνων d. w. καὶ ταχύτητος 17 μιλλίων, κατεσκευάσθη ἐντὸς 70 ἡμερῶν.

• Εἰς 17 ἑκατομμύρια τόνων γκρός ὑπολογίζονται τὰ ὑπό ναυπηγεῖσιν καὶ παραγγελίαιν σκάφη ἀνὰ τὸν κόσμον, ἔκ τῶν ὅποιών τὰ 10 ἑκατομμύρια τόνων ἀναφέρονται εἰς δεξαμενόπλοια. Εἴς τὴν Ἡγγαλίαν ναυπηγοῦνται σκάφη 5.5 ἑκατομμ. τ. γκρός (ἐργασία διὰ 4 ἔτη), εἰς τὴν Γερμανίαν 2.9 ἑκατομμ. τ. γκρός (ἐργασία διὰ 3 ἔτη) καὶ εἰς τὴν Ἰαπωνίαν 3.2 ἑκατομμύρια τόνων γκρός (ἐργασία διὰ 3 ἔτη).

• Ἀντιμετωπίζεται ἀπὸ τοὺς Ἱάπωνας ναυπηγοὺς ἡ ἀνάγκη τῆς λίαν προσεχοῦς ἔγκαταστάσεως εἰς τὴν Νέαν Υόρκην τεχνικῆς ὑπέρεργίας ἐπιφορτισμένης τὴν παρακολούθησιν τῶν ἰαπωνικῆς κατασκευῆς πλοίων. Τὰ ἔξαρτήματα, ἐπίσης, τῶν μηχανῶν θὰ διατίθενται πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐπισκοπῶν.

• Τὸ πρώτου ἀτομικὸν πλοίον θὰ κατασκευασθῇ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Τὸ Κογκρέσσον παρέσχε πρὸς ἡμερῶν τὴν ἔξουσιοδότησιν του. Θὰ εἰναι συνέπερ-τάκερ καὶ θὰ στοιχισῃ 37 ἑκατομμύρια δολλαρίων.

• Παρόπινα διετυπώθησαν ἀπὸ μέρους χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εύρωπης διὰ τὴν ἀσκούμενην ὑπὸ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν προσθετικούς τῶν τεχνικῶν των, εἰς τοὺς ὅποιους προσφέρουν ὑψηλότερα ἡμερομίσθια. Λόγω τῆς ὑφισταμένης εἰς τὴν ἀμερικανική βιομηχανίαν ἐλλείψεως τεχνικῶν, ἐστίμησθε, πρόγραμμα, μία τοιαύτη ἀθρόα, ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ζητήσις, ητοῖς ἀποτοστερεῖ τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εύρωπης ἀπὸ τὸ ἐδίκειμένον ἐμψυχον ὑλικὸν των.

• Ἰδού μερικοὶ ἀριθμοὶ ἀπὸ τὰς εἰσαγωγικάς ἀνάγκας τῆς Ἰαπωνίας. «Ἐκλειστε συμβολαία διὰ τὴν ἀγοράν 258.000 τ. σιδηρομεταλλεύματος ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τὸν Καναδόν, ἵνα καλύψῃ τὰ δημιουργήσαντα κενά ἐκ τῆς μῆτρας τοῦ παραδόσεως ἴνδικῶν μεταλλεύμάτων. Πρόκειται, ἐπίσης, νὰ εἰσαγάγῃ 100.000 δέματα δάμβακος ἐκ τῶν ἀμερικανικῶν κρατικῶν ἀποθεμάτων, μὲ πληρωμὴν εἰς γιέν, καθὼς καὶ 1.8 ἑκατομμύρια τόνων παλαιοσιδήρων, κατὰ τὸ ἀρχόμενον οἰκονομικὸν ἔτος. Ποσότης 1.2 ἑκατομμύριων τόνων παλαιοσιδήρων θὰ προέρχεται ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

• Αὔξησην τῆς ἔξαγωγικῆς κινήσεως κατὰ 7 ἔως 9 %, ἔναντι τοῦ 1955 καὶ 6% τῆς ἔξαγωγικῆς τοιαύτης, προβλέπουν οἱ ἐμπειρογνώμονες τοῦ ὑπουργείου «Εμπορίου διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

• Τὰ μέχρι τοῦδε ικανωμένα διὰ τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν δεξαμενόπλοια, ὑπελογίζοντο πρὸ μηνὸς εἰς 500.000 τόνους.



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΚΑΙ "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 4517 |
| Cardiff | - | Cardiff 29085 |
| Newcastle | - | Newcastle 20404-5-6 |
| Hull | - | Hull Central 15121 |

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ-ΠΟΙΟΤΗΣ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Γαλλία

Αι ναυπηγικαὶ ἐπιχορηγήσεις

· Ή ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν ἐπιτροπῆς τῆς γαλλικῆς Βουλῆς ἀνέβαλε τὴν συζήτησιν ἐπὶ τῶν πιστώσεων διὰ τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῆς πενταετίας 1956-60. Αἱ πρόσθεται ἐπιδοτήσεις εἰς τὸν ὑποβληθέντα γένον προϋπολογισμὸν περιλαμβάνουν διὰ τὴν ἐν λόγῳ πενταετίαν ἔνα ποσὸν 42 δισεκατομμυρίων γαλλικῶν φράγκων. Ἐν τῷ μεταξύ, τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα ἔξηστοις συνέβησαν ὄψιον διὰ παραγγελίας, κατὰ τὸ πλεῖστον, ἐκ τοῦ ἔξωτροικοῦ, ὑπὸ τὸν δρόνον, διὰ τὴν ἀναγκηστικήν προστάσεων τῆς παραφοροφύρισις, διὰ τελικῶς αἱ ἀναγκαιούστατη πιστώσεις θάψιοισθαι, ἀλλ' ἡ ἐπιτροπὴ ἡθελοῦσε, διὰ τὴν ἀναβολῆς τῆς συζήτησεως, νὰ ἔκφρασῃ τὴν διαφωνίαν τῆς ἐπὶ τῶν σχεδίων τῶν ναυπηγείων τοῦ Ἀτλαντικοῦ, διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ νέου γαλλικοῦ ὑπεροκεανού, τὸ κόστος τοῦ ὅποιον θὰ ὑπερβαίνῃ κατὰ 9 δισεκατομμύρια γαλλικῶν φράγκων τὴν «διειθνὴ τιμὴν».

Μολονότι αἱ ναυπηγικαὶ πιστώσεις δὲν περιλαμβάνουν τὰς ἐπιδοτήσεις διὰ τὸ νέον λάίνερ, ἐν τούτοις, τὰ δύο θεμάτα στενῶν συνδέονται πρὸς ἄλληλα. Πράγματι, εἰς τὸ σχέδιον διὰ τὸ ὑπερωκεανὸν ἔδοθη περισσότερα ἔμφασις παρὰ τίνων ναυπηγικῶν καὶ ναυπλιακῶν κύκλων, οἱ ὅποιοι φοδουνται, μήπως αἱ πιστώσεις διὰ τὸ λάίνερ συντελέσουν εἰς μείωσιν τῶν πιστώσεων τῆς παραστατήσεως διὰ διάφορους ἀναβολήσεις ή διὰ παραγγελίας διὰ λογαριασμῶν ἔξων, ἀλλὰ καὶ γάλλων ἐφοπλιστῶν. Ἡ ἀναβολὴ τῆς συζήτησεως ἀποτελεῖ τὴν ἔκδήλωσιν ἀπὸ μέρους, τῆς κοινοδουλευτικῆς ἐπιτροπῆς πιέσεως πρὸς τὰ ναυπηγεῖα Πενεόν, ἵνα μειώσουν τὰ τιμάς των διὰ τὸ νέον γαλλικῶν ὑπερωκεανού τοῦ Βαρείου Ἀτλαντικοῦ. Ἀνέρχονται αἱ τιμαὶ αὐταὶ εἰς τὸ ποσό τῶν 28.5 δισεκατομμυρίων φράγκων, ἡ δὲ τιμὴ τῶν ὅποιον δέχεται νὰ καταβάλῃ ἡ «C.G.T.» ἀναφέρεται εἰς 1.5 δισεκατ. φράγκων επὶ ἔλαττον. Πιστεύεται, διὸν, ὅτι διὰ διαφορὰ αὐτῆς δύναται νὰ ἔξομαλυθῇ. Αἱ ἀναγραφεῖσις εἰς τὸν προϋπολογισμὸν πιστώσεων διὰ τὸ ποσό τῶν 42 δισεκατομμυρίων γαλλικῶν φράγκων κατανέμονται ὡς ἔχεις : 4 δισεκατομμύρια διὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἀνὰ 7 δισεκατ. διὰ τὸ 1957 καὶ 1958 καὶ ἀνά 12 δισεκατ. φράγκων διὰ τὸ 1959 καὶ 1960. Αἱ ληφθοῦν ὑπόσημα καὶ αἱ προηγούμενεις πιστώσεις διὰ τὴν τετραετίαν 1955-58, τότε αἱ ἐπιδοτήσεις διὰ τὴν ἔκσετη περίοδον ἔχουν, ὡς ἔξης (εἰς δισεκατομμύρια γαλλικῶν φράγκων) :

| ETH | Σχέδιον 4τες | Σχέδιον 5τες | Σύνολον |
|------|-----------------|-----------------|---------|
| 1955 | 10 | — | 10 |
| 1956 | 12 | 4 | 16 |
| 1957 | 9 | 7 | 16 |
| 1958 | 9 | 7 | 16 |
| 1959 | — | 12 | 12 |
| 1960 | — | 12 | 12 |

Αἱ ἐπιδοτήσεις ναυπηγήσεων καὶ ἐπισκευῶν χορηγοῦνται εἰς τὰ ναυπηγεῖα πρὸς ἀποζημίωσιν τῶν τιμολογίων ὑλικὰ ἀγοραζόμενα ἀπὸ ἄλλη προστατευόμενας γαλλικαὶ βιομηχανίας καὶ ἀποβλέπουν νὰ φέρουν τὸ κόστος ναυπηγήσεως ἐν Γαλλίᾳ εἰς τὰ διεθνῆ ἐπίπεδα τιμῶν.

Τὸ νέον συνέπερ-λάίνερ

Μετὰ πολυετεῖς συζήτησεις καὶ διαπραγματεύσεις, ὅσον ἀφορᾶ τὸν τύπον καὶ τὸν δῆμον αὐτοῦ, ἐνεκρίθη, τέλος, ἀπὸ τὴν γαλλικὴν κυβερνητικὴν κατασκευὴν ἐνὸς συνέπερ-λάίνερ 55.000 τόνων γκρός, μὲ παράδοσιν τὸ 1960, παρεχωρήθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Πεγού, τοῦ Σαιν Ναζάρι. Τὸ ἐν λόγῳ ὑπεροκεανὸν, σπέρα ἡ αὐτή καταστάση ἐν καιρῷ τὰ παρήλια πλέον «ΙΑ-ντε-Φράν» καὶ «Λιμπερτέ», θὰ ἔχῃ μεταφορικὴν ικανότητα διὰ 2.000 ἐπιβάτας, θὰ ἀναπτυσση ταχύτητα 31 μιλλίων καὶ θὰ ἔκτελῃ τὸ ταξίδιον Χάρορης—Νέας Υόρκης ἐντὸς πέντε ἡμερῶν. «Ἐν συνδυασμῷ πρὸς ὡτὸ δρομολογηθῆ εἰς τὴν ίδιαν γραμμὴν καὶ τὸ ὑπερωκεανὸν «Φλάνδρα», 20.500 τ. γκρός, οὕτω δὲ ἡ πλοιοκτήτρια «C.G.T.» θὰ ἔχῃ

"ΟΛΥΜΠΟΣ", ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

NAYTΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ
I. K. ARΒΑΝΙΤΙΔΗΣ & ΣΙΑ

AΘΗΝΑΙ
Γιάν Σμάτς 4
Τηλ 30.078 - 27.541

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
Άκτη Μιαούλη 21
Τηλ. 42.328

'Εκδόσεις : Αεροπορικῶν Σιδηροδρομικῶν καὶ
Ατροπολοϊκῶν Εἰσιτηρίων
Αποστολαὶ πληρωμάτων - Ναυτικαὶ Έργασίαι
Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις : «ΟΛΥΜΠΤΟΥΡΣ»

ίκανότητα δι' έπεισμα μεταφοράν εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικού 75.000 έπιβατών. Τὸ κόστος τοῦ νέου λάινερ θὰ φθάσῃ τὰ 27 δισ. εκατομμύρια^ς γαλλικῶν φράγκων (27 περίπου έκατομμύρια λιρῶν 'Αγγλίας), ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 19.7 δισεκ. φράγκων θὰ καταβάλῃ ἡ πλοιοκτήτρια ἔταιρια καὶ τὰ ὑπόλοιπα 7.6 δισεκ. φράγκων τὸ Κράτος.

Βουλγαρία

Ναυπηγήσεις καὶ ἐπισκευαὶ

Προσφάτως μόλις ἀπεκαλύφθη, ὅτι ἡ Βουλγαρία ἀπέκτησε πρό τινων μηνῶν τὴν πρώτην μόνιμον δεξαμενήν, κειμένην παρὰ τὰ ναυπηγεῖς εἰς Δημητρώφ, εἰς τὴν Βάριναν. Εἰς τὰς σχετικὰς ἀνακοινώσεις ἀνέφεροντο καὶ διάφορα σοβιετικὰ καὶ βουλγαρικὰ πλοῖα, ἀπότοματος μέχρι 12.000 τόνων, ἀτινα ἐδεξαμενίσθησαν ἀλληλοιδιαδόχως διὰ καθαρισμὸν καὶ ἐπισκευάς, ἐτονίζοντο δὲ μετὰ περιστῆς περισυτολογίας τὰ μέχρι τούδε ἀπειρυχθέντα ἀποτελέσματα ἐκ τῆς λειτουργίας τόσον τῆς μονίμου δεξαμενῆς, δύον καὶ τῶν ναυπηγείων τῆς Βάρινας, παρὰ τὴν ὁμολογίαν, ὅτι ὑπήρχεν ἐλλειψις εἰδικευμένων ἐργατῶν καὶ διὰ καθυστέρησες ἐσημειώθησαν εἰς τοὺς δεξαμενισμούς καὶ τὰς ἐπισκευάς.

Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ βουλγαρικὰ ναυπηγεῖς ἀντιμετωπίζουν, ὡς λέγεται, τὸ πρόβλημα τῆς κατασκευῆς μετρίας χωρητικότητος σκαφῶν. Ἀνέφερε σχετικῶς, ὅτι πρόκειται νὰ ναυπηγηθούν δηξελοκίνητα σκάφη τοῦ τύπου «Νικόλα Βαπτιστάρφ» 1.800 τ. γκρός, μὲ ἀκτίνα ἐνεργείας 6.000 ἥως 9.000 μιλλῶν καὶ μὲ ταχύτητα 14 μιλλίων. Τὰ ἐν λόγῳ πλοῖα περιγράφεται, διὰ ὃ διαθέτουν ὅλα τὰ σύγχρονα μέσα ναυσιπλοίας καὶ φορτεκφορτώσεων, μὲ διαμερίσματα ἐξασφαλίζοντα τὴν ἀνετον ἐνδιαίτησιν τοῦ πληρώματος των. Πέντε τοιαῦτα σκάφη, προβλέπεται νὰ ναυπηγηθοῦν, ἐκ τῶν ὅποιων δύο θὰ πωληθοῦν εἰς τὴν 'Αλβανίαν καὶ ἔνα εἰς τὴν Τσεχοσλοβακίαν.

Τὸ βουλγαρικὸν ναυπηγικὸν πρόγραμμα προβλέπει ἀπίστης τὴν κατασκευὴν ἀριθμοῦ τίνος μικρῶν σκαφῶν — βουλγαρικοῦ τύπου — διὰ τὴν ἀκτοπλοΐαν εἰς τὰ ἐθνικὰ ὄντα καὶ διὰ ταξιδίων μέχρι τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως. Θὰ ἔχουν τὰ ἐν λόγῳ σκάφη ικανότητα μεταφορική 150 ἐπιβατῶν καὶ διὰ ἀναπτύσσουν ταχύτητα 15 μιλλίων. Ἡ τρόπης τοῦ πρώτου ἐξ αὐτῶν ἐπρόκειτο νὰ τεθῇ ἐπὶ τῆς ἐσχάρας κατ' Ιούνιον. Προβλέπεται ἀλλούτις ἡ ναυπηγησίς καὶ εἰδικοῦ τίνος ποταμοπλοίων διὰ ρωσικὸν λογαριασμόν, δυναμένων νὰ μεταφέρουν 3.000 τόνων ξυλείας.

Ην. Πολιτεῖαι

Δύο λάινερς τῶν 90.000 τ. γκρός

Ἐπαναλαμβάνονται καὶ πάλιν, μὲ προέλευσιν τὴν Νέαν 'Υόρκην, αἱ πληροφορίαι περὶ ναυπηγήσεων δύο ἀμερικανικῶν ὑπερωκεανῶν τῶν 90.000 τόνων γκρός ἔκαστον, διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, μεταφορικῆς ικανότητος 6.000 ἐπιβατῶν, μὲ τὸν χαμηλὸν τῶν 50 μόλις δολλαρίων. Εἰς τὸν ναῦλον αὐτὸν δὲν περιλαμβάνεται, βεβαιῶς, ἡ τροφὴ τοῦ ἐπιβάτου, ἥτις καὶ διὰ παρέχεται κατὰ τὸ γνωστὸν ἀμερικανικὸν σύστημα εἰς αἴθουσας τοῦ 'Καφεθήριας', δυναμένων νὰ περιλαβούν 1.500 πρόσωπα. Εἰς ὅλας αἰθουσας ἐστιατορίου διὰ γευμάτιζουν 1.000 ἄτομα, κατὰ τὸ κρατούν ἐν 'Αμερικῆ γνωστὸν σύστημα τῆς αὐτομάτου παραλαβῆς τῆς τροφῆς. Ἡ τροφοδοσία δι' ἔκαστον ἐπιβάτην ὑπολογίζεται εἰς 4 δολλάρια ἡμερησίων.

Γνωστὸς ἐπιχειρηματίας ξενιδοχείων, τῆς Νέας 'Υόρκης, ἔρριψε τὴν ίδεαν διὰ τὰ ἐν λόγῳ ὑπερωκεάνια, ἀτινα ὃ διατίθεται προστήν τὴν μεταξὺ τῶν δύο κόσμων ἐπικοινωνίαν καὶ εἰς τὰ μετριώτερα βαλάντια. Τὰ σχέδια διὰ τὰ σκάφη, μὲ προϋπολογίζουσιν κόστος 100 ἐκατομμύριων δολλαρίων δι'. ἔκαστον, ὑπελήθησαν ἡδη εἰς τὴν 'Ναυτικὴν Ἐπιτροπήν' καὶ — κατὰ δῆλωσιν τοῦ προτείναντος ἐπιχειρηματίου — ἐάν ἔγκριθον, θὰ τεθῶν τὰ δύο ὑπερωκεάνια ἐν ὑπηρεσίᾳ ἐντὸς διετίας. Ἔκαστον ἐξ αὐτῶν θὰ ἔχῃ μῆκος 1.150 ποδῶν καὶ διὰ ἀναπτύσση ταχύτητα 34 μιλλίων.

Διαμερίσματα τῶν δύο καὶ τεσσάρων κλινῶν διὰ διατίθενται διὰ τοὺς ἐπιβάτας, μὲ ίδιαίτερον λουτρόν, συσκευὴν τηλεοράσεων καὶ ἐγκατάστασιν κλιματισμού. Θὰ διατίθενται ἐπίσης, πέραν τῶν ὅλων κοινωχήστων χώρων, δύο θέατρα, αἴθουσα συναυλιῶν καὶ δύο κολυμβητικαὶ δεξαμεναὶ. Δέν θὰ προσφέρωνται, δῶμας, εἰς τὸν ἐπιβάτας 'φαστινοὶ καὶ μαύρο χαδιάρι', δῶμας, χαρακτηριστικῶς ἐτονίσθη. 'Ο ταξιδιώτης θὰ ἀπολαμβάνῃ ἀρκετῶν ἀνέσεων καὶ ψυχαγωγίας, διὰ τὰς δηοῖς καὶ διὰ καταβάλλη τὸν ἐλάχιστον ναῦλον. Σημειώνεται, τέλος, ὅτι ἐν περιπτώσει

πολέμου, τὰ δύο ταῦτα λάινερς θὰ δύνανται εὔκολως νὰ μετατραποῦν εἰς ἀεροπλανοφόρα ἢ μεταγωγικά.

Ἡ ἔξοδος τῶν ἐφεδρικῶν πλοίων

Ἡρχισουν ἀπὸ ἡμερῶν ἡ γνωστὴ ἀκροαματικὴ διαδικασία ἐνώπιον τοῦ 'Ομοσπονδιακοῦ Γραφείου Ναυτιλίας, προκειμένου νὰ διακριθούσιν αἱ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ ἀνάγκαι καὶ νὰ κριθῆ ἐπὶ τῇ δάσει αὐτῶν, ἐάν εἰναι ἀπαραίτητος ἡ ζητουμένη ἔξοδος ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑπόβαθλησίεις σχετικαὶ αἰτήσεις ἀνήρχοντο εἰς 13 καὶ ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναῦλοσιν 75 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένων σκαφῶν. Δύο καὶ μόνον ἀμερικανικοὶ κρατικοὶ ὄργανοι μεταφορικοὶ

έκροής του άτμου, την άπαλλαγήν του καταστρώματος από την ρύπανσιν και τών ταξιδιώτων από την σχετικήν ένόχλησιν. Διεξάγονται ηδη πειράματα έξαιρισμού πρός έξευρεσιν μέσων, ώστε νά μή διαχέωνται πρός τα καταστρώματα άναιμης όσματι πετρελαίου από τα μηχανοστάσια και τά λεβητοστάσια. Τό σχεδιον τών καταστρωμάτων έχει νών άποπεραθή, πρόκειται, σμως, εισέτι νά διαμορφωθούν έπι τό άρτιώτερον τά πρωματία τημάτων. Δεδομένου, οτι έγκαταστάσεις κλιματισμού θά διακλαδώνται εις άλοκληρον τό νέον σκάφος, έμελθητή παραλλήλως τό πρόβλημα άναιμεσεως του μολυσμένου άέρου, διά καθαρού. Πρός τόν σκοπόν αύτούν έσχεδιάσθη ένα κατασκευασμα, σμοιον πρός καπνοδόχον, τό όποιον θά έγερθη άπισθεν ταύτης, ώς έμφανεται από τό παρατιθμένον σχεδιάγραμμα. Θά είνε τούτο άνοικτόν εις τήν κορυφήν, τά δέ καυσαρία από τά μηχανοστάσια και λεβητοστάσια, καθώς και δ μολυσμένος άληρ από τά διαμερίσματα τού πλοίου θά άποβάλλωνται, μέσω αύτούν, πρός τήν άτμοσφαιραν, πολὺ μακράν τών καταστρωμάτων.

Όταν ή «Οριεντ Λάιν» προήλθεν εις τήν άπόφασιν κατασκευής του νέου ύπερωκεανίου της διά τήν γραμμήν Μεγάλης Βρετανίας — Αύστρολίας, εύρεθη πρό τού διλημματος νά ναυπηγηση σκάφος τών 28.000 τόν, γκρός, με ταχύτητα 22 ½ μιλλίων ή σκάφος μεγαλύτερον με ηγέμενην ταχύτητα. Τήν άπάντησιν εις τό διλήμμα έδωκαν οι τεχνικοί τών ναυπηγείων «Βίκερς-Άρμστρογκ». Είχε ζητηθή παρό αύτών νά έκπτωσην τά σχέδια διαστάσεων τού νέου λάινερ, με υπόλογισμόν τής καταναλώσεως καυσίμουν και τού πιθανού κόστους ένδος μεγαλύτερου πλοίου, δυναμένου ν' άναπτυσση ήπηρεσιακήν ταχύτητα 27 μιλλίων, ίκανον δέ νά παραλαμβάνη 7.000 τ. ύγρων καυσίμων, έκει όπου θά τα εύρισκε εις εύθυνην τιμήν. Συμπέρασμα νά μεταφέρη περισσότερους έπιβάτας και νά συντομεύη τό κυκλικόν ταξίδιον κατά 15 ήμέρας. Άπο τήν συντόμευσιν τού ταξίδιον θά άπειδετο περισσότερα οίκονυμία, έναντι τού μεγαλύτερου κόστους κατασκευής του, λόγω τής ηγέμενης αύτού ταχύτητος. Κατέστη, λ. χ., προφανές, οτι τέσσαρα μεγάλα ύπερωκεάνιαν θά έκόστιζαν περισσότερον από έξι μικρότερα, τών 28.000 τ. γκρός, άλλα θά έχρειάζετο ήλιγγωτερον πλήρωμα διά τήν έπανδρωσίν των. Ή γραμμή διά τήν όποιαν τό νέον λάινερ προορίζεται είνε έξι Αγγλίας εις Αύστρολίαν, με έπιστροφήν διά τον Παναμά, κατόπιν προσεγγίσεων εις Βαγκούνερ, και Αγιον Φραγκίσκον. Τό σκάφος θά έχη, κατά προσέγγισιν, διαστάσεις ήλικου μήκους 804 ποδῶν, μεταξύ τών καθέναν 740 π., μεγιστον πλάτος 97 ποδῶν, μεγιστον δύθισμα 31.6 ποδῶν, με μηχανάς μεγίστης δυνάμεως 80.000 ήπιπον άξονος και με ίκανότητα μεταφορᾶς 1950 ήπιβατών (650 πρώτης θέσης και 1300 τουριστικής και πλήρωμα 875 προσώπων). Θά συντομεύη λόγω τής ταχύτητός του τό άνωτέρω κυκλικὸν ταξίδιον κατά δύο έδουμάδας.

Ειδικά προβλήματα προβλέπεται νά άνακψουν κατά τήν ναυπήγησιν του, συνεπεία τού μεγάλου μεγέθους, τής μεγαλυτέρας ταχύτητος και τού σεβαστού άριθμού τών έπιβατών, τούς όποιους θά μεταφέρῃ. Νέα μέσα θά έφαρμοσθούν, νέα θά χρησιμοποιηθούν υλικά και νέαι ίδεαι θά κυριαρχήσουν κατά τήν κατασκευήν του. Τρία από τά άνωτέρα καταστρώματά του και αι ήπερκατασκευά τής γεφύρας θά κατασκευασθούν έξι άλφρού μετάλλου (άλουμινου), διά δέ τής ούτω έπιτυχανόμενης έξιοικονημέσων δάρρους εις τά ύψηλότερα τμήματα τού σκάφους. Θά δελτιωθή ή ευτάχεια του και θά αύξηθη ή διαδέσμιμος χώρος του (έν έπι πλέον καταστρωματά) διά τήν μεταφορὰν περισσότερων έπιβατών. Αι σωσίδιοι λέμβοι θά κατασκευασθούν έκ πλαστικῆς υλῆς και θά άναπτηθούν έξι έπωτίδων ή νέου τύπου, προσηρητημένων έπι τού άνωτάπτης ισχύος καταστρώματος. Ούτω, κάτωθι τών λέμβων θά ύπάρχη έλευθερος χώρος, ύψους 7 περίποι ποδῶν, ώστε τό κατάστρωμα νά χρησιμοποιηθαι διά περίπατον τών έπιβατών.

Έτέρα σχεδιαζόμενη καινοτομία άναφερεται εις τόν χειρισμόν τών άποσκευών εις τούς άκρους λιμένας. Ειδικώς έξετάζεται τό θέμα τούτο και έλπιζεται, οτι μεταφορεΐς δι' ήμάτων θά έγκατασταθούν, με έκδηλουμένην άπο τούδε τήν έμπιστοσύνην διά τήν ίκανοτητικήν χρησιμοποίησή των. Κατά πάσαν πιθανότητα, θά έγκατασταθούν τέσσαρες κάθετοι μεταφορεΐς, διά τής λειτουργίας τών όποιων αι άποσκευαί τών έπιβατών θά διακινώνται έκ τής προκυμαίας εις τό πλοίον και τάναπαλιν. Οι έν λόγω μεταφορεΐς θά συμπληρώνται διά άναλογων φορτωτήρων.

Υπό τήν κανονικήν έν πλῷ ήπηρεσιακήν του ταχύτητα τό νέον λάινερ θά δημιουργή άνεμον ταχύτητος 31 μιλλίων καθ' ώραν, έν νην-

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 Aperguls

μία. Ή χρησις, οθεν, άνοικτών καταστρωμάτων θά έχη, ώς άποτελέσμα τήν άναγκην ίδιαιτέρας μελέτης. Ή προφύλαξης τών καταστρωμάτων άναψυχής από τά ρεύματα τού άέρος, λόγω τής μεγάλης ταχύτητος, αποτελεί ένα άκόμη χαρακτηριστικόν του σχεδίου τού σκάφους. Δι' έπιμελούς σχεδιάσεως τών προσθίων τμημάτων, πολλά δύνανται νά έπιτευχθούν πρός έξασφάλισην τής άνεσεως τών ήπιβατών. Εις τούτο, άκριδώς, άπειλετον και αι μεγάλης κλίμακος δοκιμαι έπι προτύπων εις τήν πειραματικήν δεξιανένη. Ένα έκ τών πορισμάτων τών έλογω δοκιμών θά άγγη εις τήν προστασίαν μεγάλου τημήματος τών καταστρωμάτων διά παραθύρων, τά όποια θά δυνανται νά άνοιχθούν, κατά το σύστημα μάλλον τό χρησιμοποιούμενον εις τά ύπερωκεάνια τού Βορείου Άτλαντικού. Μολονότι, τέλος, τό πλοίον θά έχη έγκατάστασιν κλιματισμού, θά ύπάρχουν, έν τούτοις, μία ή δύο κοινόχρηστοι αίθουσαι, ώς, λ.χ., τό μπάρ-ταβέρνα παρά τή δεξιανένην κολυμβήσωσας και ή στίδος δι'. άθληματα, αι όποιαι θά έφοδιασθούν με κανονικούς έξαιριστήρας και θέμανται, καθόσον θεωρείται, οτι οι έπιβάτες προτιμούν νά τηρώνται αι αιθουσαι αύται θερμότεραι, έναντι τών λοιπών διαμερισμάτων τού σκάφους.

