

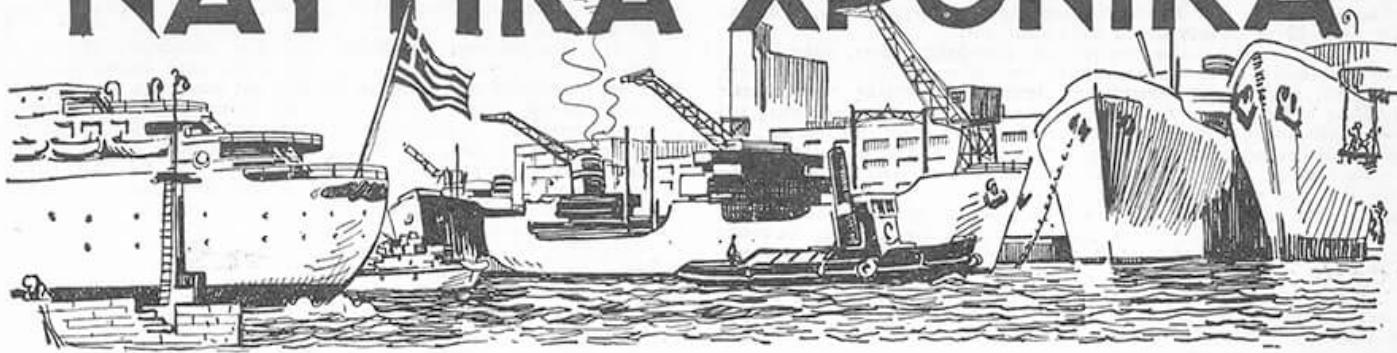
NAYTIKA XRONIKA



15η Ιουλίου 1956

Αρ. Φύλλου 507/266

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΓ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 507/266

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1956

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Τὸ μεσογειακὸν φορτηγὸν

Ζητοῦν τὴν ἀδειανά πωλήσουν εἰς ἀλλοδαπούς τὰ σκάφη τῶν οἱ ἐφορισταὶ τῆς μεσογειακῆς φορτηγού ναυτιλίας. Αἱ κρατούσαι τιμαὶ εἰνε καλαὶ καὶ ἡ εὐκαιρία κρίνεται μοναδικὴ διὰ τὴν ἔκποιησιν τοννᾶς παρηλίκου, διὰ τὴν ἀνανέωσιν του μὲ καλυτέρας μονάδας.

Τὸ ὑποτρυγεῖον ἀντιμετωπίζει τὸ αἴτημα μὲ κατανόησιν, μὲ πρόθυμον τὴν διάθεσιν τῆς ἐνισχύσεως τῆς προσπαθείας πρὸς ἀνανέωσιν τῆς παλαιάς χωρητικοτήτος. Προσφέρεται νὰ παράσχῃ τὴν αἰτουμένην ἀδειαν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν βεβαίως τῆς ἐν καιρῷ ἀντικαταστάσεως τῶν ἐξερχομένων σκαφῶν. Προσφέρεται ἀκόμη νὰ ἐνισχύσῃ καὶ διὰ δανείων τὴν ἄγοράν των καλυτέρων πλοίων.

"Αἱ προϋπόθεσις αὐτὴ τῆς ἀντικαταστάσεως δὲν ἥθελε πληρωθῆ, ἃ τὰ σκάφη ἔξεποιούντων, χωρὶς νὰ μᾶς ἔλθουν τὰ ἄλλα, θὰ πρέπει νὰ εἴμεται προτοιμασμένοι νὰ ἰδωμένων τὸν πλήρη ἀφανισμόν τῆς ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον μεσογειακῆς φορτηγού ναυτιλίας, τῆς ὅσης μικράς εἰς δύκον ἀπέμεινε. Καὶ ὅμως πολλὰ θὰ ἐπρεπε νὰ είχον ληφθεῖ τὰ προστατευτικὰ μετρα ὑπὲρ του μεσογειακοῦ φορτηγοῦ. Ἡ ἀξιόλογος συμβολὴ του εἰς τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας τὰ ὑπαγορεύει, τὰ επιβάλλει.

"Απὸ ἑτῶν αἱ στήλαι αὐταὶ ἀγώνα ἐπίμονον διεξήγαγον ὑπὲρ τῆς ὑποθέσεως αὐτῆς. Δέν συνήντησαν, ἀτυχῶς, τὴν κατανόησιν. Οἱ πολυπράγμονες παράγοντες τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, ἀεροδιαστούτες περὶ πολλὰ καὶ διάφορα, ἡγνόσαν τὸν κλάδον, αὐτὸν ἀκριβῶς τῆς Ναυτιλίας μας, ὅστις ἀνέκαθεν ἀμεσώτατα καὶ ἀποδοτικῶτα με τὰ οἰκονομικὰ συμφέροντα τοῦ Τόπου μας συνεδέετο. Τὸ μεσογειακὸν φορτηγὸν εἶχεν ἀνάγκην τῆς προστοτέρας φροντίδος διὰ νὰ σταθῇ μέσα εἰς τὸν σκληρόν, ὅσον καὶ ἀνίσον ἀνταγωνισμὸν μὲ τὰ σκάφη τῶν γειτονικῶν μας χωρῶν. Ἐμαστίζετο καὶ μαστίζεται ἀκόμη ἀπὸ τὸ υψηλὸν κόστος τῆς κινησίας του, ἐνώ αὐτὸν ἀκριβῶς θὰ ἐπρεπε νὰ είχε τὸ χαμηλότερον. Ἰδιοτυπος εἶναι η θέσις του καὶ η ποιοτικὴ του κατάστασις, λόγῳ τοῦ παρηλίκου, εἶναι τοιαύτη, ὡς τὸ οἰκονομίας καυστήρου καὶ δαπανῶν συντήρησεως νὰ μὴ ἡμποροῦν οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ ἐπιτίχουν. Ἀπὸ τὰ ἄλλα ἔξοδα κινησίας τὸν φόρους, τὰ ἀσφαλίστρα, τὴν σύνθεσιν, τὴν μισθοτροφοδοσίαν, τὰ ἀπομαχικά ἀκόμη καὶ τὰ λοιπὰ κονδύλια — θὰ ἐπρεπε νὰ ἐπιδιωχθῶνται σι οἰκονομίαι. Τὰ καφλάσια ἔλειψαν διὰ τὴν ἀπόκτησιν καλυτέρων μονάδων πλέον οἰκονομικῶν· κανεὶς δὲν ἐσκέφθη νὰ βοηθήσῃ τοὺς πλοιοκτῆτας εἰς μίαν συστηματικὴν προσπάθειαν ἀνανέωσεως.

Τώρα οἱ πλοιοκτῆται τῶν μεσογειακῶν φορτηγῶν θέλουν νὰ ἀπαλλαγοῦν τῶν ἀντιοικονομικῶν σκαφῶν των. Καὶ διατὶ νὰ τὸ ἀποκρύψωμεν; Δὲν ἀντιμετωπίζουν τὴν δυνατότητα τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν διὰ ἄλλων καλυτέρων ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον. Τὸ ἀλληλικὸν μεσογειακὸν εἶναι ἀκριβῶν εἰς τὸν διαχείρισιν του, εἶναι ἀσύμφορον εἰς τὸν ἐκμετάλλευσιν του, δεδομένου μελίστα, ὅτι οἱ ναῦλοι τῆς Μεσογείου δὲν ἀνετιμῆσαν κατ' ἵσην ἀναλογίαν πρὸς τοὺς ναῦλους τῶν ὑπερωκεαίνων μεταφρόφων. Τὸ λιβεριανόν, τὸνύνατίον, η τὸ παναμαϊκὸν σκάφον εἶναι εὐθηνότερον εἰς τὰς δαπανὰς τῆς κινησίας του (σύνθετος πληρώματος, τροφοδοσία καὶ φόροι). Φορτηγόν, λ. χ., 2250 τόνων Δ.Β. ἔχει ὀλιγώτερα ἔξοδα κατὰ 390 λίρας Ἀγγλίας μηνιαίων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀλληλικὸν τῆς αὐτῆς χωρητικοτήτος καὶ τῆς ίδιας ποιοτικῆς καταστάσεως. Ἰδού πῶς ἔχουν τα σχετικὰ κονδύλια τῶν ὑπερπλέον δαπανῶν τοῦ ἀλληλικού;

"Η σύνθεσις διὰ τὸ ἀλληλικὸν προβλέπει ἔνα δόκιμον πλοίοισχον καὶ ἔνα δόκιμον μηχανικὸν μὲ μισθὸν £ 30 δι' ἀμφοτέρους. Τὸ ξένον δὲν ἔχει ἀνάγκην νὰ προσολίσῃ δοκίμους. Ἐπιπλέον τὸ ἀλληλικὸν ὑποχρεούται νὰ ἔχῃ ἔνα ναῦτην καὶ ἔνα θερμικόν περιστοτέρους. Μισθὸς £ 49.10.0. Τὸ ξένον ἀντὶ τοῦ ναῦτου προσλαμβάνει ἔνα ναυτόπατρα μὲ μισθὸν £ 10. Τὸ ἀλληλικόν, πιεζόμενον ἀπὸ τὰς περὶ συνθέσεως διατάξεις, θὰ πρέπει νὰ ναυτολογήσῃ β'. μηχανικὸν — δυστεύρετον σημειώτεον — μὲ μισθὸν £ 90, τούλαχιστον, τὸ ξένον ἐλεύθερον κάθε περιορισμοῦ προσλαμβάνει ἀκινδύνων διὰ τὴν ὑπερσίαν, τὸ ἄνευ διπλώματος δόκιμον μὲ ἐπαρκὴ προϋπηρεσίαν καὶ πληρωμήν μισθῶν £ 40 μόνον.

Προστίθεται εἰς τὰ ἀνωτέρω διὰ τὴν περίπτωσιν τοῦ 'Ελληνικοῦ: 'Η τροφοδοσία τριών ἐπιπλέον ἀτόμων 9 σελ. ἡμερήσιων £ 41.3.6 μηνιαίων αἱ εἰσφοραὶ τοῦ πλοιοκτήτου εἰς τὸ Ν.Α.Τ. £ 80 καὶ ὁ φόρος τοῦ Δημοσίου £ 150, πρὸς 2½ ἐπὶ τῶν ναῦλων μὲ μέσον δρον μηνιαίων ναῦλων £ 6000. Σύνδολον ἐπιβαρύνεων διὰ τὸ ἀλληλικόν £ 440.13.6, ἔναντι μόνον £ 50 διὰ τὰς ὡς ἄνω περιπτώσεις διὰ τὸ λιβεριανὸν £

παναμαϊκὸν.

Προκαλεῖται ὁ οἰσδήποτε ἐπιχειρηματίας, ὁ ὑπερπατριώτης, ἔστω, δοτὶς θὰ ἔγονε εἰς μίαν ἐπιχειρήσιν, τόσον στενὰ ἔχουσαν τὰ περιθώρια τοῦ κέρδους, τὴν διαφορὰν τῶν 390 λιρῶν. Ἀπὸ αὐτάς δυνατὸν νὰ ἀφιερεθοῦν αἱ εἰσφοραὶ τοῦ πλοιοκτήτου εἰς τὸ Ν.Α.Τ. £ 80 — θὰ τὴν πληρωσθῇ ὄσονούπωπα καὶ τὸ λιβεριανὸν — καὶ κάποιος μικρότερος ἔστω φόρος πρὸς τὸ Δημοσίον £ 80, τὸν ὅποιον δὲν θὰ ἀρνηθοῦν νὰ πληρωσούν οἱ ἐφοπλισταί. Ἐχουμεν τελικός μίαν ὑπερπλέον διαφορὰν δαπανῶν τοῦ 'Ελληνικοῦ σκάφους 230 λιρῶν μηνιαίων, ἡ οποία πρέπει, ὅπωσδηπότε νὰ καλυφθῇ, ἵνα η Κυανόλευκος ἀλκύστη τὸν 'Ελληνα ἐφοπλιστήν, ἀγνοούμενης παρ' αὐτοῦ τῆς περιστοτέρας ἀπόδοσεως τοῦ λιβεριανοῦ.

"Ἄν αἱ οἰκονομίαι αὐταὶ δὲν γίνουν, θὰ μᾶς φύγουν σύν τῷ χρόνῳ καὶ τὰ ἡδη ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίαν μεσογειακά. Ἀλλα νεοσποτκωμένα δὲν θὰ νηλογηθοῦν. Πρὸς τὴν ἀσύνδοσιν θὰ τραποῦν καὶ αὐτά.

Μὲ τὸ νὰ μη παρέχωμεν τὴν ἀδειαν πωλήσεως δὲν προλαμβάνομεν τὸν ἀφανισμόν. Τὰ σκάφη εἰνε παρηλίκα με τὸν καιρὸν θὰ πωληθοῦν ως πλοιοσιδήρα, ἐνώ τὴν ἐπιδιωκούμενην παραστοτέραν πολαιοσιδήρα, ἐνώ τὴν ἐπιδιωκούμενην ἀντικατάστασιν δὲν θὰ τὴν ἔχωμεν ἐπιτίχει.

Πρέπει νὰ κατανοήσῃ καλῶς ὡς Διοίκησις τὴν παραγωγικότητα τοῦ μεσογειακοῦ φορτηγοῦ, τὸ ιδιότερον τῆς θέσεως του, τὸ δύσκολον κατάστασιν τῶν προβλημάτων του, ἀγωνίζουμενον ἀνίσον ἀγῶνα πρὸς σκάφη εὐθυητῆς δισχειρίσεως — τὰ τουρκικὰ — καὶ σκάφη οἰκονομικῆς ἀποδόσεως — τὰ ιταλικά. Η ἀνάγκη τῆς οἰκονομίας εἰς τὰς δαπανὰς κινησίων τοῦ ἀλληλικοῦ μεσογειακοῦ καὶ η ἀνάγκη τῆς ἀποκτήσεως καλυτέρων μονάδων — δηλοκινήτων — εἰναι αἱ δύο προϋποθέσεις ἀναδιβίσεως τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας μας, τοῦ πολυτίμου αὐτοῦ κλάδου τῆς θαλασσῆς μας δραστηριότητος.

Νὰ πωληθοῦν, λοιπόν, τὰ παρηλίκα. Νὰ καθιερωθοῦν αἱ ὡς αἱνα οἰκονομίαι καὶ νὰ παρασχεθοῦν δάνεια διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν καλυτέρων μονάδων εἰς ἀντικατάστασιν τῶν ἐκποιουμένων. Αὔτος εἰναι ὁ ὄρδος δρόμος, ποὺ θὰ πρέπει τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας νὰ ἀκολουθήσῃ εἰς τὸ ζήτημα τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας. Θὰ συνεργασθοῦν, πιστεύομεν, διὰ τὴν ἐπιτίχειαν τῆς προσπαθείας καὶ οἱ ἐφοπλισταί. Τὸ συμφέρον τῶν ὑπαγορεύει τὴν συνεργασίαν αὐτῆν.

Πρὸς τὸν ὀλοκλήρωσιν

Μελετάται ἀπὸ τὸν κ. Κωτιάδην, μὲ πνεῦμα ἀποδύτου κατανοήσεως, τὸ θέμα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ξένων πλοίων. Κατόπιν ἐμπεριστατωμένης ἀναλύσεως τῶν σχετικῶν ἀριθμῶν ἀπὸ μέρους τοῦ ὑποδιευθυντοῦ τοῦ Ν.Α.Τ. κ. Γ. Δρακοπούλου, ἡ μειώσις κατὲ 2% τῆς εἰσφορᾶς ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν, δι' ὅλας ανεξαιρέτως τὰ πλοῖα — ἀλληλικά καὶ ἔνα — ἐκριθῆ ἐξηπρετική τῶν γενικῶτέρων συμφερόντων τοῦ 'Ιδρυματος. Εὐθὺς ὡς ἡ μειώσις αὐτὴ θεσπισθῆ περὶ τὰ διακόσια πλοῖα ἀμφότερον τὸ Ν.Α.Τ. — ἡ σχετικὴ ἐχουσιοδότησις ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν ωφίσταται ἥδη ἐνώ καὶ τὰ λοιπὰ ὑπὸ ξένας σημαίας σκάφη θὰ ἀκολουθήσουν. Η ἀσφαλίσις θὰ ὀλοκληρωθῇ καὶ τὸ Ν.Α.Τ. θὰ καλύπτη πλέον ἀσφαλιστικῶς τὸ σύνολον τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας.

Νόμος θὰ χρειασθῇ διὰ τὴν μειώσιν τῆς εἰσφορᾶς. Πρόκειται ἐντὸς τῶν ἡμερών, ὡς κατεπειγόντων νὰ κυρωθῇ ἀπὸ τὴν 'Ἐπιπρότην Νομοθετικής Εξουσιοδοτήσεως. Εγ τῷ μεταξὺ η Διοίκησις τοῦ Ταμείου, κατόπιν ἐντολῆς τοῦ κ. Κωτιάδη, μελετᾷ καὶ τὴν περαιτέρω ἀπλουστεύσιν τῶν σχετικῶν μὲ τὴν βεβαίωσιν καὶ τὴν εἰσπραξίν τῶν εἰσφορῶν μέσων.

Διὰ τὴν ἀσφαλίσιν τῶν πληρωμάτων

"Ἐχουμεν ὑπ' ὅφιν μας σχέδιον ὑποβληθὲν εἰς 'Ελληνας ἐφοπλιστὰς τῆς Νέας Υόρκης, δισχειρίζομενος πλοῖα ὑπὸ ξένας σημαίας, ἐπηνδρωμένα μὲ ἐλληνικά πληρωμάτα, διὰ τὴν κάλυψιν εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ἀσφαλιστικὴν ὁγαρῶν τῶν κινδύνων γηρατος, θανάτου ἐν ὑπερσίᾳ καὶ ἀναπτρίας. Οἱ κινδύνοι αὐτοὶ ἀσφαλίζονται, ως γνωστόν, ἀπὸ τὸ ιδιοκόν μας Ναυτικὸν Απομαχικὸν Ταμείον.

Τὸ σχέδιον, ἀρκετὰ διεξοδικόν, ὠστε νὰ παρέχῃ μίαν εἰκόνα τῆς λειτουργίας του, προβλέπει εἰσφορὰν ἐργοδότου 5% ἐπὶ τοῦ μισθοῦ καὶ καμμίαν ἀπὸ μέρους τοῦ ἐργαζομένου. Η μηνιαία συνταξιοδότησις καὶ αἱ ἔρῃ ἀπὸ κινησίωντος καθορίζονται ἀναλόγως.

Αἱ παρέχομεναι συντάξεις καὶ αἱ πολικούμεσεις — ἀνεξαρτήτως τοῦ γεγονότος τῆς σταθερότητος τοῦ νομίσματος (τὸ δολλάριον) εἰς ὅθα τηληρώνωνται — εἰναι ἀναλόγων τῶν καταβολῶν, μεγαλύτεραι τῶν ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. Καθορίζομενα, δεδομένου, ὅτι ναυτικός μὲ 30ετῆ ὑπηρεσίαν καὶ μὲ εἰσφορὰν 10 δολ. κατὰ μῆνα θὰ δύναται νὰ ἐπιτύχῃ μηνιαίων £ 35.41, ὡς ὁ κατωτέρω πίνακας ὄριζει. Προϋπόθεσις, δημοσι:

ή συνεχής υπηρεσία του ήσφαλισμένου έπειτα πλοίων, έφ' ών τὸ σχέδιον θὰ ἐλείτουργει, ίνα μὴ αἱ καταδόλαι διακόπωνται. Καὶ ἑάν παραδεχθώμεν ισόποσον ἑκατόντα 10 δολ. εἰσφορὰν καὶ τοῦ ἔργαζομένου, η σύνταξις μετά 30ετής υπηρεσίαν θὰ διπλασιάζεται.

Τὰ πλεονεκτήματα είνε, πιστεύουμεν, κατάδηλα. "Εχει, ομως, τὸ ἐν λόγῳ σχέδιον καὶ τὰ μειονεκτήματα του. Είνε τὰ εξης: Ο ναυτικός στερεῖται τῶν εὐεργετημάτων τῆς ιατροφαρμακευτικῆς περιβάλλουσας («Οίκος του Ναύτου») δι' ἑαυτοῦ καὶ τῆς οικογένειας του, καθὼς καὶ τῆς ἀπειδοτήσεως ἀπό τὸ Κεφάλαιον Ἀνεργίας. Είνε, πιστεύουμεν, σοβαραὶ αἱ δύο αὐταὶ παροχαὶ εἰς τὸν παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. ησφαλισμένον.

Τὸ σχέδιον, ἐπίσης, δὲν καλύπτει, ὥπερ συμβαίνει με τὸ Ν.Α.Τ., τὰς ἀνάγκας τῆς συνταξιοδότησεως δώδεκα καὶ πλέον χιλιάδων ἀπομάχων, τῶν χρημάτων καὶ τῶν ὄφανῶν των, οἵτινες ἡνάλωσαν ἐσαυτοὺς εἰς τὴν υπηρεσίαν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ περιμένουν ἀπό τὰς εἰσφορὰς τῶν νεωτέρων νὰ ἐπιτύχουν τὰ στοιχειωδέστερα μέσα τῆς συντηρήσεως των.

"Οφείλομεν νὰ ὁμολογήσωμεν πρὸς τιμὴν τῶν ἔφοπλιστῶν, ὅτι τὸ σχέδιον, παρὰ τὰ πλεονεκτήματα του, τὸ χαμηλὸν ἀσφάλιστρον καὶ τὴν ἡγεμόνην σύνταξιν, ἀπερρίφθη, διότι ἀκριβῶς δὲν ἐκάλυπτε τὰ δύο ὡς ἄνω σημαντικά μειονεκτήματα.

Πάντως, δημοσιεύομεν κατωτέρω τὰς ὑποβληθεῖσας πρὸς τοὺς ἔφοπλιστὰς τὸν κ. Κώσταν Μιχ. Λαμπρού συγκεκριμένως — προτάσεις τῶν Ἀμερικανῶν ἀσφαλιστῶν πρὸς ἀπλῆν ἐννέμερωσιν τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ τῶν διοικούντων τὸ Ν.Α.Τ. Θὰ ἀντιληφθούν οἱ δεύτεροι πόσον αἱ εἰσπραττόμεναι εἰσφοραὶ τῶν 17% καὶ τῶν 20% ἐπὶ τοῦ μισθοῦ εἰναι μεγάλαι, ὥστε νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν μείωσίν των καὶ ὀλοκληρωθῆσθαι ὡς ἡ ἀσφάλισις τὸν παρὰ τῷ Ν.Α.Τ.

ΣΧΕΔΙΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ (ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΓΗΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ)

ΠΟΙΟΙ ΚΑΙ ΠΩΣ ΑΣΦΑΛΙΖΟΝΤΑΙ: Ναυτεργάται ἀμάρτια τῆς ναυτολογίας των. Ἐπιδιώκεται ὅπως ὅλοι οι δικαιούμενοι ἀσφαλίσεως γίνονται εἰς τὸ σχέδιον δεκτοί.

ΕΥΕΡΓΕΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ: 1. Ἀσφάλεια ζωῆς: Αὕτη θὰ συνισταται εἰς ποσὸν ἵσον πρὸς τὸ ὄκταπλάσιον τοῦ κανονικοῦ μηνιαίου μισθοῦ τοῦ ναυτεργάτου. 2. Ἀσφάλεια θανάτου ἐξ ἀτυχήματος ή διαιμελισμοῦ: Τὸ ποσὸν αὐτῆς θὰ είναι τὸ αὐτὸν πρὸς τὸ ἀνωτέρω. 3. Συνταξιοδότησις: Προβλέπεται αὐτῇ ἐπὶ τῇ βάσει του κατωτέρω πινάκος, ἀνάλογως πρὸς τὸ εἰσφέρομενον πεσοῦ ὑπὲρ τοῦ ἀτόμου οὗ ἡ ἀσφαλίσις.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ: Μελετάται, δημοσιεύεται, ὅπως οἱ ἀνωτέρω ὑπ' ἀριθμὸν 1 καὶ 2 κίνδυνοι καλυφθῶν μὲν ἀσφαλιστρον 1% ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τοῦ ἀσφαλισμένου ναυτικοῦ. Θὰ καταστῇ ἐπίσης δυνατή ἡ σύστασις μετρίου κεφαλαίου συνταξιοδοτήσεως δι' εἰσφοράς 4% ἐπὶ τοῦ μισθολογίου ἀπό μέρους τοῦ ἐργοδότου, ἀναβιδαζομένης οὕτω τῆς συνολικῆς εἰσφορᾶς εἰς 5% ἐπὶ τῶν μισθῶν.

ΤΙ ΚΑΛΥΠΤΕΙ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ: 1) Ἡ ἀσφαλίσις προβλέπει; α) Διὰ θάνατον: Πληρωμὴν τῶν ἀναφερομένων ποσῶν ἀμέσως ἀμάρτια τῆς λήψης δεούσης ἀποδείξεως περὶ θανάτου, προεβόλοντος ἐξ οἰασθότητος αἵτιας, ὅπουδηποτε τοῦ Κόσμου. ("Ἄν ζητήσῃ, δύναται ἡ ἀσφαλιστικὴ ἀποζημίωσις νὰ καταβληθῇ εἰς μηνιαίας δόσεις). β) Διὰ ἀνικανότητα: "Ἄν ο ναυτικός, ἔχων εἰς τὸ ἐνεργητικὸν του ὑπηρεσίαν μείζονα τοῦ ἐνός ἔτους, περιστητεῖς διλίκην ἀνικανότητα πρὸ τοῦ 60οῦ ἔτους τῆς ήλικίας του, ἡ ἀσφαλίσις αὐτῇ ἐπὶ τῆς ζωῆς παρασταίνεται ἐπὶ τὸ πλήρες ἔτος τῶν ἀνεβαλλόντων ἀσφαλίστρων, εὐθὺς ὡς ληφθῇ ἡ δέουσα πιστοποίησης περὶ τοιαύτης ἀνικανότητος. (Τὴν αἵτιας τοῦ ἐργοδότου, δύναται τὸ σχέδιον νὰ προβλέψῃ προσθέτους παρατάσεις ἀπό τὸ ἔτος εἰς ἔτος ἐπὶ τῷ ὄρῳ προσαγωγῆς, ἀπακ κατ' ἔτος, τῆς δεούσης ἀποδείξεως, διότι συνεχίζεται ἡ ὀλικὴ ἀνικανότητης). γ) Λῆξις τῆς ἀπασχολήσεως: Κατὰ τὴν λήξιν τῆς ναυτολογίας η ἀσφαλίστρων ζωῆς παρατείνεται ἐπὶ 30 εἰσέτη ημέρας, ἀνευ πληρωμῆς ἀσφαλίστρων. Οὐδεμία θὰ ὑπάρξει διάταξις ἀποβλέπουσα εἰς τὴν μετατροπὴν τῆς ἀσφαλείας ταῦτης εἰς ἀτομικήν.

2. Ἡ ἀπώλεια διὰ θανάτου ἐξ ἀτυχήματος η διαιμελισμοῦ προβλέπει; α) Διὰ θάνατον η διαιμελισμὸν ἐξ ἀτυχήματος, ὡς καθορίζεται ἐν τῷ συστατητηρίῳ. Εὐεργετήματα:

δι' ἀπώλειαν:

Εὐεργετήματα

— Ζωῆς.
— Ἀμφοτέρων τῶν χειρῶν καὶ ἀμφοτέρων τῶν ποδῶν.

— Τοῦ φωτὸς ἀμφοτέρων τῶν ὄφθαλμῶν, μᾶς χειρὸς καὶ ἐνός ποδός, μᾶς χειρὸς καὶ τοῦ φωτὸς ἐνός ὄφθαλμου, ἐνός ποδός καὶ τοῦ φωτὸς ἐνός ὄφθαλμου.

— Μίας χειρός.
— ἐνός ποδός.

— Τοῦ φωτὸς ἐνός ὄφθαλμου.

ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ : (β) Σημείωσις: Αἱ ἐπόμεναι ἀπώλειαι δὲν καλύπτονται: Αύτοκτονία, Βακτηριακαὶ μολύνσεις, σωματικὴ η πνευματικὴ

Ολόκληρον τὸ ποσὸν τῆς βασικῆς προβλέψεως

Τὸ ημισυ τῆς βασικῆς προβλέψεως

ἀναπτηρία, νόσος (μεταδοτική), ἀτύχημα ἐκ πολέμου, ἀεροπορικὰ δυστυχήματα (ἐκτὸς ὅταν πρόκειται περὶ ἐπιβάτου καταβαλόντος εἰσιτήριου ἐπὶ ἐπιβατηγού ἀεροπλάνου τακτικῆς γραμμῆς, ἐκτελούντος κανονικά δρουολόγια).

3. Η συνταξιοδότησις προβλέπει μηνιαίον εἰσόδημα, ἡγγυημένον τούλαχιστον διὰ μίαν πενταετίαν καὶ πληρωτέον μετὰ ταῦτην ἐφ' ὅρου ζωῆς τοῦ ἀσφαλισμένου, ἀρχομένη δὲ ἀπό τῆς κανονικῆς ἡλικίας ἀποχρησεως ἐκ τῆς ὑπηρεσίας. Τὸ ποσὸν τῆς μηνιαίας προσόδου δύναται νὰ ὑπολογισθῇ ἐκ τῶν κατωτέρω πινάκων, χρησιμοποιουμένων, τῆς μὲν κλιμακοῦ Α. διὰ τὴν κανονικήν ἀποχρώσην εἰς ήλικιαν 55 ἔτων καὶ τῆς κλιμακοῦ Β. διὰ τὴν κανονικήν ἀποχρώσην εἰς ήλικιαν 60 ἔτων. Οἱ πινακες δείκνυσσον τὸ ποσὸν τῆς κτωμένης συντάξεως ἐκ καταβολής ἐργοδότου ἀνερχομένης εἰς 10 δολαρία μηνιαίως καὶ συνεχώς ἀπό τῆς ἡλικίας τῆς ἀσφαλίσεως μέχρι τῆς ἐνδικυνουμένης ἡλικίας ἀποχρησεως ἐκ τῆς ὑπηρεσίας. "Ἄν η εἰσφορά εἴναι 4% ἐπὶ τῶν μισθών, οἱ πινακες οὔτοι δείκνυσσον τὴν προβλεπομένην σύνταξιν δι' ἓνα ναυτικόν, ἀπολαμβάνοντα μηνιαίον μισθοῦ τοῦ ἐπιπέδου τῶν 250 δολαρίων. Αἱ συντάξεις δι' υπηρότερα η χαμηλότερα ἐπίπεδα μισθῶν θὰ είνε ἀνάλογοι.

Παράδειγμα :

Ηλικία εἰσόδου τῆς ὑπηρεσίαν	Μηνιαίος μισθός	Αὐξησις μισθού	Εἰσφορά (πρὸς 4%)	Αὐξησις εἰς εἰσφοράν
31	δολ. 250	δολ. —	δολ. 10	δολ.
34	δολ. 300	δολ. 50	δολ. 12	δολ. 2
37	δολ. 450	δολ. 150	δολ. 18	δολ. 6

Μηνιαία σύνταξης :

Εἰς ήλικιαν 55 ἔτων

Εἰς ήλικιαν 60 ἔτων

Ομαδικὸν ἀσφαλιστήριον θὰ ἐκδίδεται διὰ τὸν ἐργαζόντην καὶ θὰ χορηγήσαιται καταλλήλων πιστοποιητικόν, διὰ τὸν μηνιαίον μισθού.

Μηνιαία σύνταξης, προβλεπομένη διὰ τῆς ἐκ 10 δολαρίων μηνιαίας εἰσφοράς του ἐργοδότου:

Ηλικία εἰσόδου, τῆς ὑπηρεσίαν	Σύνταξης ήλικ. 55 ἔτ.	Σύνταξης ήλικ. 60 ἔτ.	Ηλικία εἰσόδου, τῆς ὑπηρεσίαν	Σύνταξης ήλικ. 55 ἔτ.	Σύνταξης ήλικ. 60 ἔτ.
25	δολ. 31.61	48.37	41	δολ. 10.91	19.10
26	δολ. 29.99	46.08	42	δολ. 9.94	17.73
27	δολ. 28.42	43.86	43	δολ. 9.00	16.40
28	δολ. 26.89	41.70	44	δολ. 8.09	15.12
29	δολ. 25.41	39.61	45	δολ. 7.21	13.88
30	δολ. 23.98	37.59	46	δολ. 6.36	12.69
31	δολ. 22.59	35.63	47	δολ. 5.54	11.54
32	δολ. 21.24	33.73	48	δολ. 4.75	10.43
33	δολ. 19.94	31.89	49	δολ. 3.99	9.36
34	δολ. 18.68	30.10	50	δολ. 3.26	8.33
35	δολ. 17.46	28.37	51	δολ. —	7.34
36	δολ. 16.28	26.70	52	δολ. —	6.38
37	δολ. 15.13	25.08	53	δολ. —	5.46
38	δολ. 14.02	23.51	54	δολ. —	4.58
39	δολ. 12.95	21.99	55	δολ. —	3.73
	δολ. 11.91	20.52			

ΟΙ ΑΠΛΟΡΡΟΦΟΡΤΟΙ ΉΠΟΥΡΓΟΙ ΜΑΣ

Παράγοντες κυβερνητικοί, ἐκ τῶν διαχειριζομένων τὴν οἰκονομικὴν ὑπόθεσιν τοῦ Τόπου μας, ἡμεροβότησαν τελευταίως σύντηξην την παραγωγικὴν συμβολὴν τῆς Ναυτιλίας. "Άγνοούντες τοὺς ἐπίστημον σχηματίσαντας τὴν προελεύσοντας ἀριθμούς, ὑπελογίσαντας, κατὰ σχετικὴν συζήτησιν, τὴν ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα εἰς ποσὸν αἰσθητώς τοῦ τραπέζαν τῆς 'Ελλάδος.