Ο ναυλάριθμος τοῦ Μαΐου

Ο καταρτιζόμενος παρά τοῦ «Ναυτικού Έπιμελητηρίου», τοῦ Λονδίνου, ναυλάριθμος τῆς φορτηγού ναυτιλίας, έπι τή βάσει τών εις λίρας Αγγλίας συναπτομένων ναυλώσεων, έθισε διά τον μήνα Μάιον εις τά 162.6 διά τά άπλα ταξίδια, με αύξησην 10.6 μονάδων, έναντι τού «Απριλίου και εις 190.0 διά τά τάξιμα-τσάρτερες, με αύξησην 18.5 μονάδων έναντι τού προηγουμένου μηνός. Αμφότεροι οι ναυλάριθμοι ήσαν οι ψηλότεροι τῆς τελευταίας τριετίας. Η πρεία έξ αλλού τού ναυλαρίθμου ήδια τέ τά άπλα ταξίδια και διά τάς χρονοναυλώσεις κατά τό τρέχον έτος, έν συγκρίσει και πρός τά δύο προηγούμενα έτη (με βάσιν 100, τού

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.-C.3. LN 80901

έτους 1952), δείκνυται άπό τὸν κατωτέρω πίνακα:

| | 1954 | 1955 | 1956 | |
|-------------|-------|--------|-------|--------|
| MΗΝΕΣ | Tαξ. | T. τσ. | Tαξ. | T. τσ. |
| 'Ιανουάριος | 71.9 | 58.3 | 115.1 | 114.6 |
| Φεβρουάριος | 77.6 | 62.0 | 119.8 | 123.8 |
| Μάρτιος | 77.4 | 63.4 | 113.7 | 113.8 |
| 'Απρίλιος | 75.8 | 65.5 | 110.2 | 102.3 |
| Μάιος | 77.4 | 59.0 | 122.6 | 124.2 |
| 'Ιούνιος | 77.6 | 64.2 | 128.0 | 135.4 |
| 'Ιούλιος | 79.7 | 59.9 | 130.0 | 145.8 |
| Αύγουστος | 80.1 | 61.9 | 129.9 | 137.0 |
| Σεπτέμβριος | 90.6 | 71.8 | 138.1 | 142.2 |
| 'Οκτώβριος | 99.5 | 84.0 | 148.9 | 151.2 |
| Νοέμβριος | 110.4 | 101.8 | 135.5 | 135.5 |
| Δεκέμβριος | 115.5 | 109.0 | 140.1 | 132.2 |
| 'Ετήσιος: | 86.1 | 71.7 | 127.7 | 129.8 |

'Ο δείκτης αφ' ἑτέρου δι' ἔκαστον εἶδος φορτίου ἐνεφάνισε κατὰ τοὺς ἔξι τελευταῖους μῆνας τὴν κατωτέρω διακύμανσιν:

| | 1955 | 1956 | | | | |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| EΙΔΟΣ | Δεκ. | 'Ιαν. | Φεβρ. | Μάρτ. | 'Απρ. | Μάϊος |
| Γαιάνδρακες | 138.8 | 132.7 | 125.8 | 131.4 | 135.9 | 155.0 |
| Γεννήματα | 154.4 | 140.6 | 157.6 | 167.5 | 185.0 | 181.8 |
| Ζάχχαρις | 144.6 | — | 140.8 | 154.8 | 163.8 | 178.6 |
| Μεταλλεύματα | 128.3 | 133.1 | 131.0 | 119.9 | 123.2 | 143.5 |
| Λιπάσματα | 98.2 | — | — | — | 113.3 | — |
| Ξυλεία | 128.7 | 133.6 | 129.4 | 141.5 | 122.2 | 134.5 |
| Χορτονύμη | 113.2 | 106.6 | 102.3 | 104.3 | 100.1 | 104.4 |
| Μέσος δείκτης: | 140.1 | 144.3 | 140.2 | 147.2 | 151.6 | 162.2 |

'Εξ ἄλλου, ὡς πρὸς τὰς χρονοναυλώσεις, οἱ δείκται τοῦ ναυλαρίθμου διὰ τὰ ἀναλίσκοντα πετρέλαιον ἀτμόπλοια καὶ διὰ τὰ δηλελογίνητα — μὲν βάσιν συγκρίσεως 24/5 τὸν τόνον δ.ω., μηνίατων διὰ τὰ πρώτα καὶ 27/10 διὰ τὰ δεύτερα, (μέσος ὥρος τοῦ 1952) — εἶχεν δὲ κάτωθι διὰ τὸν μῆνα Μάιον, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τοὺς προηγουμένους πέντε μῆνας:

| MΗΝΕΣ | Δεκ. | Δημητ. | Μέσ. ὥρος |
|------------------|-------|--------|-----------|
| Δεκέμβριος 1955 | 132.9 | 131.5 | 132.2 |
| 'Ιανουάριος 1956 | 134.6 | 141.4 | 138.0 |
| Φεβρουάριος » | 143.9 | 152.5 | 148.2 |
| Μάρτιος » | 150.0 | — | 150.2 |
| 'Απρίλιος » | 171.5 | — | 171.5 |
| Μάϊος » | 195.8 | 184.3 | 190.0 |

Ἀπαισισόδοξοι προβλέψεις

'Ομιλῶν πρὸς τὴν ἑπτοῖσαν γενικὴν συνέλευσιν τὴν ναυτικῆς ἑταιρίας «Στάνχοπ Λτδ» ὁ πρόεδρος σύντης κ. I. A. Μπίλλμερ, ἀνέφερεν, ὅτι αἱ τρέχουσαι δασπάναι ἐκμεταλλεύσεως ἐνὸς φορτηγοῦ σκάφους τῶν 10.000 τόνων δ.ω., περιλαμβανομένων καὶ τῶν καυσίμων του, ἀνέρχονται εἰς 430 λίρας Ἀγγλίας ἡμεροτίων, ἐναντὶ 86 λιρῶν, τοῦ ἔτους 1939. Ἐτόνισε περαιτέρω ὁ κ. Μπίλλμερ, ὅτι τὸ συνολικὸν τούτων τὸ τελοῦν ὑπὸ ναυπήγων καὶ παραγγελίαις ἀνὰ τὸν κόσμον, ἀνέρχεται σήμερον εἰς 30.000.000 τόνων δ.ω., καὶ ὅτι — κατὰ τοὺς ὑπολογισμούς του — ἡ Μεγάλη Βρετανία θὰ κατέχῃ τὸ 1960 μόνον τὰ 15% περίπου τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. Τούτῳ, εἶπεν, διποτελεῖ λίγον δυσμενή προοπτικὴν διὰ μίαν μεγάλην ναυτικὴν χώραν, ὡς εἶναι ἡ Ἀγγλία.

Σοβιετική Ρωσία

Τρεῖς καθελκύσεις εἰς Λένινγραδ

'Η ἐπελθούσα εἰς τὴν Σοβιετικὴν "Ενωσι" μεταβολή, μετὰ τὴν γνωστὴν καθαρικὴν τοῦ Σταλινικοῦ καθεδρώτος, παρέσχε τὴν εὐκαρίων νὰ χαλαρώθῃ πᾶς καὶ ὡς "σιγὴ ἀσφαλείας" διὰ τὸ ἔργον τὸ ἐπιτελούμενον ἀπὸ τὰ σοβιετικὰ ναυπηγεία. Εἰς τὸ προηγουμένον τεῦχος μας εἰχομεν δημοσιεύσει πληροφορίας τινὰς περὶ τῶν ναυπηγείων τοῦ Λένινγραδ, εἰς τὰ ὅποια ἐπίστεψήται ὁ μάρκος Σκανδιναվιῶν δημοσιογράφων. "Ηδη, εἰς τὴν τελευταῖαν ἐδδομαδίαν στατιστικὴν τοῦ Λόϋδς ἐπὶ τῶν παγκοσμίων καθελκύσεων, ἀναγράφονται διὰ πρώτην φορὰν καὶ καθελκύσεις πραγματοποιεῖσαι εἰς τὴν Σοβιετικὴν "Ενωσιν. Οὕτω, τὴν 29ην Μαΐου καθειλκύσθησαν ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ Λένινγραδ τὰ σκάφη «Akinoiinsk», «Aktjubinsk» καὶ «Kurgan». Εἴκαστον ἔξι αὐτῶν ἔχει χωρητικότητα 10.000 τ. γκρός, διὰ δὲ τὴν πρώστην τῶν ἔχουν ἐδοισθῆ μὲ μηχανὰς δηλελογετρικάς.

Nopθηγία

Ο δύκος τῶν παραγγελῶν

Εἰς 401 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 3.087.980 τ. γκρός ἀνήρχοντο τὰ ὑπὸ παραγγελίων νορθηγικά πλοια κατὰ τὴν 1ην Μαρτίου τρ.

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

Res : 4-61

United Kingdom Agents :

AVGHERINO & APERGUIS,

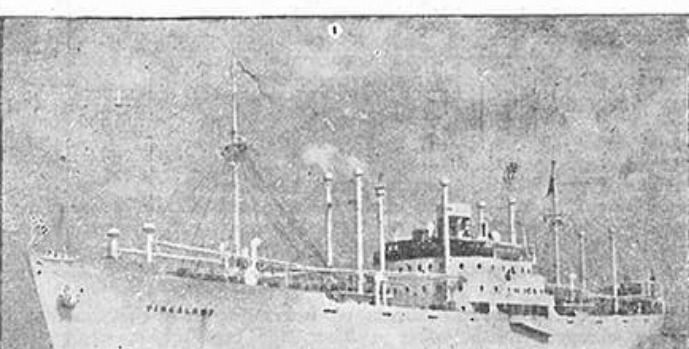
Telephone : 154 Bishopsgate Telegrams : AGESILAUS-LONDON

έτους. Ἐξ αὐτῶν σκάφη 139, χωρητικότης 1.950.850 τ. γκρός, ἀνεφέροντο εἰς δεξαμενόπλοια. Ἐκ τῆς δῆλης ταύτης ἐργασίας, 137 σκάφη, μερού κυρίως μεγέθους καὶ συνολικῆς χωρητικότητος 692.220 τ. γκρός, εἶχον παραγγελθῆ εἰς τὰ νορθηγικὰ ναυπηγεῖα, τὰ δὲ ὑπόλοιπα εἰς τὰ ξένα. Οὔτω, εἰς Σουηδίαν ἐναυτηγούντο διὰ νορθηγικὸν λογαριασμὸν 108 πλοια, 1.037.410 τ. γκρός, εἰς τὴν Γερμανίαν 67 πλοια, 441.150 τ. γκρός, εἰς τὴν Ἀγγλίαν 35 χωρητικότης 387.600 τ. γκρός καὶ εἰς τὴν Ολλανδίαν 19 σκάφη 268.300 τ. γκρός. Τὰ ὑπόλοιπα κατεσκεύαζον εἰς διαφόρους ἄλλας χώρας, τὴν Γαλλίαν, Δανίαν, Βέλγιον, Ἰταλίαν καὶ Ἰαπωνίαν. Ἀς σημειωθῆ ἀκόμη, ὅτι ἀπὸ 1ην Μαρτίου καὶ ἐντεῦθεν ὁ ἀριθμὸς τῶν νορθηγικῶν, ὡς ἄνω, παραγγελιῶν πύρηνη περιστέρον. Ἐνδεικτικῶς ἀνερέπετο, ὅτι τὴν 1ην Μαΐου κατεσκεύαζον διὰ λογαριασμὸν Νορβηγῶν 46 δεξαμενόπλοια τῶν 20.000 τόνων δ.ω., καὶ ὅνω, ἐπὶ τῶν δύο ποιόντων τὰ 28 ησαν χωρητικότητος κυματομένης μεταξὺ 30.000 ἔως 38.000 τόνων δ.ω. ἔκαστον.

Ἡ συμπειθοχή κούν έμπορικοῦ στόλου εἰς τὴν δύναμιν τοῦ παγκοσμίου τοιούτου (περιλαμβανομένους καὶ τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν "Ηνωμένων Πολιτειῶν) ἐκάλυπτε ποσοστὸν 7.20 %, ἔναντι ἀντιστοίχου προπολεμικοῦ ποσοστοῦ 7.05 %. Τὰ 2/3 τοῦ στόλου τούτου ησαν ἡλικίας κάτω τῶν 10 ἑτῶν. Εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἡλικίαν κατετάσσοντο καὶ πλέον τῶν ¾ τοῦ νορθηγικοῦ στόλου τῶν δεξαμενόπλοιών.

Τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα

Βάσει τῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ πρώτου τριμήνου τρέχ. Ἐτους ὑπελογίζετο, ὅτι τὰ καθαρά κέρδη ἐκ τῆς ἀπασχολήσεως τῶν νορθηγικῶν πλοίων ἐκμεντίνοντο διὰ δόλοκληρον τὸ 1956 μεταξὺ 140 ἔως 150 δισεκατομμυρίων λιρῶν Ἀγγλίας, ἔναντι 116.750.000 λιρῶν τοῦ προηγουμένου ἔτους. Εἰς τὸν τελευταῖον κρατικὸν προϋπολογισμὸν ἡ κυβέρνησις τοῦ "Οσλο" είχεν ὑπολογίσει τὸ ἐκ τῆς ναυτιλίας ἔσοδον κατὰ τὸ τρέχ. ἔτος εἰς 130 ἑκατομμύρια λιρῶν.



SOL
(Always at
your service)

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOEL", GOTHEBVRG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA-NORTH AFRICA-NEAR EAST

SOUTH AMERICA-MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS, "OCEANSHIP", GOTHEBVRG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 11
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ — ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

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

23 ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ — ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ:

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

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

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

London, 17 St. Helen's Place E. C. 3

ΜΕ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΪΡΩ

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

ΕΚΤΕΛΕΙ 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**

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 SUPERINTENDENTS, 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.—33.61.87—33.61.64
Cables: «Lee»

STEVEDORES & CARGO
SUPERINTENDENTS

BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY.

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

STEVEDORING Co. GYLSEN
Rue de Genes 7, Cables «Gyleen»
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.
320 Chamber of Commerce Bldg,

SHIP FITTERS

Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»

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

TOWAGE
also at NORFOLK
& PHILADELPHIA

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

SHIPCHANDLES

CALCUTTA

ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD.
Canning House, 137, Canning Street
Tele : Bank 5339

STEVEDORES, SHIPCHAN-
DLERS SHIPPING & PAINT-
ING CONTRACTORS

CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD
Tele: 8—1478 2 Selkirk St.
Cables : «Hermes»

SHIPCHANDLERS

CASABLANCA

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

SHIPCHANDLERS &
SHIPSTORES

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

STEVEDORES, CARGO
SUPERINTENDENTS,

COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS

PORTLAND STEVEDORING Co
1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore.
Cables «Portsteve». 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

JOKELOSON & 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 «Stevedoring Hamburg»

STEVEDORES

BASTE & LANGE

Brook, (Free Harbour) Cables: «Provisions»
Tele: 36 62 0899

HULL P. E. HOLLAND, LTD.

11, REDON ROAD, HULL

CABLES : «DUCAL» TEL. 34370

HUMBER STEVEDORING CO LTD.

11, HEDON ROAD, HULL.

STEVEDORES

CABLES : «STEVEDORE» TEL: 33371

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 : «Stevedore — Madras»

STEVEDORES & SHIPCHANDLERS

MELBOURNE

UNITED STEVEDORING PTY Ltd.

Tele : MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5

Cables : «Fleetways»

STEVEDORES

THE FLEET FORGE PTY Ltd.

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

Cables : «Fleetways»

SHIP REPAIRERS

UNITED SHIP SERVICES PTY LTD.

Telle: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5

Cables: «Fleetways»

SHIP'S FITTINGS

MESSRS. E. P. & A. FRASER

«Phosphate House», 515, Collins Street.

Tele : MB 3155. Cables «STEVEDORE».

STEVEDORES &

CONTRACTORS

MORMUGAO

LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING

Cable : LEMUIR SHIPS AGENTS

I. P. NORONHA

Cable : IGNATIUSNORONHA

SHIPCHANDLERS

& CONTRACTORS

NAPLES

DITTE RIUNITE PUCCI BROS

Tele : 21128 Piazzale Portadi Massa SHIPCHANDLERS & BONDED

WAREHOUSE OWNERS

NEW YORK

MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC.

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

PENANG

S. V. K. PATCHEE BROS

Tele: 1085 15 Bishop Street (Manum) SHIPCHANDLERS &

Cables: «Islamia» STEVEDORES

"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

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Διὰ τὸ δίπλωμα Μηχανικοῦ

Παρὰ τοῦ κ. "Υπουργού" Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατετέθη εἰς τὴν Βουλὴν καὶ συζητεῖται κατ' αὐτὰς νομοσχέδιον «περὶ συμπληρώσεως τῶν διατάξεων τοῦ Κ.Ν.Δ. 2689 (τοῦ 1953). Προβλέπεται δι' αὐτοῦ, ὅτι «θλασσία ὑπηρεσία διαυσυμένη παρ' Ἑλλήνων ναυτικῶν ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας, τῷ πότιον τὰ ἐλληνικὰ πλωράματα εἰνες συλλογικῶς ησφαλισμένα παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. καὶ λοιποῖς Ταμείοις, ὑπολογίζεται εἰς τὸ ακέραιον, ἀφ' ἣς οὕτως ἔναυτολογήθησαν ἐπὶ τῶν ησφαλισμένων πλοίων, πρὸς συμπλήρωσιν προσόντων δι' ἀπόκτησιν ἀποδεικτικού ναυτικοῦ ικανοτήτου, ἀφούσον συντρέχουν αἱ λοιπαὶ, κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις, προπούθεσεις». Προβλέπεται ἀκόμη, διὰ διά. Β. Δ. ἐκδόθησομένου ἐφ' ἀπατε, μετὰ γνώμης τοῦ Συμβουλίου Ε. Ν. καὶ σύμφωνων τοιαύτην τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως, δύναταν νὰ διοικήῃ, διὰ τὴν παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. ἀσφαλίσιος πληρώματος πλοίους ὑπὸ ξένην σημαίαν, συνεπάγεται τὴν ἔξομοιωσιν αὐτοῦ πρὸς ἑλληνικὸν καὶ ὡς πρὸς τὴν καταβολὴν τῆς εἰσφορᾶς ὑπὲρ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως.

Διὰ τὴν συμμετοχὴν διπλωματούχων τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν Μηχανικῶν εἰς ἑξετάσεις, πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος γ' τάξεως καὶ πρὸς ναυτολόγησιν ὑπὸ ιδιότητα δοκίμου μηχανικοῦ ἡ ἀπαίτουμενη τετρατετοῦς ὑπηρεσίας ἐργοστασίου δύναται, κατ' ξέαρισμαν ἐν τὸν Αντικαθισταται μέχρι 18 μηνῶν, διὰ ισοχρούν θαλασσίας ὑπηρεσίας, ὡς δοκίμου μηχανικοῦ, ἐπὶ πλοίων μεγαλυτέρων τῶν 5000 κόρων. Ἡ ὑπηρεσία ἐργοστασίου ἀποκτάται, ἐπίσης, κατὰ τὸν εἰκοστό, τούλαχιστον, μῆνας εἰς μηχανουργεία διαθέτοντα ἔξοπλισμόν ἐπιτρέποντα τὴν ἔκτελεσιν γενικῶν ἐπισκευῶν κινητηρίων μηχανῶν ἢ ἐργοστάσια κατασκευάζοντα κι-

PHILADELPHIA

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

RANGOON

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

ROTTERDAM

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. STEVEDORES, SUPERINTEN-
Tee: 27190 Maaskade 118 DENTS, GRAIN ELEVATOR
Cables: «Fransswart» & GRAB DISCHARGING ALL
CARGOES

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

SINGAPORE

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

SYDNEY N.S.W.

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

VANCOUVER B.C.

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

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

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

νητηρίους μηχανάς, ἀποδεικνύεται δέ, ἀπαραιτήτως, ἐξ ἐπισήμων βι-
βλίων τῆς ἐπικρίσεως. Τέλος, διὰ τοὺς ὑπουργοὺς μηχανοδηγοὺς β' τάξεως, ἡ ἀπαίτουμενη 18μηνος ὑπηρεσία ἐργοστασίου, δύναται ν' ἀν-
τικαθασταθῇ ἐν διώρῳ ἢ ἐν μέρει διὰ διπλασίου χρόνου θάλασσας ὑπηρε-
σίας, ὡς μαθητευμένου μηχανοδηγού ἢ χειριστού ἐπὶ πετρελαιοκινήτων
ἐφωδιασμένων μὲ μηχανάς δυνάμεως 25 τούλαχιστον ἵππων.

Εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ ἀνωτέρῳ νομοσχεδίου ἀναφέρεται, ὅτι τὴν συμπλήρωσιν τῶν ἐν λόγῳ διατάξεων ἐπέβαλον δύο σημαντικοὶ λόγοι: Ἡ αὔξησις, διάδοση, τοῦ ἀριθμούσιου τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων μας, ἥτις ἐδημοπούρησεν ἔλλειψιν ἀξιωματικῶν καὶ εἰδικευμένων πληρωμάτων, ἐπὶ ζημίᾳ τῆς δημάρχης ἐπανόρθωσεως τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν σκαφῶν καὶ ἡ ἀνάγκη ἀφ' ἐπέρευνος τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν σκαφῶν καὶ εἰδικευμένων πληρωμάτων, τῶν σταθεροποίησιν τῶν ναυλῶν, ἥτις θὰ συνεπιφέρῃ καὶ τὸν ἄξιων τῶν πλοίων τὴν πρὸς τὰ ἄνω ἢ καὶ πρὸς τὰ κάτω πορείαν.

Αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων

Ἐκπίπτουν μαζὶ μὲ τοὺς ναυλῶν καὶ αἱ τιμαὶ τῶν μεταχειρισμένων πλοίων. Τελευταία πώλησις «λίμπερτο» ἀναφέρεται ἡ κλεισθείσα εἰς τὴν Ν. Υόρκην μὲ τιμὴν 1.200.000 δολ. Παράδοσις τέλος τοῦ ἔτους.

Γενικώτερον ἡ ἐπιφύλαξις ἡρχεται καὶ πάλιν ἐπικρατοῦσα εἰς τὴν ἀγοράν, μέρει τῆς διευκριτήσεως τῆς καταστάσεως εἰς τὴν ναυλαγοράν. Ἀπὸ τοῦ προσεχούς μηνὸς, ὅτε θὰ ἔχῃ πλήρως διακριθεῖ καὶ ὁ δύγκος τῆς ἀσδείας τῶν στιθηρών εἰς τὴν Εύρωπην, θὰ πρέπει νὰ περιμένουμεν τὴν σταθεροποίησιν τῶν ναυλῶν, ἥτις θὰ συνεπιφέρῃ καὶ τὸν ἄξιων τῶν πλοίων τὴν πρὸς τὰ ἄνω ἢ καὶ πρὸς τὰ κάτω πορείαν.

Αἱ παραγγελίαι

Δύο δεξαμενόπλοια τῶν 19.000 τόνων d. w. ἔκαστον παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Φλάσιγκ, τὸ διὰ τὸν Οἴκον «Ἀδελφοὶ Μαυρογένεων, Λτδ», τὸ Λονδίνου καὶ τὸ ἔτερον διὰ τὴν «Ἀλλάύανς Σίππιγκ Κόμπαν», εἰς τὴν ὑπόιαν μετέχουν καὶ ἐλληνικὰ συμφέροντα.

— Παρὰ τοῦ κ. Σ. Ματαντοῦ παρηγγέλθησαν διὰ λογαριασμὸν ἔντης ἑταρίας, ἐπιτροπαστουμένη παρ' αὐτοῦ, δύο δεξαμενόπλοια τῶν 18.500 τόνων d. w. ἔκαστον, εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ντόξφορτ, τοῦ Σάντερλαντ. Ὁ δέ φοδιασθεῖ ταῦτα διὰ τὴν πρόωσιν τῶν μετέχουν καὶ πληρωμήσαντα πορφύτισιν. Παράδοσις τὸ 1962. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἀνεκοινώθησαν.

— Παρ' ἑταρίας τελούσην ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ Οἴκου τοῦ κ. Χάρρου Χατζηπατέρεω παρηγγέλθη εἰς τὰ ιταλικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Τάραντος φορτηγὸν τῶν 12.000 τόνων d.w. μὲ παράδοσιν τὸ 1958. Πεισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

— Παρὰ τῆς ἑταρίας τελούσην ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ Οἴκου τοῦ κ. Σ. Ματαντοῦ παρηγγέλθησαν διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταρίας «Νέα Τύχη» τοῦ Πειραιῶς, τὸ τρίτον κατὰ σειράν φορτηγόν, χωρητικότητος 10.750 τ. d.w. μὲ ἀνοικτὸν ἡ 13.000 τ. d.w. μὲ κλειτσὸν «σέλτερ-ντέκε». Τὸ σκάφος θὰ φοδιασθῇ μὲ πρωστηρίους μηχανάς Σούλτζερ καὶ θὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 14 ἔως 15 μιλλίων.

Αἱ καθελκύσεις

— Αἱ τιμαὶ τὰ ναυπηγεῖα Φέρεων, καθειλκύσθη τὴν 13ην Ιουνίου τὸ νέον δεξαμενόπλοιον «Λοιδον Valour», ἀνήκον εἰς τὴν «Λόντον καὶ Όβερστής Φράιτερ». Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἰνες χωρητικότητος 24.800 τόνων d. w. Θὰ φοδιασθῇ διὰ τὴν πρόωσιν τοῦ με μηχανάς ἀτμοστροβίλους, αἱ διοπίαι ὑπὸ τῶν ἑξασφαλίζουν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 14 ¼ μιλλίων.

— Κατὰ τὴν τηλεγραφικὰς πληροφορίας ἐξ Ἱαπωνίας καθειλκύσθη τὴν 23ην Ιουνίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Χακοδάτης τὸ νέον ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας φορτηγὸν «Εἰρήνη Λ.» 11.000 τ. γκρός ἡ 15.000 τόνων d.w. Σημαία Λιθερίας.

Αἱ τιμαὶ τὰ ναυπηγήσεις μας

Σχετικῶς μὲ τὰς τελευταῖς, πρὸ τῆς σημειωθείσης ἀνατιμήσεως, παραγγελεῖσας, τὰς διοπίαις ἀποτοθείσας οἱ Ἐλληνες ἐφοτισταὶ εἰς διάφορα ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα, ἐγνώσθη, ὅτι ἐπετεύχθησαν αἱ ἀκόλουθοι τιμαί: «Ἐνα δεξαμενόπλοιον τῶν 40.000 τόνων d.w. μὲ μηχανάς ἀτμοστροβίλους, δύναμεως 17.000 πόπων, παρηγγέλθη διὰ λογαριασμὸν ἑταρίας τελούσην ὑπὸ τῶν διασχείριστον τοῦ κ. Στρατῆ Αἰ Σρεδά, εἰς τὰ ναυπηγεῖα Φέρεων πόπων 156 δολαρίων κατὰ τόπῳ d.w., μὲ παράδοσιν ἐντὸς 34 μηνῶν. Ἐπίσης, ἑταρίας τοῦ Οἴκου Ν. Γ. Γουλανδρῆ δηλειστεῖσα μὲ τὰ ναυπηγεῖα Χαρίας τὴν κατασκευὴν δύο δεξαμενοπλοίων, τῶν 38.700 τόνων d.w. ἔκαστον, μὲ μηχανάς δυνάμεως 19.500 πόπων, ἀντὶ τιμῆς 165 δολλαρίων κατὰ τόπῳ d.w. καὶ μὲ παράδοσιν ἐντὸς 27 μηνῶν τοῦ πρώτου καὶ 33 μηνῶν τοῦ δευτέρου. Τρία ἀδελφά μεταλλοφόρα, μὲ μηχανάς ἀτμοστροβίλους, δύναμεως 12.500 πόπων, παρηγγέλθησαν ἀπὸ τὴν «Οράσιον» εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ἰσικαβατζίμα, μὲ κόστος 210 δελλαρίων κατὰ τόπῳ d.w. Τέλος, τὰ ναυπηγεῖα Ίνον ὑπέργραψαν συμβόλαια μετὰ τοῦ κ. Στ. Λιβανοῦ διὰ τὴν κατασκευὴν δύο δεξαμενοπλοίων τῶν 33.000 τόνων d.w., μὲ μηχανάς ἀτμοστροβίλους, δύναμεως 15.000 πόπων, ἀντὶ τιμῆς 160 δολλαρίων κατὰ τόπῳ d.w. καὶ μὲ παράδοσιν ἐντὸς 27 μηνῶν τοῦ πρώτου καὶ 33 μηνῶν τοῦ δευτέρου.

Οἱ Ἑλληνες εἰς τὴν Ιαπωνίαν

Κοινωνικὸν γεγονός ἐτάκτου δῶλων ἐνδιαφέροντος ἀπετέλεσε διὰ τὸ Τόκιο, τὸ δοθὲν πρὸ τὴν ημέρων εἰς τὸ ἔκει ξενοδοχεῖον «Ιμπρίσιον» ἀπὸ μέρους τοῦ κ. καὶ τῆς κ. Κώστα Ι. Πατέρα. Ἐπρόκειτο τὸ ζεῦγος Πατέρα νὰ ἀναχωρήσῃ ἐξ Ἱαπωνίας ποτόπορος, τοῦ τρίτου κατὰ σειράν σκάφους ἐκ τῶν ταῦτα ναυπηγήσεων ἀπὸ τὸν Οἴκον «Ν. I. Πατέρας καὶ Υἱοί, Λτδ», εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα Τσουρούμι. Τότε ἀπέπλεσε τοῦτο ἐξ Ἱαπωνίας περὶ τὰς ἀρχὰς Ιούλιον διὰ τὸ Λονδίνον, μέσω λιμένων τοῦ Βορείου Ειρηνικοῦ.

Οἱ ιαπωνικοὶ Τύποις μὲ κολακευτικάς ἐκφράσεις συμπαθείας περιέγραψε τὰ τῆς ἐν λόγῳ ἐκλεκτῆς κοσμικῆς συγκεντρώσεως καὶ μὲ ἔγκαρδοτάπειροτέπησης τῶν οἰκογένειαν τοῦ κ. Πατέρα, ἥτις παρέμεινεν ἐν Ἱαπωνίᾳ ἀπὸ τοῦ Μαΐου 1955 πρὸ παρακολούθησιν τοῦ ναυπηγεῖκου προγράμματος τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οἴκου Πατέρα. Μὲ ιδιαίτεραν δῶλων ικανοποίησην ἀνέφερετο εἰς τὰ σχόλια τὸ γεγονός, ὅτι ὁ Οἴκος Πατέρα ἔμεινε τὴν οἰκογένειαν τοῦ Καναδέλευκου καὶ εἰς τὰ τρία αὐτὸν νεότευκτα σκάφη, εἰς ἓνα τὴν διοπίαις ἔτυχε, διὰ πρώτην φοράν, τῆς τιμῆς νὰ ἔχῃ ὡς ἀναδοχον αὐτῆν τὴν σύζυγον τοῦ Προέδρου τῆς Ιαπωνικῆς κυβερνήσεως.

Ἐξέχουσαι φυσιογνωμίαι τῆς κοινωνίας τοῦ Τόκιο παρεκάθησαν εἰς

τὸ παρατεθὲν γεῦμα. Μεταξὺ αὐτῶν κατελέγοντο ἡ πριγκίπισσα καὶ ὁ πρίγκιψ Μικάζα, τρίτος ἀδελφός τοῦ Αὐτοκράτορος τῆς Ἰαπωνίας, ὁ



Ἐκ δεξιῶν πρὸς τὰ ἀριστερὰ καθήμενοι ἡ Πριγκίπισσα Μικάζα καὶ ὁ Πρίγκιψ Μικάζα, ἡ Κυρία Πατέρα, ἡ Κα καὶ ἡ Δίς Ἀράκι. Ὁρθοὶ ὁ κ. Κώστας Πατέρας, ὁ κ. Ἀράκι, Γενικὸς Διευθυντὴς τῆς Τραπέζης Ἰαπωνίας καὶ ὁ κ. Παπαδόπουλος, Πρόεδρος τῆς Ἐλλάδος.

"Ἐλλην πρόδειος κ. Ἀντ. Παπαδόπουλος καὶ πολλαὶ ἄλλαι προσωπικότητες τοῦ Τόκιο.

Ἀγοραπωλησίαι πλοίων

Τὸ ὑπὸ παναματίκην σημαίαν φορτηγὸν μας «Θεοσκέπαστη» 5068 τ., γκρός, 8620 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1928, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖριν «Λάς Πέρλας εἰς τὴν καλύπτουσαν Ἰαπωνικὰ συμφέροντα ἑταῖριν «Λατίνα» ἀντὶ τιμῆς 260.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς λιμένα τῆς Μεσογείου. Τὸ «Θεοσκέπαστη» εἶχεν ἀγορασθῆ τὸν Μάρτιον τοῦ 1950 ἀντὶ τιμῆς 40.000 λιρῶν.

—Τὸ νορβηγικὸν μότορ-τάκερ «Beissu» 9475 τ., γκρός, 15.020 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1938, μὲ σερδεῦ τοῦ 1955, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων (κ. κ. Ἀδελφοὶ Πέττα) ἀντὶ τιμῆς 525.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν τὸν προσεχῆ Αὔγουστον εἰς Ἀγγλίαν — Κόντινεντ ἡ Σκανδινανίαν.

—Τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν μότοριστ «Pahang» 1008 τ., γκρός, 1140 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1939, ταχύπτος 10½ μιλλών, ἡγοράσθη παρὰ τῆς κ. Ἀσημίνας Γκούμα ἀντὶ τιμῆς 55.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς Λίβερπουλ.

—Τὸ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγὸν μας «Σάν Αντώνιο» 5185 τ., γκρός, 8760 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1927, ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαποὺς ἀγοραστὰς ἀντὶ τιμῆς 250.000 λιρῶν.

—Ἐπίσης τὸ φορτηγὸν «Παντελῆς Γ.» 1331 τ., γκρός, 2100 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἐπωλήθη μεταξὺ Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 43.000 λιρῶν.

—Τὸ ἔλληνικής πλοιοκτησίας ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Aleyon Faithis» 7166 τ., γκρός, 10.850 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Ἀγγλίαν, ἀντὶ τιμῆς 480.000 λιρῶν. Θά τεθῇ ὑπὸ σημαίαν Λίβεριας.

—Ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Shielbank» 7318 τ., γκρός, 10.100 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 450.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν τὸν Αὔγουστον εἰς λιμένα τῶν Ινδίων.

—Τὸ γερμανικὸν ἀλιευτικὸν ἀνοικτῆς θαλάσσης «Odin» 450 τόν. γκρός, 168 τόν. νέτ καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Γ. Ἀρκουλῆ, τοῦ Πειραιῶς. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

—Τὸ δανικὸν φορτηγὸν «Skeppet» 2949 τ. γκρός, 4875 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ σερδεῦ τοῦ 1952, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν (τῆς "Ανδρού"), ἀντὶ τιμῆς 95.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν ἐντὸς τοῦ ἀρεσμένου μηνὸς Ιουλίου, εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ρόπτερνταμ.

—Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν δεξιμενόπλοιον μας «Ποσειδών», 7949 τ., γκρός, 12.960 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1939, ἐπωλήθη. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἀνεκοινώθησαν.

—Παρὰ τοῦ κ. Ν. Βεργουκοῦ — Εὐγενίδη ἡγοράσθη τὸ δημοποίητον

φορτηγὸν «Boreland» 2646 τ. γκρός, 5500 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1938. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

Παραλαβαὶ καὶ παραδόσεις

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων (έταιρια «Ελλήσποντος», τοῦ Γαναμᾶ) ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Errington Court» 7056 τ. γκρός (τοῦ 1945) παραληφθὲν εἰς Τάιν ὑψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Πλινέλποπη».

—Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν πρὸς καιροῦ παρ' Ἐλλήνων λιβεριανὸν (ξένης πλοϊκοτησίας) φορτηγὸν «Calla» 2297 τ. γκρός (τοῦ 1918) παραληφθὲν πρὸς ημερών εἰς Λίβερπουλ μετωνομάσθη «Μυρτώ». Η λιβεριανὴ σημαία διεπρόη.

—Παρελθόφθη εἰς Λίβερπουλ, δῆποι καὶ ὑψωσε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Pahang» 1008 τ. γκρός (τοῦ 1939). Τὸ σκάφος μετωνομάσθη «Ασημίνα».

—Εἰς Τάιν ἔξ αὖτοι παρελθόφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' ἔφοπλιστῶν τῆς "Ανδρου νορβηγικὸν λίμπερτο «Modena» 7244 τ. γκρός (τοῦ 1943) καὶ τεθὲν ὑπὸ σημαίαν Λίβεριας, μετωνομάσθη «Αλάσκα».

—Κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν παρελθόφθη ἀπὸ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα τὸ νέοτευκτὸν, ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν, φορτηγὸν «Χίος» 10.400 τ. γκρός, τοῦ κ. Στ. Λιβανοῦ καὶ ἀπέπλευσεν ἐκ Βρέμης τὴν 18ην Ιουνίου διὰ Χάμπτον ρόδος, ἐκτελοῦν τὸ παρθενικόν του ταξίδιον.

—Τὸ παλήθευν φορτηγὸν μας «Θεοσκέπαστη» 5068 τόν. γκρός (τοῦ 1928) παρεδόθη πρὸς ημερών εἰς τοὺς Ἰσπανοὺς ἀγοραστὰς του εἰς Καρθαγένην καὶ μετωνομάσθη «Valiente». Η παναματικὴ σημαία διεπρόη.

Ο κ. Α. Μιχόπουλος

Διὰ Β. Διατάγματος ἐγένετο ἀποδεκτὴ ἡ ὑποδηληθεῖσα αἴτησις ἀποστρατείας τοῦ μέχρι τοῦδε Ἀρχηγοῦ τῶν Τεχνικῶν Υπηρεσιῶν τοῦ Β. Ναυτικοῦ πλοιάρχου κ. Ἀλ. Μιχόπουλου, δῆστις καὶ προσήχθη εἰς ὑποναύαρχον.

Οἱ ἀνεργοὶ ναυτικοὶ

Συμφώνως πρὸς τὴν μηνιαίαν στατιστικὴν τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., ὑπῆρχον τὴν Ιην Μαΐου 2464 ἀνεργοὶ ναυτεργάται. Διαρκοῦντος τοῦ Μαΐου προσετείησαν ἔτεροι 1235, ἀλλ᾽ ἐναυτολογήθησαν 944, οὕτως ὥστε τὴν 31η Ιην Μαΐου παρέμενον ἀργόντες 2755. Εἴς αὐτῶν 1398 ἔτελουν ἐν ἀργαῖς κάτω τοῦ τριμηνοῦ, οἱ δὲ ὑπόλοιποι 1357 ἀνω τῶν τριῶν μηνῶν. Οἱ τελευταῖοι σύτοι κατενέμοντο εἰς τὰς ἀκολούθους κατηγορίας : Πλοίαρχοι 40, ἀτμομηχανικοὶ 124, Μ.Ε.Κ. 15, οἰκονομικοὶ ἀξιωματικοί, φροντισταὶ καὶ δοῦοις τῶν ναυάληροι 44, κυβερνήται 129, ἀρχιθερμασταὶ καὶ θερμασταὶ 271, λιπανταὶ 17, μηχανοδῆροι 12, τροφοδῆται 1, ἀρχιθαλασηπόλοι, θαλαμητόλοι καὶ βοηθοὶ των 86, ἀρχιμάγειροι, μάγειροι καὶ βοηθοὶ των 84, ζυλούργοι 26 καὶ ναῦται 485.

Μηνημένον καὶ μουσεῖον εἰς "Ανδρον"

Διὰ δωρεᾶς τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οἴκου τοῦ κ. Νικ. Ι. Γουλανδρῆ πρόκειται νὰ ἀνεγερθῶν εἰς τὴν "Ανδρον Μηνημένον τοῦ Ἀφανούς Ανδρίου Ναύτου, ὡς καὶ Ναυτικὸν Μουσεῖον, εἰς χώρων καταλλήλως ἐξωραϊζόμενον. Τὸ Μηνημένον θὰ φιλοτεχνήθη ἐπὶ τῇ βάσει μετέλης τοῦ Ανδρίου γιλύπτου καὶ καθηγητοῦ τῆς Σχολῆς Καλῶν Τεχνῶν κ. Μιχ. Τόμπρου, θὰ κατασκευασθῇ δὲ ἐκ χαλκοῦ.

Ἡ ἀσφάλισις παρὰ τῷ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὴν πλεγράφημα ἐκ Λονδίνου ὑπεγράφομεν μεταξὺ τοῦ Προξενικοῦ μας Λιμενάρχου κ. Βασιλειάδη καὶ τοῦ κ. Ρεθύμνη σύμβασις, διὰ τῆς δοπίας ἀσφαλίζεται εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τὸ πλήρωμα τοῦ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν δεξιανεπολίσθοιος «Αρκτούρος» 28.400 τόνων δλικῆς χωρητικότητος. Η ἀσφάλισις ἀρχεται ἀπὸ Ιην Ιουλίου 1956.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδῆσεις

Τὸ ἔλληνικής πλοιοκτησίας ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Sterling Venture», 7140 τ. γκρός (τοῦ 1944), μετωνομάσθη «Aleyone Angel».

—Τὸ πωρών ναυαγοσωστικὸν «Mariyā Mātsoa» 289 τ. γκρός (τοῦ 1906), διασκευασθὲν εἰς ἀκτοπλοϊκὸν φορτηγόν, μετωνομάσθη «Μάνιος».

—Ἐπίσης, δὲ πλωτὸς σταθμὸς ἡλεκτροπαραγωγῆς τῆς Θεσσαλονίκης, διεσκευασθή εἰς φορτηγόν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ὠνομάσθη «Παναγιός», 1445 τ. γκρός.

—Τὸ προσφάτως ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων νορβηγικὸν τάκερ «Beissu» 9475 τ. γκρός (τοῦ 1938), δόπερ εἰς παραληφθῆ τὸν Αὔγουστον, πρόκειται νὰ τεθῇ ὑπὸ σημαίαν Λίβεριας καὶ νὰ μετωνομάσθη «Χίος Παύλος».

—Τὸ ὑπὸ ἀμερικανὴν σημαίαν τάκερ «T.2» «Chrysse Jane» 10564 τ. γκρός (τοῦ 1945), δόπερ εἰς παληθῆ πρὸ τοὺς εἰς ἀμερικανὸς ἀγοραστάς, μετωνομάσθη «Hess Mariner».

—Τὸ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας μικρὸν φορτηγόν μας «Μερόπη», 1934 τ. γκρός (τοῦ 1943), μετωνομάσθη «Θεοφάνεια».

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. 312
Tel. 2311

ADEN (CAMP)

P.O.B. 55
Tel. 681

UNDER THE STYLÉ : -

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

Cables for all Offices: "PHRONTIS",

θερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 28 'Ιουνίου—7'Ιουλίου.

«ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ» από Χάμπτον ρόδης ή Βαλτιμόρην 12.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 72)9, με 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, όφιν διά γερμανικὸν λιμένα Βορείου Θαλάσσης 74)3, με 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών (τεσσάρα συνεχῆ ταξιδίων), ἔναρξης 25 'Ιουλίου—25 Αύγουστου.

«ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων Si' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή Τερνένεν 73)6, με 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, όφιν διά Βόρειου Ελλαίαν 81)6, με 1500 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 'Ιουνίου—Αύγουστου.

«ΒΑΝΤΕΡΕΡ» (παναμ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Μασσαλίαν καὶ Νίκαιαν 80)—, με 2000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν εἰς Μασσαλίαν καὶ 1500 τ. εἰς Νίκαιαν, φόρτωσις 27 'Ιουνίου—5 'Ιουλίου.

«ΑΓΓΕΛΙΚΗ II» (λιθερ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμοτερνταμ 73)—, με 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 'Ιουνίου—Αύγουστου.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ.» (λιθερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδης 13.500 τ. γαιανθράκων διὰ 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 73)—, φόρτωσις 25 'Ιουλίου—5 Αύγουστου.

ΤΕΣΣΑΡΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων ἔκστον δι' Ελλάδα, δολ. 15.50, με φόρτωσιν Αύγουστουν τὰ δύο πρώτα, Σεπτέμβριον τὸ τρίτον καὶ 'Οκτώβριον τὸ τέταρτον.

«ΑΡΕΤΗ Σ.» (λιθερ.) ἐξ 'Αγίου Λαυρεντίου 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 79)—, καντσέλλο 30 'Ιουνίου.

«ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ» (Κοστορ.) ἐξ 'Αγίου Λαυρεντίου 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Αμβούργον ρεῖντς δολ. 9.50, φόρτωσις 28 'Ιουνίου—4 'Ιουλίου.

«ΟΣΕΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ» (λιθερ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμοτερνταμ 70)6 (δύο συνεχῆ ταξιδίων), φόρτωσις 30 'Ιουλίου ἡώς 15 Αύγουστου.

«ΑΜΙΠΑ» (Κοστορ.) ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος Αὔρες δολ. 13.25, φόρτωσις 1—20 Αύγουστου.

«ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ» (λιθερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ 70)—, φόρτωσις 5—16 'Ιουλίου.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ» (όνδουρο) ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμοτερνταμ 71)—, με 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, όφιν διά γερμανικὸν λιμένα Βορείου Θαλάσσης 72)6, με 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 27 'Ιουλίου—10 Αύγουστου.

«ΑΚΤΙΟΝ» (λιθερ.) ἀπό ἀμερικανικοὺς λιμένας Κόλπου 9400 τ. πολαιοισθήρων (475.000 κ.π. διὰ δέματα) δι' Ιαπωνίαν, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 240.000 φίο, φόρτωσις 'Ιουλίου—Αύγουστου.

«ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ» (παναμ.) ἀπό Νόρδερν ρεῖντς 9400 τ. πολαιοισθήρων (475.000 κ.π. διὰ δέματα) δι' ἓνα λιμένα 'Αγγλίας, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 125.000 φίο, φόρτωσις 25 'Ιουνίου—5 'Ιουλίου.

ΤΡΙΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων ἔκστον διὰ Πειραιᾶ δολ. 15.50, με 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις Αύγουστουν τὸ πρώτον, Σεπτέμβριον τὸ δεύτερον καὶ 'Οκτώβριον τὸ τρίτον.

«ΚΟΔΟΥΜΠΕΛΛΑ» (λιθερ.) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 20.15, φόρτωσις 1—20 'Ιουνίου.

«ΜΥΚΗΝΑΙ» (λιθερ.) ἐξ Φιλαδέλφιας 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμοτερνταμ 67)6, φόρτωσις μέσα 'Ιουλίου.

«ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ» (λιθερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδης ή Φιλαδέλφειαν 11.500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμοτερνταμ 66)—, όφιν δι' 'Εμπεν—Αμβούργον δολ. 2.80, φίοι, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ» (λιθερ.) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. όρύζης εἰς σάκκους δι' Ινδονησίαν δολ. 28, ἓνα λιμένα, 28.50 δυο λιμένας, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 'Ιουλίου.

Ἐκ Βορείου Εἰρηνικοῦ

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ» (λιθερ.) ἐξ Βρετανικῆς Κολομβίας 13.500 ἡώς 14.500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Αμβούργον ρεῖντς δολ. 15.75, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις Αύγουστουν—Σεπτέμβριον.

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ» (λιθερ.) ἐξ Βρετανικῆς Κολομβίας 13.000—14.000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Αμβούργον ρεῖντς δολ. 15.75, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10—30 'Οκτώβριον.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ» (λιθερ.) ἀπό Κάμπελλ Ρίμερ 13.000 τ. μεταλλευμάτων δι' ἓνα λιμένα Ιαπωνίας δολ. 13, φόρτωσις 1—10 Αύγουστου.

«ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» ἀπό Καλιφόρνιαν 10.000 τ. ἄλατος χύμα διὰ Γιοκοχάμαν—Κόρπερ ρεῖντς δολ. 13.75 φίο, φόρτωσις 25 'Ιουνίου—15 'Ιουλίου.

«ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιθερ.) ἐξ Βορείου Εἰρηνικοῦ 9500 τ. ὄραδοσίτουν διὰ Βέζερ δολ. 17, φόρτωσις 10—27 Αύγουστου.

«ΑΡΙΕΤΤΑ» ἐξ Βορείου Εἰρηνικοῦ 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίας δολ. 14.25, με 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 2—12 'Ιουλίου.

«ΛΙΑΣ ΜΙΧΑΛΟΥ» ἐξ Βρετανικῆς Κολομβίας 9300 τ. έλιξεις καὶ γενικῶν εἰδῶν (530.000 κ.π. διὰ δέματα) διὰ Νόρδερν ρεῖντς, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 148.500 φίο, φόρτωσις 1—10 Αύγουστου.

«ΝΑΒΙΓΚΙΤ-ΤΟΡ» ἐξ Βορείου Εἰρηνικοῦ 9000 τ. ὄραδοσίτουν διὰ Βρέμην δολ. 17.85, φόρτωσις 25 'Ιουνίου—10 'Ιουλίου.

«ΠΑΝΑΓΙΑ» (παναμ.) ἐξ Βρετανικῆς Κολομβίας 9400 τ. έλιξεις καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ.π. διὰ δέματα) δι' 'Αγγλίαν δολ. 22 φίο, φόρτωσις 25 Αύγουστου—25 Σεπτέμβριον.

«ΧΕΛΑΤΡΟΣ» ἀπό Πούγκετ Σούντ—Κολούμπια Ρίμερ (συμπεριλαμβανούντος Πόρτλαντ, Ορεγκον) 9500 τ. ὄραδοσίτου διὰ Βέζερ δολ. 16.75, με 3000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 4—27 Αύγουστου.

«ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ» (λιθερ.) ἐξ Βορείου Εἰρηνικοῦ 9500 τ. γεννημάτων διὰ Σέπτεμβραν δολ. 18.50, με 1500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—10 'Ιουλίου.

ΤΡΙΑ ΛΙΜΠΕΡΤΗ (τού κ. Στ. Λιβανού) ἐξ Βρετανικῆς Κολομβίας 38.000 ἡώς 42.000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Αμβούργον ρεῖντς δολ. 15.65, με 1000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—25 Αύγουστου—25 Νοεμβρίου.

«ΟΥΟΡΑΝ ΛΗΤΗΣ» (λιθερ.) ἀπό Τακόμα—Άγιον Φραγκίσκον 9400 τ. πολαιοισθήρων (475.000 κ.π. διὰ δέματα) δι' ἓνα λιμένα Ιαπωνίας λιμένας, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 180.000 φίο, φόρτωσις 15—31 'Ιουλίου.

«ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ» (λιθερ.) ἐξ Βορείου Εἰρηνικοῦ 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 14.25, με 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15—31 Αύγουστου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ» (λιθερ.) ἐξ Βορείου Εἰρηνικοῦ 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 13.90, με 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10 Σεπτεμβρίου—3 'Οκτωβρίου.

«ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ—ΚΟΝΤΙΝΑ» (λιθερ.) ἐξ Βορείου Εἰρηνικοῦ 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 13.75, φίο, φόρτωσις 10 Σεπτεμβρίου—3 'Οκτωβρίου.

«ΝΙΚΟΛΟΣ» (παναμ.) ἐξ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9500 τόν. μεταλλευμάτων δι' 'Ερδεν 112)6, «γκρός-τέρμε», φόρτωσις 25 'Ιουλίου—3 Αύγουστου.

«ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ» (λιθερ.) ἐξ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βολτικού Η Χάμπτον ρόδης δολ. 8 φίο, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΜΑΕΝΤΑ» (Κοστορ.) ἐξ Ρίου Ιανείρου 7500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Κόντινεντ 125)—, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΛΑΜΥΡΑ» (παναμ.) ἐξ Βικτωρίας (Βραζ.) 10.000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ—Βρέμην ρεῖντς 107)6, «γκρός-τέρμε», με 1000 τόν. φόρτωσιν 3)— καὶ 2500 τ. ἐκφόρτωσιν 3)—, φόρτωσις 13 'Ιουλίου—13 Αύγουστου.

«ΑΜΠΑΝΤΑ» (Κοστορ.) ἐξ Βικτωρίας (Βραζ.) 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Ερδεν 105)—, «γκρός-τέρμε», με 1000 τόν. φόρτωσιν 3)— καὶ 2500 τ. ἐκφόρτωσιν 3)—, φόρτωσις 10 Σεπτεμβρίου—10 'Οκτωβρίου.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» ἐξ Βικτωρίας (Βραζ.) 9500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ ή Βέζερ 107)6, με 1000 τόν. φόρτωσιν 3)— καὶ 2500 τ. ἐκφόρτωσιν 3)—, φόρτωσις 15 Αύγουστου—10 Σεπτεμβρίου.

«ΚΛΑΣΣΙΚ» (λιθερ.) ἐξ 'Αμβέρσαν 10.000 τόν. ποτάσσης χύμα δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 19.75, με 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, καντσέλλο 18 'Ιουνίου.

«ΑΝΑΞ» (λιθερ.) ἐξ 'Αμβούργου ή Βρέμης 10.000 τόν. ποτάσσης χύμα δι' 'Ιαπωνίκον λιμένα δολ. 19.75, ἵνα δύο λιμένας δολ. 20, με 1000 τ. φόρτωσιν 75 σύντες

καὶ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 26 'Ιουνίου—10 'Ιουλίου.

«ΕΠΥΡΥΔΑΜΑΣ» (λιθερ. νέοτευκτον.) ἐξ 'Αμβέρσαν 11.500 τ. ποτάσσης χύμα δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 19.75, ἵνα δύο λιμένας δολ. 20, με 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 'Ιουνίου—15 'Ιουλίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (φορτηγόν) ἐξ Ρόττερνταμ 9500 τ. ποτάσσης 25 'Ιουνίου—15 'Ιουλίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τού κ. Φαραολιού) ἐξ 'Αμβούργου ή Βρέμης 10.000 τόν. ποτάσσης χύμα δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 19.75, με 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10 'Ιουνίου—15 Αύγουστου.

«ΦΡΙΞΙ ΧΙΛΑ» (σημ. ἀγγλική) ἀπό Βέζερ 9500 τόν. γενικῶν εἰδῶν καὶ δημητραὶς 25—29 'Ιουνίου.

«ΟΥΣΙΑΝΑΣ» (Κοστορίκας) ἀπό Μέθηλη 1210 τ. γαιανθράκων διὰ Κοπεγχάγη 21)—, φόρτωσις τέλη 'Ιουνίου.

ΤΕΣΣΑΡΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (τῆς έτ. Λιβανού) ἐξ Κόντινεντ 9500 τ. ποτάσσης χύμα δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 19.75, με 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10 'Ιουνίου—15 Αύγουστου.

«ΝΑΒΙΓΚΙΕ-Ι-ΤΟΡ» ἐξ 'Αμβέρσαν 10.000 τόν. ποτάσσης 10.000 τόν. ποτάσσης χύμα δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 19.75, με 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—25 Αύγουστου.

«ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ» (παναμ.) ἐξ Κόντινεντ 10.000 τόν. ποτάσσης χύμα δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 19.75, με 1000 τ. φόρτωσις 1—25 Αύγουστου.

«ΥΔΡΑΙΟΣ II» ἐξ Γερμανίας 8000 τόν. ποτάσσης χύμα δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 16.50 φίο, με 1000 τ. φόρτωσιν 26 τόν. φόρτωσις 10 'Ιουνίου.

«ΕΚ ΜΕΤΑΛΛΙΑΣ» (λιθερ.) ἐξ Βαρείων 4500 τόν. ποτάσσης χύμα δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 16.50 φίο, με 1000 τ. φόρτωσιν 26 τόν. φόρτωσις 10 'Ιουνίου—10 Αύγουστου.

«ΕΦΑΙΦΙΝ» (λιθερ.) ἐξ Δυτικήν Αὐστραλίαν 9500 τ. γεννημάτων χύμα δι' 'Ινδίας 130)—, με φόρτωσιν έντος τοῦ Αύγουστου δολ. 127)6, με φόρτωσιν 1—10 Σεπτεμβρίου.

«ΕΦΑΙΦΙΝ» (λιθερ.) ἐξ Δυτικήν Αὐστραλίαν 9500 τ. φωσφάτων διὰ Φορμόζαν δολ. 16.50 φίο, με φόρτωσιν 10 'Ιουνίου—20 Αύγουστου.

«ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ» (σημ. ἀγγλική) ἀπό Σικελίαν 9500 τ. σιτηρῶν χύμα διὰ Βορεάδην 135)—, φόρτωσις 8—31 Αύγουστου.

«ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗΣ» ἐξ Ραγγούν 5700 τόν. φύρης διὰ Τσιταγκόγκ 72)6, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗΣ» (β. ταξίδιον) ἀπό Μαντράς ή Βιζαγκαπάταμ 5500 τόν. μεταλλευμάτων διὰ Ριγιέκαν 128)—, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» (λιθερ.) ἐξ Βορεάδων 4200 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ριγιέκαν 102)6, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙ-Ι-ΝΤΕΡ» (λιθερ.) ἐξ Κούνισλαντ 9500 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους διὰ Κολόμπο 147)6, φόρτωσις 15 'Ιουλίου—15 Αύγουστου.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ» (λιθερ.) ἐξ Αιγαίου 9700 τόν. ζαχάρεως εἰς σάκκους διὰ Κολόμπο 80)—, ἵνα δύο περιστερόπερους λιμένας φόρτωσες 2)6 έξτρα δι' 'Ικαστον πρόσθετον λιμένα (μέχρι: τριάντα οικούτων) φόρτωσις 18 Αύγουστου διὰ 8 Σεπτεμβρίου.

«ΕΔΕΛΦΙΝ» (λιθερ.) ἐξ Δυτικήν Αὐστραλίαν 9500 τ. φωσφάτων δι' 'Ινδίας 130)—, με φόρτωσιν έντος τοῦ Αύγουστου δολ. 127)6, με φόρτωσιν 1—10 Σεπτεμβρίου.

«ΕΜΙΣΤΟΚΙΤ ΤΕΤΕΝΕ» ἐξ Πόρτα Σουδάν 2700 τόν. βαμβακοσπόρου δι' 'Αλεξάνδρειαν 30)— φίο, φόρτωσις τέλη 'Ιουνίου.