Εἶναι, βεβαίως, θιλερόν τὸ φαινόμενον ὑπουργὸν χώρων κατ' ἔξοχην ναυτισθίου, ὄπως η 'Ελλάς, μηνημερόμενων ἐπὶ θέματος, θεμελιώδους διὰ τὴν θεμικὴν ήμῶν Οἰκονομίαν σημασίας. Εἴτε δὲ θιλερόν τερόν, διότι ἡ ἀγνοία αὐτῇ τὸν πραγμάτων δυνατὸν δένει προσθέτησην περὶ τοιαύτης προτεραιότητος. Πώς, πράγματι, νὰ σκεφθῇ τις την στοργικὴν ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους μεταχείριστον τοῦ πλοίου, ὅταν οὐτόιοι οἱ ὑπουργοί του δένει πιστεύουν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν μεγάλην εἰσφοράν τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν θεμικὴν Οἰκονομίαν, πολὺ δὲ περισσότερον τῆς αύριανής μεγαλύτερας, ἐφ' οἷς ηθελόντες, λοιπόν, λέγουν: "Οτι τὸ εἰσκομισθεν ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατὰ τὸ ἐνδεκάμηνον ('Ιούλιος 1955 — Μάϊος 1956) ἀνήλθεν εἰς τὸ ρεύμα τῶν 35.6 ἐκατομμυρίων δολαρίων.

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

ρίων, έναντι τού περυσινού άντιστοίχου ένδεκαμήνου 28.6 έκατομ. δολαρίων. Έξ ολών τών κατηγοριών τών άδηλων πόρων μόνον τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα έμφανιζε τόσην αύξησην, έρχεται δέ τού δεύτερον, μετά το μεταναστευτικόν, είς τὸν πίνακα τῶν κατὰ κλάδους εἰσκομισθέντων ποσών συναλλάγματος. (Ο Τουρισμός 27.5 έκατομ. δολ. κατά τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα καὶ τὸ μεταναστευτικὸν 50 έκατομ. δολ. εἰς τὸ οποῖον περιλαμβάνονται καὶ τὰ κεφάλαια παλινο-στούντων ὄμοιγενῶν τὸν έπειταρικού).

Περιθώριον εύρυτατον ύφισταται, ἵνα ἡ ἐκ τῆς Ναυτιλίας πρόσδοσις αὐξῇ. "Αν, λ. χ., εύτυχησιν νὰ ιδωμεν τὸ κέντρον ἐπισκευῶν συνιστωμενον ἀπό τὸν κ. Νιάρχον τὸ ἐπηρίσια ἑσδουμένον ναυτιλιακὸν συναλλάγματα θὰ φθάσῃ, σφαλοῦ, τὰ 50 έκατομ. δολαρίων, ἀν μὴ περισσότερον." "Αν ἀκομη ἐνισχυσωμεν τὴν μεσογειακὴν μας ναυτιλίαν καὶ διευκολύνωμεν τὴν μεταφορὰν περισσοτέρων ἐλληνικῶν φορτίων διὰ τῶν ιδικῶν μας πραγμάτων διαχειρίσται; Αὐτὰ πρὸς τὸ παρόν. Δὲν ἀποκλείεται νότια ἐπανέλθωμεν κατονμάζοντες καὶ τοὺς χρήζοντας περισσοτέρας ἑνημερώσεως Υπουργούς μας. Τὸ μάθημα τότε θὰ γίνη μεταφυρίων δολαρίων ἐπηρίσιων.

Εἶναι μικρὸν, μηπως, τὸ κέδονς αὐτό, τὸ ὀδάπανον διὰ τὸ Κράτος; "Η, μῆτρα, ἀγνοεῖται ἡ παρεχομένη τώρα ἀπασχόλησις εἰς δεκάδας χιλιάδας Ἐλλήνων ναυτικῶν; Τὶ γνωμην, ἀρά γε, νότι ἔχουν οἱ σοφοὶ τῶν οἰκονομικῶν μας πραγμάτων διαχειρίσται; Αὐτὰ πρὸς τὸ παρόν. Δὲν ἀποκλείεται νότια ἐπανέλθωμεν κατονμάζοντες καὶ τοὺς χρήζοντας περισσοτέρας ἑνημερώσεως Υπουργούς μας. Τὸ μάθημα τότε θὰ γίνη μεταφυρίων δολαρίων ἐπηρίσιων.

Πρὸ τῶν διαγραφομένων κινδύνων

Θριαμβολογεῖ ἡ Διεθνῆς τῶν Μεταφορῶν εἰς μακράν τῆς ἀνακοίνωσιν, δημοσιευθεῖσιν εἰς τὸν ἀμερικανικὸν Τύπον. "Ἐπέτυχε — λέγει — τὴν παρέμβοσιν τῆς καὶ τὴν ἀπεργίαν τῶν λινεργατῶν τῆς Γλασκώδης, νὰ υψώσῃ τὸ λίμπετρο «Νάσιοναλ Τρέιντερ» τὴν ἐλληνικὴν σημαῖαν.

Ἀνακριβῆς εἶνε ὁ ισχυρισμός, ὅτι τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐπεζήτησε τὴν ἐγγραφὴν του εἰς τὸ ἐλληνικὸν υηδόγιον, πιεζόμενον ἀπό τὸν ἐκβισσον τῆς Διεθνοῦς. Εἶνε γεγονός, ὅτι οἱ πλοιοκτήται εἶχον πρὸ πολλοῦ ὑποβάλει τὴν αἴτισιν διὰ τὴν ἐδῶ υηδόγησιν τοῦ σκάφους. Ἀξιοσμείωτος, ὅμως, εἶνε ἡ ἀρνησις, ἡτὶς ἐπιμόνως προεβλῆθη ἀπό τοὺς πλοιοκτήτας του «Νάσιοναλ Τρέιντερ» νότιον δεκάδων τὴν προταθεῖσαν ἀπό τὴν «Διεθνῆ» ὑπογραφὴν συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας. Οἱ σκοτοὶ τῆς ἐν λόγῳ ὄργανωσεως ὥστα διοιτελεῖς καὶ ἀπεκαλύψθησαν ἀπὸ τὴν ἀποθέσιαν ἀπαίτησιν τῆς κατὰ μῆνα καταβολῆς εἰς αὐτὴν δικαιωμάτος συμβάσεως. Συλλογικὴν σύμβασιν θὰ ἔδεχοντο νά υπογράψουν οἱ πλοιοκτήται μόνον μὲ τὴν Π.Ν.Ο.

Ἡ ὑπόθεσις, πάντως, τοῦ «Νάσιοναλ Τρέιντερ» ἀποτελεῖ μίαν ἀρκετά σαφῆ προεδροποίησιν διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν λιθεριανῶν καὶ παναμαϊκῶν πλοίων. Θὰ πρέπει. — ὅπως καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας ἐτονίσαμεν — νότια ἀφαιρέσωμεν ἀπὸ τὴν ἔνεην ἐργατοκαπηλεῖον τὴν ιδικήν μας ὑπόθεσιν. Τὰ προβαλλόμενα τώρα ἐπιχειρήματα τῆς ἀσύδοσίας συνίσταται, κυρίως, εἰς τὴν μῆτραν σημάδισιν τῶν πληρωμάτων καὶ τὴν ἐλλειφίν συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας. Εἰς ἀμφότερας τας κατηγορίας ἡ πάντησις δὲν εἶναι δύσκολος. Θὰ ἀσφαλίσωμεν τὰ πληρώματα μας εἰς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ θὰ διαπραγματεύσωμεν τὴν σύναψιν συλλογικῆς συμβάσεως μὲ τὴν Π.Ν.Ο.

Εἰς τοὺς "Εἰληνας ἐφοπλιστάς, τοὺς διαχειριζομένους πλοῖα τῶν «σημαιῶν εὐκολίας», ἐπιβαλλεται νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν ἀσκούμενην ἀπὸ τὴν «Διεθνῆ» πειστιν, πρὶν ἡ αὐτὴ δημιουργήση δυσχερίας εἰς τὴν κίνησιν διὰ τὸν σκαφῶν. "Η θὰ φέρουν τὰ σκάφη τῶν ὑπὸ τὴν Κυανόδευκον — διὰ σαστού τούτου εἶναι δυνατόν — ἡ θὰ «νομιμοποιήσει τὸν πατέρα τοῦ πρότονον τὴν ἀσύδοσίαν. Ή πλήρης περιφρόνησης τῆς ἀπειλῆς δὲν εἶναι τὸ καλύτερον μέσον διὰ τὴν ἀποτροπὴν τῶν ἐπικινδύνων καταστάσεων.

Ἐμμέθοι εἰς δέσιν νὰ γνωρίζωμεν, ὅτι τὰ κρούματα λιμενεργατικῶν ἀπεργιῶν κατὰ τῶν λιθεριανῶν καὶ τῶν παναμαϊκῶν πλοίων θὰ εἶναι εἰς τὸ μέλλον συχνότερα. Πολλοὶ οἱ συνεργούντες εἰς τούτο, διότι πολλῶν τὰ συμφέροντα συντατίζονται. Η ἀπὸ τοῦδε μελέτη τῆς καταστάσεως, ἡτὶς θέλει προκύψει ἀπὸ τὰς σποραδικὰς κατὰ τῶν ἐν λόγῳ πλοίων ἀπεργίας ἐπιβαλλεται. Τὸ ταχύτερον καὶ τὸ καλύτερον. Οἱ ἐνδιαφέρομενοι παράγοντες τῶν κυβερνησεων τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Λιθερίας ἐξεδηλώσαν ἡδη τὸν ἀποκειμένων ἀντικείμενων πυκνωθῆ, νότια προέλθουν ο Παναμᾶς καὶ ἡ Λιθερίας εἰς μετρα τείνοντα νὰ ἀποσίουν τὴν περὶ ἀσύδοσίας κατηγορίαν, καθιστώντα τὰς σημαῖας τῶν περισσότερων σεβαστὰς καὶ νομιμόφρονας πρὸς τὰ διεύθυντα παραδεγμένον εἰς τὰ τῆς ναυτιλίας. Πρὸς τὸ παρόν ἐκριθή σκόπιμον νὰ ἀγνοησουν τὰς κατηγορίας, μὲ τὴν ἐλτίδη, ὅτι ὁ προκαλούμενος ἀπὸ μέρους τῶν ἀνταγωνιστῶν τὸν «σημαιῶν εὐκολίας» θύριος θέλει καταιγίαση. Δὲν πρόκειται, ὅμως, τοῦτο νὰ συμβη. Τεράστια εἶναι τὰ συμφέροντα ποὺ διακεκενοῦνται ἀπὸ τὴν ἀσύδοσίαν τῶν λιθεριανῶν

πλοίων. "Η διόγκωσις τῆς χωρητικότητός των εἶναι τὸ καλύτερον ἐπιχείρημα, ἵνα ἐπιτύχουν οἱ ξενοὶ ἐφοπλισταὶ τὴν ἐλάφρυνσιν τῶν φορολογικῶν των βαρῶν. Πρὸ τῆς οὕτω διαγραφομένης καταστάσεως τὰ ίδια αὐτῶν συμφέροντα θὰ ἔξυπητησουν οἱ "Ελληνες ἐφοπλισταὶ, μελετῶντες δοσ μέτρας ἀμύνης ἐπιβαλλεται νὰ ληφθούν. Δει θέλομεν νὰ ἐπαναλάβωμεν πρὸς αὐτοὺς τὸ τροπάριον τῆς ἐπανόδου. Είμεθα βέβαιοι, ὅτι ὁρίζονται τὴν ὅδον τοῦ οὖσα γύρω των τεκταινούντων, ἃς προσπάθησουν νὰ προλάβουν καταστάσεις, αἵτινες ἀσφαλῶς θὰ δυσχεράνουν τὴν ἀπρόσκοπτον ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων των.

Καὶ ἡ συζήτησις συνεχίζεται...

Κατὰ πληροφορίας ἑκατοντάριας εἰς τὸ ἐκεῖ Κοινοβούλιον συνεζητήθη πρὸ πλειονότητος περὶ ἀπαγορεύσεως τῆς νηολογήσεως πλοίων ἀνηκόντων εἰς ζένους.

Οἱ βουλευταὶ ἐζήτησαν τὴν σύστασιν ἐπιτροπῆς ἐρεύνης τοῦ ὄλου ζητήματος, κατόπιν ἐκθέσεως τοῦ περιφερειακοῦ ἐκπροσώπου τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου "Ἐργασίας, καταγείλαντος συγκεκριμένας παραδρσεις τῆς νομοθεσίας τῆς Κοσταρίκας, τῆς σχετικῆς μὲ τὴν ψωσιν τῆς σημαῖας τῆς ἐπὶ πλοίων ἔνεης ἰδιοκτησίας.

Οἱ βουλευταὶ ἐτόνισαν, ὅτι διακοσία περίπου εἶναι πλοία τελοῦν ἥδη ὑπὸ τὴν σημαῖαν τῆς Κοσταρίκας, περιλαμβανομένων καὶ τινῶν ἀνηκόντων εἰς τὸν κ. Ὁνάσην. Οἱ ομιληταὶ ἀνεφέρθησαν εἰς περιπτώσεις καθ' ὃς ἔνεης ἰδιοκτησίας, ἔγγεγραμμένα εἰς τὸ νηολόγιον τῆς Κοσταρίκας πλοία, διεβάγουν παρανόμους μεταφοράς, ὡς λεθερμπρίων ὅπλων καὶ ναρκωτικῶν.

Γράφει, ἔξι ἄλλου, εἰς τὸ τελευταῖον «Φαιρπλασίῳ» ὁ γνωστὸς πρόδρος τῶν "Ἄγγλων ἀξιωματικῶν τοῦ Ε. Ν. πλοίαρχος Κούμπτ:

"Τὸ πρόδολημα τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» ἀπασχολεῖ τὴν σκέψιν ὅλων τῶν προνοητικῶν ἀνθρώπων, τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τῆς βρετανικῆς βιομηχανίας. Απὸ μακρῷ ἥδη ἐπρόκειτο περὶ ζητήματος στενῶν συζητουμένου μεταξὺ τῶν βρετανῶν πλοιάρχων καὶ ἀξιωματικῶν, οἱ όποιοι ὡς ἀποτέλεσμα τῶν προσωπικῶν τῶν παραπτηρίσεων ἀνὰ τοὺς λιμένας τῆς Υδρογείου, ησαν, νομίζω, οἱ πρωτοὶ διαπιστώσαντες τὴν σοφαρότητα τῆς ἀπειλῆς ἀπὸ τὴν νέαν αὐτὴν μορφὴν τοῦ συναγωνισμοῦ. Πρώτοι, βεβαίως, παρεπήρησαν τὴν καταπληκτικὴν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων, τῶν όποιων ἡ ἐκμετάλλευσις καθίστατο δυνατή, λόγω τῆς πλήρους φορολογικῆς ἀσύδοσίας. Ή ἐν προκειμένων διατυπωθείσα παρὰ τοῦ Σερ Ούλλιλιαμ Κάρρου ἀποφίσις εἰς τὸν κατὰ Μάιον λόγον του πρὸς τοὺς μετόχους τῆς Πενίνσουλας καὶ ορίεντα Στήλη Ναυτικέστον τὸ ἐπίκαιρος καὶ ἔγκυρος. Αἱ παραπτηρίσεις προσελάδον εύποτήν δημοσιότητα, ἐπεσήμανταν τὴν ἀπειλὴν διὰ τὸ βρετανικὸν Ἑμπορικὸν Ναυτικόν, ἀπειλὴν ὡνύχι προσαστίσεως τοῦ ἀπό ένα υποδρυχιακὸν πλεμον. Φαίνεται, ὅμως, ὅτι περισσότερον καθιυστερούμεν εἰς τὴν ἐξεύρεσιν τῆς λύσεως εἰς τὸ πρόβλημα αὐτό, παρὰ ὅπαν ἔδεχθημεν τὴν γερμανικὴν ἐπίθεσιν."

Στατιστικαὶ ἀπηκριωμέναι διὰ τὴν κατεχομένην χωρητικότητα καὶ τὰς μέχρι τοῦ Μαρτίου του 1956 παραγγελίας ὀκεανοπόρων τράμτων φοργώντων τὴν σημαῖαν τῆς Λιθερίας δευτέρων μὲν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν χωρῶν, ὅσον ἀφορά τὸ ἥδη ἐν πρηστείᾳ τονά, πρώτην δὲ εἰς τὰς ναυπηγήσεις. Ο σηματικὸς πίναξ, ἀναφερόμενος εἰς τὴν κατὰ Μάρτιον του 1956 υπάρχουσαν κατὰ σημαῖας δύναμιν καὶ εἰς τὰς παραγγελίας μέχρι τῆς ἐν λόγῳ ημερομηνίας, ἔχει ὡς ἔξης, εἰς χιλιάδας τόννων ή.

Σημαῖα	(31 Μαρτ. 56)	παραγγελίαν	Υπὸ
Αγγλική	4.201.5	782.0	4.983.5
Λιθερίαν	2.461.5	1.835.0	4.296.5
Ιταλική	2.248.0	499.0	2.747.0
Παναμαϊκή	2.037.3	97.0	2.134.3
Ἐλληνική	1.214.3	11.0	1.225.3
Ιαπωνική	1.102.3	75.0	1.177.3
Γερμανική	934.3	497.0	1.431.3
Νορβηγική	877.3	767.0	1.644.3
Διάφοροι	3.240.8	628.0	3.868.8
Σύνολον:	18.317.3	5.191.0	23.508.3

Αἱ ὑποποιοι ναυλώσεις

Περιεόδησαν, εὐτυχῶς, αἱ 120 χιλ. δολαρίων, ὁ ὑπερπλέον ναυλος, τὸν ὁποῖον ἐπρόκειτο νὰ εἰσπράξῃ ὁ προμηθευτής Σπρέιγ διὰ τῆς προσφορᾶς τοῦ τοίφ. Η καταγείλασι τῆς στήλης αὐτῆς ἔφερε τὸ ἐπιδιωκόμενον ἀποτέλεσμα. Παρενέθη ὁ ἀρμόδιος ὑπουργός, διεπιστώσεις τῶν αἰνωματίων καὶ ἐκάλεσε τοὺς ἀντιπρόσωπους τοῦ προμηθευτοῦ νὰ ἀποδῶσουν τὰ ὄσα ἀδικαιολόγητας θὰ εἰσέπραττον ("Ἐν καὶ ἥμι-

ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

ΣΥΡΟΣ

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

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις : «ΤΡΟΠΙΣ» ΣΥΡΟΣ

συ δολ. τὸν τόνον).

Ανακρίσεις, βεβαίως, διοικητικαὶ — διατὶ ὅχι καὶ δικαστικαὶ — θὰ πρέπει τὸ ταχύτερον νὰ διενεργηθοῦν. Ή τιμωρία τῶν ὑπευθύνων ἐπιβάλλεται νὰ είναι αὐστηρά, παραδειγματική.

Ἡ ἀποκάλυψις, ὅμως, τοῦ σκανδάλου περὶ τὴν μεταφορὰν τῶν γαιανθόδακων ἔρχεται νὰ καταδεῖξῃ ὅτι αἱ στήλαι αὐταὶ ἐπανειλημμένως ἐτόνισαν. Ζημιώνει τὸ Δημόσιον ποσὰ σημαντικά ἀπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ ζητημάτος τῶν κρατικῶν μεταφορῶν, καθ' ὃν τρόπον διενεργείται αὐτὴ. Πρόσωπα, ἀγνοοῦντα παντελῶς τὰς ἐκάστοτε κρατούσας συνθῆκας εἰς τὰ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, δημόσιοι ὑπάλληλοι μηδέποτε εἰς τὸ παρελθόν ἀναμιχθέντες εἰς τὴν σύναψιν ναυλωσούμφων, αναλαμβάνουν, ἐλαφρὰ τῇ συνειδήσει, νὰ διαχειρίσονται τεράστια κρατικὰ συμφέροντα, μὲ ἀπότελεσμα τὴν ζημιὰν τοῦ Δημοσίου ἢ τὴν ἐπιβάρυνσιν τῆς καταναλώσεως με κόστος μεταφορᾶς υπερβολικόν.

Ἡ σύντασις μᾶς ἐπιτροπῆς κρατικῶν ναυλώσεων, πρὸς τὴν ὄποιαν ὅλοι οἱ κρατικοὶ ὄργανοι θὰ ἀποτύνοντο, προκειμένου νὰ ἔξαστοις τὰ μέσα τῆς ἀπὸ θαλάσσης μεταφορᾶς τῶν διαφόρων προμηθειῶν τοῦ Δημοσίου, εἰς ἡ μόνη ἐνδικωμένη λύσις ἐνὸς προδῆματος, ἀνέκαθεν ἀπάσχολησαντος τοὺς δυναμένους ἔγκυρον νὰ ἔχουν γνῶμην κατικοὺς ἢ ιδιωτικοὺς παράγοντας. Εἰς τὴν ἐπιτροπήν θὰ συμμετέχουν καὶ πρόσωπα, ἀνεπιλήπτου ἐπαγγελματικοῦ παρελθόντος, γνῶσιν ἔχοντα τῶν συνθηκῶν, ὑφ' ὅσις διενεργείται μίος μεταφορᾶ.

Μία τοιάστη ἐπιτροπή, ἐνημερωμένη ἐπὶ τῶν ἐκάστοτε τάσεων τῆς ναυλαγορᾶς, δὲν θὰ ἐπέπιπτεν εἰς τὸ σφάλμα νὰ ἀναθέσῃ τοῖς τὴν προμηθειῶν τῶν 77 χιλ. τόνων γαιανθράκων ἐξ 'Αμερικῆς μὲ ναύλον 17 δολ. τὸ τόνον, ἐνῷ ἡ ναυλαγορά ἐνεφανίζεται ἡδη τὰς πρώτας σαφεῖς ἐνδείξεις τῆς κάμψεως καὶ προεξωφλεῖται ἀπὸ τοὺς παρακολουθοῦντας τὰς ἔξελίξεις ἡ πρὸς τὰ κάτω πορεία τῆς.

Mia ἀκόμη σελίς....

Βαίνει, ἐπὶ τέλους, πρὸς τὴν λύσιν του καὶ τὸ πολυθρύλητον ζῆτημα τῶν 14 λίμπερτυς. Οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ τῆς Νέας Υόρκης, οἱ διαχειρισθέντες τὰ σκάφη, χωρὶς νὰ ἀποκομίσουν ἄλλα τι παρὰ τὴν δυσφήμησιν καὶ τὴν ἀντιδίκιαν μὲ τὸ Δημόσιον, ἐδέχθησαν νὰ πληρώσουν τὰς ὁγδοκονταὶ χιλιάδας δολλαρίων, τὰς ὅποιας ἡσίωσεν ἡ Κυβέρνησις. Διότι, ὅμως, οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν ἀνεγνωρίσασι ποτὲ ὄφειλήν τοιαύτην πρὸς τὸ Δημόσιον καὶ διότι δὲν θὰ ἔδεχοντο ποτὲ, πληρώνοντες τὰ ἀξιούμενα, νὰ ἐμφανισθούν ἀναγνωρίζοντες καὶ τὴν κατηγορίαν, ὅτι δὲν διεχειρίσθησαν συνετῶς τὰ ἐν λόγῳ σκάφη, προεδήποτε τὴν καταστολὴν τοῦ ἀναλογούντος αὐτοῖς μεριδίου τὸν 80 χιλιάδων δολλαρίων ὑπὸ οἰονδήποτε ἄλλον τύπον, πλὴν τῆς ἐξοφλήσεως ἀπατητούς τοῦ Δημοσίου. Καὶ τοῦτο διὰ νὰ σταματήσῃ, ἐπὶ τέλους, ἡ ἀντιδίκια, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι τὸ δίκαιον ἔκειτο περιτράνως μὲ τὸ μέρος τῶν ἐφοπλιστῶν.

Ἡδη ὁκτὼ ἐκ τῆς ἐνδεκαμελοῦς διαχειριστικῆς ἐπιτροπῆς οἱ κ. κ. 'Εμμ. Κουλουκούντης, Μιχ. Κουλουκούντης, Δημ. Σταθάτος, Κ. Λαζαρίδης, Ν. Π. Γουλανδρῆς (διὰ λογαριασμὸν τῶν κληρονόμων τοῦ I. Π. Γουλανδρῆ), Ν. Β. Ρεθύμνης, 'Αντ. Μάνθος καὶ Κ. Γράτσος ἐδέχθησαν τὴν καταστολὴν τοῦ ἀναλογούντος αὐτοῖς μεριδίου ἐκ τῶν 80 χιλιάδων δολλαρίων. 'Αναμένεται ἡ ἀποδοχὴ ἀπὸ μέρους τῶν κ. κ. Γ. Λύρα, Ν. Απόδικον καὶ Α. Εμπειρίκου.

Ἐάν τις τῶν ἀνωτέρω δὲν ἦθελε δεχθῆ, ἀπεφασίσθη ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν, ὅπως παραμείνει αὐτὸς χρεώστης τοῦ Δημοσίου διὰ τὸ σὸν κατελογίσθη εἰς αὐτὸν μεριδίον, οἱ δὲ λοιποὶ ἀπαλλαγοῦν πάσης περαιτέρω ὑποχρεώσεως.

Δεῦτον χρείαζεται νὰ σχολιάσωμεν τὴν δοθεῖσαν λύσιν, ἥτις προεκλήθη χάρις εἰς τὴν καλὴν καὶ μόνον θέλησιν τῶν ἐφοπλιστῶν, καὶ τὴν συμπαραστασίαν τῶν κ. κ. 'Υπουργῶν τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τῆς Ναυτιλίας. Πληρώνονται κρήματα, ὀπωδόηποτε, μὴ ὄφειλόμενα. Κλείει, πάντως, μία ἀκόμη σελίς τοῦ κακοῦ παρελθόντος. 'Ας μὴ τὸ ἐπαναφέρωμεν εἰς τὴν μνήμην μας. Συνεστρέψει τόσας ζημιαὶ εἰς τὴν ναυτιλίακην ὑπόθεσιν, ὡστε δῆλοι θὰ πρέπει νὰ εὐχόμεθα πρωτοὶ οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ τὸ λησμονήσουν.

Πρόκειται περὶ ἀνάγκης

Πρέπει τὸ ταχύτερον δυνατὸν ἡ παρ' ἡμῖν νομοθεσία, ἀνεξαρτήτως τοῦ πότε θὰ μελετηθῇ τελικῶς καὶ θὰ τεθῇ ἐν ισχύι ὡς δικαῖοος τοῦ ιδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου, νὰ περιλάβῃ τὴν περιάθλην, περὶ τὸ ναυτοδανείον κατὰ τὸ κρατοῦν εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας σύστημα τοῦ Mortgage.

Βάσει αὐτοῦ, ὡς γνωστόν, ὁ ἐνυπόθηκος δανειστὴς δικαιούεται νὰ ἀναλάβῃ τὴν διαχείρισιν τοῦ ὑποθηκευμένου σκάφους, εἰς ἥν περιπτώσιν ἡθελει καταστὴ ἀπατητὴ ἢ ἐξόφλησις τοῦ δανείου. Εφαρμόζεται, δηλαδή, κατὶ παρόμοιον μὲ τὴν ἐφαρμοσθεῖσαν καὶ ἐδῶ πρόδηλεψιν τῆς ἀναγκαστικῆς διαχείρισεων.

Εἶναι ἀνάγκη ἐπιτακτική καὶ ὡς τοιαύτη ὑπόδεικνύεται ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς τοῦ ἔξωτερού, τοὺς ἔρχομένους εἰς ἄμεσον ἐπαφὴν μὲ τὸ ξένον κεφάλαιον, πρὸς χρηματοδοτησιν τῶν ναυτηγικῶν τῶν προγραμ-

μάτων, νὰ καθιερωθῇ καὶ ἀπὸ τὴν ιδικήν μας νομοθεσίαν τὸ right of possession. Χωρὶς τὴν προϋπόθεσιν αὐτὴν ξένα κεφάλαια δὲν ἡμποροῦν νὰ ἐπενδυθοῦν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον. Δεῖ θὰ κατορθώσουμεν, δηλαδῆ, νὰ ἴδωμεν τὴν Ναυτιλίαν μας ἀναπτυσσομένην ἐπὶ εύρυτέρων βάσεων καὶ τὰ πολλὰ ὑπόθηκην — ἐπαναπατριζόμενα, ὅφου τὸ ξένον κεφάλαιον, ἀνεξαρτήτως τῶν γνωστῶν ἄλλων τοῦ ἐπιτυχάσεων, ἐπὶ τῶν ὅποιων ἡσχολήθητων εἰς προηγούμενον τεύχος μας, ζητεῖ τὸ Mortgage, σπερ ὁ ίδιος μας ἐμπορικὸς νόμος δὲν προβλέπει.

"Ηδη διὰ τῶν ἑγκριτικῶν πράξεων τοῦ ἄρθρου 13 ὑπερχεώθημεν νὰ δεχθῶμεν τὸ ὑπέρ του ἐνυπόθηκου δανειστοῦ δικαίωμα τοῦ right of possession. Δὲν διέπεμπεν τὸν λόγον τῆς κατὰ παρέκκλισιν τῶν κειμένων τῆς διατάξεως παραδοχῆς τοῦ ὄρου καὶ οὐχὶ διὰ τῆς ὄριστικῆς θεσμοθετήσεως του, ἀφοῦ ἀναγκή ὄργανη πλέον τῆς Ναυτιλίας τὴν ἐπιδαίλεμην καὶ τὸ ἐφοπλιστή, ἀπὸ τὴν ηγεμονίαν τῆς Κυπρίας, προσδιότης τῶν ὄρων τοῦ πολίτην, προκαλούσα τὴν δικαίωμα ἀγανάκτησιν καὶ τὴν ἀνιδρασίαν.

Αι παρωπίδες τῆς ύπηρεσίας

'Ο σεβασμὸς τοῦ Νόμου είναι ἡ προϋπόθεσις τῆς καλῆς διοικήσεως. 'Η στενοκέφαλος, ὅμως, προσήλωση εἰς τὸ γράμμα αὐτοῦ ἐπὶ θεμάτων τῆς ιδιωτικῆς οἰκονομίας ἀποδίδειν συνχνά ἐπικίνδυνος, τυραννία διὰ τὸν πολίτην, προκαλούσα τὴν δικαίωμα ἀγανάκτησιν καὶ τὴν ἀνιδρασίαν.

Ίδου ἔνα πρόσφατον παράδειγμα: "Ἐλλην ἐφοπλιστής, ἐκ τῶν τὰ πρώτων φερόντων, προκειμένου νὰ γνωρίσῃ τὴν Ἐλλάδα εἰς ἐλαχίστους ἐπιλέκτους φίλους του, εναύλωσε ἔνα μικρὸν θαλαμηγὸν ὑπὸ ξένην σπουδαίαν, ἀπὸ ἑταῖρον, ἐλαφρῶς ἀλλιμενισμένον. Προεβλήθη, ὅμως, ἀπὸ τὸ πουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, προκειμένου νὰ γίνῃ ὁ τουριστικός αὐτὸς τῶν ἐλληνικῶν νηῶν περίπολος, ὁ νόμος περὶ ἀκτοπλοΐας. Κατ' αὐτὸν δὲν ἐπιτρέπεται εἰς ξένους σκάφους νὰ διενεργῇ μεταφορᾶς ἀπιθανῶν εἰς ἀκτοπλοΐας ταξίδια. Τὸ ταξίδιον, συνετας, ἀπηγορεύθη ἀπὸ τοὺς έφαρμόζοντας τὸν νόμον ἀρμόδιους, παρεσχεθῇ δὲ τελικῶς ἀδεια τῆς ἐκτελέσεως του, μετὰ συζητήσεις μακρὰς καὶ ἀμφιταλαντεύσεις, χαρις εἰς τὴν παρέμβασιν του κ. Κωτιάδη.

Η στενοκέφαλος τοῦ Νόμου ηγεμονία ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι ἡγονοήθη τὸ γεγονός του ταξίδιου φιλοφρούνης. Μὲ αὐτὸν ὁ προσκαλέσας τους δόλιγους ξένους διακεκριμένος "Ἐλλην ἐφοπλιστής την τουριστικήν μας προσπάθειαν ἔξηπτητε. Θὰ ἐπεσκέπτοντο τὸν Τόπον μας καὶ θὰ ἀπειθεύσουν τὴν ἐλληνικήν φύσιν πρόσωπα, δυνάμενα εύρυτερον νὰ προσελθούνται πάντας τὸν πρόσωπον της Ἐλλάδας ταξίδια. Δὲν ἐπεδίωκε, βεβαίως, τὸν ναύλον ἀπὸ τοὺς προσκεκλημένους του ὁ "Ἐλλην ἐφοπλιστής καὶ την συνεπώς δὲν συνηγωνίζετο, ὅπωσδηπότε, τὴν ιδικήν μας ἀκτοπλοϊκήν ἐπιχείρησιν, αὐτὴν ποὺ ὁ Νόμος ηθελησε νὰ προστατεύσῃ διὰ τῆς ἀπαγορευτικῆς περὶ ταξίδιων τῶν ξένων διατάξεως.