«ΕΜΙΣΤΟΚΙΤ ΤΕΤΕΝΕ» ἐξ

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ πλοῖα

| | | | | |
|--------------------------------|-------------------------------|----|-------|--|
| ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ | Φραγκ., Σιγάλας | 04 | 2425 | Ἐφθ. Πέραμα 18 'Ιουν. |
| ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ | ἔτ. «Πόρτο Μπλάγκο» | 54 | 6498 | ἀνεχ. Βαγκούνερ 15 'Ιουν. διὰ Ναχόντκα |
| ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ | ἔτ. «Λώρα» | 54 | 8450 | ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ |
| ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ | Εύγενία I. Χανδρή | 18 | 2974 | ἀνεχ. Ντουάλα 16 'Ιουν. διὰ Πόρτ Χάρκορτ |
| ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.) | ἔτ. Γ. Νικόλασυ | 44 | 10448 | ἀνεχ. Μπουένος "Αὔρες 7 'Ιουν. διὰ Κιουρασό |
| ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Υιοί Δ. Πανταλέοντος | 11 | 4248 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 'Ιουν. |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | N. & 'Άδ. K. X' πατέρας | 15 | 7231 | διῆλθε Λας "Αντζέλες ἀπὸ 24 Μαΐου διὰ Μόκπο |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | ἔτ. «Πόρτο Μπλάγκο» | 54 | 6548 | διῆλθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουν. δι' Ἀλεξανδρέτταν |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | Νικ. Νικολέρη | 27 | 1887 | εἰς Κάλσποργκ 25 'Ιουν., ὑπὸ φόρτωσιν |
| ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ. | Δ. Κοφάυτης | 20 | 844 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 23 Μαρτ. |
| ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ | Ἀρ. Ἀναστασάτος | 18 | 2858 | ἀνεχ. Κορούναν 22 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ |
| ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ | Μιχ. Βασιλειάδης | 43 | 7232 | Ἐφθ. Μόζι 23 'Ιουν. |
| ΑΘΗΝΑΙ | ἔτ. «Ἐλληνικὴ» | 56 | 2744 | ἀνεχ. Κελούμπια Ρίβερ 20 'Ιουν. δι' Ἀμβέρσαν |
| ΑΘΗΝΑΙ | 'Ελλ. Γραμμ. N. 'Αμερ. | 53 | 3575 | διῆλθε Κάριδι 23 'Ιουν. δι' Ἀργεντινὴν |
| ΑΚΤΗ | «Αδ. Λιδωνοῦ» A.E. | 44 | 7176 | ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 25 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ | Στρατής 'Ανδρεάδης | 44 | 7254 | ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 23 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. | σδ. Τσουρινάκη | 20 | 1115 | Ἐφθ. Σαδόβιον 20 'Ιουν. |
| ΑΛΙΑΚΜΩΝ | «Θεοφανώ» A.E. | 43 | 7234 | ἀνεχ. Αμβούργον 10 'Ιουν. διὰ Κούνδαν |
| ΑΛΙΚΗ | άδ. Λιδωνοῦ» A.E. | 43 | 7229 | ἀνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδις |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ | Χρ. Σαρλῆς | 21 | 1037 | εἰς ταξίδια Μεσογείου |
| ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ | Λαιμόδ. & Πατέρας | 42 | 7177 | διῆλθε Σιγκαπούρη ρόδις 16 'Ιουν. δι' Ἀμβέρσαν |
| ΑΝΙΑ | Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς | 44 | 7257 | ἀνεχ. Βαγκούνερ 14 'Ιουν. διὰ Λονδίνον |
| ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ | Ν. Κουνύλη | 42 | 7191 | διῆλθε Παναμάν 23 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν |
| ΑΞΙΟΣ | «Λιδωνός» A.E. | 43 | 7176 | ἀνεχ. Τσάλιαν 26 'Ιουν. διὰ Μαζουλίπατάμ |
| ΑΝΤΩΝΗΣ | Λαιμόδ. & Πατέρας | 43 | 7176 | ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 12 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ |
| ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ | Α. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π. | 29 | 6022 | Ἐφθ. Ολλανδίαν |
| ΑΡΓΩ | «Ελληνικὸν Δημόσιον | 18 | 5532 | ἀνεχ. Πέραμα 6 'Ιουν. |
| ΑΡΙΕΤΤΑ | «Λιδωνός» A.E. | 41 | 7460 | ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουν. διὰ Βαγκούνερ |
| ΑΡΤΕΜΙΣ | ἔτ. «Τρόπις» | 44 | 7240 | εἰς λιμένας Νοτίου Κορέας 27 'Ιουν. |
| ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.) | Μάρκος Νομικός | 53 | 13415 | Ἐφθ. Μοντεβίδεο 24 'Ιουν. |
| ΑΣΗΜΙΝΑ | Ασημ. Γκρύμα | 39 | 1008 | παρελθήσῃ εἰς Λίβερπουλ 24 'Ιουν. |
| ΑΣΤΕΡΙΣ | «Εκτώρ Δρασκούλης | 43 | 7176 | ἀνεχ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουν. διὰ Ντεμεράραν |
| ΑΤΑΛΑΝΤΗ | Γ. Μ. Λιδωνός | 43 | 7227 | διῆλθε Τρίνινταν 19 'Ιουν. διὰ Μόμπιλ |
| ΑΥΡΑ | ἔτ. «Ελιξές» | 44 | 7176 | ἀνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδις |
| ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ | Έθν. Γραμ. 'Ελλ.—'Αμερ. | 28 | 20553 | ἐφθ. Νέαν 'Υόρκην 25 'Ιουν. |
| ΒΑΣΙΛΗΣ | Ν. Πουπάλος & Σία | 11 | 1881 | ἀνεχ. Αθέναν 24 'Ιουν. διὰ Τζέδδαν |
| ΒΕΛΓΙΟΝ | ἔτ. Ελληνική A.E. | 46 | 2035 | ἐφθ. Αμβούργον 24 'Ιουν. |
| ΒΙΡΓΙΝΙΑ | Άντ. Παπαδάκης | 43 | 7176 | παρελθήσῃ εἰς Λίβερπουλ 24 'Ιουν. |
| ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ | «Ελληνική» A.E. | 44 | 1923 | ἀνεχ. Γλασκώθην 19 'Ιουν. διὰ Βρέμην |
| ΒΡΥΣΗ (δεξ.) | ἔτ. «Γ. Νικολάου» | 22 | 3846 | ἀνεχ. Λισσαβώνα 14 'Ιουν. διὰ Σύρον |
| ΓΕΡΜΑΝΙΑ | «Ελληνική» A.E. | 46 | 2016 | ἀνεχ. Αμέρερσαν 23 'Ιουν. διὰ Πειραιά |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ | όδ. Γράτσου | 44 | 7176 | ἐφθ. Νέαν 'Υόρκην 19 'Ιουν. |
| ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ | ἔτ. Σ. Γ. 'Επιερίκου | 21 | 5728 | διῆλθεν "Αγιον Βικέντιον 18 'Ιουν. δι' Ἀργεντινὴν |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ | «Σαλαμίς» | 35 | 5654 | ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 11 'Ιουν. δι' Αγγλίαν |
| ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ | άδ. 'Ανδρεάδην | 43 | 7233 | ἀνεχ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδις |
| ΓΟΥΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.) | Στ. Νιάρχου | 54 | 20991 | εἰς θέσιν 14 B. καὶ 50 A. 'Ιουν. 21 δι' Ἀμέρερσαν |
| ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III. | Π. Καλλιμανοπούλου | 44 | 7176 | ἐφθ. Αλεξανδρείαν 28 'Ιουν. |
| ΔΑΝΑΗ | «Άλεξάτος — Δούκας | 23 | 1634 | ἀνεχ. Κόπερβικ 16 'Ιουν. δι' Ἀρχάγγελον |
| ΔΑΝΑΠΡΙΣ | άδ. Συνοδινού | 24 | 2728 | εἰς Τζάκσονβιλλ ἀπὸ 22 Μαΐου, ἐπίσκεψη |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ | Δ. Μ. Μαργαράνη | 40 | 5006 | ἀνεχ. Μορμουγκάο 20 'Ιουν. δι' Ἐμδεν |
| ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ | Υιοί Δ. Ιγγλέσην | 18 | 5275 | ἀνεχ. Τάιν 14 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδις |
| ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ | Π. Α. Κυδωνίευς | 26 | 4862 | ἐφθ. Καρπάτοι 17 'Ιουν. (διὰ Βαλτιμόρων) |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ | έτ. Βεργωτή | 44 | 7232 | διῆλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. διὰ Γένοβαν, ἐφθ. 25 |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ | Π. & Β. Πανταλέων | 43 | 7229 | ἀνεχ. Λονδίνον 9 'Ιουν. διὰ Κέϋ Ούέστ |
| ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ | έτ. «Ντιαμάντε» | 55 | 6110 | ἀνεχ. Μασσαλίαν 17 'Ιουν. καὶ Γιβραλτάρ 20 |
| ΔΙΡΦΥΣ | άδ. Πατέρα | 43 | 7232 | ἐφθ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουν. |
| ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ | άδ. Λιδωνοῦ | 37 | 4839 | ἀνεχ. Οκκο Ρίος 19 'Ιουν. διὰ Κόρπους Κρίστι |
| ΕΒΡΟΣ | «Θεοφανώ» A.E. | 43 | 7256 | διῆλθεν "Αγιον Βικέντιον 11 'Ιουν. δι' Αμβούργον |
| ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ | έτ. «Σ. Γ. Επιερίκος» | 27 | 4142 | ἐφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 'Ιουν. |
| ΕΛΕΝΗ Δ. | «Άλκυών» A.E. | 44 | 7253 | ἀνεχ. Βομβάρην 24 'Ιουν. |
| ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ | άδ. Κουλουκουντή | 38 | 5500 | ἀνεχ. Μόζι 15 'Ιουν. διὰ Β. Αμερικήν |
| ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ | Δ. Σταθάτος & Σία | 43 | 7176 | εἰς Τζέδδαν 18 'Ιουν. |
| ΕΛΕΥΣΙΣ | Κουμαριανού — Πρίντεψ | 21 | 1549 | ἐφθ. Ιμπιγχαρ 27 'Ιουν. |
| ΕΛΙΣΑΒΕΤ | άδ. Μαζαράκη | 22 | 3553 | ἀνεχ. Χιούστον 22 'Ιουν. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην, ἐφθ. 24 |
| ΕΛΛΑΣ | «Ελληνική» A.E. | 56 | 2746 | διῆλθε Σουεζ 19 'Ιουν. διὰ Ράς Μάλλαπ |
| ΕΛΛΑΣ | Γ. Χρ. Λαϊμόδ. | 43 | 7176 | διῆλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. διὰ Νέαν 'Υόρκην |
| ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ | «Ελληνική» A. E. | 39 | 6281 | διῆλθε Θέουταν 10 'Ιουν. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ | «Ελληνική» Καλλιμανού | 44 | 7207 | ἐφθ. Κόρρωσ Σάχρ 17 'Ιουν. |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΩΣΑ | «Ελληνική» A.E. | 56 | 7200 | ἐφθ. Κόρρωσ Σάχρ 20 'Ιουν. |
| ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ | «Ελληνική» A.E. | 43 | 7254 | ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 23 'Ιουν. διὰ Νταμμάμ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ | «Ελληνική» A.E. | 43 | 7176 | ἀνεχ. Άλεξανδρέτταν 20 'Ιουν. δι' Ήνωμ. Πολιτείας |
| ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ | «Ελληνική» A.E. | 43 | 7203 | ἀνεχ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδις |
| ΕΛΛΗΝΙΣ | έτ. Λούζη | 43 | 7176 | ἐφθ. Πειραιᾶ 24 'Ιουν. |
| ΕΛΠΙΣ | Π. Ποιντέζης | 19 | 1492 | ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 24 'Ιουν. |
| ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ | «Επίδαυρος» A.E. | 43 | 7253 | ἀνεχ. Μοντεβίδεο 23 'Ιουν. διὰ Ρίον Ιανέριον |
| ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ | Νεγρεπ. — Σταθάτος | 44 | 7251 | εἰς Τζέδδαν 20 'Ιουν. |
| ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ | Λαυράγκος — Κολύμβα | 21 | 2369 | ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 23 'Ιουν. διὰ Βέζερ |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ | «Οκεανοπόδαρος» A. E. | 43 | 7194 | ἐφθ. Πέραμα 12 'Ιουν. |
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.) | Παπά-Ελευθεριάδην | 17 | 3976 | ἐφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 17 'Ιουν. |
| ΕΥΑΝΘΙΑ | Υιοί Πέτρο. Γουλανδρή | 43 | 7244 | ἀνεχ. Χιούστον 1 'Ιουν. δι' Αλγέριον |
| ΗΡΩΝ II. | άδ. Κουλουκουντή | 38 | 5548 | ἐφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 'Ιουν. |
| ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ | Δημ. Ν. Κουφός | 44 | 1923 | ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 14 'Ιουν. δι' Ούζαν |
| | έτ. «Ιόνιον» | 44 | 7257 | |

S. ELEFTERIU LTD
SHIPPING AGENT & SHIP - CHANDLERS
Address: COLON 1570
ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ
ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ
MONTEVIDEO (URUGUAY)

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

MARINE SERVICES:

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

| | | | | |
|--------------------------|-----------------------------|----|-------|--|
| ΘΕΜΩΝΗ | έτ. «Κάσος» Α.Ε. | 44 | 7198 | διήλθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουν. διὰ Τεργέστην |
| ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ | «Π. Πεζάς | 56 | 8250 | άνεχ. Γκάλβεστων 19 'Ιουν. διὰ Τουρκίαν |
| ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ | «Θεοφανώ» Α.Ε. | 37 | 4815 | άνεχ. Χάμπτον ρόδις 14 'Ιουν. διὰ Σεεμπρούγκε |
| ΙΑΚΩΒΟΣ | Γ. 'Αγγελίδης | 01 | 2107 | άργει Πόρτ Σαΐδ από έτών |
| ΙΓΟΡ | Απ. Πεζάς | 43 | 7207 | άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουν. διὰ Χάρρην |
| ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ | Υιών Δ. 'Ιγγλέση | 42 | 7035 | έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουν. |
| ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ | άδ. Γουλανδρή | 44 | 7176 | έφθ. Ντώρμπταν 25 'Ιουν. |
| ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ | έτ. «Α'θηνά κ.λ.π. | 44 | 10441 | άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 15 'Ιουν. διὰ Σάντος |
| Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ | I. & άδ. K. X'' πατέρας | 43 | 7255 | έφθ. 'Αντιλλας 18 'Ιουν. |
| ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ | Ίω. Πιράσχος «λπ. | 13 | 1877 | άνεχ. Καζαμπλάγκαν 22 'Ιουν. δι' "Ιψουΐτς |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΑΥΙΤΗΣ | έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ» | 56 | 6330 | εἰς Μπορττάιλαντ, υπό συμπλήρωσιν |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ | άδ. Κουλουκουντή | 43 | 7229 | διήλθε Παναμάν 10 'Ιουν. δι' 'Αμερίκαν |
| ΚΑΣΟΣ | «Κάσος» Α.Ε. | 39 | 5215 | έφθ. Τακόμαν 24 'Ιουν. |
| ΚΑΣΤΩΡ | άδ. Γράτσος | 44 | 7260 | έφθ. Χιούστον 3 'Ιουν. |
| ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ) | «Κεφαλληνιακή» Α.Ε. | 43 | 10448 | άνεχ. Μασασαλίαν 23 'Ιουν. διὰ Σιδώνα |
| ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ | άδ. Τυπάλδου | 52 | 1793 | έφθ. Πειραιᾶ 23 'Ιουν. |
| ΚΕΧΡΕΑ | Θ. 'Επιφανειάδης | 44 | 7224 | άνεχ. Χάμπτον ρόδις 22 'Ιουν. δι' Ούζαν |
| ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ | M. Νομικός | 56 | 8000 | εἰς ζέσιν 41 B. καὶ 38 Δ., 'Ιουν. 17 διὰ Χάμπτον ρόδις |
| ΚΡΗΤΗ | N. Κονδύλων | 44 | 7253 | άνεχ. Γκάλβεστων 23 'Ιουν. δι' 'Ιράν |
| ΚΟΝΙΣΤΡΑ | Θ. 'Επιφανειάδης | 43 | 7198 | άνεχ. Χάμπτον ρόδις 21 'Ιουν. δι' Ούζαν |
| ΚΟΡΦΙΟΝ | όδ. Γουλανδρή | 23 | 4693 | άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 23 'Ιουν. δι' 'Αγγλίαν |
| ΚΡΙΟΣ | M. 'Επειρίκος | 45 | 3805 | έφθ. Ντιέππην 18 'Ιουν. |
| ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.) | έτ. «Τρανσπετρόλ» | 20 | 6416 | άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 11 'Ιουν. διὰ Γιβραλτάρ |
| ΚΥΡΗΝΕΙΑ | 'Ελλην. Μεσογ. Γοσμαϊ | 11 | 7527 | άνεχ. Φρήμαντλ 21 'Ιουν. διὰ Μελβούρνην |
| ΚΥΜΑ | «Άδ. Λιβανού» Α.Ε. | 43 | 7244 | άνεχ. Οζάκαν 24 'Ιουν. διὰ Κουνσλαντ |
| ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ | άδ. Κ. Πατέρας | 43 | 7223 | διῆλθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουν. (διαταγάς) |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η. | Γ. 'Ηλιόπουλος | 05 | 2527 | άνεχ. Πόρτ Σουδάν 24 'Ιουν. δι' 'Αλεξανδρείαν |
| ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ | N. 'Απόδιακος | 45 | 7176 | έφθ. Ριγιέκαν 22 'Ιουν. |
| ΚΩΣΤΗΣ | άδ. Λώς | 56 | 7600 | εἰς Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν |
| ΛΑΚΩΝΙΑ | 'Αλεξάτος — Δούκας | 25 | 964 | έφθ. Χερσώναν 20 'Ιουν. |
| ΛΕΟΝΤΙΟΣ | Θεόδ. Τεργιάζος | 43 | 7176 | έφθ. Κούπτε 21 'Ιουν. |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ | Θρ. Βογιατζήδης | 28 | 4573 | άνεχ. Λουδίνον 13 'Ιουν. διὰ Γκάλβεστων |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ | A. & Γ. Κυρτάτας κλπ. | 22 | 1535 | άνεχ. Τζέδδαν 21 'Ιουν. διὰ Γιάμπτο |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ | «Μιχαλινός» Α.Ε. | 43 | 7176 | έφθ. Βομβάν 13 'Ιουν. |
| ΛΙΔΗ ΜΙΧΑΛΟΥ | έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε. | 25 | 5531 | έφθ. Μόζι 21 'Ιουν. |
| ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ | Eύάγγ. & M. Νομικός | 43 | 7229 | έφθ. Χάρρη 23 'Ιουν. |
| ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ | «Λιβανός» Α.Ε. | 45 | 7176 | άνεχ. Χάμπτον ρόδις 24 'Ιουν. διὰ Καμαΐσι |
| ΜΑΙΩΤΙΣ | άδ. Συνοδινοῦ | 19 | 3858 | άνεχ. 'Εμδεν 12 'Ιουν. διὰ Πειραιᾶ |
| ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ | 'Αντ. Παπαδάκης | 42 | 7044 | άνεχ. Μονρόδιαν 21 'Ιουν. διὰ Φιλαδέλφειαν |
| ΜΑΝΕΣ | N. Εύσταθιον | 55 | 8526 | άνεχ. Χάμπτον ρόδις 14 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ | Εύγ. I. Χανδρή | 20 | 5401 | έφθ. Γένοβαν 21 'Ιουν. καὶ Νεάπολιν 26 |
| ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.) | έτ. Χανδρής | 21 | 6703 | άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 19 'Ιουν. διὰ Κιουρασσάο |
| ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ | Γ. Μ. Κουλουκουντής | 43 | 7187 | άνεχ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδις |
| ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ | Γερ. Σταθάτος | 43 | 7204 | έφθ. Μπρεμερχάφεν 20 'Ιουν. |
| ΜΑΡΙΑΜ | «Ειρηνικός» Α.Ε. | 44 | 7258 | άνεχ. Λοριάν 23 'Ιουν. δι' 'Ηιωμένας Πολιτείας |
| ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΕΤΕΝΕ | «Οθων. K. Λέφας Τετενές | 43 | 2400 | εἰς Τζέδδαν ἀπό 21 Μαΐου |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ | έτ. «Ματζεδλία» | 20 | 6546 | διῆλθε Θέουταν 25 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδις |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.) | Μάρκος Νομικός | 54 | 11577 | διῆλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουν. δι' 'Αλγέριον |
| ΜΑΡΙΟΣ II. | Μιχ. Καραγεώργης | 23 | 1175 | έφθ. Τζέδδαν 18 'Ιουν. |
| ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ | άδ. Κουλουκουντή | 38 | 5500 | άνεχ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδις |
| ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ | έτ. «Ηλίος» | 44 | 7254 | έφθ. Πόρτ Αλφρεντ 24 'Ιουν. |
| ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ | Νικολέρη — Παπάζογλου | 16 | 2081 | έφθ. Βομβάνη 23 'Ιουν. |
| ΜΕΝΤΩΡ | «Εκτωρ K. Δρακούλης | 41 | 7157 | άνεχ. Βαγκούνερ 2 'Ιουν. διὰ Ναχόντκα |
| ΜΙΧΑΗΑ | «Άδαμαστος» Α.Ε. | 43 | 7176 | άνεχ. Χάμπτον ρόδις 21 'Ιουν. δι' Ούζαν |
| ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ | N. Εύσταθιον | 44 | 7176 | έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουν. |
| ΜΥΚΗΝΑΙ | Έλην. Γραμμή N. 'Αμερ. | 34 | 2709 | έφθ. Μπουνέος "Άύρες 15 'Ιουν. |
| ΝΑΒΙΓΚΕ-ΙΤΟΡ | έτ. «Ντέλ Κάριμπο | 43 | 7176 | έφθ. Κολούμπιτια Ρίθερ 24 'Ιουν. |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ | έτ. «Ορτεγκαλ» | 43 | 8490 | άνεχ. Χάμπτον ρόδις 23 'Ιουν. διὰ Βέζερ |
| ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ | Ίω. Καράρας | 44 | 7247 | άνεχ. Λόνδον 21 'Ιουν. διὰ Βραΐλαν |
| ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ | άδ. Γουλανδρή | 22 | 16991 | διῆλθεν έκ Χάρρης 25 'Ιουν. διὰ Μπρεμερχάφεν |
| ΝΕΔΩΝ | έτ. «Εύγενίας» | 43 | 7230 | διῆλθε Λός 'Αντζελες 13 'Ιουν. διὰ Μουρόραν |
| ΝΕΣΤΟΣ | «Θεοφανώ» Α. E. | 43 | 7231 | διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 25 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην |
| ΝΗΡΕΥΣ | ΗΛ. Χατζηλίας κλπ. | 37 | 5205 | έφθ. Λίβερπολι 20 'Ιουν. |
| ΝΙΚΟΛΑΣ | K. Πατέρας & Σία | 43 | 7176 | έφθ. Μαντράς 2 'Ιουν. |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ | Γ. Βατικιώτης | 11 | 1459 | άνεχ. Λαστάκιο 18 'Ιουν. διὰ Βραΐλαν |
| ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ | Θωμάς 'Επιφανειάδης | 43 | 7176 | διῆλθεν "Άδεν 24 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ |
| ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ | άδ. Σιτινά | 43 | 7254 | άνεχ. Χάμπτον ρόδις 25 'Ιουν. διὰ Χάρρην |
| ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ | E. Κουλουκ. — I. Καΐρης | 43 | 7244 | έφθ. Αλγερίου 26 'Ιουν. |
| ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III. | έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε. | 41 | 7176 | άνεχ. Σητάτηλ 5 'Ιουν. διὰ Βομβάνη |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ | έτ. «Λά. Πλάτα» | 55 | 9250 | έφθ. Βαλτιμόρην 24 'Ιουν. |
| ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ | έτ. Γ. Νικολάου | 44 | 7207 | έφθ. Γάνδην 26 'Ιουν. |
| ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ | έτ. «Λά. Πλάτα» | 56 | 9250 | άνεχ. Αμδούργον 24 'Ιουν. διὰ Βόρ. Αμερικήν |
| ΟΛΓΑ | Έπυπορ. — 'Εφοτλιοτική | 44 | 7284 | έφθ. Μιτλάφο 16 'Ιουν. |
| ΟΛΛΑΝΔΙΑ | έτ. «Έλληνική» | 56 | 2800 | εἰς 'Αϊόι ('Ισπωνίας), υπό συμπλήρωσιν |
| ΟΝΤΡΥ | K. Γράτσος | 45 | 7176 | άνεχ. Γιοκούμαν 23 'Ιουν. δι' Αγιον Φραγκίσκον |
| ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ | Kων. B. Σκαρδέλης | 43 | 7235 | διῆλθε Βαγκούνερ 12 'Ιουν. δι' 'Αγγλίαν |
| ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ | Δ. Ψυχογούς | 17 | 3703 | έφθ. Ραγγούν 13 'Ιουν. |
| ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ | «Οκεανός» Α.Ε. | 19 | 5182 | άνεχ. Λύμπεκ 22 'Ιουν. διὰ Μούρμανσκ |
| ΟΡΦΕΥΣ | έτ. «Ορφεύς» | 56 | 9200 | εἰς Κίελον. υπό συμπλήρωσιν |
| ΠΑΝΑΓΙΑ | άδ. Αλεξάτος — Δούκας | 21 | 1001 | εἰς ταξίδιον 'Ελλάδος—'Ισραήλ |
| ΠΑΝΑΓΙΑ Κ. | A. Καραδίας | 43 | 7258 | άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Ιουν. διὰ Γάνδην |

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 - GREECETeleph. { 475652
470851
470798

NTINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS HATZIGEORGIOU

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ — ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

'Ακτή Ποσειδώνος 3 Τηλ. 475.652 470.851 470.798
Τηλ. Διεύθυνσις ΜΗΤΧΑ Πειραιά

| | | | | |
|----------------------------|-------------------------------|----|-------|--|
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ' | έτ. Χατζηπαπέρα | 43 | 7250 | άνεχ. Φρήμαντλ 25 'Ιουν. διὰ Κύπρου |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ | Πάνος Κουμάνταρος | 44 | 7244 | άνεχ. Βρέμην 10 'Ιουν. διὰ Ντεμεράρων |
| ΠΑΝΑΡΓΥΡΟΣ | έλληνική έταιρισ | 42 | 1445 | διηλθε Σουεζ 18 'Ιουν. διὰ Πόρτ Σουδάν |
| ΠΑΝΤΑΝΑΣ ΣΑ | έτ. «Εύπλοισ» | 45 | 7240 | άνεχ. Βαλτιμόρην 20 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ |
| ΠΑΝΤΕΛΗΣ | Κ. Π. Λαιμός | 20 | 5187 | έφθ. Μορμουγκάο 18 'Ιουν. Μετωνυμ. «ΠΑΛΛΙΤΑ». |
| ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ. | Γαγάνης | 20 | 1331 | εἰς Τζέδδαν 20 'Ιουν. |
| ΠΑΡΓΑ | Παπᾶς — Έλευθεριάδης | 15 | 999 | άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 24 Μαΐου |
| ΠΑΤΡΑΙ | «Ελληνική» Α.Ε. | 47 | 2754 | έφθ. Χαλκίδα 25 'Ιουν. |
| ΠΕΡΙΚΛΗΣ | «Ιόνιον» Α.Ε. | 43 | 7253 | έφθ. Βοϊδάνη 18 'Ιουν. |
| ΠΕΤΑΛΟΙ | Μαρ. Έμπειρικός | 45 | 3822 | άνεχ. Μαρακάτιμπο 16 'Ιουν. διὰ Λάζ Γκουαίρα |
| ΠΕΤΡΟΣ | Υἱοί Π. Γουλανδρῆ | 44 | 11473 | διηλθε Παναμάν 17 'Ιουν. διὰ Σάντα Μπάρμπαρα |
| ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ | Μάρκος Νομικός | 42 | 7176 | διηλθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς |
| ΠΗΝΕΙΟΣ | έτ. «Αθηνᾶ» | 44 | 7207 | έφθ. Πόρτ Αρθουρ 11 'Ιουν. |
| ΠΙΝΤΑΡ | έτ. «Κομμέρσιαλ» κλπ.. | 54 | 6129 | άνεχ. Κεμπέκ 21 'Ιουν. δι' Αγγλίαν |
| ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ) | Στρ. Α' Ανδρεάδης | 43 | 10193 | διηλθε Βαλτιμόρη 25 'Ιουν. διὰ Δουγκέρκην |
| ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙ. (τάνκερ) | Βαγιάνης & Σιά | 16 | 1808 | έφθ. Πειραιᾶ 23 'Ιουν. |
| ΠΡΟΤΕΥΣ (δεξ.) | έτ. «Άλλαριζ» | 55 | 16566 | άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 14 'Ιουν. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ |
| ΡΙΤΑ | Υἱοί Σιγάλα | 25 | 1412 | έφθ. Ραβέναν 20 'Ιουν. |
| ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ | έτ. «Γαλαξίας» | 45 | 7253 | έφθ. Κολόμπο ρόδς 23 'Ιουν. |
| ΡΟΔΟΠΗ | «Ελληνική» Α.Ε. | 44 | 1923 | έφθ. Αμβούργον 23 'Ιουν. |
| ΡΟΔΟΣ (δεξ.) | έτ. «Τρανσπετρόλ» | 18 | 5563 | διηλθε Ντόρερ 24 'Ιουν. διὰ Βίσμαρ |
| ΣΑΜΟΣ | Υἱοί Δ. Ιγγλέση | 43 | 7176 | άνεχ. Βαλτιμόρη 24 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ |
| ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ | Υἱών Σιγάλα | 43 | 7176 | έφθ. Πειραιᾶ 23 'Ιουν. |
| ΣΕΒΑΣΤΗ Κ. | Α. Πρίντεζης | 28 | 1660 | έφθ. Πειραιᾶ 23 'Ιουν. καὶ Ιτέαν 26 |
| ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ | Νικ. Παπαδάτος | 22 | 2201 | άνεχ. Τάιν 15 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον |
| ΣΤΑΜΟΣ | έτ. «Φαραόλιον» | 55 | 6250 | διηλθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς |
| ΣΤΑΥΡΟΣ | έτ. «Κάσσος» | 44 | 7223 | άνεχ. Τόκιο 21 'Ιουν. διὰ Βίλμιγκτων (Ν.Κ.) |
| ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ | Ίω. Κουμάνταρος | 44 | 7176 | άνεχ. Δουγκέρκην 13 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς |
| ΣΤΕΛΙΟΣ | άδελφων Τυπάλδου | 11 | 2255 | άνεχ. Ράες Τανσύρα 19 'Ιουν. (διαταγάς) |
| ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ | άδ. Βλασσόπουλοι | 43 | 7244 | έφθ. Βρέστην 21 'Ιουν. |
| ΤΑΣΜΑΝΙΑ (ύπερωκ.) | Έλλην. Μεσογ. Γραμματί | 40 | 11672 | άνεχ. Πειραιᾶ 28 'Ιουν. δι' Αύστραλίαν |
| ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ) | Εύγενια Ι. Χανδρή | 43 | 10448 | έφθ. Τάιν 22 'Ιουν. |
| ΤΡΙΤΩΝ | άδ. Γράτσοι | 44 | 7250 | έφθ. Νέαν Υόρκην 22 'Ιουν. |
| ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ. | Κληρ. Α' Κουλούρα | 30 | 4557 | έφθ. Κιέλον 14 'Ιουν. |
| ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ | Λουκάς Νομικός | 21 | 1783 | άνεχ. Μουπάσσα 12 'Ιουν. διὰ Λάμου |
| ΦΛΩΡΙΝΑ | Κ. Παπαγεωργίου κλπ.. | 20 | 985 | διηλθε Κωνσταντινούπολιν 17 'Ιουν. διὰ Λίβανον |
| ΦΡΑΓΚΙΣ | Θ. Σταύλουπάτης | 27 | 755 | διηλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. διὰ Κατάνην |
| ΦΡΥ | Καθρέπτη - Φουντή | 07 | 1056 | έφθ. Πειραιᾶ 28 'Ιουν. |
| ΧΑΔΙΩΤΗΣ | «Κάσσος» Α.Ε. | 45 | 7256 | έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν. |
| ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ | Χ. Χατζηπατέρας | 44 | 7238 | διηλθε Σουεζ 17 'Ιουν. διὰ Μπαντάρ Σαπούρη |
| ΧΕΛΑΤΡΟΣ | «Κάσσος» Α.Ε. | 44 | 7246 | άνεχ. Λόδης Αντζέλες 18 'Ιουν. διὰ Μόλις |
| ΧΙΟΣ | έτ. «Ναυτικ. Πράκτορες» | 56 | 10783 | άνεχ. Βρέμην 18 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς |
| ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ | Άπ. Πεζός | 55 | 8225 | άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 'Ιουν. δι' Εμδεν |
| ΨΑΡΑ | έτ. «Νέα Τύχη» | 45 | 7255 | έφθ. Σαγκόν 20 'Ιουν. |