Θὰ ἐπρεπε, λοιπόν, εἰς παρομοίας περιπτώσεις νὰ πρωτανεύῃ ὡς διαρρέει τῶν πραγμάτων αντίληψις, ὁ Νόμος νὰ κοιμᾶται. Θὰ ἐπρεπε, χάριν τοῦ γενικωτέρου τουριστικοῦ μας συμφέροντος, νὰ ἐπιτρέπωνται τὰ ὀλιγόμερα καὶ ἐφάπτας ταξίδια αὐτά, σταν μάλιστα διαπιστώνται, ὅτι τὰ ἀναλαμβάνοντα τὴν ἐκτέλεσιν τῶν πρόσωπων διακειμένων παράγοντας τὴν ἐλληνικήν κοινωνίας, δὲν ἀποβλέπουν τὸν τίλικόν κέρδος νὰ ἀποκομιδούν.

Η ἀνωτέρω ἀπαγόρευσις δὲν είναι ἡ πρώτη σημειωθεῖσα. Πρό τινος χρόνου ὁ κ. Λιμενάρχης Πειραιώς απηγορεύεται εἰς ρυμουλκόν τοῦ κ. Βερνίκου νὰ μεταφέρει πριγκίπισσαν μέχρι τῆς Δήλου πρότισκεψιν τῶν ἀρχαιοτήτων.

Αι δραπετεύσεις

"Ορθότατα τὰ ὄσα προτείνει καλῶς ἐνημερωμένος ἐπιστολογράφος μας ἐπὶ Νέας Υόρκης διὰ τὸ ζητημα τῶν συχνῶν δραπετεύσεων, διὰ τὴν μαστίγια αὐτῶν των πλοίων καὶ τῶν νομιμούρων ναυτικῶν. "Υποδεικύεται ὡπας ἡ ἀνάθησις ὑπηρεσία ἐκδόσεως διαβατηρίας μη ἐκδίδουν διαβατηρίας εἰς ναυτικούς, προκειμένου νὰ ναυτοδηγηθοῦν ἐπὶ ξένων πλοίοι, ἐλληνικής ιδιοκτησίας, χωρὶς τὴν βεδαίωσιν καὶ τῆς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας. Πλὴν, δηλαδῆ, τῶν ηδη ἀπατουμένων πιστοποιητικῶν νὰ πρωτεύῃ καὶ ἡ συγκατάθεσις τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας, τοῦ μόνου ἐνημερωμένου διὰ τὴν ἐπαγγελματικήν κατάστασιν τοῦ καθε ναυτικοῦ, ἔν, δηλαδῆ, οὗτος διώκεται ἐπὶ δραπετεύσει καὶ ἔχῃ ἐγκαταλείψει τὸ φυλλάδιον του.

Τὸ ὑπουργείον, ἐξ ὅλου, θὰ πρέπει δι' ἐγκυλίου τοῦ διαταγῆς νὰ δώσῃ ἐντόλην εἰς τὰ Προενικά Λιμεναρχεῖα καὶ τοὺς Προέδρους, ὅπως κάθε κρούσμα δραπετεύσεως ἀναφέρεται ἀμέσως, συναποστελλόμενου καὶ τοῦ ναυτικοῦ φυλλάδιον τοῦ δραπέτου. Ιδιαίτερον βιβλίον τῶν δραπετεύσεων θὰ τηρήσαι ταξιδιώτων κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ οἰκείου πειθαρχικοῦ συμβούλου, τακτι-

**PORT SUDAN
MARITIME AND FORWARDING AGENCY**
LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING
Cables: "MARITIME,"
Address: P.O. Box 306

κώς συνερχόμενου.

Ο έπιστολογράφος μας τονίζει περαιτέρω: «Αν κλείσῃ η πόρτα, ή όρθιαντη τώρα, τού διαβατήριον και γίνηται τούτο γνωστόν εἰς τούς πολλούς, θά τὸ σκεφθοῦν χίλιες φορές οἱ προτιθέμενοι νὰ δραπετεύσουν, πρὶν ἡ ἐγκαταλείψουν τὸ πλοῖον καὶ τὸ καθῆκον τῶν».

Είμεθα βέβαιοι, ότι ἡ Διεύθυνσις Ἐργασίας τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας θὰ συμφωνήσῃ με τὰ ὑποδεικνυόμενα μέτρα. «Ἄς τὰ εἰσηγηθῆναν τὰ ταχύτερον καὶ ἐφαρμοσθούν. Τὸ κακὸν πιθανὸν νὰ μη ἔκλειψῃ, ἀσφαλῶς, δύμας, θὰ μετριασθῇ. Ἐχομεν τὸ παράδειγμα τῶν ἐπὶ του φύλαδιον βεβαίωσεων τῆς ἀσθενείας. Τὰ κρούσματα τῶν ψευδοσθενῶν σχεδὸν ἔξηλειφθοσαν διὰ τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴ σημαίαν πλοῖα.

Διὰ τὸν κ. Κωτιάδην

Τί γίνεται μὲ τὴν ἀνέγερσιν τῶν παιδικῶν ἔσοχῶν; Ἐμφωλεύει, πρόγυματι, τὸ σκάνδαλον καὶ εἰς τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆν; Τὰ προϋπολογισθέντα — ἔδομάκοντα πέντε χιλιάδες λιρῶν Ἀγγλίας — ἀσπανθήσαν ηδη, τὰ κτίσματα, δύμας, δὲν ἀπεπερατώθησαν καὶ τώρα καλείται τὸ «Κεφάλαιον Ἀνεργίας» νὰ καταβάλῃ τὰ σσα, ἀπροσδιόριστα ἀκόμη, θὰ λειπούν.

Δεν θέλομεν νὰ μεταφέρωμεν εἰς τὰς στήλας μας ἀνεξαρίθωτα σχόλια. Εἶνε πάντως γεγονός, ότι τὰ ἀσκόπως δαπανηθέντα εἶνε πολλά. Λέγεται, π. χ., ότι, ἐνῷ είχον ἀρχίσει αἱ οἰκοδομικαὶ ἐργασίαι, προεβλήθη ἀπὸ τὸν διορισθέντα ἐπὶ τὸν ὑπουργὸς Βογιατζῆ ἐπόπτην τῶν κατασκευῶν μηχανικῶν ἡ φαίνεται ἰδεῖ τῆς.... ἀντισειμικῆς κατασκευῆς τὸν παραπηγματῶν! «Οσον καὶ ὃν θὰ κριθῇ περιέργος η ἵδεα αὐτὴ διὰ κτίσματα ἀπλά, ἐντὸς τῆς περιοχῆς τῆς Ἀττικῆς, τῆς μηδεποτε ὑποστάσης σειμικάς δονήσεις ἀξιολόγους, ἐγένετο αὐτὴ ἀσμένων ἀποδεκτὴ ἀπὸ τοὺς τότε ἀρμόδιους τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας. Ἐσπημανεν, δύμας, η ἀποδοχὴ αὐτὴ δαπάνην ἀξιολόγουν, ἀπὸ τὴν ὅποιαν κατοικίαν καποιοι, ἴσως, νὰ ὠφελήθησαν.

Τὴν σκοπιότητα τοῦ ἔργου κανεῖς δὲν πρόκειται νὰ τὴν ἀμφισβητήσῃ. Διὰ τὸν τρόπον, δύμας, τῆς ἐκτελέσεώς του, διὰ τὸ κόστος τῶν ἐγκαταστάσεων πολλαὶ αἱ διαταπούμεναι ἐπιφυλάξεις. Αὐτὰς τὰς ἐπιφυλάξεις παρακαλεῖται ὁ κ. Κωτιάδης, διὰ τῆς παρεμβάσεως του, νὰ διασκεδάσῃ. «Ἄς διατάξῃ τὴν ἔρευναν ἐπὶ τὸν δαπανηθέντων, ἀς ἐλέγξῃ διὰ μᾶς ἐπιτροπῆς τὰ κονδύλια καὶ τὰ ἐκτελεσθέντα ἔργα καὶ ἀς διαπιστώσῃ τὴν προέλευσιν τῆς διαρροῆς, ἀν πρόγυματις ὑπάρχῃ τοιάστη. Πρέπει, ἐπὶ τέλους, νὰ σταματήσῃ ἡ κατασπατάλησης χρημάτων, ἵεραι ἔχοντων τὴν ἀποστολήν. Καὶ ὃν τούναντίον καλῶς οἱ ἀρμόδιοι τὰ διεχειρίθησαν, νὰ ἐπανορθωθῇ η περὶ τοῦ ἀντιθέτου κρατούσα εἰς τὴν Κοινὴν Γνωμὴν ἀντίληψις.

Τὰ ἀπορρίμματα τῶν πετρελαίων

Μᾶς γράφει ἀπὸ τὸ Λονδίνον φίλος ἐφοπλιστής — ἐραστέχνης ψαράς — προσφάτως ἐπισκεφθεῖς τὴν Ἑλλάδα: «Καθὼς σᾶς εἶνε γνωστὸν κατασάλλεται ἐπὶ διεθνοὺς πεδίοις μία προσπάθεια μετρισμοῦ τοῦ προξενουμένου κακοῦ ἀπὸ τὰ ἀπορριπτόμενα ἐκ τῶν πλοίων ὑπολείμματα πετρελαίου εἰς τὰς πλησίον τῶν ἀκτῶν θαλασσίσιας περιοχάς.

«Τὰ ἐλληνικὰ παράλια, τὰ ἄλλοτε ὀλοκάθαρα, δύπας διεπίστασα κατά τὴν τελευταίαν μου ἐπίσκεψιν, ἐμφανίζονται τώρα καὶ αὐτὰ λεωμένα. Πολλές ἀκρογιαλίες, τόσον εἰς τὸ Αἴγαίον, σσον καὶ εἰς τὸ Ιόνιον, ἔχασαν ἀπὸ τὰ ἀπορρίμματα τὸ καταγάλανον χρώμα τῶν καὶ τὴν διαφάνειαν τοῦ βυθοῦ των. Ρυπαίνονται ἀπὸ τὰ πετρελαία.

«Δὲν ἔχω πληροφορηθῆναι ποιά ἐλήφθη ἀπὸ μέρους τῶν ἀρμόδιων μέριμνα διὰ να μετριασθῇ τὸ κακοῦ αὐτοῦ. Θεωρώ, παντάς, ἐπαναγκές νὰ γίνουν αἱ σχετικαὶ ὑποδείξεις. Δὲν ἔχει μόνον σημασίαν παραγωγικήν — χάριν τῆς ὀλίγειας — η διατήρησις καθαρῶν τῶν χωρικῶν ὑδάτων μιᾶς χώρας, ἀλλὰ καὶ τουριστικὴν τοιάστην. Η Ἑλλάς θὰ χάσῃ μὲ τὰς ἀκαθαρσίας τῶν πετρελαίων, ἔνα ἀπὸ τὰ γοντευτικά περιθέτων τοῦ ἐπισκέπτου της: Τὴν καταγάλανην καὶ κατακάθαρη θάλασσα τῶν ἀκτῶν της.

«Μίας διεθνῆς σύμβασις διὰ τὴν οἰλ pollution τίθεται ηδη εἰς ἐφαρμογήν. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν, λ. χ., ἀπὸ τοῦ προσεχούς Σεπτεμβρίου θὰ ἀπογορεύεται ἡ ἀπόρριψη τῶν πετρελαίων εἰς μίαν περιοχὴν, περιλαμβάνονταν τὴν Βόρειον Θάλασσαν, τὴν Μάγχην καὶ μέρη τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ 1600 χιλ. απὸ τῶν ἀκτῶν τῆς Ἰρλανδίας. «Ἔχει προσχωρῆσαι καὶ η Ἑλλάς εἰς τὴν σύμβασιν αὐτῆν; Καὶ ὃν οχι, δὲν θὰ ἡτο σκόπιμον νὰ μελετηθῇ ἡ ἐφαρμογή καὶ εἰς τὸν Τόπον μας τῶν σσων μέτρων αἱ ἄλλαι χώραι πρόκειται νὰ θεωρίσουν»;

«Ἀπευθύνομεν τὸ πρότημα τοῦ φίλου ἐπιστολογράφου μας πρὸς τὰ Υπουργεία Ναυτιλίας καὶ Ναυτικῶν, καθὼς καὶ τοὺς ἀρμόδιους τοῦ Τουρισμοῦ. Ὁρθοτάτη η ὑπόδειξης.

Ἄχαρακτήριστος τακτική

«Ἀπροθυμίαν ἐπιδεικνύουν οἱ πλοιοκτῆται τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, πλὴν μιᾶς η δύο ἑξαρέτεων, διὰ τὴν πρόσληψιν εἰς τὰ πλοῖα τῶν τελειοφοίτων τῆς Σχολῆς Θαλασσητῶν. Ας σημειωθῇ, ότι αὐτοὶ οὐτοὶ οἱ ἐφοπλισταί, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν ἀπαγγελματικήν ὄργανωσιν τῶν θαλασσητῶν, συνέστησαν τὴν Σχολὴν καὶ τὴν ἐπιχορηγούν. Πρό-

δρος αὐτῆς εἶνε ὁ ἔδω ἐκπρόσωπος τοῦ ὑπερωκεανίου «Ολύμπια», εἰς ἑκ τῶν ἀρνουμένων — κατὰ τὴν βεβαίωσιν τοῦ κ. Προέδρου τῆς Ἐνώσεως τῶν Θαλασσητῶν — νὰ ναυτολογήσῃ δλίγους, ἔστω, τῶν ἔξερχομένων τῆς Σχολῆς. Ἀρνοῦνται, δηλαδή, νὰ ἐνισχύσουν τὸ ἔργον τῆς καὶ νὰ προαγαγούν τὴν ίδεαν τῆς μετεκπαίδευσεως εἰς τοὺς ηδη ἐν πρεσείᾳ θαλασσητῶν, αὐτοὶ οἱ ἀμεσώτατον ἔχοντες συμφέρον διὰ τὴν καλὴν κατάρτισιν καὶ παράστασιν τοῦ θοηθητικού προσωπικού τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων.

Τὸ Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας, ὅρθοτατα ἀντιμετωπίσαν τὸ ζῆτημα τῆς ἀνακοινωθείας αὐτῆς τῶν ἐφοπλιστῶν, διέταξε τὸ Γραφείον Εὑρέσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας νὰ μη ἔγκρινη ναυτολογήσεις ἐπικούρων θαλασσητῶν, πρὶν ἡ ἀπορρίφθησον οἱ 25 περίπου διαθέσιμοι, ἐκ τῆς Σχολῆς προερχόμενοι. Καὶ ὅμως τὴν ἐνέργειαν αὐτὴν, ηδη τείνει νὰ προαπίστη τὸ ἀναλόγητον ἔργον τῆς ναυτικῆς ἐπανδρώσεως καὶ μετεκπαίδευσεως, ηδηλόταν οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταί τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν νὰ προσβαλούν ώς.... ἀντισυνταγματικήν! Επικαλούνται τὸ Σύνταγμα διὰ νὰ μη προσλάβουν τοὺς θαλασσητῶν, τοὺς καταρτισθέντας εἰς τὴν Σχολήν, ἐνῷ διὸ δημοσιευμάτων καὶ ὑπευθύνων δηλώσεων ἐπηγγέλθησαν τὴν προτίμησίν των κατὰ τὰς ναυτολογήσεις. Ακατανόητον εἶνε, διὰ ηδης τούς τῶν ζημιέων καὶ τῶν ἐφημέρων ἀνεκτάρων ὑποσχέσεων εἰς ἓντα ζῆτημα τοσαύτης σημασίας διὰ τὸ ἐπιβατηγόν μας πλοίον. Κατάδηλος εἶναι η ἀνάγκη τῆς κατατάσεως θαλασσητῶν, ικανῶν νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰς ἀξιώσεις τοῦ συγχρόνου ἐπιβάτου καὶ ἐνῷ συχνὰ παραπονούμενο διὰ τὸ κατατέρων ἐπιπέδων ἐπαγγελματικής ἀγωγῆς τοῦ Ἑλλήνος θαλασσητῶν, όπως μαρέχεται η εὔκαιρια νὰ ἐνισχύσωμεν τὸ ἔργον τῆς μετεκπαίδευσεως του, προσφεγούμενος εἰς τὸ Σύνταγμα διὰ νὰ ἀποφύγωμεν τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν θαλασσητῶν, υπαγορευόμενον ἀπὸ τὰ ίδια ημῶν συμφέροντα. Δὲν εύρισκομεν, μὰ τὴν ἀλήθειαν, λόγους Ικανούς νὰ χαρακτηρίσωμεν τὴν νοοτροπίαν αὐτῆν.

Αὐτὰ υπευθύνων μᾶς καταγγέλλονται ἀπὸ τὴν Διοίκησιν τῆς «Ἐνώσεως τῶν Θαλασσητῶν».

Ἐξαιροῦνται τὰ Ἑλληνικά!

Εἶνε ἀπίστευτον καὶ ὅμως ἀληθές! Εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα, τὰ συναφέντα πρὸς μεταφορὰν τῶν 20 χιλ. τόννων ἀμερικανικού γαιανθράκου — τῶν πρώτων φορτίων τῆς ὅλης προμηθείας — ὁ υπογράφων αὐτὰ Οίκος Σπρέγκ καὶ Υίοι, ἐνέργειαν ώς.... πράκτωρ τοῦ Βασιλείου τῆς Ἑλλάδος, ρητῶς καθορίζει, ὅτι προκειμένου νὰ ὀνομασθούν τὰ σκάφη που θὰ ἀναλάβουν τὴν μεταφοράν (Greek flag excluded).

Τὸ Ἑλληνικόν, δηλαδή, Δημόσιον δὲν δέχεται διὰ τὰς μεταφοράς του τὰ σκάφη τῆς ιδίας τοῦ ἐθνικότητος! Πώς νὰ ἐγγησωμεν τὴν διαστροφὴν αὐτῆν τῆς σκέψεως τῶν διαχειριζομένων ἀρμόδιων; «Ἐχουν, ωρισμένων, πάθει πλήρη παρέκκλισιν τῆς πνευματικῆς των πυξίδων!

Πρὸς ὑποστήριξιν τῶν τακτικῶν γραμμῶν!

Η «Ἐλληνική» ἐταρία τακτικῶν γραμμῶν ἀπέστειλε πρὸς τὸν κ. Υπουργὸν τὴν Ναυτιλίας τὸ κάτωθι ἔγγραφον, σχετικὸν καὶ αὐτὸ μὲ τὸ πρόσφατον σκάνδαλον τῶν ναυλώσεων πρὸς μεταφορὰν τῶν ἔξι Ἀμερι-

κύριε, Υπουργέ,

«Ο ὑπογράφων μετέπειτα διότι εἶναι ὑποχρεωμένος ἀπαξ ἔτι νὰ προσφύγῃ πρὸς ύμᾶς διὰ τὴν Ικανοποίησιν ζητήματος οὐχὶ τῆς ἀκέμου δικαιοδοσίας σας, ἀλλὰ ἡ παντελῆς Ἐλλειψις κατανοήσεως ἐκ μέρους τῆς Διευθύνσεως Κρατικῶν Ἀγορῶν τοῦ Υπουργείου Εμπορίου ἔναντι τῶν Ἑλληνικῶν τακτικῶν Γραμμῶν, τὸν ἔξαναγκάζουν πρὸς τοῦτο. Συγκεκριμένων, μετὰ τὴν ἀνάθεσιν εἰς τὸν Οίκον Σημαγγίας τῆς προμηθείας 77.000 τόννων γαιανθράκων τούτῳ τοῦ Σεβαστοῦ Υπουργείου διὰ τοῦ ὅριθ. 6130 ἀπὸ 21 Ιουνίου ὑγγράφου μας, δηπως διασφαλίσῃ τοῦτο τὴν ἐπὶ τοῦ δ/π «Hellenic Seafarers» (Ἑλλήνη Ναύτης) φορτωσιν 5.000 τόννων γαιανθράκων 10% ἐπὶ πλέον ἡ ἐπί θλαπτον. Πρὸς ἀμεσον δόηγιαν σας ἐπισυνάπτομεν ἀντίγραφον τοῦ ἑλλογή ἔγγραφου.

Εἰς ἀπάντησιν οἱ ἀρμόδιοι τῆς Διευθύνσεως Κρατικῶν Ἀγορῶν μᾶς ἐγνώρισαν προφορικῶς, οτι ἐπικοινωνοῦν μετὰ τοῦ Οίκου Σημαγγίας πρὸς Ικανοποίησιν τοῦ ὑποβληθέντος αἵτηματος, τελικῶς δὲ μᾶς ἀνεκοίνωσαν τηλεγράφημα ληφθέν παρὰ τοῦ Οίκου Σημαγγίας διὰ τοῦ ούτοιού ούτος ἀπεδέχετο, δηπως διαφωτίσῃ τοῦ ως ἀπαξ μετοπλοίου μας τὴν αἴτηθεσιν ἔκ 5.000 τόννων πασσότητα γαιανθράκων.

Τελικῶς, δύμας, εἰς τὰ μέχρι καὶ τῆς 7ης τρέχοντος μηνὸς ἐπανειλημένον διαδύναται μας, οτι ἐπικοινωνοῦν μετὰ τοῦ Οίκου Σημαγγίας πρὸς Ικανοποίησιν τοῦ 5.000 τόννων, λόγω μὴ υπογραφῆς τῆς συμβάσεως προμηθείας, καὶ διὰ τὸ πάντως εἰς τὴν σχετικὴν σύμβασιν εἰλεγμένης παραπληροφῆτη καὶ τὸ αἴτημα μας.

Βάσει τῶν απὸ 29 Ιουνίου μέχρι καὶ τῆς 7ης τρέχοντος διαβεβαιώσεων, ἀς ἀνεκοινώσαμεν πρὸς τὸν ἔν Νέα Υόρκη ημέτερον κ. Περικλῆν Καλλιμανόπουλον, ἐκρατήθη χώρος ἐπὶ τοῦ δ/π «Hellenic Seafarers» καὶ

**COMPLETE STEVEDORING SERVICE
ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA
SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.
TEAMED WITH
Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.
GENERAL AGENT:
GEORGE CARRAS INC.**

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.
Cables: CARRASBRO

Η αλληλογραφία μας

Τὸ τελετάπι,

Κύριε Διευθυντά,

Στὸ προηγούμενο τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διάβασα ἐπιστολὴ τοῦ κ. Ν. Καθρέπτη γιὰ τὸ ΤΗΛΕΞ, ὡς μέσου ἔχυπηρετήσεως τῶν ναυτικῶν γραφείων.

Σωστά, ἀλλὰ λίγα αὐτὰ ποὺ ἀναφέρει ὁ κ. Καθρέπτης. Θὰ ἔπρεπε νὰ τονισθῆ, ὅτι ἡ ἔφαρμογή τοῦ ΤΗΛΕΞ θὰ εἶχε πολὺ οὐσιαστικότερα ἀποτελέσματα.

Γνωρίζετε καλά, κύριε Διευθυντά, πόσοι εἶναι οἱ «Ἐλληνες ἑφοπλισταὶ ποὺ ζῶνται στὸ ἔξωτερικὸ καὶ ποιὸς εἶνε ΟΛΩΝ ὁ πέθος. Νὰ ἔλθουν νὰ ἔγκατασταθοῦν καὶ νὰ ἔργασθοῦν στὴν Ἑλλάδα. «Ἄν ή εὔκολία τοῦ ΤΗΛΕΞ τοὺς παρείχετο, ὅλοι θὰ ἥρχονταν νὰ ἔγκατασταθοῦν στὴν Πατρίδα καὶ τερπατοὶ θὰ ἦσαν τὰ οἰκονομικὰ ὄφελη ἐσ αύτῆς τῆς ἐπανόδου.

Θὰ ἔξιζε, λοιπόν, νὰ θέσῃ κάποιος τὸ ζῆτημα ἐντονώτερα στοὺς ἀρμόδιους καὶ θὰ πρέπει νὰ θεωρήται βέβαιον, ὅτι πρόθυμοι θὰ ἦσαν καὶ οἱ ἑφοπλισταὶ μας νὰ συμβάλουν γιὰ τὴν πραγματοποίησην του.

Πειραιεὺς 6 'Ιουλίου 1956

Μετὰ τιμῆς
Π. Κ. ΠΕΡΑΤΙΚΟΣ

Σ.Η.Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Διατὶ νὰ μὴ ἀναλάβουν τὴν σχετικὴν προσπάθειαν παρὰ τὴν Κυβερνήσει τὸ «Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ «Ἐνωσις τῶν ἑφοπλιστῶν»;

Αἱ τηλεπικοινωνίαι

Εἰς ἀπάντησιν δημοσιεύματός σας τῆς 15)6)56 ὑπὸ τὸν τίτλον «Ο ἐν πολλαῖς ἀμαρτίαις Ο.Τ.Ε.» ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν, ὅτι ἐν αὐτῷ δὲν καθορίζεται συγκειμένη περίπτωσις, ἐφ' ἡς νὰ διενεργηθῇ δέουσα ἔρευνα καὶ δοθῇ σχετικὴ ἀπάντηση.

Οὐχ ἡτονοὶ σᾶς πληροφορούμεν, ὅτι πρὸ τῆς ἰδρύσεως τοῦ Ο.Τ.Ε., διπλακτὸς σταθμὸς Ἀθηνῶν δὲν διέθετεν εἰ μὲν αὐτὸς καὶ μόνον πομποδέκτην, ἡδη δὲ διαθέτει τρεῖς, ἐπίκειται δὲ καὶ ἡ ἔγκαταστασίας ἐτέρων δύο, δὲ καὶ θὰ βελτιωθῶσιν αἰσθητῶς αἱ σήμερον ὑφιστάμεναι συνθῆκαι τῆς παρακτίου ἀνταποκρίσεως.

Αθῆναι 3 'Ιουλίου 1956

Ο Γενικὸς Διευθυντὴς
ΗΛ. ΖΩΤΟΣ

Ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις

Φίλε Κύριε Κωττάκη,

Εὐχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν τῆς ἀπὸ 17 παρελθόντος ἐπιστολῆς μου εἰς τὸ φύλλον τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 1ης Ιουλίου, πληροφορῶν ὑμᾶς πρὸς ἐνημέρωσιν σας, ὅτι ὁ ἑφοπλιστὴς κ. Αρ. Ὁνάσσος, ἐκδηλῶν ἀπὸς ἔτι τὸ ζωντρὸν ἐνδισφέρον του διὰ τὴν Ἰθάκην, ἐδήλωσεν, ὅτι διαθέτει ἑπτήσιως £ 2.000—/— διὰ τὸν ἑπταπλισμὸν τοῦ Ναυτικοῦ Γυμνασίου τῆς Ἰθάκης μὲ τὰ κατάλληλα ἐργαλεῖα καὶ δρυγανα καὶ πρὸς συμπληρωσιν τῶν ἐν γένει δαπανῶν λειτουργίας τοῦ ὡς ἀνω Γυμνασίου.

Ἀποτελεῖ σοδαρώτατον ἐπίτευγμα διὰ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ἀπὸ ἔτῶν ἀναληφθεῖσα σταυροφορία τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», πρὸς κατανόησιν τῆς ψημασίας τῆς δημιουργίας Κέντρων Ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως ἐν Ἑλλάδι, εὑρε τὴν δέουσαν ἀπήχησιν μεταξὺ τῶν περισσοτέρων ἑφοπλιστικῶν Ὀργανισμῶν, καὶ πιστεύω, ὅτι ἡ ἐπιδεικνυμένη προθυμία συμβολῆς εἰνεὶ προσίμου εὐδόχεσσα τῆς ἀναληφθείσης ὑπὸ τῆς Ἐνωσεως ἑφοπλιστῶν καὶ τῆς GREEK SHIPPING CO-OPERATION COMMITTEE τοῦ Λονδίνου γενικωτέρας ἐν προκειμένῳ προσπαθείᾳ.

Ψυχικὸ 5 'Ιουλίου 1956

Μὲ ἀγάπην
Κ. Π. ΜΠΑΡΟΥΝΟΣ

Ο ἄδικος νόμος

Διὰ τὸν κ. «Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας προορίζεται ἡ κάτωθι ἐπιστολὴ:

Ἄξιότιμε κ. «Υπουργε.

Μετὰ μεγάλης μας λύπης πληροφορούμεθα, ὅτι ὁ ἑκοντωτικὸς νόμος 3285)55 τελεῖ ἀκόμη ἐν ισχύ. Δὲν ὑπάρχει δι' ὑμᾶς μεγαλυτέρα ἐπιθυμία ἀπὸ τοῦ νὰ ὑπερτεῶμεν ἐπὶ τὸ πλοῖον ποὺ εὑρίσκονται ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος μας. Δυστυχώς, ὅμως, ὑπὸ τὴν σκέπην τῆς Κυανολεύκου ποὺ ὀλίγα σκάφη ὑπάρχουν ἐν συγκρίσει μὲ τὰ ὑπὸ τὰς γνωστὰς ἔνος σημαίας. Αὐτονόητον ὡς ἔκ τουτου εἶναι, ὅτι καθίσταται ἀδύνατος ἡ ἀπορρόφησις τῶν τόσων χιλιάδων θαλασσοδαρμένων ναυτικῶν μας ἀπὸ μόνα τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα. Προσφεύγομεν, λοιπόν, εἰς τὰ ένα. Μήπως θὰ ἔπρεπε νὰ συντρίψωμεν τὰ όνειρά μας καὶ τὴν ἐπαγγελματικὴν μας σταδιοδρομίαν εἰς τὰ καφενεῖα καὶ τὰ ὑποπτα κέντρα τῶν διαφόρων λιμένων ὡς ἀργόσχολο;

Ολοὶ οἱ ὑπηρετοῦντες ἐπὶ ξένων πλοίων ναυτικοὶ σᾶς παρακαλοῦν γὰρ τροποποιήσητε τὸν ἄδικον αὐτὸν νόμον τὸ ταχύτερον. Μάς τιμωρεῖτε χωρὶς νὰ ἔχωμεν ὑποπέσει εἰς καμμίαν ἀξιόποινον πρᾶξιν.

Μετὰ βαθυτάτου σεβασμοῦ
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. ΚΟΥΜΑΡΙΑΝΟΣ
(Ὑποπλοίαρχος μ.) «Εύρυκλεια»

Τοὺς διδασκάλους καὶ τὴν παράδοσιν

Κύριε Διευθυντά,

Υπογραμμίζω τὸν μεγάλον σας ζῆλον ἐπὶ τὸν μεγάλου θέματος τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, τῆς πληροεστέρας καταρτίσεως τῶν στελεχῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Παρακαλοῦμεν ἀπὸ τὰς δύσας καὶ ἐπὶ τὸν σημεῖον αὐτοῦ ἀγάθας ποὺ διεξάγετε καὶ σᾶς λέγω: Λαμπρά καὶ σπουδαῖα, κ. Κωττάκη.

Ομως εἰς τὴν διακρίνουσαν ὑμᾶς εὐθυκρισίαν ἀποτείνομει διὰ νὰ τονίσω, ὅτι θὰ ἥτο παράλειψι μεγίστη, ἀν τὴν ὠρανὴν αὐτὴν ποὺ ἡ ὑπόθεσις τῆς καταρτίσεως τῶν νεωτέρων στελεχῶν τείνει νὰ φέσῃ εἰς ἀξιοζήλευτον σημεῖον, ὥστε νὰ ἐπαιρώμεθα δοι δι' δι. τι δημιουργούμεν, δὲν μηνημονεύσαται καὶ ἔκεινοι, ποὺ πλαστίστερον συνετέλεσαν εἰς τὴν ἀνάδειξην τῶν ἀξίων στελεχῶν τοῦ παρελθόντος καὶ τῶν ηδη στρατευμένων ναυτικῶν μας, αὐτῶν ποὺ ἀνέθανον μὲ ἀποφασιστικότητα τὴν διακυβέρνησην τῶν πολλῶν καὶ μεγάλων νεοτεύκτων πλοίων μας.

Καὶ τότε, τέτοιας ἀναπτυξτήριας τὰ παρεχόμενα ἡδη μέσα, δὲτε κατάλληλοι σχολαὶ καὶ φροντιστήρια δὲν υφίσταντο καὶ ἡ μόρφωσις τῶν ναυτίλων μας ἥτο ἐπαρκής, ὑπῆρχαν ἀνθρωποὶ οἵτινες ἀπολογίσαντες κατόπιν ἀγώνων τὰ πράγματα, κατώρθωσαν ἐπαρκῶς νὰ παράσχουν τὰ

μέσα τῆς μορφώσεως εἰς τὰ βασικὰ στελέχη τῆς Ναυτιλίας μας — τοὺς ναυτίλους καὶ τοὺς μηχανικούς — τὰ ὄποια καὶ μοχθήσαντα σληρά συνέθαλον εἰς τὴν δημιουργίαν τοῦ σημερινοῦ τῆς μεγαλείου. «Ἄνευ αὐτῶν ἀμφιβολοὶς ἥτο καὶ εἶναι ἡ ἐπιτυχία τῆς καταπληκτικῆς ἀναπτύξεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ μας Ναυτικοῦ.

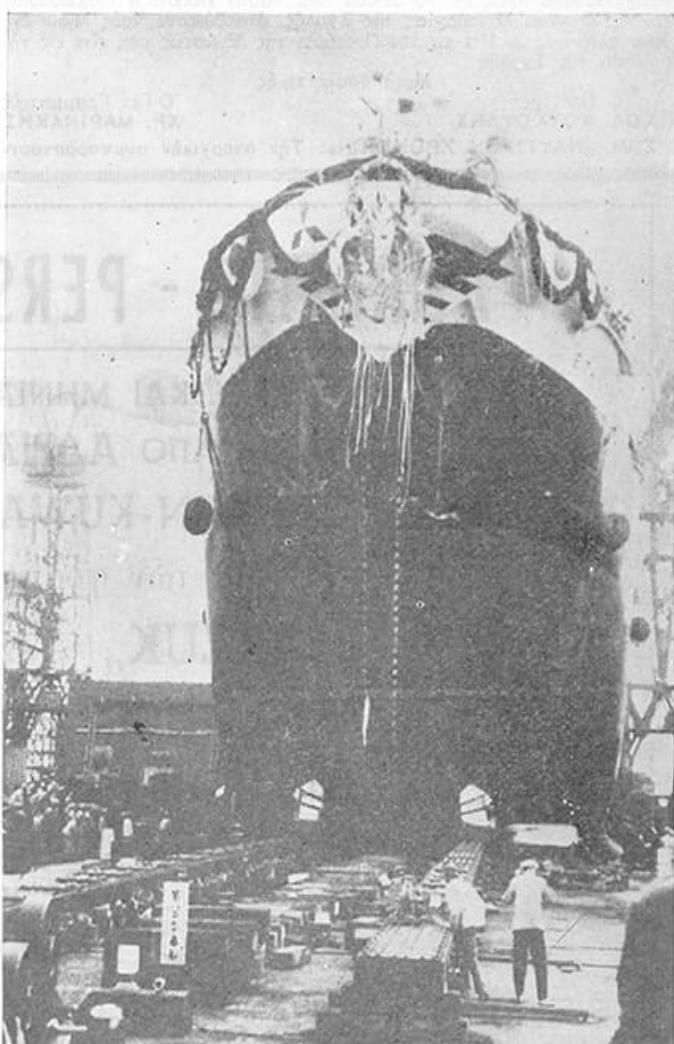
Τὸ τῆς Μεγάλης ἡμέρας Ἐκκλησίας: «Μνήσθητι Κύριε τῶν προαναπαυσα- μένων πατέρων καὶ ὀδελφῶν ἡμῶν», ἔχει θέσιν ἐν προκειμένῳ. Αὔτοῦ τὸ ομήνθητι Κύριε τῶν τόσα καὶ τοσα προσενεγκόντων εἰς τὴν ἐκ τῶν ἐνύπτων κατάρτισιν τῶν παλαιῶν δυνατικῶν στελεχῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ μας θὰ ἐπιδιώξει. Πολλοὺς, ἵσως, νὰ παραλείψει, διότι καὶ δεν τοὺς γνωρίζω οὐλοῦ. Αναφέρω, δημοσία, τὸν Μικρούματά, καθηγη- τὴν τῆς Ναυτικῆς παρὰ τῷ Γυμνασίῳ Σύρου, τὸν Νικόλαον Κοτσοβίλην «Υδραίον», ἐν Σύρῳ ἐγκατεστημένον, ναυτοδιδάσκαλον καὶ συγγραφέα, τὸν ἀλλήλως σαφῇ σύντομον καὶ ἄκρως ἐπειγηγματικὸν ναυάρχον Π. Τσουκαλᾶν, τοὺς ναυτοσυγγραφείς καὶ διδασκάλους Χόρδην, Ράλλην, Λεκκόν, τὸν Λαζαρίδην, τὸν Μηλιαρέσην, τὸν Καζάκον τῆς Σχολῆς «Υδραίας» καὶ τὸν Χ. Ρεδίθην.

Δέν νομίζετε, ὅτι τιμῆς ἔνεκεν ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν παράδοσιν θὰ πρέπει δῆλα αὐτὰ τὰ ὄντωματα κάπου νὰ μηνημονεύσουν εἰς μίαν τῶν αἰθουσῶν τῶν Σχολῶν Ἀσπροπύργου; Δέν θὰ ἔπρεπε, ἐπίσης, νὰ συγκεντρωσῃ ἡ Σχολὴ εἰς τὴν διδιοθήκην τῆς καὶ ἀπαντᾷ τὰ συγγράμματα τῶν ἀνω- τέρων; Ἀκόμη, δέν θὰ δίκαιοιν αἱ εἰκόνες ἀπάντων αὐτῶν, τῶν πρωτοπόρων καὶ δημιουργῶν, τῶν συντελεσάντων εἰς τὸ σημερινὸν μεγα- λείδην τῆς Ναυτιλίας μας, κάπου νὰ ἀνατρέθουν;

Ἄλλα καὶ ἄπο τῆς πλευρᾶς τῶν μηχανικῶν ὑπάρχουν οἱ πρωτοπόροι, οἱ μοχθήσαντες διὰ τὴν ἑξασφάλισιν τῶν στελεχῶν τοῦ κλάδου. Ἐδώ, δημοσία, τὸν λόγον ἔχουν οἱ μηχανικοὶ καὶ ὁ κ. Προεδρος τῆς Ἐνώσεως Μηχανικῶν. Οὐδέμεια πάντως ἀμφιβολία χωρεῖ, διότι ἐκ τῶν κυρίων συντελεστῶν τοῦ ἔργου αὐτοῦ εἶναι ὁ Δουζίνας καθὼν καὶ ὁ καθηγητὴς τοῦ Πολυτεχνείου ναυπηγὸς καὶ πλοιάρχος τοῦ Β. Ν. κ. Β. Φραγκούλης, δοτοὶ ἀπὸ γενικῆς πλευρᾶς ἐ- πιπρέπτεσον μὲ τὰ λαμπρὰ ἐπιστημονικὰ καὶ εὐκατάληπτα βιβλία του τοὺς πλοιάρχους καὶ τοὺς μηχανικούς. Καὶ τινες ἄλλοι ἀκόμη, ίδια εἰς τὸν κλάδον τῶν παραδοτεγραφών, μεταξὺ τῶν ὀπίσιων ὁ Λαδόπουλος καὶ ὁ Παπαγεωργίου, μεγάλας προσέφερον ὑπηρεσίας διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ σημερινοῦ ναυτιλιακοῦ μεγαλείου μας.

Μίαν ἄκομη ἔχω νὰ κάνω ὑπόδειξην, δέναιοις δη, διότι μοῦ δώσητε

ΤΑ ΝΕΑ ΚΑΡΓΚΟ-ΛΑ·Ι·ΝΕΡΣ



Τὸ «Ἐθνος» ἀνήκον εἰς ἑταῖριαν τελούσαν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Κώστα Μή. Λαιμοῦ καθελκύμενον τὴν 26η Μαΐου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούμπιτσι τοῦ Κόμπε. Εἶναι φορτηγὸν χωρατικότητος 15.756 τόνων d.w. (800.000 κ. πόδ.). μὲ βάθισμα 30.6 ποδῶν. Μηχανικά ἀτμοστρό- διλοι 8.000 ἱππων, μὲ προβλεπούμενην ταχύτητα 19.8 μιλλίων ἀφορτού καὶ 18.5 ἐμφορτού.

δικαιούν: Πιστεύω, ότι ο σεβασμός πρὸς τὴν πλουσίαν ναυτικήν μας παράδοσιν, μᾶς ὑποχρέωνε νὰ διατηρήσωμεν αὐτὴν ἀκεραίαν διὰ τοὺς νεωτέρους. Διὰ τὴν μελέτην τῶν ναυτικῶν των παραδόσεων προσδένουν τὰ Ἔθνα ἔχουν ἀπολύτως συνυγραφῆς καὶ τῆς ιστορίας, τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τῆς Ἑλλάδος, τούλαχιστον ἀπὸ τοῦ 1821 καὶ μετέπειτα, πράγμα ὅπερ θὰ ἔδει καὶ σεῖς νὰ ὑποδείξετε καὶ νὰ ὑποδομήσετε. Πρόκειται περὶ ἀνάγκης τὴν ὁποίαν καλούμεθα νὰ θεραπεύσωμεν.

Ἐπιτελώ, πιστεύω, ἐπιθεδηλήμενον καθῆκον ἀναφέρων τ' ἀνωτέρω, περὶ τῶν ὁποίων οὐδεὶς λόγος βλέπω νὰ γίνεται, ἐνῷ ἀναφέρονται εἰς τὴν πρόσφατον ιστορίαν τῆς Ναυτιλίας μας.

Μπάσρα 29 Μαΐου 1956

Ολὼς ὑμέτερος
ΘΕΟΔ. Ι. ΚΑΡΑΚΑΛΑΣ
Πλοιαρχος ἀ)π «Εὔγενια»

Εἰς τὴν Σχολὴν τῶν Θαλασηπόλων

Κύριε Διευθυντά,

Ὑπὸ τοῦ τίτλου «Ἄξιοπρόσεκτον κρούσμα» ἔδημοισιένθη εἰς τὸ τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 15ης Μαΐου 1956 σχόλιον εἰς βάρος τῶν μαθητῶν τῆς Σχολῆς Μετεκπαίδευσεως Θαλασηπόλων Ε. Ν., ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἀνακριδούς πληροφορίας τὴν ὁποίαν σᾶς μετέδωσαν, ὡς πρὸς τὴν δραπετεύσιν μαθητῶν τῆς σχολῆς εἰς Ἀμερικήν.

Πρὸς τοῦτο σᾶς πληροφοροῦμεν ὑπευθύνως καὶ κατηγορηματικῶς, ὅτι ἐκ τῶν μέχρι τοῦδε προσληπέντων ἐπὶ τῶν ὑπερωκεανίων «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» καὶ «Ολύμπια» ἀποφοίτων τῆς Σχολῆς μας, οὐδεὶς ἀδραπέτευσον εἰς οὐδένα λιμένα τοῦ ἑξωτερικοῦ. Τοῦτο πιθανὸν νὰ ὀφελετεῖται εἰς τὴν ἀγωγήν, τὴν ὁποίαν λαμβάνουν οἱ φοιτῶντες ἐν τῇ Σχολῇ, τίποτε, ὅμως, δὲν ἀποκλείει νὰ σημειωθῇ εἰς τὸ μέλλον μεμονωμένη περίπτωσις δραπετεύσεως, ὅποτε καὶ πάλιν οὐσίζουμεν, ὅτι θὰ ἀπετέλει ἀδικον κρίσιν ἢ ἀπόδεσις εὐθύνης εἰς τὴν Σχολὴν ἢ τὴν «Ἐνωσίν μας».

Κρόδουμενοι, ὅμως, τὴν ὑποστάσεως τῆς Σχολῆς μας, ἡ ὁποία διὰ τὸν κλάδον μας ἀποτελεῖ τὴν μοναδικὴν ἐλπίδα ἔξυψωσεως τοῦ συνεχῶς ἐξελισσομένου ἐπαγγέλματός μας, με παράπονον καὶ λύπην εἴδαμε τὸ δημοσίευμά σας αὐτό, πολὺ δὲ περισσότερον, διότι ἀπὸ σᾶς καὶ ἀπὸ δοσούς ζῶν ἑγγύτερον τὴν ναυτιλιακὴν ζωὴν, περιμένομεν στοργὴν καὶ συμπαράστασιν εἰς μίαν τόσον εὐγενικὴν προσπάθειαν, ἥτις, ἀποχώρι, ἔχει τελείως ἀγνοοθῆ ἀπὸ δῶλους τοὺς ἀρμοδίους, ὑπηρεσίας Τουρισμοῦ κ.λ.π.

Ἐπειδὴ πιστεύουμεν, ὅτι καλὴ τῇ πίστει προέβητε εἰς τὰς παρατηρήσεις σας, κατόπιν ἐφαλμένων πληροφοριῶν καὶ ἐπειδὴ ἐν ταύτῳ θέλομεν νὰ σᾶς συγκαταλέγωμεν μεταξὺ τῶν φίλων τῆς Σχολῆς μας, θὰ σᾶς παρακαλέσωμεν δῆπος εἰς τὸ μέλλον, διὰ πάσαν εἰδῆσιν ἢ πληροφορίαν περὶ τῆς ἐν γένει λειτουργίας τῆς Σχολῆς, ἀπευθύνεσθε πρὸς λήψιν ἔγκυρων πληροφοριῶν εἴτε εἰς τὸν Πρόεδρον τῆς Ἐνωσεώς μας εἴτε εἰς τὴν Διοίκησιν τῆς Σχολῆς.

Μετὰ πάσης τιμῆς

Ο Γεν. Γραμματεὺς
ΧΡ. ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Τὴν στοργικὴν συμπαράστασιν

τῶν στηλῶν αὐτῶν, διαβεβαιοῦμεν τὸν ἐπιστολογράφον μας, τὴν εἰχει τὴν ἔχει η Σχολὴ τῶν Θαλασηπόλων. Ή πρὸς τὸ ἔργον τῆς ἀκριβῶν συμπάθεια μᾶς ἔφερε καὶ εἰς ὅσα διευτύπωμεν σχόλια. Τὴν πληροφορίαν περὶ δραπετεύσεως μᾶς μετέδωκεν ἀξιόπιστον ἐν παντὶ πρωταρχον. Ο κ. Ν. Κομνηνός, Διευθυντής τῆς ἑταῖρίας τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Βασίλισσα Φρειδερίκη».

Ἐπὶ μιᾶς καταδίκης

Ἐλάθομεν καὶ εὐχαριστώς δημοσιεύμεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Κατὰ τὴν τελευταίαν διέλευσιν μου ἀπὸ τὸ Σάν Πέντρο Καλλιφέρνιας μου ἐδόθη ἡ εὐκαιρία νὰ ἀναγνωσθεῖ τὸ φύλλον τῆς 15ης Μαρτίου τοῦ ἔγκριτον περιοδικού σας καὶ μάλιστα τὴν δημοσίευσιν τὴν ἀναφορούμενην εἰς τὸ πρότιμον διόπτραν ἐπειδὴ ἡ τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον ὑπὸ ἀγγλικοῦ δικαστηρίου ἐπὶ ὑπερφορτώσει τοῦ πλοίου μου. Ἐπειδὴ φρονῶ, δητὶ ἡ ὑπόθεσις αὕτη ἐνδιαφέρει τόσον τοὺς πλοιοκήτας, δύον καὶ τοὺς συναδέλφους μου, θὰ σᾶς παρεκάλουν ὅπως δημοσιεύσητε τὴν παρούσαν.

Προσχρόμενος ἐκ Βρ. Κολομβίας, μέσω Κιουρασάο, ἔφθασα εἰς Gladstone Locks τοῦ Λίβερπουλ τὴν 2αν μ.μ. τῆς 28ης Φεβρουαρίου ἐ. ἐ. Τὸ βύθισμα τοῦ πλοίου μου, ως μον ἐδόθη ἀπὸ τὸν ἀρμόδιον τοῦ Λιμεναρχείου (Harbour Master) ἡπ. 26° 8' Π 28° 3' Μ = 27° 5' 1/2 ή 3° 1/4 ὃν τοῦ χειμερινοῦ 27° 02' 1/4. Τὴν ἐσπέραν τῆς Ιδίας ἡμέρας ἐπλεύσαμεν εἰς N. Hornby Dock, ἔνθα ἐπληροφορήθην, δητὶ ἡ ἐκφόρτωσις θὰ ἥρχιζε τὴν ἐπομένην διὰ τῶν βαρούλκων τοῦ πλοίου. Εἰς τὴν προβλήταν ἀνέμενεν ἐκπρόσωπος τοῦ ὑπουργείου Μεταφρών, δῆστις ἀφοῦ διεπιστώσαε τὸ βύθισμα ἀνήλθεν ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ἔξητας τὰς σωσιδίους λένθασι καὶ τὰ διάφορα πιστοποιητικά ἀσφαλείας, μεθ' οἱ ἐχαίρετος καὶ ἀπῆλπη.

Τὴν ἐπομένην ἡμέραν εἰς τὰς 8 π. μ. ἀνήλθον ἐπὶ τοῦ σκάφους οἱ ἐργάται καὶ ἀφοῦ πρόπονταν ἔλυσαν τὰς προσδέσιες τῆς ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἔλυεις πρήσισαν νὰ συλητούν ἐὰν θὰ ἔπρεπε νὰ ἐκφορτώσουν μὲ τὰ βαρούλκα, πράγμα ἐπικινδυνόν, η νὰ ἐπιμένουν εἰς μετακίνησην τοῦ πλοίου εἰς προβλήταν ἔνθα ὑπῆρχε γερανόι. Μέχρι τῆς 10ης π. μ. ὅποτε ἐξῆλθον εἰς τὴν Ἑράν διὰ τὰς τελωνιακὰς διατυπώσεις, δὲν εἶχε ληφθῆ ἀπόφασις.

Ἀπὸ τὸ Τελωνεῖον μετέδον εἰς τὸ Πρακτορεῖον, δῆστις καὶ ἐπληροφορήθην, δητὶ τὴν 3ην μ.μ. τὸ πλοίον θά μετεκινέτη εἰς τὸ Νόρθ Αλεξάνδρα ντόκ. Οταν μετὰ ταῦτα ἐπανῆλθον εἰς τὸ πλοίον δὲ αἱ μηχανικὸς μον ἀνέφερεν, δητὶ πληροφορήθηεις τὸ τῆς μετακίνησεως καὶ φοδούμενος μήπως κατ' αὐτὴν πέσῃ μέρος τοῦ φορτίου εἰς τὴν θάλασσαν, δεδομένου, δητὶ οἱ ἐργάται ἔσυγαν χωρὶς νὰ ἐπαναδέσουν τὰς προσδέσεις, ἔγειμισε τὴν ὑπὸ ἀριθ. 5 δεξιαμενὴν εἰς τὰ διπύθμενα. Κατὰ τὴν μετακίνησιν παρεπήρησεν, δητὶ ὁ ἐκπρόσωπος τοῦ υπουργείου Μεταφρών ἡπ. ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ καταμετρώσεις τὰ τάνκς, μόλις δὲ η καταμέτρησις ἐτελείωσε ἀνήλθεν εἰς τὴν γέφυραν καὶ μού ἀνεκοινώσαν, δητὶ τὸ πλοίον ἡπ. ὑπερφορτωμένον κατὰ 7', καὶ δητὶ ἡ ὑπόχρεωμενος νὰ τὸ ἀναφέρει. Τὸν ἡρώτωσεν ὃν παρεπήρησεν, δητὶ τὸ ὑπὸ ἀριθ. 5 τάνκ ήτο πλήρες ὑδάτος καὶ μού ἀπήντησε γαῖ. Οταν, δῆμας, τὸ ἡρώτησα ἐν συνεχείᾳ διατί θέτε δὲν μού εἴπε τίποτα σχετικῶς, ἐνῷ εἶχε ίδῃ τὸ βύθισμα, μού ἀπῆγ-

ADRIATIC - PERSIAN GULF LINE

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΜΗΝΙΑΙΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ

ΑΠΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΝ ΔΙΑ

DAMMAM - BAHREIN - KUWAIT - BASSRA - KHORAMSHAH

Διὰ τῶν φορτιγῶν ἀτμοπλοίων:

S.S. "MARZUK,"	9200 D.W. EX "SAN ANTONIO,"
S.S. "MAHFUZ,"	8300 D.W.
S.S. "ALHORRIA,"	8200 D.W. EX "LIBERTAD,"
S.S. "MABRUK,"	7200 D.W.

Πληροφορίαι διὰ φορτία παρά: ADRIALINES AND TRADING S.A.

VIA DELLA BORSA NO. 1.

Adr. Tel. ADRIALINES TRIESTE Teleph. 23883

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: K. A. ΠΕΤΡΟΥΤΣΗΣ

τησην, ότι: «Χθές δὲν έγνωρίζα, ότι έκινυνεύσατε νὰ βιβιοθήτε εἰς τὸν Ἀτλαντικόν, λόγῳ τῆς ὑπερφρτώσεως σύτε καὶ ότι ἔπειτε νὰ φθάσετε ἐδῶ μὲ 25% περιθώριον ἀσφαλείας καυσίμων». Τοῦ ἐπέδειξα τὸ σχεδιάγραμμα τοῦ πλοίου, σύμφωνα μὲ τὸ δόπιον ἐδικαιούμενον νὰ παραλάβων 210 τόνους ἀκόμη φορτίου, ἀλλὰ δὲν ἔπραξα τοῦτο, διότι ἐγνώριζα, ότι τὸ φορτίον τοῦ καταστρώματος ὑπόκειται εἰς ἀπορρόφησιν ὑδάτων καὶ βαρύνει συνεπώς περισσότερον. «Οσον ἀφορᾶ τὸ 25% τοῦ περιθώριου ἀσφαλείας τοῦ ἀνέφερα, δτι κατὰ τὸ προηγούμενον ταξίδιον μου ἀπὸ Μάντζεστερ εἰς Νόρφολκ εἶχε 115% περιθώριον ἀσφαλείας, ὑπερχρώθην, όμως νὰ προσεγγίσω εἰς Ἀζόρας. Ἐπίσης, ότι ἐνῷ τὸ πρώτον μου ταξίδιον ἀπὸ Ἰαπωνίας εἰς Βρετ. Κολομβίαν τὸ ἔξετέλεσα εἰς 13 ἡμέρας, τὸ αὐτὸν τελευταῖον ταξίδιο ἔχεισθαι 24 ἡμέρας. Τὶ δὲ συνέβαινε, ἐν τοιαυτῇ περιπτώσει, ἀν ἐγχειρίδιον 25% καύσιμα;

Οὔτε, όμως, ὁ ἐν λόγῳ ἐκπρόσωπος τοῦ M.O.T. ήθέλησε νὰ ἀκούσῃ τίποτε, ἀλλὰ σύτε καὶ δικαστοῦ, ὁ ἐκδικάσας τὴν ὑπόθεσίν μου, δοτίς, σημειώθεν, δὲν ἦτο εἰδίκος ναυτοδίκης. «Ἐπὶ πλέον δὲν ἔλαβε τὸ Δικαστήριον ὑπὸ ὅψιν του τὴν γνωματευσιν τῶν ἐκφορτωτῶν, οἵτινες ἐκλήθησαν ὡς πραγματογνώμονες καὶ ἐτόνισαν, δτι τὸ εἰδος τῆς ἐμπλείας, που εἶνα εἰς τὸ κατάστρωμα, ὑπέκειτο καὶ εἰς 60% ἀκόμη ἀπορρόφησιν ὑδάτων, δτις δὲν ἔλαβεν ἐπίσης ὑπὸ ὅψιν του τὴν κατάθεσιν τοῦ Λιμενάρχου (Harbour Master) δστις πρώτος διεπίστωσε τὸ βύθισμα τοῦ σκάφους ἵστον τοῦ μάλιστα τὸ μένος τοῦ Ἀγγέλου δικαστοῦ, ὥστε ἀρχικῶς μου ἐπέβαλε πρόστιμον \$ 1.100, γεγονός που ὑπερέωσε τὸν συνήγορον μου νὰ τοῦ ὑπενθυμίσῃ, δτι δὲν εἶχε τοιούτον δικαίωμα, καθ' ὃτι δὲν δόμος προέβλεπε ποινήν £ 100 καὶ ἐπὶ πλέον £ 100 δι' ἐκάστην ἴνσταν μὴ κανονικούς βυθισμάτος.

«Ἡθέλησα νὰ ἔφεισθάλω τὴν ἀπόφασιν δι' ίδιων μου ἔξοδων, δυστυχώς, όμως, οἱ δικιγόροι τῶν ἐν Λονδίνω κεντρικῶν πρακτήρων τοῦ σκάφους μετ' ἀπέτρεψαν, λόγω κυρίων τῶν Κυπριακῶν γεγονότων, τὰ δοπιά εὐρίσκοντο τότε εἰς τὸ δέντρον τῶν σημείων, ἐνῷ, ἀφ' ἑτέρου, ὑπῆρχε καὶ πιθανότης αὐλέσεως τοῦ προστίμου.

«Ἡ ἀπόφασις αὕτη ἔξεπληξεν, ώς ἦτο ἐπόμενον, τοὺς ναυτικοὺς κύκλους του Λίβερπουλ καὶ ίδια τους πρακτόρας, οἵτινες ἐνήργησαν καὶ ἐπληροφορήθησαν μέσω φίλων των εἰς τὸ ὑπουργείον Μεταφράσων, δτι ὠρισμένος ἀξιωματικὸς τοῦ πλοίου μου ἀνέφερε τηλεφωνικῶς εἰς τὴν ὑπερεσίαν τοῦ ὑπουργείου, δτι τὸ πλοίον κατὰ τὸν ἔκ Κιεύραστα ἀπάλισσαν του είχεν ὑπερθόρού τὸ τροπικὰ σημεῖα φορτώσεως, δτι τούλαχιστον δεκάκις ἐκινδυνεύσαμεν νὰ βυθισθῶμεν, δτι ἀπώλεσαμεν φορτίον τοῦ καταστρώματος καὶ δτι ἐκλέψαμεν φορτίον κατὰ τὸν πλοῦν.

Δυστυχῶς ἡ πληροφορία αὕτη εἶναι προφορική, ὥστε νὰ μη δύναμαι νὰ φέρω τὸ δόμος τοῦ ἐν λόγῳ ἀξιωματικού εἰς τὴν δημοσιότητα. Τὸ ἀνέφερα, όμως, εἰς τοὺς πλοιοκτήτας μου καὶ είμαι πρόθυμος νὰ τὸ γνωρίσω εἰς πάντα ενδιαφερόμενον.

Εὐχαριστώ θερμῶς διὰ τὴν φιλοξενίαν.

Διατελώ διῶς ύμετερος
Γ. ΠΑΝΤΕΛΙΔΗΣ
Πλοιάρχος ἀπὸ «Σ. Μπρήζ»

Ἐν πλώ πρὸς Ιαπωνίαν 26 Μαΐου 1956

Τὸ ἀνάγνωσμα τῆς κακοπιστίας

Κύριε Διευθυντά,

Θὰ μοῦ ἐπιτρέψητε νὰ ζητήσω τὴν φιλοξενίαν τῶν στηλῶν τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας, διὰ νὰ πληροφορήσω τὸν ἐφοπλιστικὸν κόσμον μέχρι ποιού σημείου σθέναι ἡ συνεχίζομένη κακοπιστία τοῦ Δημοσίου.

Πρόκειται περὶ τῆς τακτοποίησεως — μετὰ πάροδον δλοκλόρου δεκαπενταετίας — τῶν ἐκ τῆς ἐπιτάξεως ὑπὸ τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου πλοίου, κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον 1939)41, δημιουργηθεισῶν ἐκκρεμοτήτων.

«Ως γνωστόν, ή ἐπιτροπή Μυλωνᾶ ἐν Λονδίνω εἶχεν ἀντιστρέψει υπὲρ τοῦ Δημοσίου τὰς ἡδη ἐδοθείσας ὑπὸ τοῦ Δευτεροβαθμίου Διοικητικοῦ Δικαστηρίου — παρὰ τὴν ὑπαρξίην, μάλιστα, τοῦ N. Δ. 470)47— ἀναγνωριστικάς ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν ἀπόφασεis.

Ἄλι καταλογιστικαὶ ἀπόφασεis τῆς ἐπιτροπῆς Μυλωνᾶ, ἐναχθεῖσαι ἐνώπιον τῶν ἐνταῦθα Πρωτοδικείων καὶ Ἐφετείων, ἀπερρίφθησαν, θεωρηθεῖσαι, ως μη ὑποχρεωτικαὶ διὰ τοὺς πλοιοκτήτας.

Τὸ Δημόσιον, όμως, διὰ νὰ ἔξουδετερώσῃ τὰς ἀπόφασεis τῶν τακτικῶν Δικαστηρίων, κατήρτισε διὰ τοῦ N. Δ. 3098)54 νέαν ἐπιτροπήν, διὰ νὰ ἀποφανθῇ αὕτη ἐπὶ σχετικῶν προσφυγῶν τῶν πλοιοκτητῶν, ὑποχρεωμένων γὰρ προσφύγουν εἰς αὐτὴν, διότι ἀλλως αἱ ἀπόφασεis Μυλωνᾶ, αἵτινες ως ἐλέχνη, εἴχουν ἀπορριφθῆναι ὑπὸ τῶν τακτικῶν Δικαστηρίων, θὰ ἔβασιονται εἰς δάρος τῶν ἐποπλιστῶν, ως δημόσιον ἕσοδον.

Διὰ νὰ γίνῃ καταφανής ἡ ἀμερικανικὴ ἀπόφαση τῆς ἐπιτροπῆς ταύτης, ἀπαρτιζόμενης, ως ἐπὶ τὸ πλεῖστον, ὑπὸ δημοσίων ὑπαλλήλων καὶ οὐχὶ ὑπὸ τακτικῶν Δικαστῶν, παραβέτω κατωτέρω τὰς ἔχηται γεγονότα :

1) Παρὰ τὴν ὑπαρξίην τοῦ νόμου 720)48 καὶ τῆς ἐπ' αὐτῷ Εἰσηγητικῆς ἐκθέσεως τῶν τότε ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, κ. κ. Χέλμη καὶ Κίζανη, ἐν τῇ δοτίᾳ αὐαφέρονται:

«Κατὰ τὰς διατάξεis τοῦ Νόμου 4442 ἐπερὶ Στρατιωτικῶν ἐπιτάξεis τῶν Ναυτιλίων καὶ Τακτικῶν Δικαστηρίων, πολέμου πλοίου καὶ πλοιοκτητοῦ, τὰς ἀσφαλίστρα κατὰ κινδύνων πολέμου πλοίου καὶ πλοιοκτητοῦ τούτων δρείλονται ἀκόμη εἰς τὸν Α.Ο.Κ.Π. εἰς τὸν δόπιον ὑποχρεωτικόν ἡσφαλίζοντο τὰ πλοία καὶ τὰ πλοιοκτητά. Καὶ τὰ μετὰ δρείλονται ἀσφαλίστρα τῶν σωμάτων τῶν πλοίων καὶ τῶν φορτίων διεγράφονται ὅλα διενάμει τοῦ δρόμου 3 τοῦ N. Δ. 470)47, τὰ ἀσφαλίστρα, κύρια, κινδύνων πολέμου τῶν πλοιωμάτων τὰ ὄφειλόμενα εἰς τὸν Α.Ο.Κ.Π. δὲν ἀναφέρεται ρητῶς εἰς τὸ διότιον δρόμων διεγράφονται. Ἐπομένως, ἡ πρέπει τὸ Δημόσιον νὰ τὸ πληρώσῃ εἰς τὸν Α.Ο.Κ.Π. ὅπως καὶ σήμερον διόπτην πληρώνει ἀποδείσιας εἰς τὸν Α.Ο.Κ.Π. τὰς ἀσφαλίστρα πλοιωμάτων τῶν ἐπιτάξεων μεταπολεμικούν αὐτῶν πλοίων, ἡ πρέπει διὰ ρητῆς διατάξεis τὰς ὄφειλόμενα δι' ἀσφαλίσεis πλοιωμάτων γεγονότων μέχρι τῆς 12.10.1944 ὡς διαγράφεται, ὅπότε πρέπει, ἐν τοιαυτῇ περιπτώσεi, νὰ διαγράφησαι ἡ παραβάλλεις ὑποχρεωτικῶν τῶν πλοιοκτητῶν διὰ τὰς ἀσφαλίστρα ταῦτα, διότι ὁ πλοιοκτήτης εἰναι ἀλληλεγγύων ὑπόδιμος μετὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ (ἐν προκειμένω τοῦ Δημοσίου) διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ἀσφαλίστρων πληρωμάτων κατὰ κινδύνων πολέμου, δηνος ὄριζει τὸ δρόμον 1—12 πορ. 7 τοῦ A.N. 2116)1939.

2) Τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 4518)248 ἀπὸ 27.10.52 πιστοποιητικοῦ τῆς Διεύθυνσεως Θαλασσίων Μεταφορῶν, ἀρμοδιας ἐπὶ τῶν ἐπιτάξεων Ἀρχῆς, εἰς τὸ δόπιον ρητῶν ἀναφέρεται, δτι :

«Τὰς ἀσφαλίστρα σκάφους κατὰ κινδύνων πολέμου τῶν ἐπιτάξεων ἀτμοπλοίων τῆς περιόδου 1939/41 ἐδέρμον τὸ Δημόσιον, τὸ δόπιον ἐπίσης ἐδέρμον καὶ τὰς ἀσφαλίστρα πλοιωμάτων κατὰ κινδύνων ως καὶ τὸ εἰδικὸν πλοεμικὸν ἐπίδομα πληρώματος ἀπικινδύνων ζωῶν. Τὸ ἀπλούν πλοεμικὸν ἐπίδομα πληρώματος ἐδέρμει τοὺς

3) Πλείστων ἀποφάσεων τῆς Μονίμου Ἐκτιμητικῆς Ἐπιτροπῆς N.E. N., εἰς τὰς ὁποίας ἀναμολογεῖται σαφῶς, δτι τὰς ἀσφαλίστρα πλοιωμάτων κατὰ κινδύνων πολέμου διαρύνεται δεκτὸν, δτι βαρύνουν τὸ Δημόσιον καὶ τὰς ἀσφαλίστρα πλοιωμάτων τοῦ πληρωματος, τὸ δόπιον ἐκίνεται τὸ πλοίον εἰς τὰς διαφόρους ἀπικινδύνους ζωῶν, κατ' ἐντολὴν αὐτοῦ τούτου τοῦ Δημοσίου, νὰ βαρύνουν τοὺς πλοιοκτήτας; Καὶ πῶς ἐπιτρέπεται νὰ παραγνωρίζεται ἡ ὑπερβολὴ;

Διερωτώμεθα, δμως : Πῶς εἶναι δυνατὸν τὰς ἀσφαλίστρα πλοιωμάτων κατὰ κινδύνων πολέμου νὰ γίνεται δεκτὸν, δτι βαρύνουν τὸ Δημόσιον καὶ τὰς ἀσφαλίστρα πλοιωμάτων τοῦ πληρωματος, τὸ δόπιον ἐκίνεται τὸ πλοίον εἰς τὰς διαφόρους ἀπικινδύνους ζωῶν, κατ' ἐντολὴν αὐτοῦ τούτου τοῦ Δημοσίου, νὰ βαρύνουν τοὺς πλοιοκτήτας; Καὶ πῶς ἐπιτρέπεται νὰ παραγνωρίζεται ἡ ὑπερβολὴ;

Μήπος, ἐπίσης, δὲν ἀποτελεῖ κατάφαρων κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν ἀδικίαν καὶ ηθοποιεῖσα διὰ τοῦ N. Δ. 3098)54 διάταξις, καθ' ἧν «αἱ ἀποφάσεις τῆς Ἐκδικαστικῆς Ἐπιτροπῆς εἶναι τελεσθίκοι καὶ ἀμετάκλητοι», δεδομένου, δτι ἀποκλείεται οὐτως ἡ ἀσκησης ἀλλως ἐνδικών μέσων; «Η ἀδικία αὕτη νὰ συμπληρώσῃ τὴν γενομένη ἡδη διὰ τοῦ N. Δ. 470)47 τοιαύτην, καθ' ἧν διεγράφησαν πάσαι αἱ ὄφειλαι τοῦ Δημοσίου πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας τῶν ἐπιτάξεων πλοίων, ἐνῷ διετηρήθησαν, ἀντι-

Κατόπιν τούτου, εἶναι πλέον ἡ καταφανής ἡ προσπάθεια τῶν ἐκπροσώπων τοῦ Δημοσίου, ἀπικινδύνων σκοτίμων ἐν παντὶ καὶ πάντοτε νὰ παρουσιάζουν τοὺς πλοιοκτήτας ὡς ὄφειλέτας, ἀδιαφορούντων διὰ τὰς ἀξέπακτης τοιαύτης τακτικῆς συνεπείας, ηκιστα ἐνισχυτικῆς εἰς τὴν ἔξοδον μεταξύ τῶν μεταξύ τοῦ Δημοσίου καὶ ἐφοπλιστῶν δημιουργουμένων διενέξεων.