Τὰ ύπο ξένας σημαίας

| | | | | |
|----------------------------|------------------------------|----|-------|---|
| ΑΒΑΝΣ | έτ. «Άβανς» | 21 | 3275 | έφθ. Αμβούργον 24 'Ιουν. |
| ΑΓΑΘΩ | έτ. «Ντέλ Μάρ» | 44 | 7158 | έφθ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουν. |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοσταρ.) | έτ. «Σάντα Άγγελικα» | 21 | 1173 | άνεχ. Μπέλφαστ 23 'Ιουν. διὰ Βαμπάναν |
| ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ Β. (λ.δ.) | έλληνικά συμφέροντα | 56 | 21500 | εἰς Ναγκασάκι υπό συμπλήρωσιν |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ. (παναμ.) | έτ. «Γηρυνίδιλλ» | 44 | 7210 | άνεχ. Μπέλφαστ 23 'Ιουν. διὰ Βαμπάναν |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | έτ. «Αίτζιαν Μάρ» | 10 | 1471 | διηλθε Τζιμπούτι 14 'Ιουν. διὰ Κολόμπο |
| ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.) | έλληνικα συμφέροντα | 44 | 7214 | άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 21 'Ιουν. διὰ Νότιον Αφρικήν |
| ΑΔΑΜΑΣ | έτ. «Εσπεράντζα» | 44 | 7265 | διηλθε Κρήτην 22 'Ιουν. δι' Ήνωμένας Πολιτείας |
| ΑΖΙΑΝ | έτ. «Πλανοεάνικα» | 42 | 7223 | άνεχ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς |
| ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιβ.) | έτ. «Αβίλια» | 43 | 7238 | διηλθε Σίδην 23 'Ιουν. διὰ Πόρτ Αλφρεντ |
| ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ | έτ. «Μαρίνα» | 43 | 7224 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ |
| ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ (Κοσταρ.) | έτ. «Αλ. Πλάτα» | 43 | 7176 | διηλθε Γιβραλτάρ 17 'Ιουν. διὰ Λεϊκ Τσάρλες |
| ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.) | έτ. «Άγκελεφ» | 25 | 2310 | άνεχ. Αδεν 20 'Ιουν. διὰ Κέπι Τάουν |
| ΑΖΟΥΕΡΟ | έτ. «Ρεπούντιλικ» | 53 | 13675 | άνεχ. Βαλτιμόρην 15 'Ιουν. δι' Αμμουσαίη Μπαίην |
| ΑΖΟΥΡ (Κοσταρ.) | έτ. «Άζουέρος» | 44 | 7176 | άνεχ. Περσικόν Κόλπον 20 'Ιουν. διὰ Λάδσεντ |
| ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λιβ. δεξ.) | Μ. Κοτταρόπουλος | 22 | 2542 | έφθ. Ρουέν 12 'Ιουν. |
| ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.) | έτ. «Άγιος Παύλος» | 44 | 7246 | διηλθε Ντόρερ 25 'Ιουν. διὰ Κοπεγχάγην |
| ΑΘΕΝΗ (Κοσταρ.) | έτ. «Μαρίτσα» | 20 | 5227 | άνεχ. Αμέρεσαν 12 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς |
| ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.) | έτ. «Άθενης» | 44 | 7161 | έφθ. Μάντζεστερ 22 'Ιουν. |
| ΑΘΗΝΙΑΝ (λιβ.) | έτ. «Ατλάντικ» | 54 | 18784 | άνεχ. Περσικόν Κόλπον 20 'Ιουν. διὰ Λάδσεντ |
| ΑΘΩΣ (Κοσταρ.) | έτ. «Σάν Ραφαέλ» | 44 | 7242 | έφθ. Γένοβαν 10 'Ιουν. |
| ΑΙΑΣ | έτ. «Άβανς» | 29 | 3958 | διηλθεν Αδέν 16 'Ιουν. διὰ Ντώρμπαν |
| ΑΙΓΑΕΥΣ (λιβ.) | έτ. «Σεντράλες» | 29 | 5218 | έφθ. Ριγιέκαν 5 'Ιουν. |
| ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ. | έτ. «Σάν Ραφαέλ» | 43 | 8394 | εἰς Κιουρασάο 15 'Ιουν., έπισκευὴ |
| ΑΙΜΙΛΙΑ (λιβερ.) | έτ. «Σάν Γκρεγκόριο» | 43 | 7176 | άνεχ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουν. διὰ Κόλπον Μεξικοῦ |
| ΑΙΟΛΟΣ (λιβ. δεξ.) | έτ. «Μπούλλα» | 44 | 7259 | έφθ. Περουζίαν 19 'Ιουν. |
| ΑΙΟΛΟΣ (Κοσταρ.) | έτ. «Οράιον» | 43 | 10459 | άνεχ. Αρούμπαν 21 'Ιουν. διὰ Πρόβιντενς |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ | έτ. «Ντέλ Ετζέο» | 44 | 7240 | έφθ. Αλεξανδρείαν 24 'Ιουν. |
| ΑΙΤΟΛΙΚΟΥΣ (λιβ. δεξ.) | έτ. «Μοντούνεντο» | 43 | 10448 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 15 'Ιουν. δι' Ούζαν |
| ΑΙΝΟΣ | έτ. «Εστρέλλα» | 44 | 2547 | διηλθε Παναμάν 13 'Ιουν. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ |
| ΑΚΟΥ·Ι·ΤΑΝΙΟΥΣ (λιβ. δεξ.) | έτ. «Λόρκα» | 45 | 10448 | άνεχ. Νέαν Ορέλεανη 22 'Ιουν. διὰ Χαχάνναν, έφθ. 25 |
| ΑΚΡΙΤΑΣ (λιβ.) | έτ. «Αίλα» | 42 | 7025 | άνεχ. Περούδιαν 20 'Ιουν. διὰ Παναμάν |
| ΑΚΡΟΝ | έτ. «Ιπτέρια» | 44 | 7158 | εἰς Αγιον Βικέντιον 28 'Ιουν., ζημίαι |
| ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ | έτ. «Ακρόπολις» | 28 | 5244 | έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν. |
| ΑΚΤΙΟΝ (λιβ.) | έτ. «Ρόντα» | 43 | 7213 | διηλθε Θέουταν 21 'Ιουν. διὰ Νεάπολιν, έφθ. 25 |
| ΑΛΛΑ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ·ΑΕΑΛ | έτ. «Ωνάστης» | 54 | 28738 | διηλθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. διὰ Σέδεν "Αίλαντς |
| ΑΛΛΑΣΚΑ (λιβερ.) | έτ. «Αρκτούρους» | 43 | 7244 | άνεχ. Μασσαλίαν 19 'Ιουν. διὰ Σφάξ |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ | έτ. «Ρίταλεξ» | 25 | 2323 | εἰς θέσιν 28 Β. καὶ 47 Δ., 'Ιουν. 21 διὰ Βρέμην |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λιβ.δεξ.) | έτ. «Οσεαν Έντερπράτζ» | 44 | 7216 | διηλθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. δι' Αραβίαν |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.) | έτ. «Λαστιμπίριαν» | 55 | 21600 | άνεχ. Ράζαριο 14 'Ιουν. διὰ Κόντινεντ |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δεξ.) | έτ. «Ματζεδόλια» | 18 | 5555 | διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 25 'Ιουν. δι' Αμβούργον |
| ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.) | έτ. «Αλέξανδρος» | 33 | 12223 | άνεχ. Βενετίαν 13 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς |
| ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοστ.) | έτ. «Μονρόβια» | 53 | 7409 | άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 22 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν |
| ΑΛΚΗΣ (λιβ.) | έτ. «Αλίτσια» | 24 | 5026 | άνεχ. Βιλλάν. Κανστιτούσιον 14 'Ιουν. διὰ Βενετίαν |
| ΑΛΚΙΜΟΣ | έτ. «Αλκιβιάδης» | 42 | 7066 | άνεχ. Βιλέρπουλ 11 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς |
| ΑΛΚΥΩΝ (λιβ.) | έτ. «Αλκιμος» | 43 | 7176 | άνεχ. Βενετίαν 13 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς |
| ΑΛΜΠΑ | έτ. «Σάντα Ρίτα» | 44 | 7063 | άνεχ. Κολούμπια Βίλερπουλ 22 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν |
| ΑΛΜΠΑ (λιβ.) | έτ. «Εξέρταμάρ» | 44 | 7233 | άνεχ. Βιλλάν. Κανστιτούσιον 14 'Ιουν. διὰ Βενετίαν |
| ΑΛΦΕΥΣ (λιβ. δεξ.) | έτ. «Βιλλάλμπτα» | 43 | 7231 | έφθ. Βαλτιμόρην 23 'Ιουν. καὶ Χάμπτον ρόδς 25 |
| ΑΜΑΒΕΡ (παναμ.) | έτ. «Σάν Ραφαέλ» | 43 | 7221 | άνεχ. Ζεεμπρούγκε 13 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς |
| | έτ. «Λά Πλάνα» | 19 | 5729 | άνεχ. Βαρκελώνην 19 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν |

| | | | | | |
|---------------------------|------|--------------------|----|-------|---|
| ΑΜΑΛΙΑΣ (λιθ.) | έτ. | «Σάνα Ραφαέλο» | 43 | 7306 | έφθ. Μπράκε 23 'Ιουν. |
| ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.) | έτ. | «Ιγκουάνο» | 18 | 8571 | άργει Πειραιάς ἀπό 4 Μαΐου |
| ΑΜΑΝΤΑ (λιθ. δεξ.) | έτ. | «Φοίνιξ» | 44 | 10721 | ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 23 'Ιουν. διὰ Μπατόν Ρούζ |
| ΑΜΑΝΤΑ II. (Κοσταρ.) | έτ. | «Νίτεάρο» | 11 | 3015 | ἀνεχ. Κίελον 22 'Ιουν. διὰ Βέζερ |
| ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ | έτ. | «Άμαρυλλις» | 45 | 7201 | εἰς θέσιν 35 Β. καὶ 27 Δ., 'Ιουν. 24 διὰ Πειραιᾶ |
| ΑΜΕΛΙΑ (λιθ. δεξ.) | έτ. | «Φοίνιξ» | 43 | 10578 | ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 16 'Ιουν. διὰ Πούντα Καρντόν |
| ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιθ.) | έτ. | «Άλτο Μάρες» | 44 | 7164 | ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 13 'Ιουν. διὰ Λάδσεντ |
| ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λιθ.) | έτ. | «Σάνα Ραφαέλ» | 43 | 7306 | ἀνεχ. Λίβερπουλ 1 'Ιουν. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ |
| ΑΜΠΑ (λιθ.) | έτ. | «Άμιτπας» | 42 | 6995 | ἀνεχ. Πόρτ 'Εβεργκλαντ 19 'Ιουν. διὰ Βέλγιον |
| ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (λιθ. δεξ.) | έτ. | «Ηοτιμπάουντ» | 38 | 7949 | εἰς θέσιν 36 Β. καὶ 59 Δ., 'Ιουν. 18 διὰ Κόρπους Κρίστι |
| ΑΝΑΣ (λιθ.) | έτ. | «Αναξ» | 55 | 6462 | έφθ. Γδυνίαν 21 'Ιουν. |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιθ.) | έτ. | «Ντέρνας» | 42 | 8195 | ἀνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδος |
| ΑΝΔΟΡΑ (λιθερ.) | έτ. | «Μπιενενίτο» | 45 | 7331 | έφθ. Σαλβαντόρ 11 'Ιουν. |
| ΑΝΔΡΕΑΣ (λιθ. δεξ.) | έτ. | «Γουέστ Αφρικαν» | 55 | 13500 | ἀνεχ. Χάρον 12 'Ιουν. διὰ 'Αρούμπαν |
| ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιθ. δεξ.) | έτ. | «Τρανζόσεαν» | 55 | 20176 | διῆλθε Γιδραλτάρ 25 'Ιουν. διὰ Περσικόν Κόλπου |
| ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. | έτ. | «Σάντα Κρούζ» | 29 | 4913 | έφθ. Μπιονέος 'Αύρες 20 'Ιουν. |
| ΑΝΔΡΕΑΣ Κ. | έτ. | «Άτλαντς» | 38 | 6219 | ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 18 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ |
| ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λιθ. δεξ.) | έτ. | «Σάνα Ραφαέλ» | 43 | 8395 | ἀνεχ. Βαλτιμόρη 16 'Ιουν. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ |
| ΑΝΔΡΟΣ (λιθ.) | έτ. | «Παταϊκίκας» | 43 | 7188 | ἀνεχ. Χούλλ 15 'Ιουν. διὰ Μόντρεαλ |
| ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ (δεξ.) | έτ.. | «Ρίο Βεντουράντο» | 53 | 18736 | διῆλθε Γιδραλτάρ 20 'Ιουν. διὰ Φιλαδέλφειαν |
| ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.) | έτ. | «Άνδρος» | 53 | 17845 | ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 23 'Ιουν. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ |
| ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ.) | έτ. | «Οράτιον» | 56 | 10080 | εἰς Ισπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν |
| ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΙΠ (λιθ. δεξ.) | έτ. | «Οράτιον» | 56 | 26000 | ἀνεχ. Ράς Τανούρω 20 'Ιουν. διὰ Λός "Αντζέλες |
| ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΣΤΑ (λιθ. δεξ.) | έτ. | «Οράτιον» | 56 | 23469 | διῆλθε Σιγκαπούρην ρόδος 23 'Ιουν. διὰ Περσικόν Κόλπου |
| ΑΝΔΡΟΣ ΣΕΥΛΟΡ (λιθ. δεξ.) | έτ. | «Οράτιον» | 56 | 24200 | ἀνεχ. Λός "Αντζέλες 20 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν |
| ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.) | έτ. | «Σαντάντερ» | 53 | 18713 | έφθ. Βαλτιμόρην 20 'Ιουν. |
| ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιθ.) | έτ. | «Οράτιον» | 56 | 10080 | διῆλθε Παναμάν 21 'Ιουν. (διαταγάς) |
| ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.) | έτ. | «Άνδρος» | 54 | 17847 | ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιαν. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ |
| ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ (δεξ.) | έτ. | «Ρίο Βεντουράντο» | 53 | 18735 | έφθ. Βρέμην 26 'Ιουν. |
| ΑΝΝΑ Κ. (λιθ.) | έτ. | «Γουέστ Αφρικαν» | 54 | 6112 | ἀνεχ. Βηούπτον 19 'Ιουν. διὰ Σιδώνια |
| ΑΝΝΑ Ο. (λιθ. δεξ.) | έτ. | «Καρρίμπιτια» | 45 | 10735 | διῆλθε Βίγιον Βικέντιον 21 'Ιουν. διὰ Βέζερ |
| ΑΝΝΑ | έτ. | «Κόνδαλο» | 21 | 4358 | ἀνεχ. Πειραιᾶ 22 'Ιουν. διὰ Κύπρου |
| ΑΝΝΕΛΕΝ | έτ. | «Εστρέλλα» | 20 | 2734 | έφθ. Χάμπτον ρόδος 24 'Ιουν. |
| ΑΝΝΙΤΣΑ | έτ. | «Τράμπ Τσάρτεριγκ» | 45 | 7149 | ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 17 'Ιουν. δι' Ούζαν |
| ΑΝΝΙΤΣΑ Α. | έτ. | «Σάντα Άννα» | 44 | 7258 | ἀνεχ. Βαγκούνηρ 22 'Ιουν. δι' Ισπωνίαν |
| ΑΝΝΙΤΣΑ Λ. | έτ. | «Ανίτσα» | 44 | 7165 | ἀνεχ. Μόντρεαλ 21 'Ιουν. δι' Αγγλίαν |
| ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λιθ.) | έτ. | «Σάν Νικόλαος» | 36 | 5017 | διῆλθε Σουέζ 21 'Ιουν. διὰ Περσικόν Κόλπου |
| ΑΝΝΟΥΛΑ Κ. | έτ. | «Μίνως» | 08 | 1763 | ἀνεχ. Γκουαγιακίλ 19 'Ιουν. διὰ Αμερικάν |
| ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (λιθ.) | έτ. | «Σάνα Ραφαέλ» | 43 | 7208 | διῆλθε Σιγκαπούρην ρόδος 25 'Ιουν. διὰ Σάν Ζουάν |
| ΑΝΤΡΕ | έτ. | «Ντέλ Νόρτε» | 43 | 7176 | έφθ. Βικτόριαν (Βραζ.) 25 'Ιουν. |
| ΑΝΤΟΝΥ | έτ. | «Αντάρες» | 44 | 7126 | ἀνεχ. Βαλτιμόρην 23 'Ιουν. δι' Αμβούργον |
| ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιθ.) | έτ. | «Γκρήνιδιλλ» | 43 | 7244 | διῆλθε Σιγκαπούρην ρόδος 25 'Ιουν. διὰ Νότ. Κορέαν |
| ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ. | έτ. | «Σηφάριγκ» | 43 | 7131 | έφθ. Σύρου 22 'Ιουν. |
| ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.) | έτ. | «Ηγκλα» | 44 | 7249 | έφθ. Βομβάνη 23 'Ιουν. |
| ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.) | έτ. | «Απόλλων» | 10 | 3314 | έφθ. Μόρφου Μπασί 22 'Ιουν. |
| ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΥΣ (λιθ. δεξ.) | έτ. | «Σάνα Ραφαέλ» | 43 | 8394 | διῆλθε Φλάμπορω Χέντ 22 'Ιουν. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ |
| ΑΡΑΓΚΟΝ (λιθ.) | έτ. | «Σεγκόδια» | 56 | 11000 | ἀνεχ. Σάνα Ραφαέλ 19 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν |
| ΑΡΕΝΑ (Κοσταρ.) | έτ. | «Άρενας» | 19 | 1775 | ἀνεχ. Σφάξ 20 'Ιουν. διὰ Ντιέππην |
| ΑΡΕΤΗ Σ. (λιθ.) | έτ. | «Άλμπιον» | 43 | 7265 | έφθ. Μόντρεαλ 24 'Ιουν. |
| ΑΡΕΤΗ | έτ. | «Απόστολο» | 20 | 3330 | ἀνεχ. Μελίλλαν 19 'Ιουν. διὰ Κάρδιφ |
| ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.) | έτ. | «Άριστομένης» | 43 | 7254 | ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 19 'Ιουν. διὰ Βομβάνην |
| ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδουρ.) | έτ. | «Μιραφλόρες» | 38 | 10277 | εἰς μεταφορὰς Αρούμπας — Μαρακάιμπο |
| ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ | έτ. | «Άριστομένης» | 43 | 7244 | έφθ. Ρουέν 20 'Ιουν. |
| ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.) | έτ. | «Μαριτάιμ» | 40 | 10224 | έφθ. Νέαν 'Υόρκην 18 'Ιουν. |
| ΑΡΙΩΝ (λιθερ.) | έτ. | «Άριάτο» | 44 | 7216 | έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 'Ιουν. |
| ΑΡΙΩΝ | έτ. | «Ντέλ 'Εστε» | 19 | 5672 | διῆλθε Ντακάρ 15 'Ιουν. δι' Αργεντινήν |
| ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.) | έτ. | «Άριώνα» | 28 | 1707 | έφθ. Βραζίλαν 23 'Ιουν. |
| ΑΡΗΣ (Κοσταρ.) | έτ. | «Άρης» | 21 | 1498 | έφθ. Βηρυττόν 21 'Ιουν. |
| ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.) | έτ. | «Φερτλαίπη» | 53 | 18288 | άργει Γένοβαν ἀπὸ 4 'Οκτ., ἐπισκευή |
| ΑΡΜΑΡ (λιθ.) | έτ. | «Άστρα» | 43 | 7273 | ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 14 'Ιουν. διὰ Βαγκούνηρ |
| ΑΡΣΕΝΑ | έτ. | «Μαρπουέντε» | 43 | 7236 | έφθ. Ρίον 'Ιανέρηρ 24 'Ιουν. |
| ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λιθ.) | έτ. | «Βαλτιμόρο» | 45 | 7255 | διῆλθε Τρίνινταν 20 'Ιουν. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθ.) | έτ. | «Ταλαμάνκα» | 43 | 7176 | έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Ιουν. |

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ

Τὰ νεότευκτα καὶ ύπερπολυτελῆ πλοῖα
τῆς Μεσογείου, ταχύτητος 20 μιλίων
Κινηματογράφος—Πισίνα—Air Conditioning

"ΑΧΙΛΛΕΥΣ,, - "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ — ΠΟΡΤ ΣΑΓΔ — ΒΗΤΥΤΤΟΝ — ΑΕΜΕΣΣΟΝ — ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ.

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 11 καὶ 25 'Ιουλίου, 8
22 Αύγουστου 11 π. μ.

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΒΕΝΕΤΙΑΝ.

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 4 καὶ 18 'Ιουλίου, 1,
15, 29 Αύγουστου 3 π. μ.

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΒΕΝΕΤΙΑΝ.

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

Έκαστην Πέμπτην 5 μ. μ.

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

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

Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.
Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ,
ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου).

Δ)Π "ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ,
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.
Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 9 μ. μ. διὰ ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ,
ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2.30 μ. μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΒΑΘΥ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ : 'Ακτὴ Ποσειδώνος, τηλ. 470.500, 475.033.
Διεύθυνσις : Τηλ. 470.895 καὶ εἰς όλα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

| | | | | |
|--------------------------------|-------------------------|----|-------|---|
| ΑΡΧΑΝΑΣ (λι6.) | έτ. «Λαίμπ. Σή Τράνσπ.» | 43 | 7288 | έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιουν. |
| ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ | έτ. «Σιέρος» | 45 | 7198 | άνεχ. Αιβούργου 13 'Ιουν. δι' Ήηωμένας Πολιτείας |
| ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ | έτ. «Μπαγιάνο» | 44 | 7157 | έφθ. Βανκούβερ 24 'Ιουν. |
| ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λι6.) | έτ. «Πενέντο» | 44 | 7161 | έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουν. |
| ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.) | έτ. «Σάν Γκαμπριέλ» | 43 | 7198 | έφθ. Γδύνιαν 20 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ | έτ. «Σάν Μιγκουέλ» | 28 | 4809 | εις Ριγιέκαν 25 'Ιουν. |
| ΑΣΠΙΡΕ·ΙΤΟΡ (λι6.) | έτ. «Ντιάμοντ» | 44 | 7210 | έφθ. Βομβάτη 10 'Ιουν. |
| ΑΣΤΡΟΝ | έτ. «Φάιργουντ» | 42 | 7176 | διήλθε Μοντεβίδεο 15 'Ιουν. δι' Ιταλίαν |
| ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.) | έτ. «Σαυτάγκο» | 25 | 4853 | έφθ. Καράτσι 29 'Ιουν. (διά Πιομπίνο) |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (έπιβατ.) | άδ. Τυπάλδου | 22 | 5856 | έφθ. Χάμπτον ρόδς 18 'Ιουν. |
| ΑΤΤΙΚΗ | έτ. «Άττικα» | 27 | 5214 | έφθ. Νέαν Υόρκην 13 'Ιουν. |
| ΑΤΤΙΚΟΣ (λι6. δεξ.) | έτ. «Λόρκα» | 44 | 10712 | έφθ. Τάπταν 23 'Ιουν. |
| ΑΤΑΛΑΒΙΑΛ | έτ. «Κορτελέανες» | 43 | 2861 | άνεχ. Νέαν Υόρκην 21 'Ιουν. δι' Αρούμπαν |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ (δεξαμ.) | έτ. «Οσεαν Τάνκερς» | 54 | 11815 | εις μεταφοράς Αρούμπας — Μαρακάϊμπο |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.) | έτ. «Οσεαν Τάνκερς» | 54 | 11307 | άνεχ. Σημάττη 20 'Ιουν. διά Κόμπε |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ·ΙΤΟΡ (λ.) | έτ. «Ατλάντικ» | 56 | 10500 | άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 22 'Ιουν. δι' Ισπανίαν |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (λι6ερ.) | έτ. «Ατλάντικ» | 56 | 10500 | διήλθε Ντώρμπαν 24 'Ιουν. διά Τζιμπουτί |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ | έτ. «Ατλάντικ» | 43 | 7176 | έφθ. Ντώρμπαν 21 'Ιουν. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ | έτ. «Ατλάντικ» | 43 | 7176 | διήλθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουν. δι' Αγγλίαν |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (δεξ. λι6.) | έτ. «Ατλάντικ» | 49 | 17062 | έφθ. Αμστερδαμ 22 'Ιουν. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λι6.) | έτ. «Ατλάντικ» | 49 | 9869 | άνεχ. Νέαν Υόρκην 10 'Ιουν. διά Κιουρασάο |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΛ (λι6. δεξ.) | έτ. «Ατλάντικ» | 54 | 10758 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 'Ιουν. δι' Αμβούργον |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λι6.) | έτ. «Ατλάντικ» | 54 | 9833 | έφθ. Αμβέρσαν 22 'Ιουν. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ | έτ. «Ατλάντικ» | 43 | 7176 | εις Σκωτίαν, υπό συμπλήρωσιν |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑ·Ι·Τ (λι6. δεξ.) | έτ. «Ατλάντικ» | 56 | 15200 | έφθ. Νόρντεγχαμ 18 'Ιουν. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ | έτ. «Ατλάντικ» | 44 | 7176 | άνεχ. Ράς Τανόύρα 17 'Ιουν. διά Σάντος |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λι6.) | έτ. «Ατλάντικ» | 55 | 12985 | άνεχ. Νέαν Υόρκην 17 'Ιουν. δι' Αρούμπαν |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.) | έτ. «Ατλάντικ» | 53 | 11322 | άνεχ. Νέαν Υόρκην 23 'Ιουν. διά Μαρακάϊμπο |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.) | έτ. «Ατλάντικ» | 54 | 11248 | εις μεταφοράς Αρούμπας — Μαρακάϊμπο |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.) | έτ. «Ατλάντικ» | 55 | 11241 | άνεχ. Μοντεβίδεο 16 'Ιουν. διά Λας Πιέντρας |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λι6. δεξ.) | έτ. «Ατλάντικ» | 53 | 12696 | έφθ. Αρούμπαν 21 'Ιουν. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λι6. δ.) | έτ. «Ατλάντικ» | 53 | 12712 | άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 22 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ | έτ. «Ατλάντικ» | 43 | 7200 | άνεχ. Αρούμπαν 20 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.) | έτ. «Ατλάντικ» | 52 | 10930 | εις μεταφοράς Αρούμπας — Μαρακάϊμπο |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.) | έτ. «Ατλάντικ» | 50 | 8631 | άνεχ. Νιού Ουτσιμίντερ 23 'Ιουν. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ | έτ. «Ατλάντικ» | 43 | 7176 | έφθ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουν. διά Σιδώνα |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.) | έτ. «Ατλάντικ» | 48 | 10928 | άνεχ. Νέαν Υόρκην 25 'Ιουν. δι' Αρούμπαν |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.) | έτ. «Ατλάντικ» | 49 | 10908 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 15 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ | έτ. «Ατλάντικ» | 43 | 7176 | άνεχ. Αμβέρσαν 12 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ. | έτ. «Ατλάντικ» | 43 | 7176 | άνεχ. Κιουρασάο 16 'Ιουν. διά Λονδίνον |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ | έτ. «Ατλάντικ» | 45 | 7160 | διήλθε Λός Αντζελες 17 'Ιουν. διά Λονδίνον |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ | έτ. «Ατλάντικ» | 44 | 7247 | διήλθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διά Ριγιέκαν |
| ΑΥΡΑ | έτ. «Παλμέα» | 42 | 7177 | διήλθεν Βικέντιου 21 'Ιουν. διά Γδύνιαν |
| ΑΦΡΙΚΑΝΑ | έτ. «Αρκτοτύρους» | 27 | 5006 | άνεχ. Βαλτιμόρην 19 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ |
| ΑΦΡΟΣ | έτ. «Βαλιόζο» | 44 | 7198 | έφθ. Τρίνινταν 19 'Ιουν. (διά Πόρτ "Αλφρεντ") |
| ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λι6.) | έτ. «Αϊλας» | 42 | 7010 | διήλθε Τρίνινταν 16 'Ιουν. διά Πόρτ "Αλφρεντ" |
| ΒΑΛΕΝΤΣΙΑ (παναμ.) | έτ. «Νούέντα Βαλέντσια» | 44 | 7276 | έφθ. Νέαν Ορλεάνην 16 'Ιουν. |
| ΒΑΛΟΡ (λι6.) | έτ. «Μπιέλαντ» | 43 | 7229 | έφθ. Χάμπτον ρόδς 22 'Ιουν. |
| ΒΑΝΤΕΡΕΡ | έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνω» | 44 | 7176 | έφθ. Αμβέρσαν 22 'Ιουν. |
| ΒΑΡΚΑ (λι6.) | έτ. «Βαπτόρες» | 43 | 7176 | έφθ. Χούλι 19 'Ιουν. |
| ΒΑΣΙΑΗΣ | έτ. «Κορονάτο» | 43 | 7067 | έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν. |
| ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.) | έτ. «Αΐθαλλη» | 44 | 7242 | άνεχ. Περσικόν Κόλπον 22 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ |
| ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λι6. δεξ.) | έτ. «Νούέντα Βίστα» | 55 | 10507 | έφθ. Λισσαδώνα 16 'Ιουν. (διά Γιουγκοσλαβίαν) |
| ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.) | έτ. «Ολίσισπιο» | 12 | 5944 | έφθ. Μπατόν Ρούζ 17 'Ιουν. |
| ΒΕΝΕΡΕ·ΙΤΟΡ (λι6.) | έτ. «Οσεανίκο» | 43 | 7253 | έφθ. Αντζελες 24 'Ιουν. |
| ΒΕΝΟΥΣ (δυνδουρ.) | έτ. «Γκλόμπο» | 20 | 7631 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς διά Ζευμπρούγκε |
| ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.) | έτ. «Ολισέρεα» | 10 | 8089 | έφθ. Σάν Ζουάν (Περουδίας) 22 'Ιουν. |
| ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.) | έτ. «Μαρστοσμάντε» | 52 | 11362 | έφθ. Βλαστράγκιν 15 'Ιουν. |
| ΒΙΒΑ II. | έλληνικά συμφέροντα | 23 | 5906 | διήλθε Θέουταν 23 'Ιουν. δι' Εμδεν |
| ΒΙΚΥ (Κοσταρ.) | έτ. «Αίγαιον» | 09 | 2890 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 'Ιουν. δι' Ούζαν |
| ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λι6.) | έτ. «Ινσουλάρ» | 44 | 7058 | άνεχ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ. | έτ. «Βιργινίω» | 44 | 7281 | άνεχ. Νέαν Υόρκην 4 'Ιουν. διά Λας Πιέντρας |
| ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.) | έτ. «Ρίο Γκουαμπί» | 40 | 8427 | άνεχ. Γένοβαν 22 ,Ιουν. διά Σύρον |
| ΒΟΡΙ | έτ. «Ρίο» | 42 | 7076 | εις Οζάκαν, υπό συμπλήρωσιν |
| ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λι6ερ.) | έτ. «Μαρίν» | 56 | 8550 | έφθ. Γδύνιαν 16 'Ιουν. |
| ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λι6ερ.) | έλληνικά συμφέροντα | 56 | 9462 | άνεχ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΓΑΛΗΝΗ (λι6.) | έτ. «Βόγλο» | 56 | 9462 | έφθ. Νέαν Ορλεάνη 21 'Ιουν. |
| ΓΑΥΡΙΟΝ | έτ. «Κορούνα» | 43 | 7156 | άνεχ. Βρέμην 19 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΓΕΡΟΝΤΑΣ | έτ. «έρωντας» | 43 | 7271 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 13 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν |
| ΓΕΩΡΓΕΛ (λι6.) | έτ. «Σέντραλ» | 45 | 7253 | άνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λι6.) | έτ. «Ράτλαντ» | 44 | 7205 | άνεχ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουν. διά Γιουγκοχάμαν |
| ΓΕΩΒΙΛΑΚΑ (λι6.) | έτ. «Μιραμάρ» | 18 | 5210 | άνεχ. Λονδίνον 24 'Ιουν. διά Κοπεγχάγην |
| ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.) | έτ. «Ματζεδίλια» | 27 | 5407 | διήλθε Σουέζ 21 'Ιουν. διά Τσαΐδ 24 'Ιουν. δι' Αύλωνα |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λι6.) | έτ. «Μονρόδια» | 51 | 5739 | έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν. δι' Εμδεν |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Κοσταρ.) | έτ. «Χρυσάνθη» | 96 | 1552 | άνεχ. Σουέζ 21 'Ιουν. διά Γιουγκοχάμαν |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.) | έτ. «Ατλάντικ "Οίλ» | 54 | 18790 | άνεχ. Λονδίνον 24 'Ιουν. διά Κοπεγχάγην |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.) | άδ. Λύρα | 55 | 10490 | διήλθε Πόρτ Σαΐδ 24 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λι6. δεξ.) | έτ. «Γκρέτας» | 43 | 7273 | έφθ. Σάντος 23 'Ιουν. |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.) | έτ. «Αρκουλ» | 22 | 1871 | άνεχ. Μπρενιάζ 23 'Ιουν. διά Μπανιόλι |
| ΓΙΑΓΚΟΣ (λι6.) | έλληνικά συμφέροντα | 42 | 7142 | άνεχ. Βρέμην 14 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΓΙΑΝΝΗΣ | έτ. «Ρίο Πάρντο» | 43 | 7166 | άνεχ. Ιμιγιάχαμ 21 'Ιουν. διά Χαδάννων |
| ΓΙΟΥΝΙΤΥ (παναμ.) | έλληνικά συμφέροντα | 19 | 5182 | διήλθε Ράς Τανόύρα 23 'Ιουν. (δισταγάς) |
| ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ | έτ. «Γιουρόπως | 43 | 7207 | διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. διά Ριγιέκαν |
| ΓΚΑΝΝΕΤ (λι6.) | έτ. «Μπάχια Σαλίνας» | 42 | 7303 | έφθ. Βρέμην 21 'Ιουν. |
| ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λι6.) | έτ. «Ντέλ Πλάτα» | 30 | 6770 | έφθ. Γένοβαν 21 'Ιουν. |
| ΓΚΑΛΑΝΤΙΕ·Ι·ΤΟΡ | έτ. «Πόλαμπο» | 43 | 7252 | άνεχ. Καζαμπάγκαν 15 'Ιουν. διά Ντώρμπαν |
| ΓΚΑΛΟΡΙΑΝΑ (λι6.) | έτ. «Μίντ 'Ατλάντικ» | 43 | 7229 | άνεχ. Λίβερπουλ 20 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛΑ (λι6. δεξ.) | έτ. «Ντέλ Νόρτε» | 55 | 20900 | άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 21 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον |
| ΓΟΥ·Ι·ΝΤ | έτ. «Καρρέτο» | 44 | 7247 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 'Ιουν. διά Βρέμην |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λι6. δεξ.) | έτ. «Διεβνής» | 52 | 20131 | άνεχ. Πούντα Καρντόν 15 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λι6. δεξ.) | έτ. «Διεβνής» | 54 | 27812 | ες θέσιν 32 Β. και 138 Α. 'Ιουν. 21 δι' Αραβίαν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λι6. δ.) | έτ. «Διεβνής» | 55 | 20432 | διήλθε Πόρτ Σαΐδ 25 'Ιουν. δι' Εύρωπην |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ·Ι·ΝΤΑΝΣ (λ.δ.) | έτ. «Διεβνής» | 55 | 20432 | άνεχ. Ρόττερνταμ 13 'Ιουν. δι' Αραβίαν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λι6. δ.) | έτ. «Πλανοεσάνικ» | 55 | 25317 | άνεχ. Περσικόν Κόλπον 19 'Ιουν. διά Λάδσεντ |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤ (δ.) | έτ. «Διεβνής» | 54 | 20035 | διήλθε Σουέζ 10 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ·Ι·Σ (λι6. δεξ.) | έτ. «Διεβνής» | 54 | 20431 | εις θέσιν 32 Β. και 138 Α. 'Ιουν. 21 δι' Αραβίαν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ (λ. δ.) | έτ. «Διεβνής» | 53 | 20536 | έφθ. Αμστερνταμ 18 'Ιουν. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λι6. δεξ.) | έτ. «Διεβνής» | 43 | 10448 | διήλθε Πόρτ Σαΐδ 20 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν |