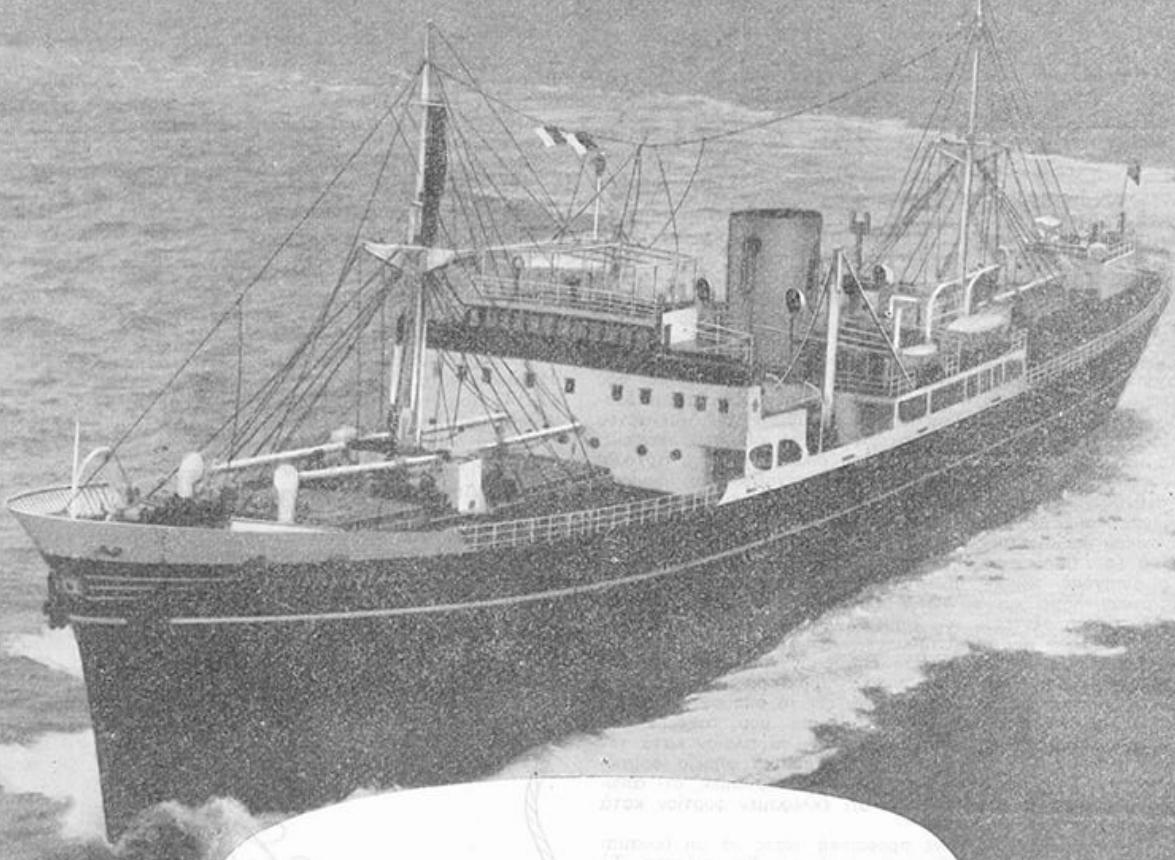
Διατελώ μετὰ τιμῆς
Π. ΜΕΤΣΗΣ

*Serving
ship and owner*

LAMBERT BROTHERS
LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,
London, E.C.3.

ALSO AT CARDIFF,
NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,
HULL AND GRIMSBY.
Telephone - AVEnue 2000 · Telegrams - Lambert, London.
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.3. LN 8070)



Ό νικητής είς τάς δοκιμάς

Τὸ δηζελοκίνητὸν "ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ,"—τὸ δεύτερὸν τῶν τριῶν σκαφῶν τῆς ἑταιρίας ΠΟΡΤΟ ΜΠΛΑΝΚΟ ΚΟΜΠΑΝΙΑ ΝΑΒΙΕΡΑ ἐσχάτως παραδοθὲν μετὰ τὰς ἔκτακτως ἐπιτυχεῖς δοκιμάς του. Τὸ ώραῖον αὐτὸ σκάφος II.120 τόν. d.w. κινεῖται ἀπὸ μίαν μηχανὴν Ντόξφορδ ἀντιτιθεμένων ἐμβόλων μὲ ύπηρεσιακὴν ταχύτητα 13 1/2 μιλλίων.



DOXFORD

VESSELS FOR
ECONOMICAL
WORLD TRADING

WILLIAM DOXFORD & SONS LTD SHIPBUILDERS & ENGINEERS SUNDERLAND

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, 'Ιουλιος.— 'Ανεκοινώθη απόφασις τής άμερικανικής κυβερνήσεως, όπως μή έπαναφέρει είς τὴν ἐνεργὸν υπηρεσίαν σκάφη ἐκ τοῦ ἑρεδρικοῦ στόλου, ἐφόσον ηθελον διατηρῆι οἱ ναύλοι εἰς τὰ σημειῶντα αὐτῶν ἐπίπεδα. Κατὰ τὴν ἔξετασιν παρὸ τῆς «Κρατικῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας» τῶν διαφόρων αἵτησιν άμερικανῶν ἐποπλισμῶν διὰ τὴν παραχώρησιν κρατικῶν σκαφῶν οἱ ναύλωται ἀπέσχον — ἐπιδεικτικῶς μᾶλιστα — ἀπὸ τὴν ἄγοράν. Δέν ἡτο μυστικὸν διὰ τοὺς κύκλους τῆς Νέας Υόρκης, ὅτι, πέραν τῶν μακροχρονίων προσφορῶν διὰ γαιάνθρακας, πλεῖστοι ὅσοι ναύλωται διὰ φορτίων στηρῶν, μεταλλεύμάτων καὶ παλαιοισιδήρων εἶχον ἀποσυρθῆ τῆς ἄγορᾶς, δένσιοι ὅντες διὰ τὴν παραχώρησιν κρατικῶν πλοίων, γεγονός, ὅπερ θε εἰχεις ὡς ἀμεσον ἀπότελεσμα τὴν ὑποχώρησιν τῶν ναύλων. Τώρα, ὅτε αἱ ἐπίδιες τῶν διεψεύσθησαν, κατόπιν — κυρίως — τῆς ἀντίδρασεως τοῦ προεδροῦ τῶν ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν τράπτης κ. Στούαρτ, οἱ ναύλωται ἐπανέρχονται εἰς τὴν ἄγοράν. Κατὰ συνέπειαν, ἡ ἀνοδος τῶν ναύλων πρέπει νὰ θεωρήται ἀναπόφευκτος.

— Ήτο γεγονός, ὅμως, ποὺ χρήζει μεγίστης προσοχῆς, ἔγκειται εἰς τὰς μακροχρονίους ναύλωσεις μετά τῶν ναύλωτῶν ἑκείνων, οἵτινες, πέραν τῶν πολυτελῶν Γραφειῶν, οὐδὲν ὄπλο διαθέτουν, ἔκτος τῆς εὐνοίας τῶν ναυλομεστιτῶν. 'Ος συνέδη καὶ κατὰ τὸ 1952, ἀν ἡ ἄγορά παρουσιάσῃ πτώσιαν, ἔξαφανίζονται, ἀλλοι ἐφαρμόζονται τὰ συμβόλαια, ἐφ' ὅσον, μᾶλιστα, ταῦτα εἴνε τοὺς κάτω τῆς ἄγορᾶς.

— Αἱ ὑπάρχουσσατι ἀνάγκαι εἰνε γαιάνθρακα είνε σημαντικῶς ἀνάτεραι τοῦ 1955. Τὰ ἀποθέματα εἰς ὅλας σχεδὸν τὰς εὐρωπαϊκὰς χώρας είνε κατὰ πολὺ μικρότερα, ἔναντι οἰσσόποτες ἀλλης μεταπολεμικῆς περιόδου. Αἱ παραγγελίαι ἀγάθων εἰς πλείστας βιομηχανίας τοῦ κόσμου καλύπτουν ἔργασιν διὰ πολλὰ ἔπι καὶ τὰ νεοτεύκτα πλοία μοδίς ἔξαρκον, διὰ νὰ καλύψουν τὰ κενὰ τῶν καθημερινῶν αὐξανομένων ἀναγκῶν, ὡς προέλευσι τὸ μηνὸν καὶ οἱ ἀριθμοὶ τοῦ κ. Γεωστον.

— Οἱ ἐφοπλισταὶ ποὺ φοδινοῦται πτῶτων τῆς ναύλωγορᾶς καὶ προβάνουν εἰς σημφωνίας μακροχρονίων μεταφορῶν, μὲν ναύλωτάς, δχι καὶ τόσον φερεγγύους, πρέπει πολὺ νὰ προσέξουν καὶ μετὰ δυσπιστίας νὰ δέχωνται τοὺς ισχυρισμούς τῶν ναυλομεστιτῶν. Εἰνε γνωστόν, ὅτι οἱ τελευταῖοι οὗτοι μόνον διὰ τοὺς ναύλωτάς ἐνδιαφέρονται.

• "Ἐκπληξιν προεκάλεσεν εἰς τὴν ναύλωγορᾶν τῶν τάκνερς ἡ γνωσθεῖσα γαλύδωσις τριῶν «σαύπερ-τάκνερς» τῶν 84.000 τόννων δ.ν. ἔκαστον, διὰ 15 ἔτη μὲν ἔναρξιν ἀπὸ τοῦ 1958 καὶ μὲν ὄψιν τῶν ναύλωτῶν δι' ἔνα τέταρτον τῆς αὐτῆς χωρητικότητος, μὲν παράδοσιν τὸ 1959. Καὶ τὰ τέσσαρα ἐκλεισθεῖσαν μὲν ναύλον 50 % ἐπὶ ἔλαττον τῆς βάσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου. Πρόκειται περὶ ναύλωσεως ὀπωδῆποτε πρωτοφανῶν διὰ τὰ μέχρι τοῦδε εἰς τὴν ἄγορά τῶν δεξαμενοπλίων, χαρακτηριστικὴ πάντων τῶν ἔξελίσσεων εἰς τὰς μεταφοράς τῶν πετρελαίων.

• Τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ 1956 ὑπῆρξε διὰ τὴν εὐρωπαϊκὴν παραγωγὴν χάλιδος ἔτη περισσότερων ικανοποιητικοῦ, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1955. Προβλέπεται, ὅτι ἡ αὐξησις θὰ σημειώσῃ νέον ρεκόρ. 'Αναλόγος κατὰ συνέπειαν θὰ εἴνε καὶ ἡ περιτέρερα αὐξησις τῶν εἰσαγωγῶν μεταλλεύμάτων, παλαιοισιδήρων καὶ γαιάνθρακων εἰς τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ, συγκρινόμενοι πρὸς τοὺς ἀντιστοίχους τοῦ προηγούμενού τριμήνου, εἴνε πράγματι ἐνδεικτικοῖ τοῖς παραγωγικῆς αὐτῆς ζωρότητος.

• 'Η παραγωγὴ γαιάνθρακων εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, κατὰ τοὺς πέντε πρώτους μῆνας τοῦ τρ. ἔτους ἡτο κατὰ 30 ἐκατομμύρια τόννων ἀνωτέρα, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου πενταμήνου παρ. ἔτους. 'Εθεσσε τὰ 209.000.000 τ. Τὰ ἔκσαρκά πορτία ἀπὸ τὸ Χάμπτον ρόδος κατὰ τὸ αὐτὸ χρονικὸν διάστημα ἀνήθισον εἰς 19.869.842 τ., καὶ ἡσαν περισσότερα κατὸ 6.9 ἐκατομμύρια τόννων, ἔναντι τῶν ἔξαγωγῶν τοῦ ἀντιστοίχου περιστοικού περιστοικού.

• 'Ο ἀμερικανικὸς γαιάνθρακος εἴνε καὶ προβλέπεται νὰ εἴνε διὰ πολλὰ πλέον ἔτη ἡ δάσις τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ φορτηγοῦ πλοίου. "Ολοὶ αἱ διαποτώσεις ὑπευθύνων παραπτηρῶν συμπίπτουν εἰς τὴν πρόδελφιν αὐτῆν.

— Πέρυσιν 26 ἔκατ. τόννων γαιάνθρακος μετεφέρθησαν ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας εἰς τὴν Εὐρώπην. 'Εφέτος θὰ μεταφερθοῦν 40 ἐκατομμύρια καὶ ἡ ποσότης αὐτῆ, ἀν δὲν αὐξηθῇ, δημος λέγουν οἱ ἀμερικανοί, θὰ παραμείνῃ σταθερά, καλύπτουσα τὰς ἀμεσωτέρας ἀνάγκας τῆς εὐρωπαϊκῆς οἰκονομίας.

— Πρὸ τοῦ πολέμου, ἡ Ἀγγλία ἔχηγε γαιάνθρακας περὶ τὰ 30 ἔκατ. τόν. Σημαντικὸν διμος μέρος τῶν φορτίων πρωροίζετο διὰ τὰς χώρας τῆς Δυτ. Εὐρώπης καὶ τὴν Μεσόγειον. Αἱ ἀποστάσεις ἦσαν μικραί, ἔναντι τῶν ἔξι ἀμερικανικῶν μικρούμενων (3.000 μιλ.), διὰ νὰ μεταφερθοῦν ἔκειθεν οἱ γαιάνθρακες. Συνέπεια : Τὰ περισσότερα καὶ μεγαλύτερα πλοῖα χρειάζονται τώρα.

• 'Υπολογίζεται, ὅτι αἱ εἰσαγωγαὶ γαιάνθρακος εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν θὰ εἴνε ἔφετος μεγαλύτεραι, ἔναντι τῶν 7 ἔκατ. τόννων τοῦ π. ἔτους καὶ τῶν 4 ἔκατ. τόν. τοῦ 1954. Θὰ φθάσσουν τὰ 11 ἐκατομμύρια τόννων. Διαπιστούται, πράγματι, ἀπὸ διεσάχθεισαν εἰδικήν ἔρευναν, ἡ ἀνάγκη τῆς εἰσαγωγῆς περισσότερου ἀμερικανικοῦ γαιάνθρακος, ἔνω ἐν τῷ μεταξὺ καὶ ἡ ἔχωριος παραγωγὴ βαίνει, ὅπωδῆποτε, εύνοικῶς καὶ ὁ ρυθμὸς εἰς προμηθείας ἀπὸ τὰς διομηχανίας — παρὰ τὰ διατυπώμενα παράπονα — δεν εἴνε χειρότερος ἀπὸ πέρυσι.

— Μεταξύ, δημως, τῶν ἀγνώστων παραγόντων, οἵτινες θὰ καθορίσουν τὸ μεγεθός τῶν εἰσαγωγῶν κατὰ τὸ ἀμέσων προσεχεῖς μέλλον, εἴνε καὶ τὸ ζήτημα τῶν ὠρῶν ἐργασίας καὶ τῶν ἡμερομισθίων εἰς τὰς γερμανικὰ ὀρυχεῖα. "Αν ἡ περικοπὴ τῶν ὠρῶν, ητις ἔφερμόσθη εἰς τὴν πεταλούδην, ἀπὸ τοὺς ἀνθρακωρύχους καὶ ἐφαρμοσθῆι εἰς τὰ ὀρυχεῖα, μειουμένων τῶν ἡδη 45 ὠρῶν ἐδδομαδιών, τότε — ἀναμφισβήτης — ἡ Δυτικὴ Γερμανία θὰ ὑποχρεωθῇ εἰς περισσότερας εἰσαγωγάς γαιάνθρακων.

• Διαπιστώνουν αἱ στατιστικαὶ : Μέχρι τοῦ 1954 τὸ παγκόσμιον τοντὸ ηδεν ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν κατὰ 3 % ἔτησιν. 'Απὸ τοῦ 1955 ἡ αὐξησις ἐδιπλασίσθη καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θὰ εἴνε ἀκόμη μεγαλυτέρα. 'Η ταχύτης, ἐπίσης, τῶν νεοτεύκτων πλοίων εἴνε αἰσθητός μεγαλυτέρα καὶ, συνεπώς, ἡ μεταφορικὴ ίκανότης τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου κατὰ σημαντικότερον ποσοστὸν βαίνει αὐξανομένη.

— 'Ο δύκος, ἐκ παραλλήλου, τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν ἐμφανίζει κατὰ τὸ 1955 αὔξησιν κατὰ 15% καὶ ἡ αὐξησις αὕτη διαπιστούται μεγαλύτερα διὰ τὸ 1956.

— Εἰδικώτερον, ὅμως, ὃ στόλος τῶν τράμπτης προβλέπεται νὰ διογκωτούται κατὰ τὴν ἀμέσων ἐρχομένων τριετίαν κατὰ 10% τὴν ψιθισμένης ἐνεργῷ ὑπηρεσία χωρητικότητος. Γεγονός, διπερ προκαλεῖ καὶ τάς ἀνησυχίας τῶν ἐνδιαφερομένων κυκλών. Διερωτώνται : Θά ἀπορροφῆται ὅλη η ναυπηγουμένη χωρητικότης ἀπὸ τὴν ηδεν μεταναστεύουσαν;

• Προσπάθεια ἐντατικὴ καταβάλλεται εἰς τὴν 'Ιστιωνίαν διὰ τὴν αὔξησιν τῆς ἔγχωρίου γαιανθρακοπαραγωγῆς. 'Υπολογίζεται νὰ παραχθεῖν κατὰ τὸ τρέχον οἰκονομικὸν ἔτος 46.3 ἔκατ. τόννων, ἔναντι 43 ἔκατ. τοῦ 1955.

• Χαμηλὰ καὶ τὰ ἀποθέματα γαιάνθρακος εἰς τὴν Γαλλίαν (593.000 τόν., ἔναντι τῶν πρὸ ἔτους 2.720.000 τόν.) καὶ μεγαλύτεραι αἱ ἀνάγκαι τῆς κατανάλωσεως. 'Υπολογίζεται ὅτι λείπουν ἀπὸ τὴν κατανάλωσιν 16 ἐκατομμύρια τόν. γαιανθρακών, παρὰ τὴν ρεκόρ ἐγχωρίων παραγωγῆν.

• Αὔξενται ραγδαίων ἡ παραγωγὴ ἐλασιόλαδου εἰς τὴν 'Αργεντινήν. 'Εναντι τῶν 21.300 τόν. τοῦ 1951/52, ἔφθασε τὰς 35 χιλ. τὸν τοῦ 1952) 53 καὶ τὰς 56.400 τόν. τὸ 1954) 55. 'Εξηχθησαν ἡδη ἐφέτος 4 χιλ. τ.

• Ζωρὸν τὸ ἐνδιαφέρον τῶν μεγάλων ἀταριών πετρελαίου διὰ τὴν διερεύσην τοῦ ὑπεδάφους τῆς Λιδύης, πρὸς ἀνακάλυψιν πηγῶν. Πλεισταὶ δοσαι πασαρωρήσεις ἔγενονται μέχρι τοῦδε εἰς τὴν ἀμερικανικάς, ἀγγλικάς καὶ γαλλικάς ἐταπιρίας. Τὸ ἐνδιαφέρον προεκλήθη ἀπὸ τὸ γεγονός, ὅτι ἐν μίλιον ἀπὸ τῶν συνόρων τῆς Λιδύης ἀπεκαλύφθη πλουσία πηγὴ πετρελαίου εἰς τὸ 'Αλγερίον.

• 'Η ἑταρία «Μπρίτις Πετρόλεουμ», τέως 'Αγγλο - 'Ιρένιαν, μία ἀπὸ τὰς μεγαλυτέρας τοῦ κόσμου, εἰς τὴν ὅποιαν μετέχει καὶ τὸ ἀγγλικόν Δημόσιον, ἐσημείωσε ρεκόρ παραγωγῆς κατὰ τὸ 1955 (920 χιλ. βαρελῶν ἡμερησίων), μὲ αὔξησιν 25%, ἔναντι τοῦ 1954.

— 'Η 'B.P.' ἔχει ὑπὸ παραγγελίαν 41 τάκηρες 1.225.000 τόννων d.w., μὲ κόστος 224 ἐκατομμ. δολαρίων. 'Ο ἐν ὑπηρεσίᾳ ἐταρικὸς στόλος σύγκειται ἀπὸ 14 πλοΐα, 1.818.000 τ. d.w., ἐνῷ ἔχει ὑπὸ ναυλωσιν πάστης ἐθνικότητος σκάφη 2 ½ ἐκατομμ. τόννων.

• Αἱ δαπάναι παραγωγῆς ἔνος διαφελίου ἀκαθάρτου πετρελαίου ἀνήθινον ἀπὸ 1.47 δολ. τὸ 1944 εἰς 3.16 δολ. τὸ 1953.

— 'Εντὸς μίας δεκαετίας τὰ δαπανώμενα ἐτησίων διατηρούνται περισσότερα τοῦ πρώτου περιόδου τοῦ πρώτου πετρελαίου μόνον διὰ τὴν ἐξερεύνησην νέων πηγῶν, τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν παραγωγὴν ἔφθασσεν ἀπὸ τὴν πετρελαίου 2.1 δισεκατ. δολ. διὰ τὸ 1944 εἰς 6.4 δισεκατ. δολ. τὸ 1953.

• Κατὰ 12% ηδη κατανάλωσις τῶν πετρελαιοειδῶν εἰς τὴν 'Αγγλίαν τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ 1956, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου τοῦ 1955. (Σύνολον κατανάλωσεως 6.529.491 τόν.). Εἰδικώτερον τὸ φιούελ ὅλη ἐνεργάνεται κατανάλωσιν 1.896.480 τόν. Εὐεξήγητος, δάσει τῆς αὐξησεως αὐτῆς, ητις κατὰ τὸ αὐτὸ ποσοστὸν σημειώῦται εἰς διλας τὰς χώρας τῆς Δυτ. Εύρωπης, ἡ ζωρὰ χωρητικότητα τάκνερς.

• 'Η ζητησία τῶν πετρελαιοειδῶν εἰς τὴν 'Αμερικήν κατὰ τὸ πρώτον ἔχαμηνον τοῦ τρέχ. έτους ἐμφανίζει μίαν αὔξησιν 3.2%, ἔναντι τοῦ δευτέρου έχαμηνον τοῦ 1955. Αἱ προβλέψεις, δύον ἀφορά τὸ μελλον—στηριζόμεναι ἐπὶ διαλῆκης καταστάσεως καιρικῶν συνθηκῶν—μίλιον—περι αὔξησεως 4.3%, ίσως δὲ καὶ 5%, ἔναντι τῶν ἀριθμῶν τοῦ 1955.

• Κατὰ τὸν κ. Πλάτη, τοῦ 'Ομίλου τῆς «Σέλλα», ἡ ζητησία ἐνεργείας ἀνὰ τὸν κόσμον ηδη 2 ½ φοράς ἀπὸ τὸ τοῦ 1920 καὶ ἐντεῦθεν. Κατὰ τὴν αὐτὴν περισσότερον ἡ κατανάλωσις πετρελαίων καὶ σερίων ἐπταπλασίασθη. Διὰ τὸ 1975 ὁ κ. Πλάτη προβλέπει, ὅτι ἡ αὐξησις τοῦ πετρελαίου θὰ ἔνεθη εἰς πλέον τῶν 1.600 ἔκατ. τόννων (32 ἐκατ. βαρελῶν ἡμερησίων), διὰ νὰ φέσῃ τὸ ἔτος 2000 εἰς τὰ 40 ἐκατομμύρια

Προστατεύσατε τὰ οικήματα
ME
ΧΡΩΜΑΤΑ
ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ
International
ΤΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΜΠΙΣΤΟΥΝΗΣ
ΑΝΤ. ΓΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ - ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ - ΧΡΩΜΑΤΑ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 14 • ΤΗΛ. 40-435 • ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

βαρελίων ήμερσίως.

— Τὰ ἀποδεδειγμένα παγκόσμια ἀποθέματα ὑπολογίζονται εἰς 170.000 ἑκατομμύρια βαρελίων καὶ τὰ πιθανά εἰς 1.000.000 ἑκατομμύρια. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι θὰ εἰσάγουν τὸ 1965 τρία ἑκατομμύρια βαρελίων ήμερσίως, ἐκ τῶν ὅποιών τὸ ἡμίσιο θὰ προέρχεται ἀπὸ τὸ Δυτικὸν 'Ημισφαίριον καὶ τὸ ὑπόλοιπον ἀπὸ τὴν Μέσην 'Ανατολήν. Εὔεξηγήτος ὁ ναυπηγικὸς ὄργασμός, βάσει τῶν ἀνωτέρω προβλέψεων.

• Αἱ ἑταῖρια πετρελαίων ἀνεκοίνωσαν τὴν 'Ιουλίου ἀνατίμησην δι' ὅλης τῆς εἰδῆ τῶν ὑγρῶν μπάνκερς εἰς τοὺς λιμένας τῆς περιοχῆς τῆς οτερίνιας, κυμανομένην μεταξὺ 2)δ ἔως 10)δ κατὰ τόννους ἀνασόγως τῆς ἀποστάσεως τῶν διαφόρων λιμένων ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον. Κυρίως, ή αὐξησίς κυμαίνεται γύρω τῶν 6) — καὶ δικαιολογείται ἀπὸ τὴν ὑψώσιν τῶν ναυλών τῶν δεξαμενοπλοίων.

• 'Η Αίγυπτος θὰ καταστῇ ἐντὸς ὅλιγων ἐτῶν αὐτάρκης εἰς πετρελαιοειδῆ, τοσὶ δὲ καὶ ἔξαγωγική ἀκόμη χώρᾳ, χάρις εἰς τὴν διεύρυνσιν τῶν ὑφισταμένων πηγῶν καὶ τὴν ἔγκατάστασιν νέων διύλιστηριών, κατὰ σχετικὴν πάντοτε δῆλωσιν ἀρμοδίου αἴγυπτίου ὑπουργοῦ.

• Ναυπηγικά προγράμματα καταστράνουν αἱ 'Ιαπωνικαὶ ἑφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις, μὲ ίδιαν χρηματοδότησιν. Προβλέπουν τὴν κατασκευὴν ἀπὸ τοῦ ἐπομένου Μαρτίου 40 ὠκεανοπόρων σκαφῶν καὶ ἀπὸ τοῦ Μαρτίου τοῦ 1958 ἔτερων 40.

• 'Η ἀνακοίνωσις, διτὶς ἡ Γερμανία πρόκειται ἐντὸς τῶν ἡμερών νὰ ἀγοράσῃ 300.000 τόννων σίτου, ἐνίσχυσε τὴν αἰσιοδοξίαν εἰς τὴν ναυλαγοράν. Πρόκειται νὰ ἀγορασθοῦν 100.000 τ. ἀπὸ τὴν Βόρειαν 'Αμερικὴν, 100.000 τ. ἀπὸ τὸν Καναδάν καὶ 100.000 τ. ἀπὸ τὴν 'Αργεντινὴν, μὲ φορτώσεις ἀπὸ τὸν τρέχοντος μηνὸς 'Ιουλίου μέχρι Σεπτεμβρίου. Γερμανικὸν τονιάζεται, διτὶς θὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς ἔκτασίν τινα.

• Κατέχει τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον τὴν 30ήν 'Απριλίου γεωργικὰ ἀποθέματα δέξιας 8.642 ἑκατομμ., δολ., ἐκ τῶν ὅποιων 2.790.8 ἑκατομμ. ἀνεφέροντο εἰς τὸν σίτον, 1.926.5 εἰς τὸν ἀραβόσιτον καὶ 2.329.2 εἰς τὸν δόμικακα. Αὐτά, δόλιγον κατ' ὀλίγον, θὰ πρέπει νὰ τοποθετηθοῦν εἰς τὰς ξένας ἀγροάς κυρίως.

• Διπλασιάζονται αἱ παρασχεθεῖσαι ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν Γερουσίαν πιστώσεις διὰ τὴν ἔξαγωγὴν γεωργικῶν προϊόντων ἐκ τῶν ἀποθέμάτων εἰς ξένας χώρας, μὲ πληρωμὴν εἰς τὸ τοπικὸν ἑκάστης νόμισμα.

— 'Αντι τοῦ μέχρι τούδε ἐγκεκριμένου ποσοῦ τοῦ 1 ½ δισεκ. δολαρίων, ἐνεκρίθη ἡδη τὸ ποσὸν τῶν 3 δισεκατομμυρίων. Θὰ πρέπει, συνεπῶς, νὰ ἀναμένωνται ὄγκωδεστεραι μεταφοραί.

• 'Η συγκομιδὴ τοῦ ἀργεντινοῦ ἀραβοσίτου ὑπολογίζεται εἰς 4½ ἑκατομμύρια τὸν. 'Η πρὸς ἔξαγωγὴν ποσότης εἰς 2-2½ ἑκατομμύρια.

• 'Εξακόσια πεντήκοντα χιλιάδες ἔργατῶν τῆς ἀμερικανικῆς χαλυβουργίας διέκοψαν τὰς ἔργασίας τῶν ἀπὸ τὸν μεσονικτόν τῆς 30ής 'Ιουνίου, κατόπιν ἀποτυχίας τῶν διαπραγματεύσεων μὲ τοὺς ἔργοδότας των διὸ τὴν ἀναένσιν τῆς συλλογικῆς τῶν συμβάσεων. 'Αν ἡ ἀπεργία παραταθῆ, αἱ συνέπειαι διὰ τὴν ἀμερικανικὴν οἰκονομίαν προβλέπονται σοβαραί. Πλέονται δοσὶ βισυηχνίαι, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς

ναυπηγικῆς, θὰ στερηθοῦν τῆς πρώτης ὥλης των, δεδομένου, ὅτι πολλαὶ ἔξι αὐτῶν ὕστεραν διαθέτουν ἀπόδεσματα.

— 'Αφ, ἔτερους εἰς τὰς Μεγάλας Λίμνας, 9000 ναυτικῶν ἐργαζομένων εἰς τὰ φορτηγά, τὰ ὅποια μεταφέρουν τὰ μεταλλεύματα, θὰ παραμείνουν, μετά τινας ἡμέρας, ὅμεν ἔργασίας. 'Η υποχώρησις εἰς τὰς ἔργατικάς ἀνιώσεις θὰ σημαντὶ ἀναπόδευκτον σύνεσιν εἰς τὰς τιμὰς του χαλινδού. Ήττις πάλιν θὰ συνεπιφέρῃ ἀνατίμησην πλειστῶν ἀλλων βιομηχανικῶν εἰδῶν. 'Εν τῷ μεταξύ τοῦ υπουργείου 'Ἐργασίας ἀνήγγειλε πρὸς όλίγων ἡμερών τὴν αὐξησιν τῶν κόστους τῆς ζωῆς κατὰ Μάιον εἰς τὸ ἐπίπεδον — ρεκόρ τοῦ 'Οκτωβρίου 1953.

— 'Η παρούσα ἀπέργια εἰς τὴν χαλυβουργίαν εἶνε ἡ πέμπτη ἐντὸς ἔνδια τοῦ έτους. 'Υπολογίζεται, ὅτι η εἰς ἡμερομίσθια ἀπώλεια θὰ φθάσῃ τὰ 12 ἑκατομμύρια δολαρίων καὶ τὸ προκαταύμενον κενόν εἰς τὴν ἐπάρκειαν τοῦ χαλινδού εἰς 2 ἑκατομμύρια τόννων, ἔβδομοιας τοῦ.

— Δέν θὰ είνε, τελος, ψηφιος συνεπειῶν ἡ παράταση τῆς ἀπέργιας καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν. Θὰ χαλαρώσῃ σημαντικῶς ὁ ριθμὸς τῆς μεταφορᾶς τῶν μεταλλευμάτων.

• Δάνειον 75 ἑκατομμυρίων δολαρίων παρέχεται ἀπὸ τὸν Διεθνὴ Τράπεζαν εἰς τὰς 'Ινδίας, προκειμένου νὰ χρησιμοποιηθῇ πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς παραγωγῆς τῶν ἑκατόντας 800 χιλ. τόννων εἰς 1.5 ἑκατομμύρια τόννων. 'Ο Οίκος Κάιζερ ἐκλήθη ὡς τεχνικὸς σύμβουλος.