| | | | | |
|----------------------------------|-----------------------------|----|-------|---|
| ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΘΑΟΥΤ (λιβ. δεξ.) . | έτ. «Διεθνής» . | 43 | 10448 | άνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΘΡΙΦΤ (λιβ. δεξ.) . | έτ. «Διεθνής» . | 43 | 10448 | διηλθε Σουέζ 19 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.) . | έτ. «Διεθνής» . | 52 | 20125 | άνεχ. Περσικόν Κόλπον 17 'Ιουν. δι' Εύρώπην |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λιβ.) . | Στ. Νιάρχος . | 43 | 7176 | έφθ. 'Οζάκαν 15 'Ιουν. |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΛΑΚ (λιβ.) . | Στ. Νιάρχος . | 42 | 7257 | έφθ. Πάλιμ Μπήτς 21 'Ιουν. |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΛΟΡ (λιβ.) . | Στ. Νιάρχο . | 44 | 7210 | άνεχ. Χιούστον 25 'Ιουν. διά Πειραιά |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΔΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ. δεξ.) . | έτ. «Διεθνής» . | 49 | 17738 | διηλθε Σουέζ 26 'Ιουν. δι' 'Αραβίαν |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΠΙΣ (λιβ. δεξ.) . | έτ. «Διεθνής» . | 49 | 10892 | διηλθε Πόρτ Σαΐδ 21 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΣΗ (λιβ. δεξ.) . | έτ. «Ορίενταλ» . | 53 | 12843 | διηλθε Πόρτ Σαΐδ 23 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ (λ. δ.) . | έτ. «Διεθνής» . | 55 | 22000 | διηλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΣΚΑΥ (λ. δεξ.) . | έτ. «Ορίενταλ» . | 53 | 12862 | εις θέσιν 40 Β. και 9 Δ., 'Ιουν. 21 δι' Ήστχαμ |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιβ.) . | έτ. «Ιντερμάριν» . | 54 | 20235 | διηλθε Σουέζ 25 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιβερ. δεξ.) . | έτ. «Ιντερμάριν» . | 55 | 20355 | διηλθε Πόρτ Σαΐδ 24 'Ιουν. διά Σπέτζιαν |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΤΟ-Ι-Λ (δεξ.) . | έτ. «Διεθνής» . | 43 | 10448 | εις θέσιν 35 Β. και 46 Δ., 'Ιουν. 22 διά Ρόττερνταμ |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δ.) . | έτ. «Διεθνής» . | 43 | 10195 | άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ» (δεξ.) . | έτ. «Διεθνής» . | 43 | 10193 | έφθ. 'Αρούμπαν 20 'Ιουν. |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΤΡΗΤΗ (λιβ. δεξ.) . | έτ. «Διεθνής» . | 43 | 10448 | άνεχ. Χιούστον 14 'Ιουν. διά Σταυλόου |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λιβ. δεξ.) . | έτ. «Διεθνής» . | 43 | 10195 | διηλθε Πόρτ Σαΐδ 26 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λιβ. δεξ.) . | έτ. «Διεθνής» . | 43 | 10488 | άνεχ. Φόλλευ 23 'Ιουν. δι' 'Αμμουαίη Μπαίη |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΤΡΑΣΤ δεξ.) . | έτ. «Διεθνής» . | 43 | 10448 | έφθ. Πόρτλαντ (Με) 22 'Ιουν. |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.) . | έτ. «Διεθνής» . | 44 | 10172 | εις Μεταφοράς 'Αρούμπας—Μαρακάσιμπο |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιβ. δεξ.) . | έτ. «Διεθνής» . | 45 | 10470 | άνεχ. Αρούμπαν 16 'Ιουν. διά Λάδσεντ |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΤΡΕ-Ι-ΝΤ (δεξ.) . | έτ. Νιάρχου . | 44 | 10448 | διηλθε Γιβραλτάρ 16 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΤΑ-Ι-ΝΤ (δεξ.) . | έτ. Νιάρχου . | 44 | 10448 | όνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΤΡΑ-Ι-ΟΜΦ (δεξ.) . | έτ. Νιάρχου . | 44 | 10172 | άνεχ. Βοστόνη 19 'Ιουν. διά Καριπίτο |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.) . | έτ. Νιάρχου . | 43 | 10448 | έφθ. 'Αρούμπαν 21 'Ιουν. |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιβ. δ.) . | έτ. «Διεθνής» . | 43 | 10195 | διηλθε Γιβραλτάρ 16 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΧΗΔ (λ. δεξ.) . | έτ. «Ορίενταλ» . | 52 | 12705 | έφθ. Μασσαλίαν 7 'Ιουν. |
| ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΧΙΛΛ (λ. δεξ.) . | έτ. «Ορίενταλ» . | 53 | 12705 | διηλθε Σουέζ 23 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον |
| ΓΡΑΝΑΔΑ (λιβερ.) . | έτ. «Σεγκόβια» . | 56 | 11000 | εις Κόμπε, υπό συμπλήρωσιν |
| ΔΑΦΝΗ (λιβ.) . | έτ. «Τρανσοτσεάνικα» . | 54 | 5779 | άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 14 'Ιουν. διά Λιβόρνο |
| ΔΕΛΦΙΝ (λιβ.) . | έτ. «Χίαν» . | 45 | 7259 | εις θέσιν 37 Β. και 12 Α., 'Ιουν. 14 διά Ριγιέκαν |
| ΔΕΛΦΟΙ (λιβ.) . | έτ. «Ρίο Αντόν» . | 45 | 7252 | διηλθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουν. διά Χάμπιτον ρόδις |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Κοσταρ.) . | έτ. «Ούλτραμάρ» . | 21 | 1184 | άργει Κίελον ἀπό 13 'Απρ. επισκευή |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ | έτ. «Γιουρόποια» . | 44 | 7216 | διηλθε Παναμάν 11 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιβ.) . | έτ. «Γουέστ Αφρικαν» . | 55 | 6100 | διηλθε Παναμάν 22 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ |
| ΔΕΣΠΩ | έτ. «Εσπεράντζα» . | 44 | 7207 | άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 24 'Ιουν. διά Τουρκίαν |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοσταρ.) . | έτ. «Σάντα Αγγελίκα» . | 43 | 2878 | έφθ. Δουγκέρη 23 'Ιουν. |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Κοσταρ.) . | έτ. «Στεννιές» . | 20 | 4992 | εις Κουβέντι από 30 Μαΐου |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιβερ.) . | έτ. «Καρτενόζα» . | 55 | 10200 | διηλθε Παναμάν 22 'Ιουν. διά Βρέμην |
| ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιβ.) . | έτ. «Μπάχια Σαλίνας» . | 43 | 7260 | έφθ. Γδυνιαν 13 'Ιουν. |
| ΔΩΡΙΣ | έτ. «Δωρίς» . | 54 | 6042 | διηλθε Θέουταν ἀπό 28 Μαΐου διά Χάμπιτον ρόδις |
| ΕΒΕΡΕΣΤ (λιβ.) . | έτ. «Γουορλόντουάιν» . | 43 | 7031 | άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 23 'Ιουν. δι' Ιταλίαν |
| ΕΒΗ (λιβερ.) . | έτ. «Μπάλλα» . | 43 | 7247 | διηλθε Μοντεβίδεο 12 'Ιουν. διά Χιλήν |
| ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ | έτ. «Σάν Εμίλιο» . | 44 | 7249 | έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουν. |
| ΕΒΗΛΙΖ (λιβ.) . | έτ. «Ρίο Καριμπίτας» . | 44 | 8327 | έφθ. Γλασκώνη 19 'Ιουν. |
| ΕΒΗΜΑΡ (λιβ.) . | έτ. «Σάν Άλμπερτο» . | 45 | 7252 | άνεχ. Νάρβικ 20 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην |
| ΕΒΗΜΠΕΛΛ | έτ. «Σήκρεστο» . | 44 | 7253 | έφθ. Γλασκώνη 7 'Ιουν. |
| ΕΘΝΟΣ (λιβερ.) . | έτ. «Τρίτων» . | 56 | 10500 | εις Κόμπε, υπό συμπλήρωσιν |
| ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.) . | έλληνικά συμφέροντα . | 13 | 1462 | έφθ. Στεττίνον 21 'Ιουν. |
| ΕΙΡΗΝΗ | έτ. «Πούντα Αρένας» . | 29 | 6941 | άνεχ. Τεργέστην 17 'Ιουν. διά Χάμπιτον ρόδις |
| ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.) . | έτ. «Ειρήνη» . | 11 | 4465 | έφθ. Αρντράσσαν 19 'Ιουν. |
| ΕΙΡΗΝΗ Λ. (λιβερ.) . | έλληνικά συμφέροντα . | 56 | 11000 | εις Χακοδάπτην, υπό συμπλήρωσιν |
| ΕΛΑΚΤΡΙΚ | έτ. «Πουέρτο Ρίκο» . | 24 | 4963 | άνεχ. Μορμουγκάο 14 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ |
| ΕΛΕΝΗ (λιβερ. δεξ.) . | έλληνικά συμφέροντα . | 36 | 8064 | άνεχ. Μπαντάρ Μασσούρ 22 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ |
| ΕΛΕΝΗ (λιβερ.) . | έτ. «Παραμάστην» . | 22 | 7366 | έφθ. Χαμπίτον ρόδις 16 'Ιουν. |
| ΕΛΕΝΗ Β. | έτ. «Πουέρτο Λιμπερτάντη» . | 44 | 7213 | διηλθε Τρίνινταν 24 'Ιουν. διά Ρον Ιανείρον |
| ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιβ. δεξ.) . | έτ. «Γουόρλη Τάνκερς» . | 43 | 7218 | άνεχ. Νέαν Όρελανην 22 'Ιουν. |
| ΕΛΛΗΝ (Κοσταρ.) . | έτ. «ΟΞΙλιαρ» . | 30 | 4123 | έφθ. Βαρκελώνη 23 'Ιουν. |
| ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ (λιβ.) . | έτ. «Ελλήσποντος» . | 44 | 7189 | έφθ. Μασσαλίαν 24 'Ιουν. |
| ΕΛΑΜΠΑ (λιβερ.) . | έτ. «Μορέλος» . | 43 | 7190 | έφθ. Δουγκέρη 19 'Ιουν. |
| ΕΛΠΙΣ (λιβ.) . | έτ. «Καζόταμίλ» . | 44 | 7229 | άνεχ. Αγ. Φραγκίκον 13 'Ιουν. δι' Ισπανίαν |
| ΕΜΑΝΣΙΠΕ-Ι-ΤΟΡ | έτ. «Τρανσπασίφικα» . | 43 | 7207 | άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 15 'Ιουν. διά Λά Παλλίς |
| ΕΜΙΛΥ | έτ. «Βιβλετάς» . | 28 | 2407 | άνεχ. Ρουέν 23 'Ιουν. διά Περουβίκεν |
| ΕΜΠΟΡΙΟΣ | έτ. «Γκόλφο Αλζούλ» . | 42 | 7058 | έφθ. Σακάιντη 16 'Ιουν. |
| ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ | έτ. «Ενεγενάτα» . | 44 | 7207 | έφθ. Μπονέονς "Αύρες 13 'Ιουν. |
| ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.) . | έτ. «Λατσιφέρους» . | 43 | 7264 | άνεχ. Αμβούργον 13 'Ιουν. διά Μόντρεαλ |
| ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.) . | έτ. «Λόγγος» . | 41 | 7122 | διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 22 'Ιουν. διά Βραζιλίαν |
| ΕΝΤΟΥΚΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβ.) . | έτ. «Ντε Μάρφιλ» . | 44 | 7245 | άνεχ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουν. διά Χάμπιτον ρόδις |
| ΕΝΤΥ (λιβ.) . | έτ. «Εντυ» . | 25 | 3320 | έφθ. Σάν Ζουάν 23 'Ιουν. |
| ΕΝΩΣΙΣ (Κοσταρ.) . | έτ. «Ενωσις» . | 12 | 2171 | διηλθε Σουέζ 24 'Ιουν. (διαταγάς) |
| ΕΠΟΣ (λιβ.) . | έτ. «Άλδρες» . | 44 | 7176 | διηλθε Παναμάν 11 'Ιουν. ἐκ Κούβας |
| ΕΣΤΟΡΙΑ | έτ. «Πέντεγκραλ» . | 44 | 7255 | διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 21 'Ιουν. διά Πόρτ "Αλφρεν |
| ΕΣΤΡΕΛΛΑ | έτ. «Στάρ» . | 26 | 3503 | διηλθε Κωνπολίν 20 'Ιουν. διά Ζυτάνωφ |
| ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ.) . | έτ. «Οσεαν» . | 42 | 6975 | άνεχ. Αμπαντάν 22 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μασσούρ |
| ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λιβ.) . | έτ. «Οράίον» . | 56 | 7900 | εις Τόκο, υπό συμπλήρωσιν |
| ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.) . | έτ. «Ατλάντικ Όιλ» . | 54 | 18736 | άνεχ. Λός "Αντζελες ἀπό 24 Μαΐου διά Πακνίγκ |
| ΕΥΘΑΛΛΑΣΣΟΣ | έτ. «Γκόλφο Ντεζέάντο» . | 44 | 7264 | έφθ Ρόττερνταμ 20 'Ιουν. |
| ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λιβ.) . | έλληνικά συμφέροντα . | 56 | 8000 | εις Μπρεμερχάφεν, υπό συμπλήρωσιν |
| ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβ.) . | έτ. «Σάν Νικόλας» . | 52 | 15869 | άνεχ. Μπαντάρ Μασσούρ 20 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ | έτ. «Σάν Νικόλας» . | 43 | 7176 | έφθ. Σίδιευ (Αύστραλίας) 13 'Ιουν. |
| ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιβ. δεξ.) . | έτ. «Γουέστ Ατλάντικ» . | 36 | 9927 | άνεχ. Χαδάναν 22 'Ιουν. διά Χάμπιτορ "Αϊλαντ |
| ΕΥΡΥΠΠΟΛΟΣ (λιβ. δεξ.) . | έτ. «Γουέστ Ατλάντικ» . | 43 | 7874 | άνεχ. Φιλαδέλφειαν 17 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ |
| ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ | έτ. «Σάν Αντώνιο» . | 45 | 7176 | άνεχ. "Οσεαν "Αϊλαντ 15 'Ιουν. διά Πόρτ Κέμπλα |
| ΕΦΦΗ (λιβ.) . | έτ. «Μαλάγια» . | 43 | 7194 | άνεχ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουν. διά Χάμπιτον ρόδις |
| ZAN . | έτ. «Ορινόκο» . | 44 | 7165 | άνεχ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουν. διά Χάμπιτον ρόδις |

THE HELLENIC & INTERNATIONAL SHIP-SUPPLIERS

G. E. AMANATIDES

Cables:
«GRECO» CEUTA
Phone 3936

TO ΜΟΝΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ
ΤΑΣ ΕΠΙΣΤΟΛΑΣ ΣΑΣ ΑΠΟΣΤΕΛΛΕΤΕ
ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ ΜΑΣ

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

| | | | | |
|---------------------------|-------------------------|----|-------|--|
| ΖΕΟ Γ. (λιβ. δεξ.) | έτ. «Βεσπούκιο» | 44 | 10641 | άνεχ. Ρίο Γκράντε 12 'Ιουν. διὰ Λάς Πιέντρας |
| ΖΕΦΥΡΟΣ (Κοστ.) | έτ. «Ζέφυρος» | 43 | 7231 | άνεχ. Ρουέν 15 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς |
| ΖΕΦΥΡΟΣ (λιθερ.) | έτ. «Οὐλτραμάρ» | 44 | 4296 | εἰς Νέαν 'Υόρκην 20 'Ιουν. |
| ZINI (λιβ. δεξ.) | έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» | 52 | 12556 | διῆλθε Παναμάν 18 'Ιουν. (διαταγάς) |
| ZOZIAN (Κοσταρ.) | Κ. Ατυχίδης | 20 | 7638 | έφθ. Σαΐν Τζών 18 'Ιουν. |
| ΗΓΚΑ | έτ. «Ντέλ Νόρτε» | 43 | 7099 | έφθ. Χάρον 24 'Ιουν. |
| ΗΓΚΑ (λιβ. δεξ.) | έτ. «Αφρικαν Κέρριερς» | 43 | 8318 | άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Ιουν. διὰ Κιουρασάο |
| ΗΡΩΝ (Χονδ.) | έτ. «Ντέλ 'Εστε» | 44 | 7161 | άνεχ. Ρουέν 21 'Ιουν. διὰ Ντεμεράραν |
| ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιβ.) | έτ. «Θαλασσοπόρος» | 44 | 7252 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 'Ιουν. διὰ Βρέμην |
| ΘΕΟ (Κοσταρ.) | έτ. «Αϊλα Μπέλλω» | 28 | 2407 | εἰς Τζέδδαν 20 'Ιουν. |
| ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ | έτ. «Ντέλ Νόρτε» | 43 | 7050 | άνεχ. Βλαγκικτων 21 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ |
| ΘΕΟΔΩΡΑ | έτ. «Δώρα» | 45 | 7151 | διῆλθε Τρίνιταντ 16 'Ιουν. διὰ Πόρτ "Άλφρεντ |
| ΘΕΟΔΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ | έτ. «Μάρ Μπή» | 42 | 6997 | άνεχ. 'Αμβούργον 17 'Ιουν. διὰ Μόντρεαλ |
| ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιβ.) | έτ. «Μοντετζούμα» | 43 | 7132 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 'Ιουν. δι' Ούζάν |
| ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιβ.) | έτ. «Κομμέρσιαλ» | 43 | 7188 | άνεχ. Οζάκαν 22 'Ιουν. δι' "Αγ. Φραγκίσκου |
| ΘΕΟΤΟΚΟΣ | έτ. «Κομμέρσιαλ» | 43 | 7185 | εἰς θέσιν 48 Β. καὶ 60 Δ., 'Ιουν. 21 διὰ Πόρτ "Άλφρεντ |
| ΘΕΟΦΑΝΕΙΑ (Κοστ.) | έτ. «Ρόζα» | 43 | 1934 | έφθ. 'Αμβέρσαν 22 'Ιουν. |
| ΘΕΟΦΟΡΟΣ | έτ. «Απόστολος Παύλος | 24 | 3658 | άνεχ. Ράς Τανούρα 9 'Ιουν. (διαταγάς) |
| INTAΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.) | έτ. «Παταγκόνια» | 35 | 8072 | έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν. |
| IONIAN ΑΙΓΑΛΑΝΤΕΡ (λιβ.) | έτ. «Μαϊφάΐρ» | 56 | 10400 | έφθ. Τακόμα 19 'Ιουν. |
| IONIAN ΔΗΝΤΕΡ | έτ. «Κράτης Κρίστομπαλ» | 44 | 7176 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 'Ιουν. δι' Ινδονησίαν |
| IONIAN ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.) | έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.» | 53 | 13555 | άνεχ. Μόντρεαλ 20 'Ιουν. δι' 'Αμβούργον |
| IONIAN ΣΗΦΑΡΕΡ (λιβ.) | έτ. «Τρανσόσεαν» | 53 | 15826 | έφθ. Κόμπε 25 'Ιουν. |
| IONIAN ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.) | έτ. «Τρανσόσεαν» | 53 | 13485 | άνεχ. Σάμαραγκ 11 'Ιουν. (διαταγάς) |
| IONIAN ΤΡΕΙΝΤΕΡ | έτ. «Τρανσόσεαν» | 53 | 1255 | άνεχ. 'Αμβέρσαν 34 'Ιουν. διὰ Μασσαλίαν |
| IONIAN ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.) | Τυρογάλας — Ζαμπάζας | 15 | 1255 | έφθ. Πόρτα Σουδάν 18 'Ιουν. |
| IONION (Λιβάνου) | Κωτταρόπουλος | 20 | 909 | άργει Μασσαλίαν πλέον τοῦ ἔτους. |
| ΙΡΙΣ «Κοσταρ.» | έλληνικά συμφέροντα | 44 | 7280 | έφθ. Βρέμην 20 'Ιουν. |
| ΚΑΒΑΛΛΑ (λιθερ.) | έτ. «Κορρεατώρ» | 43 | 7176 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Ιουν. δι' Ούζάν |
| ΚΑΙΤΗ | έτ. «Αρεκουΐτα» | 43 | 7257 | έφθ. Μπάρμπαντον 20 'Ιουν. καὶ Γκρενάντα 24 |
| ΚΑΜΠΑΝΟΣ | έτ. «Κανόντους» | 44 | 7138 | άνεχ. Νιγκάτα 11 'Ιουν. διὰ Βρεταν. Κολομβίαν |
| ΚΑΝΟΠΟΥΣ | έτ. «Κρήνη» | 43 | 1790 | διῆλθε Φάδερ Πόιντ 18 'Ιουν. διὰ Γλεσκάνην |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.) | έτ. «Φιάντζα» | 56 | 10015 | έφθ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουν. |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ | έτ. «Λουντεφιονίδι» | 24 | 5185 | άνεχ. Άληρ 14 'Ιουν. διὰ Κόλπον Μεξικοῦ |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοσταρ.) | έτ. «Φιάντζα» | 56 | 10015 | άνεχ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.) | N. I. Νομικός | 07 | 1075 | άνεχ. Χίον 15 'Ιουν. διὰ Λαττάκια |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.) | έτ. «Λουνίδιο» | 19 | 5173 | άνεχ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.) | έτ. «Λουνίδιο» | 20 | 6157 | άνεχ. Μαντράς 24 'Ιουν. διὰ Γδύνιαν |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ | έτ. «Τράμπι» | 55 | 8798 | έφθ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουν. |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.) | έτ. «Σάντα Κυριακή» | 20 | 1603 | έφθ. Βορώ 22 'Ιουν. |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ | έτ. «Τράμπι» | 54 | 8005 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 15 'Ιουν. διὰ Λάδσεντ |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.) | έτ. «Γιούνιον» | 22 | 1048 | διῆλθε Σουέζ 18 'Ιουν. διὰ Τζέδδαν |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ | έτ. «Λουνίνο» | 19 | 5331 | έφθ. Νιούπορτ 21 'Ιουν. |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.) | έτ. «Λίμπανο» | 43 | 7281 | έφθ. Γδύνιαν 12 'Ιουν. |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιβ.) | έτ. «Τράμπι» | 55 | 8902 | άνεχ. 'Αμβέρσαν 20 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς |
| ΚΑΠΤΑΙΑΝ ΘΕΟ (λιβ.) | έτ. «Τρίς» | 42 | 6782 | διῆλθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΡΑΣ (λιβ.) | έτ. «Άντόρ» | 43 | 7129 | άνεχ. Σητατήλ 15 'Ιουν. διὰ Κόμπε |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ | έτ. «Αλταμίρα» | 45 | 7211 | άνεχ. Βαλτιμόρων 16 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.) | έτ. «Γιουρόπτα» | 44 | 7123 | άνεχ. Λεϊδέσης 19 'Ιουν. διὰ Χιούστον |
| ΚΑΡΡΕΤΟ (λιβ.) | έτ. «Στάρ» | 31 | 8873 | άνεχ. Τάμπαν 23 'Ιουν. διὰ Ταμπίκο |
| ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.) | έτ. «Καρρέτο» | 43 | 7214 | έφθ. Κολούμπια Ρίδερ 22 'Ιουν. |
| ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕΥΛΟΡ (λιβ.) | έτ. «Σάν Φελίτσια» | 43 | 7033 | έφθ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουν. |
| ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λιθερ. δεξ.) | έλληνικά συμφέροντα | 42 | 9796 | άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 'Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ζ. (Λιβάνου) | έτ. «Πίονιρ» | 36 | 10291 | άνεχ. Γκάλερτων 9 'Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ | Γ. Σιγάλας | 20 | 1618 | άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Μαρτ., ζημιάι |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ζ. | έτ. «Καρρέτο» | 43 | 7068 | έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν. |
| ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβ.) | έτ. «Πανγάδρα» | 43 | 7245 | έφθ. Λορέντζο Μάρκες 5 'Ιουν. |
| KATINA | έτ. «Σάν Μπερνάντο» | 45 | 7255 | έφθ. Ντεμεράραν 25 'Ιουν. |
| KATINA (Κοστ.) | έτ. «Ροσίνο» | 13 | 2000 | έφθ. Κόγκε 22 'Ιουν. |
| KE·Ι·Π ΠΑΛΛΑΣ | έτ. «Χάρτλαντ» | 42 | 7176 | άνεχ. Ρουέν 17 'Ιουν. διὰ Νόρδερν ρέιντζ |
| ΚΕ·Ι·Π ΣΤΑΡ | έτ. «Λαϊμπτήριαν» | 44 | 7281 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 'Ιουν. δι' Ούζάν |
| ΚΕ·Ι·Π ΩΡΑ | έτ. «Γκάλλαρο» | 37 | 5282 | άνεχ. Γλασκώνων 20 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς |
| KΕΝΤΑΟΥΡ (λιβ.) | έτ. «Οτσεάνικο» | 43 | 7233 | διῆλθε Παναμάν 19 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν |
| KΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.) | έτ. «Κάνοπος» | 41 | 7431 | έφθ. Φλόστιγ 2 'Ιουν. έπισκευή |
| ΚΕΦΑΛΟΣ (λιβ.) | έτ. «Τζ. Σή Τράνσπορτ» | 26 | 5717 | άνεχ. Μπάρερ 14 'Ιουν. διὰ Νταμμάμ |
| ΚΛΑΣΣΙΚ (λιβ.) | έτ. «Μπελμάρ» | 44 | 7190 | έφθ. Α'Μεράντον 22 'Ιουν. |
| KNOZA | έτ. «Τράμπι» | 43 | 7248 | άνεχ. Άμστερνταμ 20 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς |
| KNOZΑΓΚΑ | έτ. «Ορόγια» | 44 | 7159 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ |
| ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιβ.) | έτ. «Κολουμπέλλω» | 43 | 7239 | άνεχ. Είδονμάσου 23 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς |
| ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ | έτ. «Νεπτούνικα» | 13 | 9424 | διῆλθε Μπέλλ "Αϊλαντ 23 'Ιουν. διὰ Μόντρεαλ |
| KOMET (λιβ.) | έτ. «Μονάρκων» | 43 | 7250 | έφθ. Γκέρασατον 17 'Ιουν. |
| KONTINENTAL (λιβ.) | έτ. «Σάν 'Αγκουστίν» | 42 | 7178 | διῆλθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς |
| KΟΡΗ (Κοσταρ.) | έτ. «Οξίλισαρ» | 41 | 5173 | διῆλθε Ντόρερ 2 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς |
| KΟΡΕΙ | έτ. «Μοντεπάρτο» | 43 | 8390 | έφθ. Τακόμαν 24 'Ιουν.γ |
| KΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβ.) | έτ. «Σάν Πέντρο» | 45 | 7176 | έφθ. Κρήσιμα, ὑπὸ συμπλήρωσιν |
| KΟΡΝΟΥΑΛΛ (λιθερ.) | έτ. «Φιγκουέρας» | 56 | 10500 | διῆλθε Γιβραλτάρ 11 'Ιουν. διὰ Μονρόδια |
| KΟΡΦΟΥ ΑΙ·ΛΑΝΤ | έτ. «Ζίτσας | 43 | 7075 | εἰς θέσιν 48 Β. καὶ 61 Δ., 'Ιουν. 23 διὰ Πόρτ "Άλφρεντ |
| KΟΥΗΝ | έτ. «Ντέλ «Εστε» | 44 | 7190 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ |
| KΡΙΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβ.) | έτ. «Αϊλα Γκράντε» | 43 | 7275 | άνεχ. Α'Μπατάν 20 'Ιουν. δι' Α'Μστερνταμ |
| KΡΟΝΟΣ (λιβ.) | έτ. «Σάν Φερνάντο» | 41 | 6756 | άνεχ. Α'Μπατάν 18 'Ιουν. δι' Κείπ Τάουν |
| KΥΚΝΟΣ (δεξ.) | έτ. «Κάνοπος» | 54 | 10608 | εἰς θέσιν 18 Β. καὶ 57 Δ., 'Ιουν. 22 δι' 'Αμβέρσαν |
| KΥΑΝΟΣ (δεξ. λιβ.) | έτ. «Κιανός» | 43 | 10448 | άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Ιουν. |
| KΥΜΟ (Κοστ.) | έτ. «Εσκόριαλ» | 44 | 7292 | έφθ. Πειραιᾶ 9 'Ιουν. |
| KΥΡΑ (λιβ. δεξ.) | έτ. «Βάντως | 43 | 7330 | άνεχ. Ιργουελλ 14 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς |
| KΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοστ.) | έτ. «Σάντα Βαριάρα» | 21 | 2294 | έφθ. Μπουένος Αύρες 13 'Ιουν. |
| KΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | έτ. «Κογκισταντόρ» | 45 | 7157 | έφθ. Καλλάρο 25 'Ιουν. |
| KΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β. | έτ. «Ντέλ Κάρυκα» | 44 | 7214 | άνεχ. Γκεελδόγκ 18 'Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπον |
| KΩΣΤΗΣ (λιβ.) | έτ. «Κωστής» | 44 | 7243 | έφθ. Φόλεϋ 24 'Ιουν. καὶ Λίθερπουλ 27 |
| ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘΥ | έτ. «Εργκάτα» | 53 | 11262 | άνεχ. Μόρπιλ 20 'Ιουν. διὰ Σάντος |
| ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.) | έτ. «Μπάλτικο» | 43 | 10195 | άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 16 'Ιουν. διὰ Βραζιλίαν |
| ΛΑΜΥΡΑ | έτ. «Πέντρεγκαλ» | 45 | 7247 | έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουν. |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.) | έτ. «Μιραμόντε» | 53 | 13406 | διῆλθε Σουέζ 19 'Ιουν. διὰ Τζιμπούτι |
| ΛΙΛΗ (λιβ.) | έτ. «Φορταλέζ» | 43 | 7030 | έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 23 'Ιουν. |
| ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ | έτ. «Παναμερικάνα» | 44 | 7256 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 'Ιουν. δι' 'Υμουίντεν |
| ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ | έτ. «Ατλαντίκω» | 43 | 7176 | διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 20 'Ιουν. διὰ Τεργέστην |
| ΛΙΝΤΑ (λιβ.) | έτ. «Ρίο υπέλ Κάστρο» | 43 | 7262 | διῆλθε Σουέζ 19 'Ιουν. διὰ Κωνστάντζαν |
| ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοστ.) | έτ. «Χερέντια» | 27 | 4966 | έφθ. Κόμπε 3 'Ιουν. |
| ΛΟΕΞ (δεξ. Κοστ.) | έτ. «Σουντατλάντικα» | 22 | 7765 | άνεχ. Ρίο 'Αζούλη |
| ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (λιβ.) | έτ. «Ρίο 'Αζούλη» | 44 | 7256 | έφθ. Κόμπε 10 'Ιουν. |