— Δάνειον, ἐπίσης, 80 ἑκατομμυρίων δολαρίων παρεχωρήθη εἰς τὴν 'Ομοσπονδίαν τῆς Ροδεσίας καὶ τῆς Νιαζαλάνδης. Θὰ χρηματοδοτηθῇ δι' αὐτού τῆς κατασκευὴν ἐνὸς πρόγραμματος εἰς τὸν ποταμὸν Ζαμπέζη καὶ ἐνὸς υδροηλεκτρικοῦ σταθμοῦ, διστασὶς 800 χιλ. τόννων εἰς 1.2 ἑκατομμύριας κιλοβάτ ρεύματος διὰ τὰ όρυχεα χαλκοῦ τῆς Νοτίου Ροδεσίας.

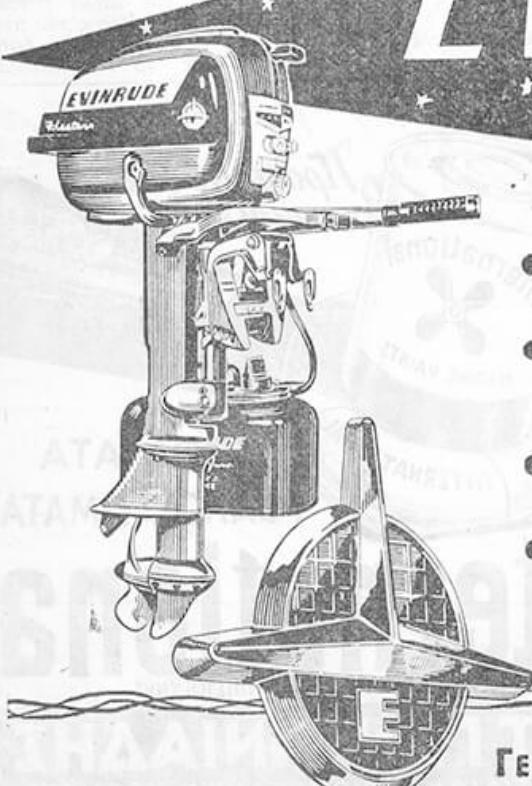
• Κίνδυνος ἀπέργιας πρήσει νὰ διαγράψεται καὶ διὰ τὴν ἀγγλικὴν χαλυβουργίαν. Συνεπήθη ἡδη ἀπὸ τὸν ἀρχηγὸν τῶν Συνδικάτων. 'Η συγκτικὴ διένεξης μεταξὺ ἔργατων καὶ ἔργοδοτῶν χρονολογείται ἀπὸ τὸν παρελθόντος Μαρτίου. Σημειώτεον, διτὶς η ἀπέργιας ἔρχεται εἰς στιγμὴν, καθ' ἥν η κυβερνήσις ἀγωνίζεται πρὸς διατήρησιν τῶν τιμῶν καὶ τοῦ ἐπιπέδου τῶν ἔχαγων.

• Εύρυτατή η χρησιμοποίησις τοῦ ὀλουμινίου εἰς τὴν 'Αμερικὴν, ἔξι ης καὶ η αὐξησίς τῆς παραγωγῆς του. Εἰς 2.000.000 τόννων ἔφθασεν η κατανάλωσις του εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας κατὰ τὸ 1955 καὶ η παραγωγὴ του εἰς 1.6 ἑκατομμύρια τόννων. 'Ο Καναδᾶς παρήγαγεν 650 χιλ. τ., η Δυτ. Γερμανία 151.000 τ. καὶ η Γαλλία 412.000 τ. Διὰ τὸ τρέχοντος ἔτος η παραγωγὴ ἀλουμινίου εἰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ Καναδᾶν ὑπολογίζεται νὰ φάσῃ εἰς τρία καὶ πλέον ἑκατομμύρια τόννων. 'Ο Λίμνη τοῦ Μαρακάϊμπο (τῆς Βενεζουέλλας) εἶνε πλέον ἀνοικτὴ διὰ τὰ μεγάλα ωκεανοπόρα δεξαμενόπλοια. Τὸ ἔργον τῆς διανοίεως τῆς διέραμενον πρὸ τριετίας, ἐστοίχισε 56 ἑκατομμύρια δολαρίων. Μία διώρυξ διάδομος 36 ποδῶν, εύρους 984 ποδῶν καὶ μήκους 7½ μιλίων, διεμορφώθη διὰ δισκοκόρησεων εἰς τὸν λαιμὸν τῆς λίμνης καὶ μία στελλή, μήκους 21 μιλίων, ἐπιτρέπει εἰς τὰ δεξαμενόπλοια νὰ φέννουν μέχρι τῶν ἔκαταστάσεων τῆς φορτώσεως πετρελαίων εἰς τὴν ἀνατολικὴν ἀκτὴν

9 ΤÚΠΟΙ 'ΕΞΩΛΕΜΒÍΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ 1956

EVINRUDE

* Η καλύτερη έξωλέμβιος



• ΝΕΑ ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΙΣ!

ἀπὸ 3-30 ιππων

• ΝΕΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ!

τὸ νέον Cruis-Throttle
έξοικον με 20% καύοιμον ςλην

• ΝΕΟΝ ΕΥΚΟΛΟΝ ΞΕΚΙΝΗΜΑ!

Οι νέοι τύποι έκκινούν άμεσως

• ΝΕΑ ΑΘΟΡΥΒΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ!

Τώρα έκεινο πού άκουτε είναι
ενα έλαφρό σφύριγμα.

ΓΕΝ. ΑΝΤ. ΓΕΝ. ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΒΙΟΜ. ΕΤΑΙΡΙΑ
ΠΑΠΑΡΡΗΓΟΠΟΥΛΟΥ 9 - ΤΗΛ. 20.314

τῆς Λίμνης. Αἱ δύο διώρυγες ἐπιτρέπουσι τὴν διέλευσιν σκαφῶν 18.300 τόννων d.w., μὲ δύθισμα 31 ποδῶν, ἐνῷ, δταὶ τὸ δῶλον σχέδιον συμπληρωθῆ, ὑπερωκεάνια λάίνερς καὶ σούπερ-τάνκερς τῶν 28.000 τόνων θά δύνανται νὰ εἰσέρχωνται εἰς τὴν λίμνην. Πρὸ τῆς διευρύσεως, πετρέλαιο, ἀπὸ τὰ πολλὰ ὑπάρχοντα ἐν τῷ θυμῷ τῆς λίμνης φρέστα, ἡγιούντο πρὸς μεταφορὰν ἐπὶ ειδικῶν φορτηγιδῶν.

• Ρεκορδίσια γενετικής ἐποχής τῆς κινήσεως ἔσημείωσαν κατὰ τὸ 1955 οἱ ιταλικοὶ λιμένες, μὲ αύξησην 12 %, ἐναντὶ τοῦ 1954. Ἡ κινητικής ἔφθασεν εἰς 65.232.000 τ., ἐναντὶ 47.000.000 τ. τοῦ προπολεμικοῦ 1938.

• Ζωρὸς ἐβδολύται τὸ ὅμπορικὸν ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ Ἕνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῶν ἄλλων βιομηχανικῶν χωρῶν εἰς τὰς ἀγορὰς τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς. Παρά τὸ γεγονός, ὅτι τὰς 48 % τῆς δῆλης εἰσαγωγικῆς κινήσεως τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς κατὰ τὸ 1955 εἶχον προέλθει ἀπὸ τὰς Ἕνωμένων Πολιτειῶν, ἐν τούτοις ἀπὸ τὰς κατεύθυνσιν ταῦτην ἀμερικανικοὶ ἔξαγωγαι λάχανον ἀπὸ ήμέρας εἰς ήμέραν ἔδαφος. Ἡ Δυτικὴ Γερμανία, ἡ Ἰαπωνία, ὁ Καναδάς καὶ ὅσαι ἄλλαι χώραι, κερδίζουν. Ἐναντὶ 7 % διὰ τὸ 1948, αἱ ἔξαγωγαι τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης πρὸς τὴν Λατινικὴν Ἀμερικὴν ἔφθασαν τὸ 1954 εἰς 22 %, ἐνῷ ἡ ἀμερικανικὴ συμμετοχὴ ὑπερχώρησε κατὰ 11 % καὶ ἡ ἀγγλικὴ κατὰ 3 %. Ἡ Δυτικὴ Γερμανία ἀποτελεῖ τὸν μέγαν ἀνταγωνιστήν, μὲ ἔξαγωγάς συνολικῆς ἀξίας 504 ἑκατομμυρίων δολαρίων, ἐναντὶ 3113 ἑκατομμυρίων δολαρίων τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν.

• Ἔπει τῶν δύο ὑπερωκεάνιων «Μαριπόζα» καὶ «Μοντέρεϋ», τῆς «Μάτσον Λάιν» — ἀμφοτέρων φορτηγῶν τύπου «Μάρινερ», διασκευαζόμενών εἰς μικτὰ σκάφη δι' ἐπιβάτας καὶ φορτίου — ἀπίστια ὡς εἰσέλθουν τὸ προσεχές, φθινόπωρον εἰς τὴν ὑπερεσίαν, ταπετωθεῖνται καπνοδόχοι ἐξ ἀλουμίνιου. Τὸ μέταλλον τοῦτο ἐπελέγη ὡς ἐλαφρότερον, ἀνθεκτικότερον εἰς τὴν διάβασιν καὶ εὐχερεστέρας κατεργασίας. Οἰκονομία βάρους 15 τόνων θὰ προέλθῃ εἰς τὰς ὑπερκατασκευάς. Κάθε καπνοδόχος, ὑψώς 42 ποδῶν, θὰ χρειασθῇ διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς 17.000 λίθρας ἀλουμίνιου, μὲ πάρος ἐλασμάτων ¼ τῆς ἵντσας.

• Ὁ πληθωρισμὸς κατέστη τὸ σοδαρώτερον τῶν προβλημάτων εἰς δῆλας τὰς χώρας τῆς Δυτ. Εὐρώπης. Δὲν ὑπάρχουν, δεδομένης, ὅτι αἱ πληθωριστικαὶ τάσεις ἀπέδησαν ἀνεξέλεγκτο, γεγονός ὅπερ θὰ καθίστα ἀπαισιόδοξον τὴν προσπτικὴν διὰ τὸ μέλλον τῆς εὐρωπαϊκῆς οἰκονομίας. «Υπολογίζεται, πράγματι, δι' ὀλόκληρην τὴν περιοχὴν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, ὅτι κατὰ τὴν πενταετίαν 1956—60 τὸ ἐθνικὸν εἰσόδημα θὰ αύξηθῃ κατὰ 17 ἔως 18%.

— Ἀκόμη καὶ εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν, ἡ δύοια δὲν ἐφαίνετο μέχρι πρὸ τοῦ πειζομένη ἀπὸ πραγματικᾶς πληθωριστικᾶς τάσεως, οἱ κίνδυνοι κατέστησαν ἀπό τοῦ προσαράτεροι, ἔξι οὐ καὶ ἡ ψωσία τοῦ προεξοδητικοῦ τοῦ. Οἱ γάλλοι στρέφονται πρὸς τὴν σταθεροποίησην τῶν τιμῶν, ίσως δὲ καὶ πρὸς τὸν περιορισμὸν τῶν πιστώσεων διὰ καταναλωτικῆς ἀγαθᾶς. Οἱ ἄγγλοι, ἔξι ἀλλοι, μετά 18 μηνον ἐφαρμογὴν τῶν μέτρων, ποὺ ἐπεβλήθησαν πρὸς ἀποφυγὴν τοῦ πληθωρισμοῦ, δὲν ἡμιρούν ἀκόμη νὰ εἴτουν, δτο ἔξησφαλισην τὴν σταθερότητα, ἐφόσον δὲν συγκρατοῦνται αἱ ἔργατικαι ἀξιώσεις αὐξήσεως τῶν ἡμερομισθίων. Ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη, μετά τὴν μετακορεατικὴν ὑφεσιν τοῦ 1952, ηρχίσεν ἐκτὸς ἀντιμετωπίζουσα τὰς πρώτας περὶ πληθωρισμοῦ ἀνησυχίας.

• Διαπραγματεύεται ἡ Ἰαπωνία τὴν ἀγορὰν 20.000 τόνων χάλυβος ἀπὸ τὴν Πολωνίαν, ἵνα καλύψῃ τὰς ἀμεσωτέρες ἀνάγκας τῆς βιομηχανίας τῆς καὶ, κυρίως, τῆς ναυπηγικῆς τοιαύτης.

• Ὁ μεγαλύτερος μονίμος δεξαμενὸς τῆς Μεσογείου ἔτεθη πρὸ τοῦ ἐλειτουργίας εἰς τὴν Νεάπολιν. Ἐχει διαστάσεις μήκους 349 μέτρων, πλάτοις 45 καὶ ὑψους 13 ½ μέτρων, δύναται δὲ νὰ κενωθῇ ἐντὸς τριῶν ωρῶν. Τὰ σούπερ-τάνκερ τῶν 45.000 τόνων d.w., ἀπίστια διαπλέουν τὴν Μεσόγειον, θὰ δύνανται εἰς τὴν δεξαμενὴν ταῦτην νὰ ἔξυπηρτεσοῦν τὰς ἀνάγκας των δι' ἀπισκευάς καὶ καθαρισμούς.

• Ὁ «Ἡ Ιταλία συνῆψε καὶ αὐτὴ τριμερὴ ἐμπορικὴν συμφωνίαν μὲ τὰς Ἕνωμένων Πολιτείας. «Ἐναντὶ προμηθείας ἀμερικανικῶν γεωργικῶν προϊόντων, θὰ συσταθῇ κεφαλίους εἰς λίρεττας, δτο ἡ ἀπότρεψη εἰς τὰς Ἰνδίας τὴν ἀγορὰν Ἰταλικῶν λιπασμάτων.

• Ἐκτάκτως προσδιοφόρον διὰ τοῦς «Ἄγγελος τὸ μεταφορικὸν ἐμπόριον μὲ τὴν Κίναν. Αὐτὸς καταδεικνύεται ἀπό τὸν ισολογισμὸν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ ὄμιλον «P. & O.». Αἱ ἀναδιοργανωθεῖσαι τακτικαὶ γραμμαὶ τῆς μεγάλης αὐτῆς ἐπιχειρήσεως (345 σκάφη, 2.192.060 τόν. γκρός) πρὸς τὸ Χόγκ Κόγκ καὶ τὴν Σαγκάην, ἀποσχολοῦν δώδεκα μικτὰ ταχύτατα υπέρεκανίων σκάφη. Μόνον εἰς ἀποσθέσεις διετέθησαν κατὰ τὴν χρῆσιν τοῦ 1955 £ 67.248.307.

• Η Πολωνία, ἀκόλουθως τὴν Γιουγκοσλαβίαν, προσφέρεται νὰ ναυπηγήσῃ πλοῖα διὰ λογαριασμὸν ἑνῶν ἐφοπλιστῶν. Τὰ ναυπηγεῖα Γδύνιας καὶ Νάτντιγκ εξεπόνησαν τὰ σχέδια τεσσάρων φορτηγῶν μέχρι δέκα χιλιάδων τόνων.

• Ἐπαγγέλλονται ταχείας παραδόσεις. Αἱ άξανονται αἱ πωλήσεις χρυσοῦ ἀπὸ τὴν Ρωσίαν εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Λούδινου. Πληρώνονται μὲ αὐτὸν αἱ μεγάλαι προμήθειαι τοῦ ρωσικοῦ μπλόκου. Πράγματι, κατὰ τὸ πεντάμηνον τοῦ 1956 αἱ μὲν ἔξαγωγαι τῆς Ἀγγλίας πρὸς τὴν Ρωσίαν ἀνήλθον εἰς 29.5 ἑκατ. λιρῶν, ἐναντὶ 8.4 ἑκατ. τοῦ ἀντιστοίχου πενταμήνου τοῦ 1955, αἱ δὲ ρωσικαὶ ἔξαγωγαι πρὸς τὴν Ἀγγλίαν ἔφθασαν εἰς 15.6 ἑκατ. λιρῶν (ἐναντὶ 16.8 ἑκατ. τοῦ πενταμήνου 1955). Ἡ διαφορὰ πληρώνεται μὲ τὸν χρυσόν.

DINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

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

NTINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS HADJIGEORGIOU
NAUTIKOI PRAKTOREIS — NAULOMESEITAI
PIRAEIYEIS

'Aktή Ποσειδώνος 3 Τηλ. 475.652 470.851 470.798
Τηλ. Διεύθυνσις: ΜΗΤΧΑ Πειραιά

Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

ΑΙ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ

Τὸ σχέδιον τῆς συμβάσεως μεταξὺ Δημοσίου καὶ τοῦ Οίκου Νιάρχου διὰ τὴν ίδρυσιν τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως κατηρτίσθη. Πλήρης, σχεδόν, είναι ἡ συμφωνία τῶν ἑκπροσώπων τῶν συμβαλλομένων ἐπὶ τῶν οὐσιωδεστέρων σημείων τοῦ θέματος. Ἐνώ ὥρισμένα πρὸς διευκρίνησιν προσέχεται τὸν θέματος τῶν ημερών ὑπὸ τὴν κρίσιν τοῦ κ. Πονθωτούργου, ὃστε νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ δύσην τὸ δυνατόν ταχυτέρα ὑπογραφὴ τῆς συμβάσεως.

Ἄν δεν μεσολαβήσῃ ἀπρόσποτόν τι — ἡ ὑπόθεσις, ἀτυχῶς, τοῦ κέντρου τῶν ἐπισκευών θά πρέπει νὰ ουδολογηθῇ, ὅτι ἐνεφάνισε φάσεις πολλάς καὶ σχινές περιπλοκάς — τὴν προσεχή ἔβδομάδα τὸ θέμα τῆς ίδρυσεως συγχρονισμένης βιομηχανίας ἐπισκευῆς πλοίων εἰς τὴν χώραν μας, θὰ εχῇ εἰσέλθει πλέον εἰς τὴν ὁδὸν τῆς πραγματωσέως τοῦ.

Συμφώνων πρὸς δικριβωμένας πληροφορίας μας, οἱ κυριώτεροι δροί τῆς καταστήσεως συμβάσεως:

1) Ἡ ίδρυμένη ἐπισκευαστική βιομηχανία θὰ ἀπαιτήσῃ συνολικῶς κεφάλαια τούλαχιστον δέκα εκατομμυρίων δολαρίων διαπομπής τοῦ ανάδοχου τοῦ συμβάσεως.

2) Εἰς γρανικὸν διάστημα τριῶν ἔως τεσσάρων μηνῶν ἀπὸ τὴν ὑπογραφῆς τῆς συμβάσεως ὁ ἀνάδοχος ὑποχρεούται νὰ ἐκλέξῃ τὴν τοποθεσίαν ἔνδον θὰ ἐγκαταστήσῃ τὴν ἐπισκευαστική βάσιν καὶ μεταξὺ τῶν περιοχῶν Καραμαρίνας, Λαυρίου καὶ Περάματος (έγκαταστεθεῖσης τελικῶν διαπομπών περιοχῶν τῆς Σούδας ή τοῦ Ναυαρίνου).

3) Ἡ ίδρυμένη ἐπισκευαστική βάσις θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ τὸν πλέον συγχρόνων τεχνικῶν ἐξοπλισμὸν καὶ μὲ μονίμων ἡ πλωτὴ δεξαμενήν, δυναμένην νὰ δεχθῇ πλοίον πρὸς δεξαμενισμό μέχρι 50.000 τόνων.

4) Ἡ έθνικότης τῆς συσταθμούντης ἐπισκευαστική βάσις θὰ είναι «Ελληνικὴ καὶ Ελληνικόν, κατὰ κύριον λόγον, τὸ προσωπικὸν αὐτῆς, πλαισιούμενον καὶ ὑπὸ ζένων τεχνικῶν. Οὕτοι θὰ πρασχωθοῦν εἰς τὸν Οίκον Ν. D. S. M. καὶ θὰ ἔχουν τὴν τεχνικὴν εὐθύνην τοῦ δόλου ἔργου. Τὸ προσωπικὸν τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως θὰ αὔξερχεται εἰς 1.500 ἔργατας, τεχνίτας καὶ ὑπαλλήλους.

5) Λαμβάνεται πρόνοια διὰ τὴν συστηματικὴν ἐκπαίδευσιν εἰς τὰς συγχρόνους μεθόδους ἐπισκευῆς πλοίων, ἀριθμού «Ελλήνων ἔργων» καὶ τεχνίτων καὶ τεχνικῶν τελεωνειακῶν συγκροτημάτων, θὰ ληφθοῦν δὲ ἀπαντά τὰ ἐνδεικνύμενα μέτρα, ὃστε δὲ κατάπλους τὸν πλόν ἐπισκευῆς πλοίων τῶν ἐπισκευασθέντων πλοίων νὰ πραγματοποιήσηται ἀνευ οἰστούποτε διατεταμένων καὶ οἰστούποτε διατητωπάσεως.

6) Ἡ περιοχὴ ἔνθα θὰ ἐγκαταστήσῃ τὸ ἐπισκευαστικὸν ἐργοστάσιον λαμβάνεται μέριμνα ὅπως ὑπογῇ εἰς τὸ πρόσφατον Νόμον περὶ ἐλευθέρων τελωνειακῶν συγκροτημάτων, θὰ ληφθοῦν δὲ ἀπαντά τὰ ἐνδεικνύμενα μέτρα, ὃστε δὲ προστατεύσῃ τὸ ἐργοστάσιον. Ἡ ἐκπαίδευσις τοῦ θέματος διατητίσθη ἐν τῷ θέματι Ἀθηνῶν.

8) Καθ' ὑπέρβασιν τῆς διὰ τὸ ἐπισκευαστικὸν συγκρότημα δριτείσης διατάνης, θὰ διατεθοῦν βραδύτερον κεφάλαια διὰ τὴν ίδρυσιν καὶ ναυπηγικὸν τμῆματος.

9) Η συσταθμούντης ἐπισκευάς διατηρία δὲν θὰ ἔχῃ τὸ προνόμιο τῆς ἀποκλειστικότητος, οὐδὲ θὰ χρηματοδοτηθῇ καθ' οἰονδήποτε τρόπον ἀπὸ τὸ «Ελληνικὸν Δημόσιον».

10) Τὸ ἔργον θὰ ἀρχίσῃ κατασκευαζόμενον τρεῖς ἔως τεσσάρων μῆνας ἀπὸ τὴν ὑπογραφὴν τῆς συμβάσεως καὶ ἀφοῦ περατωθεῖσην τῆς διατητώποσην τῆς διάταξεως, ἔνθα θὰ ἐγκαταστήσῃ τὸ ἐργοστάσιον τὸ ἔργον θὰ ἀποπερατωθῇ εἰς διάστημα δύο καὶ ἡμίσεως ἐτῶν της διαστήματος, ητίς δὲν θὰ δυνηθῇ νὰ λειτουργήσῃ πρὸ τῆς παρελεύσεως διαστήματος τοιωτῶν ἔως τεσσάρων ἔτην.

Ἔδιαιτέρω προστάθεισα καταβλήθη κατὰ τὸν καταστήματον τῆς συμβάσεως διὰ τὴν κατατέρεαν δυνατήν ἀντιμετώπισην τῶν ποικίλων καὶ πλοτηπών τελεμάτων εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, Κατόπιν, ὁμως, συστηματικῆς ἐργάνης καὶ τῆς ἐπιδειχθείσης ἀμφοτέρων καλῆς θελήσεως, εύρεθωσαν καὶ διετεπάθησαν εἰς τὸν σύμβασιν αἱ καλύτεραι δυναται λύσεις. Οὕτωι ήια τοιαύτη, περιληφθεῖσα εἰς εἰδικὸν ἄρμορον τῆς συμβάσεως, λύει τὸ συναλλαγματικὸν ζῆτημα τῆς ὑπὸ συστασιν ἑταῖροις κατὰ τρόπον διασφαλίζοντα μὲν τὸ συμφέρον τοῦ Δημοσίου, μὲν δημιουργοῦντα δὲ οὐδέποτε πρόσθετον δυσχέρειαν διὰ τὸν ἀνάδοχον τοῦ ἔργου. «Οσοι ἀφορά τὸ φορολογικὸν θέμα, τούτῳ ἀντιμετωπίζεται κατὰ τὸν εὐνοϊκότερον διὰ τὴν συσταθμούντην ἐπισκευάς κατὰ τὸν τρόπον, ἐνῷ συγχρόνων ἀπαλλάσσεται αὐτὴ οἰουδήποτε δασμοῦ καὶ οἰουδήποτε πρὸς τοῖς φόρου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΘΗΝΑΙ, Κολοκοτρόνη 46' — Τηλ. 32-823 & 24-303

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

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

HEAD OFFICE: ATHENS, 4d, Kolokotroni Street.

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

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

Η ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΠΑΛΑΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Θὰ ἀναλογονήσῃ τὴν προπολεμικῶν ἀκμάσσασαν καὶ σήμερον θνήσκουσαν πειρατῶν σιδηροδιοικησάντων τὸ ὑπὸ τοῦ κ. Νιάρχου ιδρυμένον μέγα Επισκευαστικὸν κέντρον; "Ἡ, ἀντιθέτως, τὴν δεινὴν κρίσιν αὐτῆς ἔτι πειριστότερον θὰ ἐπιτείνει;

Μεγάλη ή ἀγώνια ήτις συνέχει κατὰ τὰς ἡμέρας αὐτὰς τὸν ἄκρον
τῆς πολιαρχίας ἐπισκευαστική βιομηχανίας, δόσις δέ ηδύνηθη, ως γνωσ-
τὸν, νὰ ἀνεύρῃ μεταπολεμικῶς τὴν ὁδὸν τῆς ἀνασυγκρότησεώς του, μὲ
ἀποτέλεσμα εἰκοσι καὶ πλέον ἀνθύσουσι ἀλλοτε ἐπιχειρήσεις νὰ ἔχουν
περιελθή σημεροῦ εἰς πλήρη ἑνδείαν. Εν συμβούλῳ ή "Ενωσις Σιδη-
ροδιομηχανῶν συνεζήτησε τὴν παρελθόνσαν ἔδιδομαδά τον διά τὸ
κλάδον δημιουργούμενήν καταστασιν μετά τὴν ἔξαγγελθείσαν ἴδρυσιν
τῆς μεγάλης ἐπισκευαστικῆς βάσεως καὶ κατέληξεν εἰς τὰ ἄκροιν θα-
δον συμπεράσματα, τὰ οποία καὶ ἐγκαίρως ἔθεσεν ὑπ' ὅψιν τοῦ ἀρμό-
διον "Υπουργοῦ τοῦ Συντονισμοῦ:

σιν, η πορφύρη του Σεντόνιου μέρος.
Οισδήποτε ἀνταγωνισμός πρὸς τὰ παλαιά σιδηροβιομηχανικά ἔργοστάσια, τὰ ὅποια διαθέτουν μὲν πρωτόγονα τεχνικά μέσα, ἀλλὰ καὶ ἓνα κεφάλαιον ἀναιμφιστήτου πείρας, θὰ ὁδηγήσῃ ταχέων εἰς τὴν ὀλοσχερή καταστροφήν των. Ἀντιθέτως, ἂν τυχὸν ἐκδηλώθῃ διάθεσις ἐνισχύσεως τῶν παλαιῶν σιδηροβιομηχανικῶν ἐργοστασίων ὑπὸ τῆς νέας μεγάλης ἐπισκευαστικῆς βάσεως, θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν βεβαίαν ὄσον καὶ ἀπροσδόκητον ἕνευρον ἀνάπτυξιν των. Τί ἐκ τῶν δύο, ἵδρα γε θὰ πρέπει νὰ συμβῇ; Καὶ τί τὸ συμφέρωπον διὰ τὸν κλάδον ἴδικῶς καὶ διὰ τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν γενικότερον;

Η πειραιϊκή σιδηροδρομική εύρισκεται σήμερον εις μίαν οικτράν κατάστασιν, ητις χαρακτηρίζεται από την έλλειψιν οιουδήποτε συγχρονισμένου έξοπλισμού και από ένα δυσαναλόγων μεγάλον άριθμόν εργοστασίων με λίαν περιωρισμένον τεχνικόν δυναμικόν. Ούδεμις, έπομενος, έκτεταμένη και σοδαράν επισκευαστικήν έργασιάν δύναται αύτη να αναλάβῃ. Θά την φέρη βεβαίως εις πέρας, άλλα εις χρονικόν διάστημα δώλας ανύμφων διά το πλοιον. Καλή άποδοσίς και ταχεία παράδοσις δὲν δύνανται σήμερον νὰ συνδυασθούν εις τὰ έργοστασία τοῦ Πειραιῶς. Αποτέλεσμα: Ή έλασιστη, ή περιωρισμένη έργασία. Αναφέρεται χαρακτηριστικῶς, ότι ή επισκευαστική κίνηστς τοῦ 1955 υπῆρξεν ή χαμηλότερα, πολὺ επημειώθη από τοῦ 1950 καὶ έντευθεν. Τοῦ έξι αύτῆς έσδον δὲν υπέρεβη τὸ 1.200.000 δολαρίων. Προτολεμικός, ότε ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς ήτο τὸ πέμπτον κατά σειράν επισκευαστικῶν κέντρων τῆς Μεσογείου, τὸ τότεν έπισκεψών εἰσερχομένων συνάλλογο μανύρχετο, κατά τινας υπόλογισμούς μη έξηκριβωμένους, εις 40.000.000 δολαρίων. Η σύγκρισις είνει αποκαρδιωτική.

Αλλά τὴν κρίσιν τῆς πειραιϊκῆς σιδηροδρομικήνας ἔντεινε τελευταίως εἰς τὸ ἐπακρον καὶ ἡ ἐλλειψις μιᾶς μεγάλης δεξιαινῆς, ητις θὰ ἐπέτρεψε τὸν δεξαινεισθὸν πλοίον ίκανης χωρητικότητος. Μετὰ τὴν πρό διετίας μεταφοράν τῆς πλωτῆς δεξαινῆς εἰς τὴν Σύρον, οὐδὲν σχεδὸν μεγάλο πλοίον ἥδυνθη εὑρεῖας ἐκτάσεως ἐπισκευήν νὰ ἐκτελέσῃ εἰς τὸν Πειραιά. Αἱ δύο μόνιμοι δεξαινεῖαι τοῦ Ο.Α.Π. εἰς τὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων τὸν ἔξωτερικον καὶ εἰς τίνας κατεπειγόντης φύσεως ἐπισκευάς ποντοπόρων πλοίων ἀνταπεκρίθησαν.

Πρό έτους περίπου έξεδηλώθη η πρόθετις όρμοδίως, όπως βοηθήθη η πειραιϊκή σιδηροδρομική να ανασυγκροτηθῇ καὶ σύγχρονον μορφήν καὶ δράγματιν νά πάρκτηση. Έγένετο τότε πολὺς λόγος διὰ την ίδρυσιν 'Ελευθέρας Βιομηχανικῆς Ζώνης εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ προλιβενος, ἔνθα τὰ ἐργοστάσια θά ἐγκαθίσταντο, ὅφου προηγουμένως συνεκροτούντο σοβαρώτεραι ἐπιχειρήσεις. Τὸ σχέδιον, καλῶς μελετημένον εἰς τὴν βάσιν τον, πειρέγων δὲν ἔθεσε μέχρι τῆς ἔφαρμογῆς. 'Απρόθυμοι ἐνεφανίσθησαν αἱ περισσότεραι ἐπιχειρήσεις νά συνασπισθῶν εἰς μεγάλος καὶ ἀποδοτικάς τοισάντας. 'Απρόθυμος, δύμως, λέγουν καὶ οἱ σιδηροδρομικοί ἐνεφανίσθη καὶ ὁ Ο.Δ.Π. εἰς τὸ νά ἑκτελέσῃ τὰ σά ειχεν ὑποσχεθῆ. Μέχρι σήμερον, χαρακτηριστικῶν ἀναφέρεται, δὲν προσδιώρισεν οὐτος τοὺς χώρους ἔνθα ἔκαστον νέον σιδηροδρομικούς συγκόπτωμα θὰ ἐγκαθίστατο.

Ούτω ή πειραϊκή στοιδροπολημαχία παρέμεινε κυριολεκτικώς βυθισμένη είς τὴν κρίσιν της, ἀντιμετωπίζουσα σήμερον μὲν ἔκδολον τὴν ἄγωνίαν τὴν νέαν μεγάλην ἐπισκευαστικὴν βάσιν. Μῆπως ἡ λήθεν ἡ ὥρα, διερωτῶνται οἱ ἐνδιαφέρομενοι, διὰ τὴν χαριστικὴν βολὴν, διὰ τὴν ὁριστικὴν διάλυσιν;

* * *
Ἐκ πρώτης ὅφεως φαίνεται ὡς λίγαν φυσικὸν ἡ νέα μεγάλη ἐπισκευαστική βάσις νὰ ἀνταγωνισθῇ τὴν πολαισὶν πειρατικὴν σιδηροδιομηχαγίαν. Καὶ ίδου οἱ λόγοι:

Εἰς δώδεκα και πλέον ἑκατομμύρια δολαρίων θὰ ἀνέλθουν τὰ διά την βάσιν αὐτήν διατεθῆσομενα κεφάλαια. Ποσότε τεράστιον, τὸ όποιον θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ὥρισμαν ἐνὸς ἀπολύτων συγχρονισμένου ἐπισκευαστικοῦ κέντρου, ἐφωδιασμένου δι' ὅλων ἑκείνων τῶν τεχνικῶν μέσων, τὰ όποια θὰ τοῦ ἔξασφαλίσουν καλῶν καὶ ταχείαν ἀπόδοσιν καὶ ἐπομένων χαμηλὸν κόστος ἐργασίας. Ας σημειωθῇ (οἱ ἀριθμοὶ παρέχουν τὴν εὐκαιρίαν μιας συγκρίσεως), ὅτι ἐννέα ἐπρόκειτο νόν πωλήθουν τὰ μικρὸν ἐπισκευαστικὸν ἔργοστάσια, τὰ όποια λειτουργούν σήμερον εἰς τὸν Πειραιά καὶ τὰ όποια δὲν εἴναι ὀλιγάτερα τῶν δέκα, ἡ συνολική των ἀξία μολίς θὰ ἥγγει τὸ ποσόν τῶν 250.000 δολαρίων. Θὰ ἔχωμεν, δηλαδὴ, ἀπὸ τὴν μίαν πλευράν τεράστιον βιομηχανικὸν συγκρότημα καὶ ἀπὸ τὴν ἔτεραν, σχεδόν μίαν ἐμπειρικὴν βιοτεχνίαν. Ο ἀνταγωνισμὸς ἐπομένων θὰ ἀποβιη μοιραῖος διὰ τὴν δευτέραν. Ταχεία καὶ συστηματικὴ ἡ ἐργασία εἰς τὰ μεγάλην ἐπισκευαστικὴν βάσιν. Αφοσίως βραδυτέρα καὶ ἐμπειρικὴ εἰς τὸ παλαίστων σιδηροδρομηχανικὸν ἔργοστάσιον. Πῶς, λοιπόν, τούτο νὰ διαπρῆσῃ ἔστω καὶ την μικράν σημειρινήν του πλεστείου.

Εἰς τὸ ἐρώτημα αὐτὸν ὑπάρχει παρὰ ταῦτα μία αἰσιόδοξος ἀπάντησις :

Θά ύπαρξη τόσον έκτεταιμένη έπισκευαστική έργασία μετά την ίδρυσην της μεγάλης βάσεως, ώστε η χρησιμοποίηση των παλαιών σιδηροδρομικήν έργοστασίων να είναι άναγκαία διά την ξεπηρέτηση της.

Ἐννοεῖται, ὅτι Θὰ πρέπει νὰ συντρέξουν δώρισμέναι βασικαὶ προϋποθέσεις. Θὰ ἀπαιτηθῇ κατ' ἀρχὴν διάθεσις συνεργασίας ἀπὸ τὴν ἴσχυ-

ΔΙΑΛΥΣΙΣ "Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ;

ροτέραν πλευράν. Ή μεγάλη ἐπισκευαστική βάσις, δηλαδή, θὰ πρέπει νὰ προθυμοποιηθῇ νὰ ἔνισχύσῃ τὰ πλαισιά ἐργοστάσια, ώς υπεργολάβους (*subcontractors*). Θα τους παρέχῃ τὴν δευτερευόντας σημασίας ἐργασίαν, διὰ τὴν ἑκτέλεσιν τῆς ὅποιας ἐνών θὰ συμφέρει νὰ ἀποσχολῇ τὰ μηχανήματα καὶ τὰς διατεθειμένας παρὰ τῆς μεγάλης ἐπιχειρήσεως κχεῖρας, θὰ ἀποτελεῖ διὰ τὸν ἐπισκευαστικὸν λάδον τοῦ Πειραιῶν προσσοδοφόρον ἐργασίαν. Ἐτέρα προϋπόθεσίς : Νὰ προετοιμασθούν τὰ πλαισιά ἐργοστάσιος διὰ τὴν συνεργασίαν αὐτὴν κατὰ συστηματικὸν τρόπον. "Ο, τι, δηλαδή, δὲν ἔγενετο μὲ τὴν ἐπέμβασιν τοῦ κράτους πρὸ διετίας, νὰ γινὴ σημερὸν ἐντὸς τῶν πλαισίων μιᾶς συνεργασίας μὲ τὴν ίδιωτικὴν πρωτοδουλίαν. Συγκεκριμένως, νὰ περιορισθῇ ὁ ἀριθμός τῶν ἐπισκευαστικῶν ἐπιχειρήσεων. Δέν χρειάζονται εἰκοσι-εργαστήρια εἰς τὸν Πειραιᾶ. Χρειάζονται, ὅμως, ἀπόλυτως δύο ἡ τρία μεγάλα ἐργοστάσια τῶν τεχνικῶν, λ. χ., δυνατοτήτων τοῦ ἐργαστηρίου Κανελλού. Κατὰ τὸν ἐναὶ ἡ τὸν ἄλλον τρόπον αἱ μικροὶ καὶ πρωτόγονοι σιδηροδρομικήναι πρέπει νὰ ἔκλειψουν. Αἱ ὀπωδόποτε μεγαλύτεραι καὶ ὥπωσδόποτε συγχρονίσμεναι νὰ συνασπισθοῦν. Τὸ Κράτος ἀποτελεσματικῶς πρέπει νὰ τὰς ἔνισχύσῃ καὶ ὁ Ο.Δ.Π. εὐκόλως τερόν δι' ὠρισμένων εὔκολιῶν θὰ δύνηθη νὰ τὰς πλαισιοῦσῃ. Τότε καὶ ἡ συνεργασία μετὰ τῆς μεγάλης ἐπισκευαστικῆς βάσεως θὰ προκύψῃ ὡς μία φυσικὴ ἀναγκαιότης. "Υπάρχει μαλιστα ἐπὶ τοὺν προκειμένου μια πλέον ἐνδιαφέρουσα ἀποφοίη. Τὰ δύο ἡ τρία ἐπισκευαστικά ἐργοστάσια, τὰ ὅποια θὰ συγκροτηθοῦν εἰς τὸν Πειραιᾶ, εἰς ὡρισμένου εἰδὸς ἐργασίας ἔκαστον θὰ πρέπει νὰ εἰδικεύουν. Εἰς τὴν κατασκευὴν ἔξαρτημάτων πετρελαιομηχανῶν καὶ ἀτμοστροβίλων τὸ ἔνα, ἐπὶ παραδείγματι, εἰς τὴν ἐπισκευὴν ἐλασμάτων τὸ ἄλλο, εἰς τὰ ληκτηριά τὸ τρίτον κ.ο.κ. Οὕτω μεταξὺ τῶν ἐργοστασίων αὐτῶν καὶ τῆς μεγάλης ἐπισκευαστικῆς βάσεως θὰ ἐπιτευχθῇ μία ὅρθοδογιστικὴ κατανομὴ ἐργασίας, ἡτις λαμπρὰ ἀποτελέσματα θὰ ἔχῃ ἐπὶ τοῦ τεχνικοῦ καὶ οικονομικοῦ εἰσέτη πεδίου.

‘Αλλὰ καὶ δι’ ἄλλους τίνας λόγους ἡ συνεργασία αὐτὴ τῆς νέας ἐπισκευαστικῆς βάσεως μὲ τὰ παλαιὰ ἔργοστάσια ἐπιβάλλεται. Οἱ λόγοι αὗτοὶ συνωφίζονται:

γοι οι πάντες συνθήκουνται.
1) Εἰς τὴν ἀνάγκην ὅπως ὑπάρξῃ καποία συνέχεια εἰς τὴν ἐλληνικὴν παράδοσιν τῶν ναυτικῶν ἐπισκευῶν. Ἡ νέα καὶ συγχρονισμένη ἐπισκευαστικὴ βιομηχανία δὲν ἡμεροεῖ νὰ ἀποτελῇ τι τὸ διαφορετικὸν ἀπό τὴν προπολεμικὴν δραστηριότητα τοῦ λόγου. Διὰ τὸν τότε ἐποχῆν, τεχνικά κατορθώματα εἰς τὸν πειραιϊκὸν λιμένα ἐπετελούντο καὶ δι' ἀφθονίαν συνασπλάγματος η οικονομία τῆς χώρας ἔνισχυτο. Οὕτω ἡ ἀπωφελήθη νέα ἐπισκευαστικὴ βάσις τῆς ἐλληνικῆς πείρας τῆς παλαιᾶς σιδηροδρομικήν. Μιᾶς πειραϊκῆς ἡμέσεος περίοπτοι αἰώνος.

2) Εἰς τὴν ἀνάγκην εὐερῶν νὰ ἐπανδρωθῇ ἡ νέα ἐπισκευαστική βάσις μὲν πεπειραμένους ἔργατας, ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ μὴν ἀπογυμνωθῇ ἐξ ὀλοκλήρου ἀπὸ τὰς ἀποδοτικὰς ἔργατικάς του χείρας τὸ παλαιὸν ἐργοστάσιον.

Είσι το σημείον τούτο χρειάζεται νὰ άνοιγή μία παρένθεσις. Αἱ περιπέτειαι τοῦ κλάδου τῆς σιδηροδιομηχανίας μεταπολεμικῶν εἶχον ως ἀπότελεσμα νὰ περιορίσεται εἰς τὸ ἐλάχιστον τοῦ εἰδικευμένον καὶ διὰ τὰς τεχνικὰς του ικανότητας ἀλλοτε φημιζόμενον ἐργατικὸν του πρασποτικοῦ. Διέρευσε πρὸς τὰ μηχανοστάσια τῶν πλοίων ἔνα μεγάλο μέρος αὐτοῦ, ἐνώ ἔτερον ἐτράπη πρὸς ἄλλα ἐλεύθερα ἐπαγγελμάτα. Εἶνε ζήτημα στήμερον ὃν οἱ εἰδικευμένοι ἔργαται τῆς σιδηροδιομηχανίας ὑπέρβανον τὰς 2.000. Καὶ κάτι σοδοράθερον: Ἐργάζονται μὲ αἰσθητῶς μειωμένην τὴν ἀπόδοσιν ἀπὸ ἔκεινην τῆς πρὸ τοῦ πολέμου ἐποχῆς. Αναφέρεται χαρακτηριστικῶς, ὅτι μία πόστα ποὺ τοῦ πολέμου ἐτοποθέτηται τετρακόσια περίπου καρφιά. Σήμερον τοποθετεῖται περίπου 180. Δηλαδή μειώσις τῆς ἀπόδοσεως κατά 50% καὶ πλέον.

πού τον Ρώ. Δημόσιων μετώπων, που αποδεσμένως κατά 30.000 και πλι.

Αἱ δύο αὐταὶ κίλιδες εἰδίκευμένων ἐργατῶν πρέπει νῦν ἀποτελέσουν τὸν πυρήνα τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ, διὰ τοῦ ὅποιού θὰ ἐπανδρωθῇ ἡ ἐπισκευαστικὴ βάσις αὐτῆς, ἵνα τὸν πυρηνὸν ἀφ' ἔτερου τῶν προσωπικῶν τῶν διαποπνησθομένων, ὑπὸ μίαν ὠρίσμενην μοφήν, παλαιὸν ἐργοστασίων. Δὲν θὰ πρέπει ταῦτα ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ νῦν ἀπογευμνωθοῦν ἀπὸ τοὺς καλούς ἐργάτας των, διότι τίποτε ἄλλο ἔκτος τῆς πείρας αὐτῶν δὲν διαβέπουν. Ἡ κατανομὴ τοῦ εἰδίκευμένου προσωπικοῦ μεταξύ πολιαιδῶν καὶ νέας βιομηχανίας, μόνον διὰ τῆς συνεργασίας καὶ πάλιν θὰ ἐπιτευχθῇ.

3) Εις τὴν ἀποφυγὴν, τέλος, τῆς ὀλοκληρωτικῆς καταστροφῆς τῆς παλαιᾶς πειραϊκῆς στιδροβιομηχανίας, εἰς τὴν ὅποιαν ὁ πρώτος ἐλληνικὸς λιμνὴν ἔνα μεγάλο μέρος τῆς ἀντοπτύξεως τοῦ ὄφελοι. Η βοήθεια τὴν ὅποιαν διὰ μιὰς συνεργασίας θὰ περάσῃ εἰς τὸν παρακαλάσσαντα κλάδουν ἡ νέα ἐπισκευαστική βάσις δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, παօσὶ τὰς ἀντιθέτους ἀπόψεις τῶν ἀπαισιοδότων, ὅτι ἀποτελεσματικῶν θὰ συμβάλῃ εἰς μιὰν γεκρανάστασιν τοῦ κλάδου.

Αὐτή είναι ή κατάστασις τῆς πολαιδός ἐπισκευαστικής βιομηχανίας τοῦ Πειραιῶς, ἐν ὅψει τῆς ίδρυσεως τῆς νέας μεγάλης καὶ συγχρονισμένης τοιαύτης εἰς τὴν χώραν μας. Αὐτοί είναι καὶ οἱ λόγοι οἵτινες την πρὸς αὐτήν Βοήθειαν διὰ μιᾶς συνεργασίας ἐπιβάλλουν. Ο συνιστών τῷ νέεν ἐπισκευαστικήν βάσιν είναι ἔθοπλιστής εὔποτάτων ἐπιδιώξεων καὶ μεγάλων ἀγησυχιῶν. Δὲν θὰ δυσκολευθῇ, ἐπομένως, νὰ περιλάβῃ εἰς τὰς ὑπερτέρας δημιουργικῆς πνοῆς ἐπιδιώξεις του καὶ τοῦ πολαιδού σιδηροδιοικηνικῶν ἐργοστάσιον τοῦ Πειραιῶς. Αὕτε περικλείει τὴν πείραν καὶ τὴν παράδοσιν. Ό κλαδός τῆς σιδηροδιοικηνικαίς καὶ ὁ Τόπος μας γενικώτερον πολλὰ θὰ κερδίσῃ ἀπό την συγκεκρίταινταν τοῦ μετέλους ὡς τούς μακρούς.

J. & E. PARISSIS
Established 1912
SYRA
SHIPPING AGENT

Tel. Address—**PARISSIS**—Syra

Telephone 17

ΕΙΣ ΤΑΣ ΗΝΩΜΕΝΑΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ

Η ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΤΟ ΕΚΕΙ ΣΥΝΤΕΛΟΥΜΕΝΟΝ ΕΡΓΟΝ

Έπεισκέφθη πρὸ τὴν ημερῶν ὁ γράφων τὴν στήλην αὐτῆν, συνοδεία τοῦ ἐπιφανοῦς Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ κ. Κώστα Μιχ. Λαιμού, τὴν Ἀμερικανικὴν Ναυτικὴν Ἀκαδημίαν τοῦ Κίγκς Πόιντ. Εἰς τὰς ὁμισπονδιακὰς αυτὰς σχολὰς καταρτίζονται οἱ ναυτίλοι καὶ οἱ μηχανικοὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Τὴν ἐπίσκεψιν μας, κρατήσασιν ἐπὶ ὥρας μακράς, διηκόλυνε δι' εἰδικῆς αἵτησεως του πρὸς τὴν ἀρμοδίαν ὑπηρεσίαν τῆς Οὐασιγκτώνος ὡς κ. Λαιμός, δόστις ἔωρόταν ἐπίδεικνυται ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ναυτικὴν ἐπιταίσειν καὶ καλην προσπάθειαν καταβάλλει καὶ διὰ τὴν πασὶ ἡμῖν προσγωγὴν τῆς.

Πρώτη ἐντύπωσις: Ἡ κατάπληξις ἀπὸ τὴν ἔκτασιν, τὴν ὅποιαν καταστρέψανταν τὰ τεράστια οἰκοδομικὰ συγκροτήματα τῆς Ναυτικῆς Ἀκαδημίας. Μέσος εἰς μίαν κατάφυτον γραφικὴν περιοχὴν τοῦ Λόγκ "Αἴλαντ, ὀλίγα μίλια ἀπέχουσαν τοῦ Μανχάτταν, ἔγειρονται τὰ διαφόρα οἰκοδομήματα, τὰ ἀπαρτίζοντα τὰς ὁμισπονδιακὰς σχολὰς Πλοιάρχων καὶ Μηχανικῶν τοῦ E. N.

Αἱ μετέπειτα ἐντυπώσεις ἀπὸ τὴν ἐπίσκεψιν τῶν πολλῶν τμημάτων τῶν Σχολῶν, ἀπὸ τὴν παρακολούθησιν εἰς τινὰ τούτων τῆς διδασκαλίας, ἀπὸ τὰς παρασχεθεῖσας πληροφορίας ἐπὶ τὸ συντελουμένου ἔργου, θὰ ἡτο ἀδύνατον νὰ περιληφθοῦν εἰς τὸ συνοπτικὸν αὐτὸν σημειώματα. Ἀρκούμεθα εἰς δόσα ἐκ τῆς πρώτης ὄψεως περιέπεσαν εἰς τὴν ἀντίληψιν μας. Παρέχουν, ὅπως δόποτε, μίαν εἰκόνα τῆς καταβαλλομένης προσπαθείας, ὡς παρότι οὐδὲ τὸ Ἀμερικανικὸν Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν ἀποκτήση στελέχη ἄξιο τοῦ μεγάλου προρρίσμου των.

Ἡ Ακαδημία τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τελεῖ ὑπὸ τὴν ἀμερικανὸν ἔξαρτησιν καὶ ἐποπτείαν τοῦ Ὑπουργείου τοῦ Ἐμπορίου (Διοίκησις Ναυτιλίας). Ἀντιναυαρχὸς τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ ἐν ἀποστρατείᾳ εἰναι ὁ γενικὸς τῶν Σχολῶν ἐπόπτης καὶ ἀξιωματικοὶ κατώτεροι τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ εἰναι οἱ διοικούντες αὐτάς. Ἀποστολὴ της Ναυτικῆς Ἀκαδημίας κατὸ τὰς σχετικὰς προγραμματικὰς δηλώσεις τοῦ Διοικητοῦ-Ιενικοῦ Ἐπόπτου αὐτῆς εἰναι:

«α) Νὰ προσελκύῃ Ἀμερικανὸν νέους ἀκεραίους χαρακτῆρος φιλοδοξούντας στοθερών ν' ἀναδειχθοῦν εἰς ἀξιωματικοὺς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τῆς Χώρας. β) Νὰ μεταδώσῃ εἰς αὐτοὺς τὰ ἀναγκαῖα ἀκαδημαϊκά ἐφόδια καὶ τὰς βάσεις πρακτικῆς μορφώσεως, ούσιώδεις προϋποθέσεις διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς σταδιοδρομίας των ἐν τῇ θαλάσσῃ. γ) Νὰ ἀναπτύξῃ εἰς αὐτοὺς ὑψηλὸν φρόνημα τιμῆς, ἀντιμοτοτοῦ, καὶ νομιμοφρόνης, δ) Νὰ ἐμποτίσῃ εἰς αὐτοὺς ὑπερηφάνειαν διὰ τὸ ἐπαγγελματικόν, καὶ ἀποφασιστικότητα πρὸς διατήρησιν τῶν παραδόσεων τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Καὶ ε) Δι' ἀποδοτικῆς διδασκαλίας, ἀκήσεως καὶ καθοδηγήσεως ν' ἀποστείλῃ εἰς τὸ ἔργον, διὰ τὸ ποτὸν προφρίζονται, μὲ νοθεῖαν σεβαστῶν καὶ ἀγάπην διὰ τὸ Σῶμα τῶν δοκίμων τοῦ E. N. τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ διὰ τὴν Ἀκαδημίαν αὐτῶν.»

Ἐπὶ τῆς γεφύρας τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι», ως καὶ ἐπὶ τῆς γεφύρας τῶν ἀλλών σκαφῶν, καθὼς καὶ εἰς τὰ μηχανοστάσιά των, παραπλεύεις μὲ τοὺς ναυτίλους ἀξιωματικοὺς φυλακῆς καὶ τοὺς μηχανικοὺς πολλῶν ἀμερικανικῶν ἐπιβατηγάνων καὶ φορτηγῶν σκαφῶν, θά εὑρητε γρηγορούντας νεαροὺς δοκίμους, ως σπουδαστὰς ἀξιωματικούς, νὰ μελετοῦ κείμενα, νὰ λαμβάνουν μαθήματα καὶ διὰ μιᾶς πραγματικῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀποταμένης περίας, τὰ γνωρίζουν τὴν θαλάσσαν, τοὺς τρόπους αὐτῆς καὶ τοὺς τρόπους τῶν ναυτικῶν. Οἱ νέοι οὗτοι εἰναι μαθηταὶ τοῦ Σώματος Δοκίμων τοῦ E. N. τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ἐχουν συμπληρώσει τὸ πρώτων ἔτος τῆς φοιτήσεως των εἰς τὴν Κίγκς Πόιντ Ἀκαδημίαν τοῦ E. N. καὶ διέρχονται, ἐν συνεχείᾳ, ἐν ἑτοῖς ἐν τῇ θαλάσσῃ. Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ δευτέρου αὐτοῦ ἔτους, ἐπανέρχονται εἰς τὴν Ἀκαδημίαν, ἵνα διέλθουν τὰ μαθήματα τῶν ἔτων τῆς δευτέρας καὶ τῆς πρώτης τάξεως.

Οἱ δόκιμοι προπαρασκευάζονται νὰ ὑπερηφάνουν τὴν χώραν των, διὰ ἀξιωματικοὺς τῆς Ἐμπορ. Ναυτιλίας ή ως αὐτὴ προσφυώς ἔχει χαρακτηρισθῇ, εἰς τὸ τέταρτον ὅπλον τῆς θεοκρατίας ἀμύνης, ἕπερ εἶναι «οὐστώδεις διὰ τὴν εὐημερίαν τῆς χώρας ἐν καιρῷ εἰρήνης», ἔτοιμοι δὲ πρὸς παροχὴν ἐνδεχομένων καὶ στρατιωτικῶν ὑπηρεσιῶν, ἐν περιπτώσει ἐθνικῆς ἀνάγκης.

Ἡ Ακαδημία τοῦ E. N. τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ἡ νεωτάτη τῶν 'Α-

καδημιῶν τῆς Ἀμερικανικῆς Ὀμοσπονδίας, εὐρίσκεται ἐπὶ ἐδαφικῆς ἐκτάσεως 65 εἴκερς εἰς Κίγκς Πόιντ, ἐπὶ τῆς βορείου ἀκτῆς τῆς Λόγκ "Αἴλαντ περὶ τὰ 20 μίλια ἀνατολικῶς τῆς Νέας Υόρκης. Συνεστήθη τὸ 1938, μετὰ τὴν φύσισ τοῦ «περὶ Ναυτιλίας» νόμου τοῦ 1936, συνεπηρώθη δὲ καὶ ἐγκαινιάσθη τὴν 30ην Σεπτεμβρίου 1943. Εἰς τὸ προσδικόν μήνυμα τοῦ Φραγκλίνου Ρούντελτ, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν ἐγκαινίων της, ἀνέφερον καὶ τὸ ξῆνη:

«Ἐντονούσια αὔτη ἔξυπηρετεῖ τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, σπως τὸ Οὐόετ πόντον τὸν στρατόν καὶ ἡ Ανιόπολις τὸ ναυτικόν.»

ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ : Ἡ κατασκευὴ τῶν κυρίων κτίρων τῆς Ἀκαδημίας ἥρχεις κατὰ τὸ θέρος τοῦ 1942 καὶ συνεπληρώθη τὸ φιλόπωρων τοῦ 1943. Τὸ σχέδιον τῶν κτίρων καὶ τῶν ἀστερικῶν κατασκευῶν εἰναι ὀργανικῶς ἀπλοῦν καὶ κατεστρόμη ἐπιμελῶς διὰ τὰς προβλημάτις ἐν καιρῷ εἰρήνης ἀνάγκας καὶ πρὸς ἔξυπηρέτησιν 900 σπουδαστῶν. Τὰ κτίρια φέρουν τὰ ὄντα τῶν τακτορῶν, τῶν ὄποιων τὰ κατορθώματα περιποίησαν τιμὴν καὶ δόξαν εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν την Ἀκαδημίαν. Παρὰ τὸ κτίριον τῆς Διοίκησεως ἔγειρεται Μνημεῖον πρὸς τιμὴν τῶν 212 δοκίμων καὶ βαθμοφόρων, σιτίνες ἀπώλεσαν τὴν ζωὴν των ἐν τῇ θαλάσσῃ, εἰς ἐπιχειρήσεις κατὰ τοῦ ἔχθρου, διαφρούντος τοῦ δύνατον παγκοσμίου πολέμου.

Πέρι τοῦ Μνημείου εὑρηται συγκεντρωμένα τὰ ἔχης κτίρια καὶ ἐγκαταστάσεις: «Υπαίθριοι καὶ ὑπόστεγοι κολυμβητικοὶ δεξαιμενοί, μικρὰ δεξαιμενὴ λέμβων, ἔκματα, διακαταστάσεις δεξαιμενίσεως μεγαλυτέρων πλωτῶν μεσών, τὸ κτίριον Σάμουελς μὲ αἰθουσά παραδόσεως καὶ μὲ ἐργαστήρια προμηθείων, τὸ κτίριον Σάμουελς μὲ αἰθουσά παραδόσεως καὶ μὲ ἐργαστήρια προδιαμόδων τῆς γαυτικῆς ἐπιστήμης. Ἡ ἀνέγερτος ὁραίου παρεκκλησίου εἰς μήμην τῶν περόνων, ἐπὶ γηλόφου νοτίων τοῦ Μνημείου, ἐσχεδιάσθη ἡδη διὰ ἔγγυς μέλλον, πρὸς τιμὴν ὅλων τῶν ἀνδρῶν τοῦ E. N. — ναυτών, δοκίμων καὶ ἀξιωματικῶν — σιτίνες ἀπώλεσθησαν κατὰ τὸ δύνατον παγκοσμίου πολέμου.

Ἡ Οὐίλλευ Χώλλ, ἀπότελε τὸ κύριον κτίριον καὶ τὸ κέντρον τῆς διεικητικῆς ὑπηρεσίας. Περιλαμβάνει τὰ γραφεῖα τοῦ Ἐπόπτου, τοῦ ἀξιωματικοῦ ἑκτέλεσεως διαταγῶν, τὸ κοσμήτορος καὶ ἄλλα γραφεῖα τοῦ διοίκησης Ἐπιτελείου. Ἀνατολικῶς τῆς Οὐίλλευ Χώλλ κείται τὸ κέντρον τοῦ γηπέδου, ὃντος ἔχει στηθῆ ὁ ὑψηλότερος ιστός διὰ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν, ὡς 176.6 ποδῶν. Ἡ περιοχὴ τῆς ἀκτῆς ταύτης της περιοχῆς θαλάσσης ταύτης της περιλαμβάνει τὰ δικόλουθα κτίρια: Τὴν αἰθουσαν Φούλτον, τὸ κτίριον Μηχανικῆς καὶ Ἐπιστήμης, διηρεύεται παραδόσεως, γραφεῖα καὶ ἐξοπλισμός διὰ σωματικῆς ἀσκήσεως καὶ τὰ τμῆματα τῆς Ναυτικῆς Ἐπιστήμης, τὸ σχέδιον Πάττεν καὶ τελευταῖς τῆς κατοικίαν τοῦ Ἐπόπτου. Άλλα κτίρια κείμενα εἰς διαδρόμους έσται ἐπὶ τὸν γηπέδον, χρηματοποιούνται πρόσθια διαμονὴν τῶν πειτελῶν ἀξιωματικῶν, διὰ δισφόρους ἀσχολίας τῶν δοκίμων καὶ διὰ λέσχας ἀξιωματικῶν καὶ ὑπαξιωματικῶν.

Ἐπὶ τῆς περιοχῆς τῆς περιοχῆς εὐρίσκονται τὰ ἀθλητικὰ πεδία, ή οἰκία τοῦ Ἐλέγχου, τὰ παραπήγματα Φούρυσεθ, ή αἰθουσαν Ο'Χάρα, περιλαμβάνει εὐρὺ γυμναστηρίου, αἰθουσαν παραδόσεως, γραφεῖα καὶ ἐξοπλισμός διὰ σωματικῆς ἀσκήσεως καὶ τὰ τμῆματα τῆς Ναυτικῆς Ἐπιστήμης, τὸ σχέδιον Πάττεν καὶ τελευταῖς τῆς κατοικίαν τοῦ Ἐπόπτου. Άλλα κτίρια κείμενα εἰς διαδρόμους έσται τὴν ζωὴν ἐπὶ τὸν γηπέδον, χρηματοποιούνται πρόσθια διαμονὴν τῶν πειτελῶν ἀξιωματικῶν, διὰ δισφόρους ἀσχολίας τῶν δοκίμων καὶ διὰ λέσχας ἀξιωματικῶν καὶ ὑπαξιωματικῶν.

ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ: Τὰ πρότυπα πειθαρχίας τὰ ἀπαιτούμενα ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν, ἰστανται κατ' ἀνάγκην εἰς ψηφῆλας ἐπίπεδα, δεδομένου ὅτι, παραπτώματα, δυνάμενα νὰ συγχωρηθοῦν εἰς ἄλλα ἐπαγγελματικά, δὲν δύνανται νὰ γίνουν ἀνεκτὰ ἐπὶ πλοίου τοῦ Ἐμπορικοῦ ή τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, ὃντος σφάλματα παραπλεύσεων ή διατρέξεων εἰς αἰθουσαν Ζημιάν, ἔτοιμοι δὲ πολλῶν ἀνθρώπων ή νὰ προκαλέσουν ζημιάν ἐκατομμυρίων δολαρίων. Εἰναι διθεν αὐτηρώς ἐπιβεβλημένον εἰς τὸ Κίγκς Πόιντ νὰ ἀξιοῖ ἀψογον διαγωγὴν καὶ ίσχυρὸν χαρακτῆρα ἀπὸ τοὺς δοκίμους, τοὺς διποίους ἐπικαθεύδει.

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ: Τὸ τμῆμα τούτο, ἐν συ-

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ (HELLENIC SHIPPING AGENCY)

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ-ΤΟΚΙΟ-ΚΟΜΠΕ-ΟΖΑΚΑ ΚΑΙ ΆΛΛΟΥΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

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

Πράκτορας ἐν Ιαπωνίᾳ τῶν κυριωτέρων Βρεταννικῶν καὶ Ἀμερικανικῶν ἀσφαλιστικῶν ἔταιρειῶν σοβαρῶν ἐλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν Οίκων, τῶν ἔταιρειῶν BEN LINE, RADIΩ ΜΑΡΚΟΝΙ, ΡΑΔΑΡ, καὶ ἡχοβολιστικῶν μηχανημάτων, γυροσκοπικῶν πυξιδῶν καὶ αὐτομάτων πηδαλίων S. G. BROWN. Εἰδικοί συμφέροντες όροι διὰ τὰς ἀσφαλιστικῶν διαστάσεων μὲ μεγάλας ζένας ἀσφαλιστικᾶς ἔταιρειας.

Προσφέρονται αἱ οἰκονομικῶτεραι καὶ ἀποδοτικῶτεραι πράκτορειακαὶ προσωπικαὶ ὑπηρεσίαι πρὸς τοὺς ἔλληνας ἐφοπλιστάς. Πλήρης παροχὴ πάσης φύσεως πληροφοριῶν καὶ ὑπηρεσιῶν διὰ τὰς ἀσφαλιστικῶν διαστάσεων, μετατροπάς πλοίων, παραδόσεις, ναυλώσεις, ἐπισκευασίες, προμήθειαν θοηθρικῶν μηχανημάτων ἡλεκτροπαραγωγοῦ συστήματος, ἡλεκτρονικῶν τοιούτων καὶ ἔργαλειων ναυσιπλοίας, κατασκευῆς τῶν πλέον γνωστῶν παγκοσμίων Οίκων.

KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ: YOKOHAMA P.O.B. 4II

Τηλεγρ. GRECIAN-YOKOHAMA

Η ΠΑΝΤΟΜΙΜΑ

Μιά παρέα από αποδήμους είχαν άνοιξη στὸ κατάστρωμα τὸ ραδιόφωνο τους καὶ ἐπιτίνα διάφορες ἔκπομπες. Βρισκόμαστε στὴν καρδιὰ τοῦ Ωκεανοῦ. Πήχτρα ἡ ἀστροφάιρα ἀπὸ εὐρωπαϊκὴ καὶ ἀμερικαϊκὴ ραδιοφωνία. "Ακούε, κανεὶς, ὅτι ἥθελε. 'Ως ποὺ δὲν δέρια πῶς τοὺς ἥθελε ἡ ὄρεξη νὰ 'πάσσουν' καὶ 'Ἐλλάδα.'

"Ἐπηληφασταν, λοιπόν, στὸν ἀσύρματο καὶ ὑπέβαλαν τὴν παράκληση νὰ διαφωτισθῶν γύρω ἀπὸ τὸ ἐλληνικὸ πρόγραμμα, τὰ κύματα, τὶς ὥρες καὶ τὰ λοιπά.

Τὶ νὰ τοὺς πῆς τώρα; Νὰ τοὺς δώσῃς νὰ καταλάβουν τὶ γίνεται μ' αὐτὴ τὴν ὑπόθεση στὴν πατρίδα μας, εἰνὲ κόπος μεγάλος ποὺ θέλει ωρῶν συζήτηση. Καὶ ἐπειδὴ τέτοια εὐκαιρία δὲν ὑπάρχει πάντοτε, ἀρκεσθῆκα νὰ δώσω μιὰ λακωνικὴ διέξοδο, δέγοντας πῶς ραδιοφωνικὴ ὄργανωσις δὲν ὑπάρχει, δυστυχών, πλήρως, αἰκόνη στὴν Ἐλλάδα.

Καὶ ἐδῶ τὰ μπλέσματα, γιατὶ μαζὶ τους ἥταν καὶ κάπιοις ποὺ μόλις πρὸ ἔτους είχε φύγη ἀπὸ τὴν Γῆ τοῦ Παρθενῶνος.