| | | | | |
|-------------------------------------|-------------------------|----|-------|--|
| ΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΕΣ (λιβ.) | έτ. «Γουέστ "Ιντιες Σή» | 44 | 2127 | άνεχ. Νέαν Όρλεάνη 21 'Ιουν. διά Χιούστον έφθ. Πόρτ Σουδάν 21 'Ιουν. |
| ΛΟΥΚΙΑ (Κοστ.) | έτ. «Έβερεστ» | 19 | 974 | έφθ. Κείπ Τάουν 23 'Ιουν. |
| ΛΟΥΛΟΥ (Λιβάνου) | έτ. «Λέβαντ» | 17 | 1936 | άνεχ. 'Αντίλλας 20 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν διηλθε Πόρτ Σαΐδ 22 'Ιουν. διά Γενοβαν |
| ΛΥΡΙΚ (λιβ. δεξ.) | έτ. «Θήσατρ» | 43 | 10428 | |
| ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.) | έτ. «Βιγάλετ» | 27 | 6192 | |
| ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ | έτ. «Μπρόσαντ» | 44 | 7160 | εἰς θέσιν 39 Β. και 48 Δ. 'Ιουν. 25 διά Χάμπτον ρόδς άνεχ. Ρίον 'Ιανέριου 22 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ |
| ΜΑΕΝΤΑ (Κοστ.) | έτ. «Άνδρομέδα» | 21 | 4877 | άνεχ. Σουάνκ 22 'Ιουν. διά Σαιν Ναζαίρ έφθ. Βαγκούδεο 22 'Ιουν. |
| ΜΑΙΡΗ (Κοστ.) | έτ. «Παρένα» | 21 | 1489 | έφθ. Χερσώνα 20 'Ιουν. |
| ΜΑΙΡΗ (λιβ.) | έτ. «Μονρόδια» | 49 | 5685 | άνεχ. Βρέμη 23 'Ιουν. διά Μακέντζου άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 22 'Ιουν. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας διηλθε Σουέζ 16 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπου |
| ΜΑΙΡΗ Κ. (Κοστ.) | έλληνικά συμφέροντα | 96 | 1594 | άνεχ. Ντώρμπαν 18 'Ιουν. διά Βενετίαν έφθ. Καλκούτταν 21 'Ιουν. |
| ΜΑΙΡΗ Π. (λιβ.) | έτ. «Κομπάτς» | 43 | 7208 | έφθ. Χερσώνα 20 'Ιουν. |
| ΜΑΚΡΩΝ (λιβ.) | έτ. «Γουέστερν» | 43 | 7161 | άνεχ. Νάρβικ 11 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην άνεχ. Ντώρμπαν 18 'Ιουν. διά Βενετίαν |
| ΜΑΜΠΡΟΥΚ (Κοστ.) | έτ. «Χερέντια» | 18 | 3756 | έφθ. Καλκούτταν 21 'Ιουν. |
| ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοστ.) | έτ. «Ολιμέντο» | 43 | 7210 | διηλθε Αρούμπα 7 'Ιουν. διά Λιβερπούλ |
| ΜΑΝΤΕΛΕΝ (Λιβάνου) | Φ. Κυπριανού | 19 | 5670 | έφθ. Χάμπτον ρόδς 21 'Ιουν. |
| ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ (λιβ.) | έτ. «Παρανάλτο» | 43 | 7189 | έφθ. Χάμπτον ρόδς 24 'Ιουν. |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.) | έτ. «Σάουθερν Κρός» | 44 | 7244 | άνεχ. Νάρβικ 11 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην εἰς Σάουτερνταν, ύπο συμπλήρωσιν |
| ΜΑΡΓΚΩ | έτ. «Ούλτραμαρίνα» | 43 | 7160 | διηλθε Γιρβαλτάρ 22 'Ιουν. διά Ριγιέκαν |
| ΜΑΡΙΑ II. (λιβ.) | έτ. «Κρίστοπταλ» | 44 | 7163 | εἰς Α' Αμβέρσαν 20 'Ιουν. |
| ΜΑΡΙΑ Κ. (λιβ.) | έτ. «Γουέστ "Αφρικαν» | 56 | 6250 | άνεχ. Βαλτιμόρην 21 'Ιουν. διά Βαλπαραίον έφθ. Ριγιέκαν 22 'Ιουν. |
| ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ | έτ. «Βέγας» | 43 | 7176 | εἰς Ζάντερταν 17 Β. και 56 Α. 'Ιουν. 23 δι' Αραδίαν |
| ΜΑΡΙΑΝΟΗ Τ. (Κοστ.) | έτ. «Πανρίκα» | 19 | 6064 | έφθ. Χάμπτον ρόδς 21 'Ιουν. |
| ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοστ.) | έτ. «Αρκούλ» | 22 | 4949 | έφθ. Χάμπτον ρόδς 24 'Ιουν. |
| ΜΑΡΙΕΛ (λιβ.) | έτ. «Γουέστ "Αφρικαν» | 43 | 7244 | άνεχ. Νάρβικ 11 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην εἰς Σάουτερνταν, ύπο συμπλήρωσιν |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ | έτ. «Φωσίαν» | 43 | 7059 | διηλθε Γιρβαλτάρ 22 'Ιουν. διά Ριγιέκαν |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιβερ. δεξ.) | έτ. «Ντέλ Νόρτε» | 56 | 21000 | εἰς θέσιν 17 Β. και 56 Α. 'Ιουν. 23 δι' Αραδίαν |
| ΜΑΡΙΛΕΝΑ (Κοστ.) | έτ. «Μενσαμπτέ» | 41 | 4729 | έφθ. Νέαν Όρλεάνη 25 'Ιουν. |
| ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιβ. δεξ.) | έλληνικά συμφέροντα | 43 | 8202 | έφθ. Αμβέρσαν 24 'Ιουν. |
| ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιβ.) | έτ. «Γκαλλογουσάιν» | 44 | 7303 | έφθ. Χιούστον 18 'Ιουν. |
| ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.) | έτ. «Ορίενταλ» | 24 | 4701 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ |
| ΜΑΡΙΠΟΖΑ (λιβ.) | έτ. «Μαριμπλάγκα» | 47 | 8190 | άνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λιβ.) | έλληνικά συμφέροντα | 44 | 7242 | έφθ. Καλεί 27 'Ιουν. |
| ΜΑΡΚΕΛΛΑ | έτ. «Σάν Σκεράσιμο» | 20 | 3483 | άνεχ. Αμβούργον 18 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.) | έτ. «Εύκαριερς» | 43 | 7033 | έφθ. Τεργέστην 10 'Ιουν. |
| ΜΑΡΠΗΣΣΑ | έτ. «Ούνιβερσαλ» | 55 | 8961 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ άργει Βρέμην ἀπό 18 Νοεμ. 1955 |
| ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιβ.) | έτ. «Τράνσονπορτ» | 44 | 7251 | έφθ. Χάμπτον ρόδς 24 'Ιουν. |
| ΜΑΡΩ | έτ. «Μαρία» | 19 | 7588 | διηλθε Γιρβαλτάρ 24 'Ιουν. διά Φόλεϋ |
| ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοστ.) | έτ. «Μοτόρες» | 53 | 8453 | έφθ. Χάρδην 24 'Ιουν. |
| ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λιβ. δεξ.) | έτ. «Κόσμικ» | 55 | 24200 | διηλθε Σουέζ 16 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπου |
| ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιβ.) | έτ. «Νίκη» | 44 | 7232 | άνεχ. Αμβούργον 21 'Ιουν. διά Βόρ. Αμερικήν |
| ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.) | έτ. «Μιταλμπόσα» | 54 | 18763 | έφθ. Καλαί 27 'Ιουν. |
| ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ | έτ. «Μιρολάγκα» | 55 | 6500 | άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουν. διά Λιθανον |
| ΜΑΣΤΡΟΣΤΕΛΙΟΣ (Κοσταρ.) | έτ. «Γιουνάιτεντ» | 41 | 7195 | έφθ. Κολούμπια Ρίβερ 20 'Ιουν. |
| ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.) | έτ. «Ματζεολία» | 27 | 6144 | εἰς λιμένας Περσικού Κόλπου 12 'Ιουν. |
| ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.) | έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» | 43 | 7176 | διηλθε Κόμπε 20 'Ιουν. διά Μόζι |
| ΜΑΧΦΟΥΖ (Κοσταρ.) | έλληνικά συμφέροντα | 12 | 5254 | έφθ. Χάμπτον ρόδς 9 'Ιουν. |
| ΜΕΛΙΝΤΑ | έτ. «Ινκάικας | 45 | 7254 | άνεχ. Αυδέρσαν 15 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΜΕΛΟΝΤΥ (λιβ.) | έτ. «Λινάρες» | 44 | 7198 | άνεχ. Λίθερπουλ 13 'Ιουν. διά Κέϋ Ούέστ |
| ΜΕΝΙΤΕΣ | έτ. «Νουέδα Γρανάδα» | 45 | 7198 | Ίδε : «ΘΕΟΦΑΝΕΙΑ», ώς μετωνομάσθη |
| ΜΕΡΛΙΝ (λιβ.) | έτ. «Σάν Πέντρο» | 45 | 7190 | έφθ. Μπλάχιαν Μπλάγκαν 25 'Ιουν. |
| ΜΕΡΟΠΗ (Κοστ.) | έτ. «Σάπαπ» | 43 | 1934 | άνεχ. Πουέρτο Όρυτάλ 7 'Ιουν. διά Χάρτλεπουλ |
| ΜΕΣΣΑΡΙΑ | έτ. «Σάν Ραφαέλ» | 43 | 7282 | άνεχ. Ράς Τανύρα 18 'Ιουν. διά Σιμότσου |
| ΜΙΝΑ (λιβ. δεξ.) | έτ. «Καστέλλα» | 55 | 20630 | άργει Κάρδιφ ἀπό 6 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ. |
| ΜΙΚΤΡΙΚ (Κοστ.) | έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα» | 20 | 4098 | άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουν. διά Κέϋ Ούέστ |
| ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοστ.) | έτ. «Μίντρικ» | 25 | 6806 | έφθ. Ρίον 'Ιανέριου 23 'Ιουν. |
| ΜΙΧΑΗΛ Γ. | έτ. «Η. Κορντόμπα» | 44 | 7215 | άνεχ. Χαλιφαξ 22 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην, έφθ. 25 |
| ΜΙΧΑΗΛ Α. (λιβ.) | έτ. «Σαίν Μικέλλ» | 29 | 2666 | άνεχ. Σάντον 4 'Ιουν. διά Κιουρασσάο |
| ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δεξ.) | έτ. «Σάν Αντρες» | 53 | 11289 | έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουν. |
| ΜΙΧΑΗΛ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιβ.) | έτ. «Φορμενταντόρ» | 55 | 8500 | άνεχ. Σάν Ζουάν 25 'Ιουν. διά Πουέρτο Λά Κρούζ, εἰς Τάιν, ύπο συμπλήρωσιν |
| ΜΙΧΑΗΛ Ζ. (λιβ. δεξ.) | έτ. «Πουέρτο Ρίκο» | 37 | 7140 | έφθ. Λουλέα 23 'Ιουν. |
| ΜΙΧΑΗΛ Κ. (λιβ.) | έτ. «Αντριάσ» | 56 | 8000 | άνεχ. Βοστώνη 12 'Ιουν. διά Λονδίνον |
| ΜΟΝΙΚΑ (Κοστ.) | έτ. «Ισαβέλλα» | 18 | 3089 | άνεχ. Λουδίνιον 9 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον |
| ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λιβ.) | έτ. «Ηστερύ» | 43 | 6674 | άνεχ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολομβ.) 21 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΜΠΑΛΤΙΚΟ (Κοσταρ.) | έτ. «Μπάλτιας» | 00 | 2302 | έφθ. Λουδίνιον 27 'Ιουν. |
| ΜΠΑΖΙΑ II. (λιβ.) | έτ. «Ντιέγκο» | 45 | 7176 | άνεχ. Σάν Ζουάν 25 'Ιουν. διά Πουέρτο Λά Κρούζ, εἰς Τάιν, ύπο συμπλήρωσιν |
| ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιβ.) | έτ. «Ελκάρριερς» | 44 | 7207 | έφθ. Λουδίνιον 27 'Ιουν. |
| ΜΠΡΟΔΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.) | έτ. «Γκαραργουσάιν» | 42 | 7303 | διηλθε Γιρβαλτάρ 25 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΜΥΚΟΝΟΣ | έτ. «Σάντα Βαρβάρα» | 16 | 3528 | άνεχ. Λουδίνιον 20 'Ιουν. διά Πόρτ Σουδάν |
| ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.) | έτ. «Σεγκούριτας» | 55 | 9922 | έφθ. Αμβέρσαν 23 'Ιουν. |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ | έλληνικά συμφέροντα | 56 | 10200 | άνεχ. Λός Αντζελες 18 'Ιουν. διά Κων(πολιν |
| ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.) | έτ. «Στανόιλ» | 30 | 9243 | διηλθε Γιρβαλτάρ 23 'Ιουν. διά Λίβερπουλ |
| ΜΥΚΗΝΑΙ (λιβ.) | έτ. «Μαραθών» | 43 | 7314 | άνεχ. Σέδεν Αϊλαντ 17 'Ιουν. δι' Ολλανδίαν |
| ΜΥΡΙΑΜ | έτ. «Χάρι» | 43 | 7196 | άνεχ. Ρόττερνταμ 17 'Ιουν. διά Κόλπον Μεξικού |
| ΜΥΡΤΩ (τάνκερ) | έτ. «Αρίστα» | 43 | 7176 | έφθ. Σάντα Μαρία 21 'Ιουν. |
| ΜΥΡΤΩ (λιβερ.) | έλληνικά συμφέροντα | 18 | 2297 | έφθ. Λίθερπουλ 13 'Ιουν. |
| ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ | έτ. «Σάν Ρόκκο» | 25 | 4954 | |
| ΝΑΕΣ ΚΟΜΠΑΝΙΟΝ (λιβ.) | έτ. «Νόρμαν» | 56 | 20250 | |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΤΥ (λιβ.) | έτ. «Νόγια» | 43 | 8500 | |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιβ.) | έτ. «Νάσιοναλ» | 43 | 7176 | |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΔΗΝΤΕΡ (λιβ.) | έτ. «Μοντεδέρντι» | 45 | 7176 | |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ.) | έτ. «Νάσιοναλ» | 44 | 7241 | |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ | έτ. «Νάσιοναλ» | 44 | 7258 | |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λιβ.) | έλληνικά συμφέροντα | 56 | 10500 | |

FIRST ESTABLISHED 1928

SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.

SHIPPING AGENTS

IMPORTERS & DISTRIBUTORS

MANUFACTURERS REPRESENTATIVES

PORT - SAID (Egypt)

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

Head Office

30, Fouad 1st Avenue

Depots:

5, Tantah Street

30, Fouad Street

Branch Office

Rached Street

Tel. 2012

Port - Tewfik (Suez)

| | | | | |
|-------------------------------|--------------------------------|----|-------|---|
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑ·Υ·ΤΕΡ (λι6.) | έτ. «Αλμάγκρο» | 43 | 7228 | άνεχ. Πουέρτο Όρητάζ 12 'Ιουν. διά Μίδδλεσμπρο |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λι6.) | έτ. «Ολύμπια» | 43 | 8363 | άνεχ. Λίβερπουλ 16 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΝ | έτ. «Λουσένα» | 45 | 7255 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 12 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λι6.) | έτ. «Άντριβάπτορ» | 43 | 8428 | διήλθε Ντόρερ 1 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρητάζ, |
| ΝΕΒΑΔΑ (λι6.) | έτ. «Νεδάδα» | 29 | 4142 | εις Σιγκαπούρην ρόδς 15 'Ιουν. |
| ΝΕΛΛΑ | έτ. «Νέλλα» | 38 | 5106 | έφθ. Τεργέστην 15 'Ιουν. |
| ΝΕΠΤΟΥΝ (λι6.) | έτ. «Εσπέρια» | 54 | 5669 | άνεχ. Τσάρλεστων 21 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΝΕΠΤΟΥΝ (παναμ.) | έτ. «Νέπτουν» | 21 | 5686 | άνεχ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ | έτ. «Νεπτουνία» | 20 | 10519 | άνεχ. Αμβούργον 24 'Ιουν. διά Μόντρεαλ |
| ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λι6. δεξ.) | έτ. «Πέργκα» | 52 | 11267 | έφθ. Τζάκσονβιλ 14 'Ιουν. |
| ΝΙΚΦΙΑ (Κοσταρ.) | έτ. «Αφρόδεσσα» | 18 | 3335 | έφθ. Χούλι 27 'Ιουν. |
| ΝΙΚΟΓΙΑ (Κοσταρ.) | έτ. «Ναυτίλος» | 10 | 1182 | έφθ. Σάοπνες 23 'Ιουν. |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.) | έτ. «Παράνα» | 53 | 12396 | διήλθε Τρίνιταν 19 'Ιουν. διά Ρίον Ιανέιρον |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (παναμ.) | έλληνικά συμφέροντα | 20 | 6109 | διήλθε Λάς Πάλμας 22 'Ιουν. δι' Αμδέρσαν |
| ΝΙΚΟΛΑΣ | έτ. «Σάντα Μαρίνα» | 18 | 2447 | έφθ. Μεραίναν 18 'Ιουν. |
| ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ | έτ. «Ντονόδο» | 44 | 7255 | έφθ. Λός Αντζελες 13 'Ιουν. |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ | έτ. «Λειβάδια» | 43 | 7121 | έφθ. Μοντεβίδεο 17 'Ιουνίου (δι' Εύρωπην) |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λι6.) | έτ. «Μαριάτο» | 27 | 4950 | έφθ. Λάζ Κουλέπτ 24 'Ιουνίου |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ II. (λι6.) | έτ. «Πίονιρ» | 37 | 7991 | άνεχ. Μπάχρειν 11 'Ιουν. διά Κεελόγκ |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ (παναμ.) | έτ. «Παναμά» | 43 | 7290 | διήλθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουν. διά Μασσαλίαν |
| ΝΙΚΟΛΟΣ (λι6.) | έτ. «Άζόρες» | 45 | 7003 | διήλθε Παναμάν 24 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν |
| ΝΙΚΟΣ | έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα» | 53 | 9188 | άνεχ. Νέαν Υόρκην 12 'Ιουνίου διά Πούντα Καρντόν |
| ΝΙΚΥ (λι6.) | έτ. «Αίλα Ναβαρένα» | 43 | 7197 | έφθ. Ήσταχμ 25 'Ιουν. |
| ΝΙΜΠΟΡΙΟ | έτ. «Παναμ-Γιουρόπα» | 28 | 9002 | έφθ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουν. |
| ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λι6. δεξ.) | έτ. «Παναμ-Γιουρόπα» | 28 | 6857 | άνεχ. Μπότανη Μπαίν 16 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπου |
| ΝΟΡΑ | έτ. «Ηστεον Σιφάριγκη» | 43 | 7176 | έφθ. Χάμπτον ρόδς 23 'Ιουν. |
| ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δεξ.) | έτ. «Πετρόλεα» | 52 | 12191 | διήλθε Πόρτ Σαΐδ 23 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ (λι6.) | έτ. «Παλμύρα» | 53 | 5826 | έφθ. Ειλλαν Κονστιτούσιον 21 'Ιουν. |
| ΝΟΡΟ. ΜΟΝΑΡΧ (λι6. δεξ.) | έτ. «Πετρούλερα» | 55 | 18000 | άνεχ. Νέαν Υόρκην 19 'Ιουν. διά Αμδέρσαν |
| ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ (λι6.) | έτ. «Τιτιάνα» | 35 | 4975 | έφθ. Μπάχρειν 11 'Ιουν. |
| ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δεξ.) | έτ. «Πετρόλεα» | 52 | 12029 | διήλθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διά Μπάνιας |
| ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ | έτ. «Μπέλλ Μόντε» | 44 | 7248 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 'Ιουν. δι' Αμδέρσαν |
| ΝΟΡΟ ΡΙΒΕΡ | έτ. «Ατλαντικό» | 44 | 7054 | διήλθε Φιλαρκού 21 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΝΟΡΑΛΜΑΤΙΑ | έτ. «Σίλετ» | 42 | 7251 | έφθ. Γάνδην 19 'Ιουν. |
| ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ | έτ. «Φάρσαλον» | 45 | 7148 | άνεχ. Μόντρεαλ 14 'Ιουν. διά Τεργέστην |
| ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ | έτ. «Φάρσαλον» | 43 | 7176 | έφθ. Χάμπτον ρόδς 17 'Ιουν. |
| ΝΟΥΤΣΙ (λι6.) | έτ. «Φάρσαλον» | 43 | 7061 | άνεχ. Αμδέρσαν 15 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΝΤΑΡΝΕΑ (δεξ. Κοστ.) | έτ. «Λιυπέρ. Φράϊτερ» | 22 | 7053 | άνεχ. Μπάνιας 19 'Ιουν. διά Νόρντεγχαμ |
| ΝΤΑΡΝΙ (λι6. δεξ.) | έτ. «Τζένεραλ» | 52 | 12577 | άνεχ. Τρίνιταν 13 'Ιουν. διά Λάγκος |
| ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.) | έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» | 24 | 5789 | έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ 15 'Ιουν. |
| ΝΤΑΤΣΕΣ ΟΦ ΑΘΕΝΣ (λ. δ.) | έτ. «Βιβάλετ» | 52 | 11767 | άνεχ. Μπάνιας 19 'Ιουν. διά Νόρντεγχαμ |
| ΝΤΕΒΟΝ (λι6.) | έτ. «Ατλαντικό Τάνκερς» | 56 | 10200 | άνεχ. Φάσιο 13 'Ιουν. διά Παταλίκ Παπάν |
| ΝΤΟΜΙΝΕ·Ι·ΤΟΡ | έτ. «Βιλλανουέβα» | 56 | 7256 | έφθ. Μοντεβίδεο 20 'Ιουν. |
| ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λι6.) | έτ. «Παρνασσόδες» | 44 | 8257 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 'Ιουν. δι' Αμδέρσαν |
| ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λι6. δεξ.) | έτ. «Νουέδη Βίστα» | 46 | 8210 | άνεχ. Σέδεν Αιλαντ 19 'Ιουν. δι' Αγγλίαν |
| ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λι6. δεξ.) | έτ. «Πουέρτο Μαντρίν» | 31 | 54 | άνεχ. Περσικὸν Κόλπου 3 'Ιουν. διά Γκεελόγκ |
| ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθερ.) | έτ. «Πανασέν. - Εουρόπα» | 54 | 11208 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 'Ιουν. δι' Αμδέρσαν |
| ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λι6. δεξ.) | έτ. «Παναμ-. - Εουρόπα» | 55 | 6620 | άνεχ. Φάλμουθ 13 'Ιουν. διά Πούντα Καρντόν |
| ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λι6.) | έτ. «Παναμέ-. - Εουρόπα» | 55 | 11380 | άνεχ. Νάρουπα 22 'Ιουν. δι' Ειδουμέασθ |
| ΝΤΟΡΑΝΤΟ | έτ. «Γκαυπόρα» | 44 | 7244 | διήλθε Θάρανταιη 19 'Ιουν. διά Νέαν Καλληδονίαν |
| ΝΤΟΡΙΟΝ | έτ. «Ιμπέριο» | 44 | 7175 | έφθ. Πόρτ Σαΐδ 15 'Ιουν. |
| ΝΤΟΡΙΑΝ (λι6.) | έτ. «Ρεζόλούτ» | 56 | 10580 | εις Αιτίο ('Ισπανίας), υπό συμπλήρωσιν |
| ΝΤΟΡΟΣ | έτ. «Ντόρος» | 43 | 6766 | διήλθε Μοντεβίδεο 9 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ |
| ΝΥΜΦΗ | έτ. «Τσανσατσεάνικα» | 54 | 5653 | διήλθε Σουεζ 16 'Ιουν. δι' Ισπανίαν |
| ΟΛΥΜΠΙΑ | έτ. «Τσανσατάλαντικα» | 53 | 17362 | διήλθε Φαγιάλ 24 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην |
| ΟΛΥΜΠΙΚ Α·Ι·Σ (δεξ. λι6.) | έτ. «Πάλμασα» | 54 | 13665 | διήλθε Πόρτ Σαΐδ 20 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ·Υ (λι6. δεξ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 54 | 13652 | διήλθε Θέσουταν 22 'Ιουν. διά Σιδώνα |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάκνερ) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 54 | 20453 | έφθ. Γένοβαν 20 'Ιουν. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (δεξ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 48 | 11298 | άνεχ. Μπάχρειν 15 'Ιουν. διά Σασέμπτο |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 54 | 14047 | άνεχ. Νέαν Υόρκην 19 'Ιουν. διά Κιουρασάο |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λι6. δεξ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 50 | 17791 | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 25 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπου |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 53 | 14221 | διήλθε Γιβραλτάρ 17 'Ιουν. διά Μόντρεαλ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΔΟΥΡΕΑ (δεξ.) | έτ. «Λιυπέτικος» | 53 | 14009 | άνεχ. Μπάχρειν 21 'Ιουν. διά Μελβούρνην |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ (λι6. δεξ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 49 | 17725 | άνεχ. Μπαντάρι Μασούρ 21 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λι6. δεξ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 54 | 13678 | άνεχ. Φάλμουρα 22 'Ιουν. διά Σιδώνα |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ | έτ. «Κοραΐεντες» | 45 | 10448 | άνεχ. Ράς Τανούρα 17 'Ιουν. διά Φόλευ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λι6. δεξ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 54 | 13934 | εις Βρέμην ἀπό 17 Μαΐου, ἐπισκευή |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λι6. δεξ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 55 | 13709 | έφθ. Γένοβαν 18 'Ιουν. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ·Ι·Α (λι6. δεξ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 54 | 13713 | έφθ. Νέαν Υόρκην 25 'Ιουν. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (λι6. δεξ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 55 | 13934 | διήλθε Σουεζ 20 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπου |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λι6. δεξ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 54 | 13945 | άνεχ. Βοστώνην 19 'Ιουν. δι' Αρούμπαν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λι6. δεξ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 54 | 13665 | άνεχ. Μπουνέος Αὔρες 13 'Ιουν. διά Ντόρμπιταν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ·Υ (λι6. δεξ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 55 | 13934 | άνεχ. Σπέτζαν 26 'Ιουν. διά Μπάνιας |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λι6. δεξ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 54 | 20595 | διήλθε Πόρτ Σαΐδ 27 'Ιουν. δι' Αραδίαν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΥ (λι6. δεξ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 54 | 17792 | διήλθε Σουεζ 16 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπου |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 49 | 14047 | άνεχ. Αγ. Φραγκίσκου ἀπό 26 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπου |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λι6. δεξ.) | έτ. «Πάλμασα» | 54 | 17794 | διήλθε Θέσουταν 19 'Ιουν. διά Λάριμαν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 49 | 17791 | άνεχ. Αγ. Φραγκίσκου ἀπό 26 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπου |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 50 | 17791 | διήλθε Γιβραλτάρ 16 'Ιουν. διά Σιδώνα |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λι6. δεξ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 54 | 13580 | άνεχ. Σιμόταν 22 'Ιουν. διά Λονδίνον, ἔφθ. 25 |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.) | έτ. «Μουνσανάντο» | 54 | 20611 | έφθ. Χάρον 20 'Ιουν. κατ' Ρουέν 23 |
| ΟΛΥΜΠΟΣ (λι6.) | έτ. «Μονοδάρ» | 43 | 7028 | έφθ. Θρή Ρίθερς 19 'Ιουν. |
| ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λι6.) | έτ. «Ομνιούμ Κέρριερς» | 43 | 7256 | διήλθε Τζιμπουτί 15 'Ιουν. διά Μαδαγασκάρην |
| ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ·Ι·ΤΕΡ | έτ. «Ομνιούμ Τρέιντερ» | 44 | 7211 | έφθ. Λέρεντζ Μάρκες ἀπό 18 Μαΐου |
| ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ·Ι·ΤΕΡ | έτ. «Ομνιούμ Φράϊτερ» | 44 | 7255 | άνεχ. Νέαν Υόρκην 16 'Ιουν. δι' Αρούμπαν |
| ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.) | έτ. «Μιραδόρες» | 27 | 8627 | άνεχ. Σιμόταν 22 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπου |
| ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΥ (λι6. δεξ.) | έτ. «Αλ· Εμπρέσσα» | 55 | 20900 | έφθ. Οζάκαν 21 'Ιουν. |
| ΟΥΑ·Ι·Τ ΣΤΑΡ (λι6.) | έτ. «Ούαττ Στάρ» | 44 | 7248 | έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 'Ιουν. |
| ΟΥΑΙΣΣΕΣΣΕΣ ΙΙ. (λι6.) | έτ. «Ούλισσες» | 42 | 7234 | διήλθε Τζιμπουτί 15 'Ιουν. διά Μαδαγασκάρην |
| ΟΥΡΑΝΙΑ | έτ. «Αλ· Πλάτα» | 43 | 7265 | έφθ. Βατιμπόρη 22 'Ιουν. |
| ΟΥΡΑΝΙΑ (λι6. δεξ.) | έτ. «Ούρανια» | 32 | 6430 | διήλθε Γιβραλτάρ 14 'Ιουν. |
| ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ | έτ. «Τζόρτζ» | 19 | 5701 | διήλθε Γιβραλτάρ 14 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθερ.) | έτ. «Οσεαν» | 45 | 7238 | έφθ. Τακοράντι 22 'Ιουν. |
| ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιθερ.) | έτ. «Νόρλο» | 43 | 7211 | έφθ. Τόκιο 14 'Ιουν. |
| ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ | έτ. «Σπούγκιβιλ» | 43 | 7176 | άνεχ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΟΣΕΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιθερ.) | έτ. «Μπλού Μπαίν» | 43 | 7194 | έφθ. Μορμουγκάο 21 'Ιουν. |
| ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λι6.) | έτ. «Χάνονθερ» | 43 | 7256 | έφθ. Μορμουγκάο 21 'Ιουν. |
| ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ | έτλ. «Αουνταζ» | 23 | 7246 | έφθ. Τρίπολη 14 'Ιουν. |

| | | | | |
|-------------------------|--------------------------|----|-------|--|
| ΠΑΙΔΑΤΟ | έτ. «Καρέττο» | 43 | 7176 | άνεχ. 'Αμβούργον 12 'Ιουν. διὰ Χάμππον ρόδς |
| ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λίθερ.) | έτ. «Σάνη Ραφαέλη» | 43 | 7253 | άνεχ. Μόμπιτ 20 'Ιουν. διὰ Γκάλερεστων |
| ΠΑΝ | έτ. «Άριας» | 56 | 8000 | εἰς 'Αϊδί ('Ιαπωνίας), υπὸ συμπλήρωσιν |
| ΠΑΝΑΓΙΑ | έτ. «Σαπφώ» | 44 | 7223 | διῆλθε Λός "Αντζελες 9 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν |
| ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.) | έτ. «Όλισκαλ» | 26 | 4494 | άνεχ. Μπαρρόου 22 'Ιουν. διὰ Μπόναν |
| ΠΑΝΑΓΙΑ (λίθερ. δεξ.) | έτ. «Πόρτο Άλεγκρε» | 56 | 16100 | διῆλθε Ντάρμπαν 19 'Ιουν. διὰ Σιγκαπούρην |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λίθερ.) | έτ. «Βαλιέντε» | 55 | 9857 | έφθ. 'Υμουνίτεν 22 'Ιουν. |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ | έτ. «Άνταρίος» | 44 | 7212 | εἰς θέσιν 26 Β., καὶ 64 Δ., 'Ιουν. 24 διὰ Κολόμπο |
| ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.) | έτ. «Σάγη 'Ιγνάτιο» | 44 | 7281 | ανοικτά τοῦ Λάδσεν 22 Μαΐου (διαταγάς) |
| ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (λίθ.) | έτ. «Σάνη Ραφαέλη» | 43 | 7220 | διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 24 'Ιουν. δι' 'Ερυθρὰν |
| ΠΑΝΔΩΡΑ (Κοσταρ.) | έλληνικὰ συμφέροντα | 09 | 715 | έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 'Ιουν. |
| ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ | έτ. «Ρίο Χόντο» | 43 | 7193 | Προστραγμένον εἰς Λινχάφεν ρόδς |
| ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ | έτ. «Παραπορτί» | 25 | 4687 | άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 8 'Ιουν. διὰ Μόζι, |
| ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λίθ.) | έτ. «Παρδαλίνα» | 43 | 7257 | άνεχ. 'Αμβούργον 20 'Ιουν. διὰ Χάμππον ρόδς |
| ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ | έτ. «Κοντινεντάλε» | 43 | 7176 | διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 18 'Ιουν. δι' 'Αργεντινήν |
| ΠΑΘ | έτ. «Πάθη» | 26 | 5937 | έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 'Ιουν. |
| ΠΑΜ | έτ. «Κόρονα» | 20 | 3594 | άνεχ. Κρίστομπαλ 18 'Ιουν. |
| ΠΕΓΚΟΡ (λίθ.) | έτ. «Πεγκόρ» | 45 | 7251 | άνεχ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουν. διὰ Χάμππον ρόδς |
| ΠΕΛΟΨ (λίθ.) | έτ. «Σάμσοκ» | 45 | 7054 | άνεχ. Βαλτιμόρην 16 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ |
| ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λίθ.) | έτ. «Πάλιζαντ» | 44 | 7212 | άνεχ. Σούαν 21 'Ιουν. διὰ Χάμππον ρόδς |
| ΠΕΡΑ Α·Ι·ΑΝΤ | έτ. «Καρέτσο» | 43 | 7139 | εἰς θέσιν 39 Β., καὶ 56 Δ., 'Ιουν. 21 διὰ Χάμππον ρόδς |
| ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λίθ.) | έλληνικὰ συμφέροντα | 55 | 8320 | έφθ. Μπαντάρ Μασάνηρ 24 'Ιουν. |
| ΠΕΡΣΕΥΣ (λίθ. δεξ.) | έτ. «Κάνοπους» | 55 | 15800 | άνεχ. Σουάν 18 'Ιουν. διὰ Κούδαν |
| ΠΗΓΑΣΟΣ | έτ. «Πήγασος» | 43 | 7221 | άνεχ. Τάιν 12 'Ιουν. διὰ Χάμππον ρόδς |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λίθερ.) | έτ. «Έλλησποντος» | 45 | 7056 | άνεχ. Μίδδλεσμπρο 17 'Ιουν. διὰ Χάμππον ρόδς |
| ΠΙΟΝΕΡ | έτ. «Ντέλ 'Εστε» | 44 | 7190 | έφθ. Λοβίζια 18 'Ιουν. |
| ΠΙΡΕΟ (Κοσταρ.) | έτ. «Μάρη ἐλ Πιρέο» | 16 | 1449 | άνεχ. Χάμππον ρόδς 12 'Ιουν. δι' Όυζάν |
| ΠΙΤΣΑ Χ. | έτ. «Μέδουσα» | 43 | 7205 | άνεχ. Νταγκάν 16 'Ιουν. διὰ Καματίσι |
| ΠΛΑΝΕΤ (λίθ.) | έτ. «Ορενς» | 43 | 7228 | άργει Γιβραλτάρ ἀπὸ 12 Δεκ., ζημιάι |
| ΠΛΕΙΑΔΕΣ (λίθ.) | έτ. «Ντάτσες Μαρίνα | 43 | 7253 | άνεχ. Χάμππον ρόδς 19 'Ιουν. διὰ Λάδσεντ |
| ΠΛΟΒΕΡ (λίθ.) | έτ. «Μπάχια Σαλίνας» | 45 | 7067 | άνεχ. Κίγκις Λιν 21 'Ιουν. διὰ Γάνδην, ἔφθ. 23 |
| ΠΟΦΟΥΛΑ (Κοσταρ.) | έτ. «Σαΐντ Ανάργυροι» | 24 | 1435 | άνεχ. Χάμππον ρόδς 21 'Ιουν. διὰ Γαλλίαν |
| ΠΟΙΑΙ | έτ. «Παναμάς | 54 | 9188 | άνεχ. Κόμπε 15 'Ιουν. διὰ Βαγκούθερ |
| ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.) | έτ. «Γκόμπαλς» | 45 | 7159 | εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ παραλαβὴν |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (λίθ.) | έλληνικὰ συμφέροντα | 56 | 8000 | άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν. διὰ Χάμππον ρόδς |
| ΠΟΠΗ (Κοσταρ.) | έτ. «Άρπης» | 43 | 7257 | εἰς θέσιν 36 Β., καὶ 0.15 Δ., 'Ιουν. 24 διὰ Τεργέστην |
| ΠΟΡΤΑΡΙΑ | έτ. «Νουέδα Γρανάδα» | 45 | 7267 | έφθ. Ρόττερνταμ 17 'Ιουν. |
| ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λίθ. δεξ.) | έτ. «Πίονιρ» | 38 | 7949 | έφθ. Νεάπολις 20 'Ιουν. |
| ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.) | έτ. «Πουκού» | 36 | 7104 | έφθ. Νιούπορτ 23 'Ιουν. |
| ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.) | έτ. «Τράνσπορτ 'Οδερστη» | 24 | 4928 | έφθ. Κωνσταντινούπολιν 20 'Ιουν. (δι' 'Αλεξανδρέεταν) |
| ΠΡΑΝΤΟ | Π. Γ. Κοτταρόπουλος | 19 | 2256 | άνεχ. Λειδέρος 9 'Ιουν. διὰ Χιούστον |
| ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λίθερ.) | έτ. «Πρόδρομος» | 43 | 7194 | διῆλθε Στάρτ Πόιντ 25 'Ιουν. διὰ Γδύνιαν |
| ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λίθερ.) | έτ. «Έλλησποντος» | 43 | 7128 | |
| ΡΑΓΚΕΡ | έτ. «Ντέλ 'Εστε» | 44 | 7192 | |
| ΡΑΝΤΙΑΝΤ (δεξ.) | έτ. «Κάστρο Μπέλλο» | 41 | 8325 | |
| ΡΑΨΟΝΤΥ (λίθ.) | έτ. «Λιμπέριαν» | 43 | 7243 | |
| ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ | έτ. «Ρίο Γκράντε» | 44 | 7176 | |
| ΡΙΟ ΜΑΡ | έτ. «Πατσιφίκα» | 44 | 7226 | |
| ΡΟΚΟΣ Β. (λίθ. δεξ.) | έτ. «Γουέστερν Σή» | 55 | 21050 | |
| ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ | έτ. «Σαΐντ» | 44 | 7176 | άνεχ. Λίθερπολ 23 'Ιουν. διὰ Μόντρεαλ |
| ΣΑΜΟΥΑ | έτ. «Ντέλ 'Εστε» | 18 | 5727 | εἰς Πόρτ Αρθουρ ἀπὸ 26 Μαΐου |
| ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Κοστ.) | έτ. «Σάνη 'Αντώνιο» | 27 | 5185 | έφθ. Χάμππον ρόδς 23 'Ιουν. |
| ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ | έτ. «Σομέλγκο» | 44 | 7282 | άνεχ. Σημάττλ 16 'Ιουν. διὰ Κόμπε |
| ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λίθ. δεξ.) | έτ. «Οσεαν» | 44 | 10652 | άνεχ. ΣΑΝΝΑΣ 13 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν |
| ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ | έτ. «Γιασίδικα» | 23 | 5372 | άνεχ. Ράς "Αντζελες 13 'Ιουν. διὰ Καθασάκι |
| ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ | έτ. «Σάνη 'Αντώνιο» | 17 | 5685 | |
| ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.) | έτ. «Εσπεράντζα» | 06 | 2084 | |
| ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.) | έτ. «Ατλαντίκο» | 44 | 10546 | |
| ΣΑΝ ΡΟΚ | έτ. «Σάνη Παντελέμων» | 44 | 7283 | |
| ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λίθ.) | έτ. «Φοίνιξ» | 43 | 7259 | |
| ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.) | έτ. «Πόρτο Μπέλλο» | 36 | 5129 | |
| ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ | έτ. «Βαπτιστής» | 23 | 4884 | |
| ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοστ.) | έτ. «Σάνη Μαρίτιμα» | 44 | 7210 | |
| ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ | έτ. «Πολύφημος» | 18 | 1260 | |
| ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ | έτ. «Κρόνος» | 42 | 7118 | |
| ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λίθ.) | έτ. «Βαπτόρες» | 43 | 7257 | |
| ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λίθ.) | έτ. «Σαΐν Τζάν» | 44 | 7176 | |
| ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ | έτ. «Ορακούνων» | 43 | 7164 | |
| ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λίθ.) | έτ. «Παναθήναιον» | 43 | 7179 | |
| ΣΑΝΜΠΗΜ (λίθ. δεξ.) | έτ. «Γκόλφο Σ.» | 45 | 10656 | |
| ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.) | έτ. «Μανδράκι» | 45 | 7048 | |
| ΣΑΝΤΟΥ·ΤΣ | έτ. «Άδισ» | 20 | 2606 | |
| ΣΑΠΦΟ | έτ. «Τέρμαρ» | 44 | 7212 | |
| ΣΑΡΙΖΑ | έτ. «Νουέδα Γρανάδα» | 44 | 7177 | |
| ΣΕΒΙΛΛΑ (λίθ.) | έτ. «Νουέδα Σεβίλλα» | 44 | 7066 | |
| ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.) | έτ. «Κάνοπους» | 55 | 16216 | |
| ΣΗ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (λίθ.) | έτ. «Σητρέιντερς» | 44 | 7176 | |
| ΣΗ ΜΠΡΙΖ (λίθ.) | έτ. «Οσεαν Τ. Ρ.» | 44 | 7257 | |
| ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λίθ.) | έτ. «Μαρίτιμος» | 44 | 7063 | |
| ΣΗΓΚΑΙΗΤ (λίθ.) | έτ. «Ονδούρας Σίππιγκ» | 44 | 7248 | |
| ΣΗΓΚΛΑΡΙΟΥΣ (λίθ.) | έτ. «Γιουπίτερ» | 43 | 7256 | |
| ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λίθ. δεξ.) | έτ. «Πρέστον» | 43 | 10564 | |
| ΣΗΚΟΜΕΤ | έτ. «Σάνη Φέλιππε» | 43 | 8485 | |
| ΣΗΚΟΡΑΛ (λίθ.) | έτ. «Κόραλ» | 43 | 8557 | |
| ΣΗΛΑ·Ι·Φ (λίθ.) | έτ. «Σηφάρερ» | 43 | 7239 | |
| ΣΗΛΕ·Ι·Ν (λίθ.) | έλληνικὰ συμφέροντα | 45 | 9179 | |
| ΣΗΦΑΙΗΘ (λίθ.) | έτ. «Ονδούρας Σίππιγκ» | 44 | 7212 | |
| ΣΗΦΟΡΤ (λίθ.) | έτ. «Κάργκα ντελ Σύρο» | 44 | 7254 | |
| ΣΙΓΚΝΕΤ (λίθ.) | έτ. «Μπάχια Σαλίνας» | 44 | 7187 | |
| ΣΙΔΕΡΗΣ (λίθ.) | έτ. «Μαρίν» | 43 | 7275 | |
| ΣΙΡΑΜ | έτ. «Σίραι» | 42 | 7146 | |
| ΣΙΤΥ ΟΦ. ΑΘΕΝΣ | έλληνικὰ συμφέροντα | 45 | 8197 | |
| ΣΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.) | έτ. «Νουέδα Βαλένθια» | 42 | 6907 | |
| ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.) | έτ. «Ζίτα» | 44 | 7238 | |
| ΣΟΥΛΑ | έτ. «Γκλόμπο» | 19 | 6547 | |
| ΣΟΥΣΑΝΝΑ (Κοσταρ.) | έτ. «Κάμμαρον» | 18 | 849 | |
| ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λίθ.) | Κ. Ατυχίδης | 25 | 6810 | |

| | | | | |
|-----------------------------|------------------------|----|-------|--|
| ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ | έτ. «Αϊόλος» | 43 | 7199 | διήλθε Λός "Αντζελες 13 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν |
| ΣΠΑΡΤΟ | έτ. «Σπάρτο» | 43 | 7232 | έφθ. Γιοκοχάμαν 23 'Ιουν. |
| ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λ. δ.) | έτ. «Νέπτουν» | 56 | 30519 | διήλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ |
| ΣΤΑΡ (λιθ.) | έτ. «Στάρ» | 44 | 7162 | άνεχ. Νέαν 'Υόρκη 14 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν |
| ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.) | έτ. «Σταράς» | 21 | 4779 | διήλθε Θεούταν 19 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες |
| ΣΤΕΝΙΕΣ | έτ. «Μαροπάνα» | 41 | 7111 | είς Μαϊτζούρου 8 'Ιουν. |
| ΣΤΟΡΚ | έτ. «Πινογκάνα» | 43 | 7282 | άνεχ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουν. διά Ντεμεράραν |
| ΣΥΜΦΟΝΥ (λιθ.) | έτ. «Μαργκό» | 44 | 7253 | άνεχ. Ρουέν 17 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδος |
| ΣΥΡΑ | έτ. «Βέτμαρ» | 44 | 7207 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουν. διά Βαγκούνιον |
| ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.) | έτ. «Τρόπικα» | 54 | 11914 | έφθ. Ρόττερνταμ 17 'Ιουν. |
| ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δύνδουρ.) | έτ. «Μπελέν» | 43 | 7235 | άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορ.") 5 'Ιουν. δι' Ινδίας |
| ΓΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.) | έτ. «Σάν 'Ατανάσιο» | 15 | 2557 | άνεχ. Έλσίνι 21 'Ιουν. διά Ρίγαν |
| ΤΑΥΓΕΤΟΣ (λιθ.) | έτ. «Μόναδαρ» | 43 | 7131 | έφθ. Αμστερνταμ 20 'Ιουν. |
| ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.) | έτ. «Διδώ» | 43 | 7258 | έφθ. Τζέδδαν 21 'Ιουν. (διά Δουγκέρκην) |
| ΤΖΕ-Ι-ΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιθ.) | έτ. «Σικέριερς» | 43 | 7231 | διήλθε Πόρτ Σαΐδ 11 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην |
| ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιθ.) | έτ. «Οσεάνικο» | 43 | 7040 | άνεχ. Κοκούιμπο 15 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην |
| ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιθ.) | έτ. «Οσεάνικα» | 43 | 7026 | διήλθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διά Κάσσα "Αίλαντ |
| ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ-Ι-Μ | έτ. «Γκλοριάννα» | 44 | 7055 | άνεχ. Κεμπέκ 21 'Ιουν. δι' Αγγλίαν |
| ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.) | έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο» | 53 | 9149 | άνεχ. Χάμπτον ρόδος 20 'Ιουν. δι' Ούζαν |
| ΤΖΟΥΑΙΑ | έτ. «Κονκόριτια» | 20 | 3526 | έφθ. Μπορντάιλαντ 15 'Ιουν. |
| ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.) | έτ. «Μπαλιμπόσα» | 54 | 18717 | διήλθε Πόρτ Σαΐδ 24 'Ιουν. διά Φόλευ |
| ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιθ. δεξ.) | έτ. «Λίμπερτς» | 53 | 25010 | άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 7 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες |
| ΤΙΝΙ (δεξ.) | έτ. «Γιουνάτεντ Κρός | 52 | 12523 | διήλθε Πόρτ Σαΐδ 25 'Ιουν. διά Νεάπολιν |
| ΤΙΟ (αιθιοπ.) | έτ. «Μάρο Ρόγιο» | 18 | 1461 | διήλθε Πόρτ Σαΐδ 24 'Ιουν. διά Ραδέναν |
| ΤΙΡΥΝΣ (λιθ.) | έτ. «Νερέιντ» | 44 | 7258 | εἰς Εσσίν 49 Β, και 12 Δ., 'Ιουν. 25 διά Ρουέν |
| ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (λιθ.) | έτ. «Άντρα» | 44 | 7254 | διήλθε Πουνταρένας 15 'Ιουν διά Σάν Ζουάν |
| ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (Κοστ.) | έτ. «Σάντα Βαρβάρα» | 27 | 2758 | έφθ. Πειραιᾶ 24 'Ιουν. |
| ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (δύνδουρ. δεξ.) | έτ. «Ιντερμάρες» | 30 | 9100 | διήλθε Σουέζ 15 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπον |
| ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΛΦ (λιθ. δεξ.) | έτ. «Ενηρέυς» | 30 | 9097 | διήλθε Σουέζ 15 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκη 24 'Ιουν. διά Ταμπίκο |
| ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λιθ. δεξ.) | έτ. «Τρανσατλάντικ» | 43 | 9795 | άνεχ. Μόντρεαλ 24 'Ιουν. δι' Αγγλίαν |
| ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (λιθ.) | έτ. «Μίπαχια Σαλίνας» | 44 | 7191 | εἰς Μορμουγκάσ από 26 Μαΐου |
| ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ | έτ. «Σάντι» | 20 | 5686 | άρνεται Πειραιᾶς από 1 'Ιουν., έπισκεψή |
| ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ | Φ. Κυπριανοῦ | 18 | 5729 | έφθ. Σοφρόνιος 20 'Ιουν. |
| ΤΥΧΑ | έτ. «Ρούαγιαλά» | 42 | 7035 | άνεχ. Λίβανον 20 'Ιουν. διά Γαλλίαν |
| ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιθ. δεξ.) | έτ. «Υδρούσσα» | 55 | 20900 | έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 18 'Ιουν. |
| ΥΨΗΛΟΥ | έτ. «Νοβεγκάντες» | 45 | 7256 | έφθ. Λιδέρτουλ 22 'Ιουν. |
| ΦΑΛΚΟΝ | έτ. «Ντέλ "Εστε» | 43 | 7132 | διήλθε Παναμάν 17 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν |
| ΦΑΡΑΛΙΣ | έτ. «Ινκάκια» | 45 | 7263 | άνεχ. Χάμπτον ρόδος 22 'Ιουν. δι' Αργεντινὴν |
| ΦΕΛΙΞ Ρ. Π.» (λιθερ.) | έτ. «Ντιπουγουώτερ» | 43 | 7232 | άνεχ. Χάμπτον ρόδος 15 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ |
| ΦΛΟΙΣΒΟΣ II. (λιθ.) | έτ. «Προγκρέσος» | 44 | 7247 | άνεχ. Βιζαγκαπτάμ 16 'Ιουν. διά Βόρ. "Αμερικὴν |
| ΦΟΙΝΙΣ (λιθ.) | έτ. «Ιντιπέντεν» | 43 | 7237 | άνεχ. Νέαν 'Υόρκη 22 'Ιουν. διά Λάς Πιέντρας |
| ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιθ. δεξ.) | έτ. «Κάλντελ» | 44 | 10983 | έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 25 'Ιουν. |
| ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.) | έτ. «Νολίντο» | 21 | 3522 | άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 25 'Ιουν. δι' Εύρώπην |
| ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (λιθ.) | έτ. «Οσεαν Κάργκο» | 56 | 10400 | άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 24 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΧΕΡΑΛΑΝΤ (λιθ.) | έτ. «Γκόθαμ» | 43 | 7242 | άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 24 'Ιουν. διά Λισσαβώνα |
| ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (λιθερ.) | έτ. «Πτερωτή» | 43 | 7224 | ταραλαμβάνεται τὸν Αύγουστον |
| ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λιθ. δεξ.) | έλληνικά συμφέροντα | 38 | 9475 | έφθ. Φάλμουθ 11 'Ιουν., έπισκεψή |
| ΧΛΟΗ (δεξ.) | έτ. «Τρανσοτσεάνικα» | 54 | 15749 | έφθ. Μόντρεαλ 20 'Ιουν. |
| ΧΟΚ | έτ. «Ντέλ "Εστε» | 43 | 7127 | διήλθε Παναμάν 17 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν |
| ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιθ.) | έτ. «Ιντερνάσιοναλ» | 42 | 7092 | άνεχ. Χάμπτον ρόδος 22 'Ιουν. δι' Αργεντινὴν |
| ΧΡΗΣΤΟΣ (λιθ.) | έτ. «Λιόν» | 44 | 7150 | άνεχ. Χάμπτον ρόδος 15 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ |
| ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιθ. δεξ.) | έτ. «Γιουνάτεντ Κρός» | 53 | 12513 | άνεχ. Πούερτο λάς Κρούζ 16 'Ιουν. |
| ΧΡΥΣ (λιθ.) | έτ. «Εκράσιντς | 43 | 7258 | διήλθε Λός "Αντζελες 9 'Ιουν. διά Χιροχάτα |
| ΧΡΥΣ Χ. (λιθ.) | έτ. «Ούινδσωρ» | 43 | 7243 | άνεχ. Χάμπτον ρόδος 12 'Ιουν. δι' Ούζαν |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιθ.) | έτ. «Γουν. Σιππέρς» | 55 | 24000 | διήλθε Πιβραλτάρ 19 'Ιουν. διά Λίβανον |
| ΧΡΥΣΗ (δεξ.) | έτ. «Σαντάντεο» | 53 | 18732 | άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 4 'Ιουν. διά Σουμάτραν |
| ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιθ.) | έτ. «Μαρακάσι» | 44 | 7256 | έφθ. Κολούμπια Ρίβερ 23 'Ιουν. |
| ΟΚΕΑΝΙΑ | έτ. «Τρανσοτσεάνικα» | 42 | 7084 | άνεχ. Πάριγκαν 18 'Ιουν. |
| ΟΚΕΑΝΙΣ (λιθ.) | έτ. «Ρόμπλον ντέ "Ορο» | 40 | 5557 | άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορ.") 8 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν |
| ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιθ.) | έτ. «Ωκεανοπόρος» | 44 | 7293 | άνεχ. Αμβέρσαν 20 'Ιουν. διά Μπότγουντ |

Πρός τούς κ. κ. Πλοιοκτήτας,
Έφοπλιστάς και Αξιωματικούς Ασυρμάτου

ΠΡΟΤΙΜΩΝΤΕΣ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

KAI ΤΑ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ

Διὰ πάν ζήτημα ἀφορῶν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, ραδιογνωιομέτρων, ραντάρ, βυθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν σας καὶ εἰς τοὺς κυριώτερους λιμένας τῆς θύρωγείου.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΟΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ
ΠΡΟΣ

TAXEIAN KAI APOTELESΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

Κεντρικὸν Γραφεῖον: 25 BOULEVARD DU REGENT
BRUSSELS—BELGIUM

Γραφεῖον Νέας 'Υόρκης: 115 BROAD STREET

Γραφεῖον Λονδίνου: INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

Γραφεῖον Πειραιῶς:

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Μπουμπούλινας 26—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ
ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΥ ΣΦΥΡΟΚΟΠΑΝΙΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ
**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΥ & ΣΙΑ
ΣΥΡΟΣ**

'Αναλαμβάνομεν τὴν ἐπισκεψήν πλοίων, διαθέτομεν
χρώματα Τράνζιτο τῆς Ἀγγλικῆς ἑταιρίας
HENRY CLARK — SONS LTD.

Telephone:
ROYAL 8031-2-3
RELIANCE 1128 & 3321-2

Telegrams:
ATSCOL-FEN-LONDON

FRANK & JONES LTD.

Established 1926

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

Members of THE LONDON CARGO
SUPERINTENDENT'S ASSOCIATION

CARGO SUPERINTENDENTS
Tallying - Supervising - Checkweighing
SERVICE & SATISFACTIONS