— Μὰ τὶ εἰνε αὐτὰ ποὺ λέτε κύριε; Πετάγεται καὶ μοῦ λέει. Δὲν ντρέπεσθε νὰ διδέτε τέτοιος πληροφορίες; Καὶ μάλιστα σὲ τέτοιους ἀνθρώπους; 'Ακούς δὲν ἔχει ἡ Ἐλλάδα ράδιο ἀκόμα!.... 'Ακούς ἀπάντησῃ!.... Ἀλλὰ ξέρω, κύριε, γιατὶ τὰ λέτε σεῖς μερικοὶ αὐτὰ. Ξέρουμε τὶ ἔχεται στὸ μυαλὸ σας. Ξέρουμε ποιά εἰνε ἡ ἐκστρατεία σας. Μὴ σᾶς κακοφανή, ἀν στὸν Πειραιώς σᾶς ζητηθούν γι' αὐτὸ ποὺ εἴπατε ἔξηγήσεις. 'Ακούς κοινέντα!.... Δὲν ἔχει, λέει, η Ἐλλάδα ἀκόμη ραδιοφωνικὴ ὄργανωση, ποὺ ἔτοις νὰ κάμης τὸ «κουμπί» πιάνεις ὅτι στοιθμὸ δέλεις; 'Αθήνα, 'Ενόπλων, Θεσσαλονίκη, Λάρισα, Πάτρα, Ἰωάννινα ὡς καὶ τὴ Μακρόνησο ἀκόμα. Τίνος τὰ λέτε τώρα σεῖς αὐτά; Δὲν ντρέπεσθε;

Καὶ λένε, πῶς ὁ μπελᾶς κατεβαίνει πολλὲς φορὲς ἀπὸ τὰ κεραμίδια καὶ τὸ δρόσικει σπουδὴν κι' ἄν εἰσαι. Μὲ δρήκε, λοιπὸν, καὶ μένα γιὰ καλά. "Θελεῖ δὲν ἥθελα μημονέων νὰ δεχθῶ τὴν συζήτηση, δινοντας πιὰ πλήρη τὴν ἔξηγηση καὶ μάλιστα, τώρα, μέσα σὲ ἀστροφορά μεγάλης λαχυτωφίας.

Πῶς ν' ἀρχίσουμε, ὅμως, πῶς ν' ἀναλύσουμε ἔνα θέμα, ποὺ τὸ ἀγνεῖ δῆλη ἡ Ἐλλάδα ἀπὸ τὸν Πρωθυπουργὸ ὡς τὸν τελευταῖο πολίτη;

— Άλλὰ νὰ ποὺ ἡ καλὴ τύχη σπεύσει πρὸς βοήθειάν μου. "Ενας σοδαρὸς κυρίος, ποὺ προφανῶς παρακολουθεῖ τὴ συζήτηση μας ἐπεμβαίνει. Λές καὶ διαβάζει τὴ σκέψη μου. Λές καὶ κατέχει τὴ δύσκολη θέση μου.

Εἶναι ἔνας, κατόπιν, ἔμπορος ραδιοφωνῶν ποὺ γυρίζει ἀπὸ τὸν Νέο Κόσμο, ὅπου ταξίδεψε γιὰ δύολεις του.

— Θὰ ἔξηγήσω ἔγω, μοῦ λέει, τὰ καθέκαστα στοὺς κυρίους. Δὲν θὰ κουρασθῶ νὰ τοὺς δώσω νὰ μὲ καταλάβουν, μιὰ κὶ αὐτὴ εἶναι ἡ ἔργασία μου.

"Υστέρα γύρισε πρὸς τὴν παρέα τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ ἀφεῖ αὐτοσύστηματη καταλλήλως, ἀνέλαβε τὸ βαρύ ἔργο του.

— Καὶ ἀρχὴν, τοὺς λέγει, ρίζει μιὰ ματιὰ σ' αὐτὸ τὸ χαρτί.

"Ήταν ἔνας κατάλογος τῶν κυριετῶν ραδιοφωνικῶν σταθμῶν τοῦ Κόσμου καὶ ἀνάλυτικότερα τῆς Εὐρώπης. Καὶ ἥτη τὸ πιωμένος πίσω ἀπὸ μιὰ ρεκλάμα τοῦ Οίκου «ΦΙΛΙΠΣ».

Ἐδῶ, τοὺς ἔξηγει, ἀναφέρονται ραδιοφωνικοὶ σταθμοὶ ποὺ κάνουν ἔκπομπες στὸ Μεσαίων καὶ Βραχέα, λεγόμενα, κύματα. Οἱ ἔκπομπες τῶν Μεσαιών κυμάτων εἰνε σταθερότερες, καλύτερες καὶ πιάνονται στὰ ραδιόφωνα εύκολωτερα. Άλλα δὲν ἀκούονται ἀπὸ μεγάλες ἀποστάσεις. Καὶ οἱ ισχυρότεροι σταθμοὶ μόλις μποροῦν νὰ καλύπτουν πεντακόσια μίλια καὶ αὐτὰ τὸν νύχτα. Τὴν ἡμέρα ποτὲ λιγύτερα. Είνε οἱ λεγόμενοι τοπικοὶ ραδιοφωνικοὶ σταθμοί. Γιας ἔκπομπες μεγάλων ἀποστάσεων εἰνε τὰ Βραχέα κύματα. Αὐτὰ ἔφευγουν ἀπὸ τὰ σύνορα τῶν Κρατῶν καὶ καλύπτουν χιλιάδες μίλια. 'Άλλα καὶ αὐτὸι οἱ πομποὶ πρέπει νὰ ἔχουν κάπιοι σοδαράτησχ. Στὴν τεχνικὴ διάλεκτο αὐτὴ ή Ισχύς μετριέται μὲ τὴν κατανάλωσή τους, σὲ κιλοβάτ.

Καὶ τώρα ὡς δύναμη τὶ δύναμη μεταχειρίζονται στοὺς ραδιοφωνικούς τους πομποὺς τὰ διάφορα Κράτη ποὺ ἔχουν τὴν ἀξίωση νὰ ἀκούωνται ἀπὸ μακρές ἀποστάσεις.

Ο πίνακας, ποὺ βλέπετε ἐδῶ, προέρχεται ἀπὸ τὸν Οίκο «ΦΙΛΙΠΣ», ποὺ ἔχει ἔνα ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα συγκρήτηματα ἐργοστασίων ραδιοφωνικῶν συσκευῶν. "Ωστε μᾶς ἔγγυάται γιὰ τὴν ἀλήθεια τῶν πληροφοριῶν του.

— Εχούμε καὶ λέμε:

Παρίσι 100 κιλοβάτ, Ρώμη 100 KB, Βαρσοβία 100 KB, Λονδίνον 50 KB., Βουδαπέστη 100 KB., Μόναχο 85 KB., Βερολίνον 100 KB., Αγκυρα 100 KB., Μόσχα 100 KB., Πράγα 30 KB., Βατικανὸ 25 KB., Μόντε Κάρδο 30 KB., Μαδρίτη 40 KB., Βελιγράδι 20 KB., Σόφια 100 KB.

Ἐνοιεῖγαν πῶς αὐτοὶ εἶνε οι γνωστότεροι σταθμοί. Γιατὶ καθὼς βλέπετε ύπαρχουν καὶ δεύτεροι καὶ τρίτοι καὶ τέταρτοι τέτοιοι σταθμοὶ σὲ κάθε Κράτος μὲ ἐπίστις πολλὲς δεκάδες κιλοβάτ δύναμη.

Καὶ τώρα κοιτάζετε τὴν Ἐλλάδα. 'Ο ισχυρότερος σταθμὸς τῶν Βραχέων κυμάτων εἰνε ἔκει μόλις 7½ KB. Δηλαδὴ τὸ τέταρτον τοῦ σταθμοῦ τοῦ Μόντε Κάρδο καὶ τὸ ἓντα σέκατο πέμπτο τοῦ σταθμοῦ τῆς 'Αγκύρας καὶ τῆς Σόφιας. Καὶ αὐτὸς ὁ σταθμὸς τῶν 7½ KB. εἰνε ὁ σταθμὸς τῆς 'Αθήνας.. Εἰνε δὲ ὁ μόνος ποὺ μετριέται ή Ισχύς του μὲ μονάδες κιλοβάτ. Οἱ ἄλλοι, δηλαδὴ, τῶν ἐπαρχιῶν μετριούνται μὲ κιλοβάτ κάτω τῆς μονάδος.

'Η Θεσσαλονίκη, π.χ., εἶνε 0.5 KB., τὰ 'Ιωάννινα 0.3 KB., τῶν 'Ενόπλων 'Αθηνῶν 1 KB., ή Λάρισα 0.3 KB. καὶ τέλος, τὰ 'Χανιά 0.1 KB.

'Έδω, λοιπόν, στὸν Ωκεανό, ἀκούονται οἱ ισχυρότεροι σταθμοί. 'Οσοι, τούλαχιστον ἔχουν δύναμη 25 KB. Οἱ ἄλλοι καλύπτουν ἀποστάσεις ἀνάλογες μὲ τὴ δύναμη τους. Καὶ οἱ πλέον μικρότεροι ἐργάζονται γιὰ νὰ μην... ομηρών ὁ Τόπος κατὰ ποὺ λέμε στὴν πατρίδα. Οἱ δικοὶ μας πομποὶ τῶν Βραχέων δὲν διαφέρουν απὸ κείνους ποὺ χρησιμοποιοῦν οἱ ἐρασιτέχνες καὶ τὰ παιδάκια στὴν 'Αμερική, γιὰ νὰ παίζουν.

— Δηλαδὴ, εἶμαστε οι τελευταῖοι στὸν Κόσμο στὴ ραδιοφωνία; Τὸν διέκοψε ἔνας τοῦ ἀκροτητοῦ.

— Όχι, τοῦ ἀπαντᾷ. Εἶμαστε οἱ προ-τελευταῖοι. "Επεται ἀπὸ ἐμᾶς ἡ 'Αλβανία ποὺ δὲν ἔχει... τίποτα.

»Μέσα σ' αὐτὲς τὶς ἔκπομπες ποὺ ἀκούμε ἐδῶ, η Πατρίδα μας εἶναι δουδή. Δηλαδὴ δουδή, όχι, ἀλλὰ κάνει «παντομίμα». Κάνει τάχα πῶς

ἔχει καὶ αὐτὴ ραδιοφωνικὴ ἔκπομπή, τὴν ἔξαγγελλει ὡς τὴν... 'Αμερική, ἐκδίδει καὶ προγράμματα ἔβδομασια, μὴν τυχὸν καὶ μείνει καὶ κατατόπιστος, καὶ κάνει καὶ ἔκπομπές πρὸς τοὺς ναυτικούς καὶ μηνύματα πρὸς τοὺς ναυτιλούμενους. Καὶ αὐτὸς εἶναι η φωνὴ του ἡ φωνὴ ποὺ ταξιδεύει η Ναυτιλία του.

»Καὶ αὖθις ἀνέφερα τὴ λέξη «παντομίμα», ἐπιτρέψτε μου νὰ σᾶς πῶ μια ιστορία γιὰ νὰ μὲ καταλάβετε καλλίτερα:

»Στὰ νεάτα μου ὑπηρετοῦσα γαύτης σ' ἔνα ἀντιτορπιλλικό. 'Εκεὶ μέσα, κάθε μέρα ἔκαναμε καὶ ἀπὸ ἔνα γυμνάσιο. Πότε πυρά τῶν κανονιῶν, πότε σκοπεύομε τὴν πυρκαϊά, ἔγω μὲ ὄλους τέσσαρες ημέρους τοῦ ποταμού της πυρκαϊᾶς, δὲ πέμπτος καὶ ἀρχής τὸν πυρκαϊό της πυρκαϊᾶς... Επετει, δηλαδὴ, ν' ὀρτάζουμε τὴν πυρκαϊά της πυρκαϊᾶς...

»Ἐν τῷ μεταξὺ ἐμεῖς κουνούσαμε στὸν τόπο της πυρκαϊᾶς... Επετει, δηλαδὴ, ν' ἔργαζεται «κανονικῶς»...

»Ἐν τῷ μεταξὺ ἐμεῖς κουνούσαμε στὸν τόπο της πυρκαϊᾶς...

»Καὶ τέτοιο κάνουμε καὶ στὴν Πατρίδα. Καὶ δχι μόνο στὴ ραδιοφωνία, ἀλλὰ στὶς περισσότερες δουλειές, μας.

»Κουρδίζουμε διάφορες ὑπηρεσίες. 'Άλλα κείνο ποὺ ἐνδιαφέρει λιγύτερο εἰνε ὁ σκοπὸς γιὰ τὸν ὄποιον ώργανωθῆκε ἡ ὑπηρεσία. 'Η προσοχὴ καὶ ἀνδιαφέρει στὴν εστία της πυρκαϊᾶς, δὲ πέμπτος καὶ ἀρχής τὸν πυρκαϊό της πυρκαϊᾶς...

»Ποιοὺς θὰ διορίσουμε. Ποιοὺς έχουμε στὸν πυρκαϊό της πυρκαϊᾶς. Ποιοὺς έχουμε στὸν πυρκαϊό της πυρκαϊᾶς...

»Ἐτσι έκαναμε Ο.Λ.Μ. πεγαδιέων, δίχως λιμάνι, Ο.Τ.Ε. ἐπιβλητικὸν δίχως τηλεγράφους, τηλέφωνα καὶ καλώδια, Α.Σ.Ο. δίχως ἀποθήκες καὶ δίχως φωνοδιάστασια. Τουρισμό, δίχως έργοστάσια. Καλλιέργεια, δίχως ραδιοφωνίας, δίχως ραδιοφωνικούς πομπούς.

»Σάς είπα, έμα, γιὰ προσωπικὸ καὶ ἔγκαταστάσεις. 'Αγώτερα πράματα! Στοιχιατίζω, διότι τὸ προσωπικό ποὺ Ε.Ι.Ρ. μπορεῖ νὰ ἐπανδρώσῃ δῆλους τοὺς σαθημούς τῆς Νέας Υόρκης καὶ νὰ περιστρέψουμε μὲ τίτλους περισσότερο.

»Οι έγκαταστάσεις μας εἰπερνοῦν σὲ ἔκταση καὶ πολυτέλεια τὸ Χρυματιστήριο τοῦ Λούδινου.

»Κεντρικὰ Γραφεῖα. Γραφεῖα ἐκμεταλλεύσεως. Γραφεῖα ἐπικαίρων. Γραφεῖα ἐξωτερικῶν συνεργειῶν. Γραφεῖα στὰ δέκα-τέσσαρα σημεῖα τῆς Αθήνας. 'Επεται Διευθυντή, 'Επιτεωρήται, Σύμβουλοι, Καλλιέργεια.

»Κάθομος καὶ ντυνιάς, μελισσοδόλι. Καὶ δὲλ τοῦτο τὸ συγκρότημα ζῆται καὶ κινεῖται καὶ κάνει «παντομίμα» μὲ ἐπίκεντρο ἔνα ὑποτιθέμενο ραδιοφωνικό σταθμό, μιὰ πυγολάμπιδα που δουλεύει μὲ 7½ κιλοβάτ.

»Προγράμματα τρανταχτά τὸ πατρονάρουν, καροβένουμε εὔατους καὶ ἀλλήλους ἔξαγγελλοντας ἐπομπές πρὸς τὴν 'Αμερική καὶ μηνύματα πρὸς τοὺς ναυτιλούμενους. 'Άλλα εἶμαστε «Ἀητοί» στὸ ἐνδιαφέρον τὸ ἄλλο.

»Τακτοποιούμε τοὺς Στρατηγοὺς μας, ἀναβένοντάς τους τὴ διεύθυνση τῆς παντομίας μὲ μιὰ ἀποζημιώση ποὺ συμπληρώνει τὴν πενιχρή τους σύνταξη. Βολεύουμε ἔνα σωρὸ κοσμάκι ἔκει στὸ Ε.Ι.Ρ. Κ' ἂν κανεῖς ἔχεινάκιας ὑπενθύμιση τὴν πόλη... παροισταθμὸς δὲν ὑπάρχει, τὸν παίρνουμε στὴν κοροβία καὶ τὸν βγάζουμε νάυμερο γάλ γελούμε.

— Καὶ λέτε νὰ στοιχίξῃ πολλὰ ἔνα ισχυρό μηπχάνημα ποὺ ν' ἀκούεται καπρύτερα;

— "Όχι. Γιὰ μᾶς τέτοια ὑπόθεση, τὸ μηπχάνημα εἶνε τὸ μικρότερο ξειδό. 'Άλλα κανεῖς δὲν σκέπτεται τὴν ἀνάγκη του. Στὴν ὑπόθεση ποὺ εὑνίαφερεί τὸ μεγάλο η μικρὸ μηπχάνημα ἔχει τὰ ίδια ἀποτελέσματα.

— Και τώρα, ἐπὶ τὸ προκειμένου:

— Μέχρι τὸ Γιβραλτάρ θ' ἀκούμε Παρίσι, 'Αγγλία, Τουρκία, Βουλγαρία, Σιδηρούν Παραπέτασμα, Μόντε Κάρδο καὶ Ανδώρα. Μετά τὸ Γιβραλ-

τάρ παραπέτασμα, καρού πότε-πότε, καρού ἐπιτέρποντος καὶ λίγο 'Αθήνα. 'Άλλα μόλις διάσπουμε στὴ Κύθηρα, ἐπότε ποιός τὸ χάρι μας. Λίγο θὰ κοντάμε τὸ «κουμπί» καὶ θὰ πιάνουμε διά τι θέλουμε. 'Αθήνα, 'Ενόπλων, Θεσσαλονίκη, Λάρισα, Χανιά καὶ τὴ Μακρόνησο.

»Εστευσα νὰ συγχαρά τὸν καλὸ κύριο καὶ τὸν ὑπέβαλα τὸν παράκληση νὰ μὲν ἐπιτρέψῃ νὰ δημοσιεύσῃ τὴ διαφωτιστικὴ του όμιλα.

»Είνε χρησιμή γιὰ τοὺς ναυτικούς ποὺ δὲν σκέπτονται γιὰ τὸ ἐλληνικὸ ραδιόφωνο. Είνε χρησιμή, ίσως, γιὰ τὸ 'Υπουργεῖο τῆς Ναυτιλίας, ποὺ δὲν σκέπτονται γιὰ τὸ ραδιοφωνικός μας πομπούς καὶ ποὺ δὲν σπειρούνται νὰ πλοιάρια μας. Είνε χρησιμή γιὰ δύσους στέλληνον μηνύματα καὶ γιὰ δύσους δὲν ντρέπονται νὰ ἀναλαμβάνουν τὴν περιπέτη τους.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

MICHEL SROUR & SON

WHOLESALE SHIP SUPPLIES

Meats, Vegetables, Groceries, Deck & Engine Equipment

PORT STREET,

TRIPOLI - MARINE - LEBANON

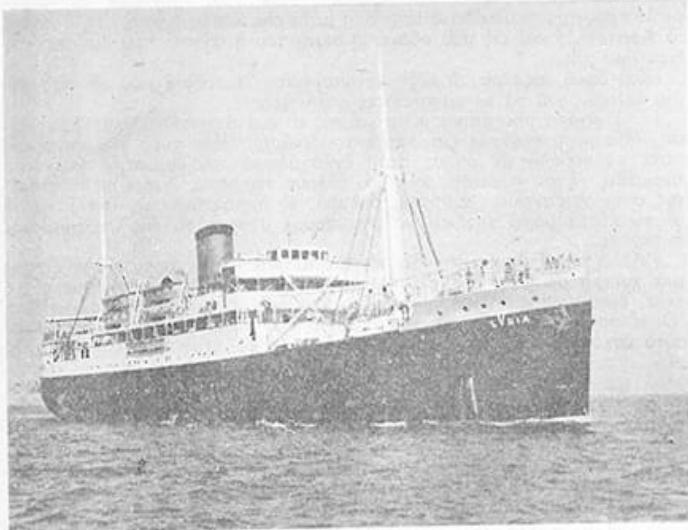
Assuring to all Vessels

Prompt deliveries, personal attention

and complete satisfaction.

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

United Kingdom Agents :
AVGHERINO & APERGUIS,
Telephone : 154 Bishopsgate Telegrams :
Bishopsgate 1343. LONDON AGESILAUS-LONDON



Με την δημοσίευσιν της άνωτέρω είκόνος του νέου δηζελοκινήτου έπιβατηγού «Λυδία» πληρούνται μια παράλειψις των στηλών αὐτῶν. Τα «Ναυτικά Χρονικά», άποδιδοντα τὸν έντονον παλμὸν τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος, ἐπρεπε νὰ τὸν δημοσιεύσουν πρὸ διμῆνων, ὅτε ἐνεκαινίασε τὰ δρουμολόγιά του τὸ λαμπτὸν αὐτὸ ἀπόκτημα τῆς «Ἐλμέζα». Πρόκειται, πράγματι, περὶ λίαν ἐπιτυχοῦς ἀγορᾶς, ἐπιτυχεστέρας διασκευῆς καὶ πλήρους ἀποδόσεως τῶν ἀρχικῶν ὑπολογισμῶν τῶν ἀγοραστῶν. Τὸ «Λυδία» ἡγοράσθη παρὰ τῆς «Ἐλμέζα» ἀπὸ τὴν Αὔστραλίαν, ὅπου τοῦτο ἔξετελει τὴν τακτικὴν δὶ' ἐπιβάτας γραμμὴν Μελβούρνης — Τασμανίας. «Ἔχει ὀλικὴν χωρητικότητα 2.696 τόνων, ἐκτοπίσματος 6.300 τόν., μῆκος 288.2 ποδῶν, πλάτος 4.7 καὶ ὥντος 25.3 ποδῶν. Μία μηχανὴ δῆξε τοῦ τύπου Η. & W. Δυνάμεως 2.800 ποδῶν προσδιδεῖ εἰς τὸ σκάφος τὴν ὑπέρεσιαν ταχύτητα τῶν 13½ μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 7 τόνων πετρελαίου δῆξε δὶ' ὅλας τὰς ἀνάγκας κατὰ τὸ 24ωρον. «Ἐξαιρετικῶς εὐρύχωρα, ἀρτιώτατα ἐπιπλωμένα, ἐπὶ τοῦ κυρίου καταστρώματος κείμενα, εἶνε τὰ διαιρέσματα τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῶν δύο θέσεων τῆς πρώτης καὶ τῆς τελείωσης. Ή πρώτη διαθέτει τὰς διηκούσας κατὰ δύο πλευράς τοῦ πλοίου καμπίνας μὲ μίαν ἢ δύο κλίνας, μὲ λουτρά καὶ ντούς, ἢ δὲ δευτέρα, μὲ τὴν αὐτὴν τῆς πρώτης θέσεως εὐρύχωραν, καμπίνας μὲ δύο, τρεῖς καὶ τέσσαρας κλίνας. Πλῆρες σύστημα ἀερισμοῦ, λειτουργεῖ εἰς δὲλτα τὰ διαιρέσματα τοῦ πλοίου. Εύρυτατοι οἱ κοινόχρηστοι διὰ τοὺς ἐπιβάτας χώραι, τὰ δύο ἑστιατόρια, αἱ αἴθουσαι παραμονῆς, τὰ ἀναψυκτήρια καὶ τὰ καταστρώματα περιπάτου. Τὸ χαρακτηριστικότερον πλεονέκτημα τοῦ νέου μας ἐπιβατηγοῦ εἶνε ἀκριβὸς ἢ εὐρυχωρία. Οἱ ἐδουμῆκοντα ἐπιβάται τῆς πρώτης θέσεως καὶ οἱ υπερογδύοντα τῆς τουριστικῆς κινούνται ἀνέτα μέσα εἰς τὸν ὑπεραφθονόντα χώρον τῶν αἰθουσῶν, τῶν καταστρωμάτων καὶ τῶν ιδιαιτέρων καμπινῶν. Τὰ πάντα ἐπὶ τοῦ νέου σκάφους, μὲ τὴν γνωστὴν λεπτολόγον τῆς «Ἐλμέζα» παράδοσιν εἰς τὰ τῆς συντηρήσεως τῶν σκαφῶν της, εἶνε καλῶς περιποιημένα, μέχρις ἐκτητήσεως καθαρά. Τὸ «Λυδία» διαθέτει, ἐπίσης, ειδικὰ διαιρέσματα μετὰ κλινῶν διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῆς τρίτης θέσεως, τρία δὲ τέλος κύτη προσφέρονται διὰ τὴν μεταφορὰν 1.400 τόνων φορτίου. Εἶνε, δηλαδή, τὸ κατ' ἐδοχὴν ἀποδοτικὸν μικτὸν σκάφος διὰ τὰς μεσογειακὰς γραμμὰς. «Ἀπὸ διμῆνου περίπου τὸ «Λυδία» ἤρετο τῶν δρουμολογίῶν του εἰς τὴν γραμμὴν Βενετίας — Βρινθήσιου — Πειραιῶς — Αιγαίουπου καὶ ἡ προτίμησις μὲ τὴν δοπίαν τὸ περιέβαλε τὸ ταξιδεύον κοινὸν εἶναι ἢ πλήρης ἀποδέξιες τῆς ἐπιτυχίας τῆς «Ἐλμέζα». «Ἐχάρισεν εἰς τὴν Μεσογειακὴν Ναυτιλίαν μᾶς ἔνο καλόν, σταθερᾶς ἀποδόσεως σκάφους, ικανὸν νὰ κρατήσῃ τὰ δρουμολόγιά του τὸν χειμῶνα καὶ τὸ θέρος, προσαρμόνης οὕτω λυσιτελέστερον τῆς τουριστικῆς μας προσπαθείας.

SHIPSTORES RUDOLF BREMICKER

Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός Οίκος ύλικῶν καταστρώματος καὶ μηχανῆς Τροφοδοσίας.

BREMERHAVEN, BREMEN, BRAKE, NORDERHAM
Tel. 444112 81672) 83172 510 2443
CUXHAVEN 2125

ΤΑΧΗΣ ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ
Διευθυντής Έλληνικοῦ Τμήματος

Represented by: AVGERINO & APERGUIS
154 Bishopsgate
LONDON, E.C. 2.

Telegrams:
AGESILAUS London.

Telephone:
Bishopsgate 1343

ΜΙΑ ΕΚΑΤΟΝΤΑΕΤΙΑ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

(ΤΟ ΔΙΑΓΑΓΜΑ ΤΗΣ 10 ΙΟΥΛΙΟΥ 1856)

Συνεπληρώθησαν ἑκατὸν δόλικληρα ἔτη ἀπὸ τῆς ἡμέρας κατὰ τὸν δοπίαν ἡ Πατρίς μας ἐν τῇ μερίμη της διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπὶ Πρωθυπουργίας τοῦ Δημητρίου Βούλγαρη καὶ Υπουργίας ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν τοῦ Ἀθανασίου Μιαούλη (υἱοῦ τοῦ ἐνδόξου Ναυάρχου τοῦ Ἀγώνος) ἐδημοσιεύθη τὸ κάτωθι διάταγμα:

ΠΕΡΙ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

«Λαδόντες ὑπὲρ τὸ ὑπὸ σημερινῆς χρονολογίαν 'Ημέτερον διάταγμα, περὶ τὴν διὰ τῶν ἀτμοπλοίων συσταθμομένης τακτικῆς συγκοινωνίας μετὰ τῶν νήσων καὶ τῶν παραλίων μερῶν τῆς Ἑλλάδος, ὁπεφαίστησαν καὶ διστάτομεν:

«Η Γενικὴ Διεύθυνσις τῶν Ταχιδρομίων ἐπιφορτιζομένη ἐπὶ τοῦ παρόντος τὴν εἰδικότηταν τῆς ἀτμοπλοΐας τῆς ὑπερισώσεως τῶν ἀτμοπλοίων τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας:

»Α) Νὰ συντάξῃ καὶ δημοσιεύῃ τὴν ἐγκρίσει τοῦ ἐπὶ τῶν Εσωτερικῶν Υπουργῶν κανονισμὸν ἐν γένει τῆς ὑπερισώσεως πρὸς γνώσιν τοῦ κοινοῦ καὶ τῶν ὄμροδίων υπόπλολην.

»Β) Νὰ παρακευάσῃ ἐπίσης τὰ ἀναγκαῖα διπλότυπα βιβλία καὶ ἐντυπατὰ τὰ χρησιμεύοντα εἰς τὴν ἐδουμῆσην τῶν εἰσιτηρίων διὰ τοὺς ἐπιβάτας καὶ τῶν φορτωτικῶν εδιέ τὰ χρηματόδεματα καὶ ἐμπορεύματα καὶ νὰ θέσῃ ταῦτα εἰς ἐνέργειαν τῆς προηγουμένης ἐπίσης ἐγκρίσει τοῦ αὐτοῦ ὑπουργοῦ.

»Γ) Νὰ συντάξῃ καὶ αὖτις ἐγκρίσει τοῦ αὐτοῦ ὑπουργοῦ τὴν ἀνάγκη τροπολογίη τῆς προηγουμένης ἐγκρίσει τοῦ αὐτοῦ υπουργοῦ.

»Δ) Νὰ ξεδιδῷ τὰς ἀναγκαῖας παραγγελίας καὶ δῆδησις πρὸς τοὺς διοικητὰς τῶν ἀτμοπλοίων καὶ τοὺς ὄμροδίους ταχιδρομίων καὶ τελωνειακούς υπόλληλους.

»Ε) Νὰ διεξάγῃ τὸ προϋπολογισμὸν τῶν ἐσδόμων καὶ ἰζόδων τῆς ὑπερισώσεως τῶν ἀτμοπλοίων κατὰ τοὺς περὶ λογιστικοῦ ἐν γένει τόπους καὶ κονόνας, τοὺς ισχυόντας εἰς τὴν ταχιδρομίαν ὑπερισώσεως. Σύγκεντρωσίσθω δὲ τοὺς λογορισμούς κατὰ κόπτηλοις καὶ κατὰ μίνα, θέλει ὑπόπλοιον γενικὴν κατάστασιν εἰς τὸ ἐπὶ τῶν Εσωτερικῶν Υπουργίων. Γενικὸν δὲ λογαριασμὸν ισθῶν καὶ ἰζόδων μὲ δῆδησις εἰπομένης καὶ εἰς τὸ Ελεγκτικὸν Συνδρίον.

10 ΙΟΥΛΙΟΥ 1856

Δ. ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ : Τὸ ἀνωτέρω διάταγμα ἀποτελεῖ συνέχειαν τῆς προσπαθείας τῆς Ἑλληνικῆς Διοικήσεως διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ Ἑλληνικοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τὸ ὅποιον ἐγένετο πραγματικῶς «όλοκαυτώμα» υπὲρ τῆς ἀνεξαρτησίας τῆς Ἑλληνικῆς Πολιτείας.

Μετὰ τὴν δημοσίευσιν τὸν Νοέμβριον τοῦ 1836 τοῦ Διατάγματος ΠΕΡΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, τὸ ὅποιον ἀπετέλεσε μέχρι καὶ πρὸ τοῦ τὸν Καταστατικὸν Χάρτη τοῦ Ἑλληνικοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐδημοσιεύθησαν πολλὰ καὶ διάφορα νομοθετήματα διὰ τὸ Εμπορικὸν Ναυτικόν, ἔν δὲ ἀναφέρομεν μόνον δίλγα καὶ δῆσα ἐδημοσιεύθησαν εἰς τὸ ἀνά χειράς περιοδικόν: Α) Τὸ Νόμον τῆς 4ης Ιανουαρίου 1834 περὶ Οργανισμοῦ τῶν Λιμενικῶν Αρχῶν (Ναυτ. Χρονικά T. 92 σελ. 14). Β) Τὸ Διάταγμα τῆς 24ης Νοεμβρίου 1850 διὰ τὰς πρώτας ἐξετάσεις τῶν ἀτμοπλοΐας τῶν Ελληνικῶν Αρχῶν (Ναυτ. Χρονικά T. 134 σελ. 8). Γ) Τὸ ἀπὸ 30 Ιουνίου 1837 Διάταγμα διὰ τὰς πρώτας Ναυτικάς μας Σχολάς, τῆς Σύρου καὶ τοῦ Ναυπακτίου (Ναυτ. Χρονικά T. 169, σελ. 13). Δ) Τὸ ἀπὸ 27 Ιουνίου 1856 Διάταγμα διὰ τὸ πλήρωμα τοῦ πρώτου Ἑλληνικοῦ ἀτμοπλοίου «Βασιλίσσας» (Ναυτ. Χρονικά T. 209, σελ. 14). Ε) Έν συνεχείᾳ τοῦ ἀπὸ 11 Αύγουστου 1856 Διάταγμα διὰ τὸ πλήρωμα τοῦ ἀτμοπλοίου «Υδρα» (Ναυτ. Χρονικά T. 215, σελ. 18) καὶ ΣΤ) Τὸ ἀπὸ 22 Απριλίου 1855 Διάταγμα διὰ τὴν πρώτην σύστασιν τῆς Ἑλληνικῆς Ατμοπλοϊκῆς Συγκοινωνίας (Ναυτ. Χρονικά T. 236, σελ. 14).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

ARIST. THEODORAKOPULOS

REPRESENTATIVE OF

SCHAAR & NIEMEYER

ESTABLISHED 1851

WHOLESALE SHIPCHANDLERS

HAMBURG 11

FREEPORT, BROOK 6

TELEF: 36 22 46 47 48 49

PRIVATE: 23 56 08

TELEGRAMS: SCHAARMAYER-HAMBURG

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 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: "COMERZBANK,"

23 ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ — ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ:

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΑΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘΥ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑ-ΚΥΝΘΟΣ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β'. (Έγνατιας), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λίμνου), 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 ΚΑΪΡΟ

ΤΑΧΕΙΑ 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 :

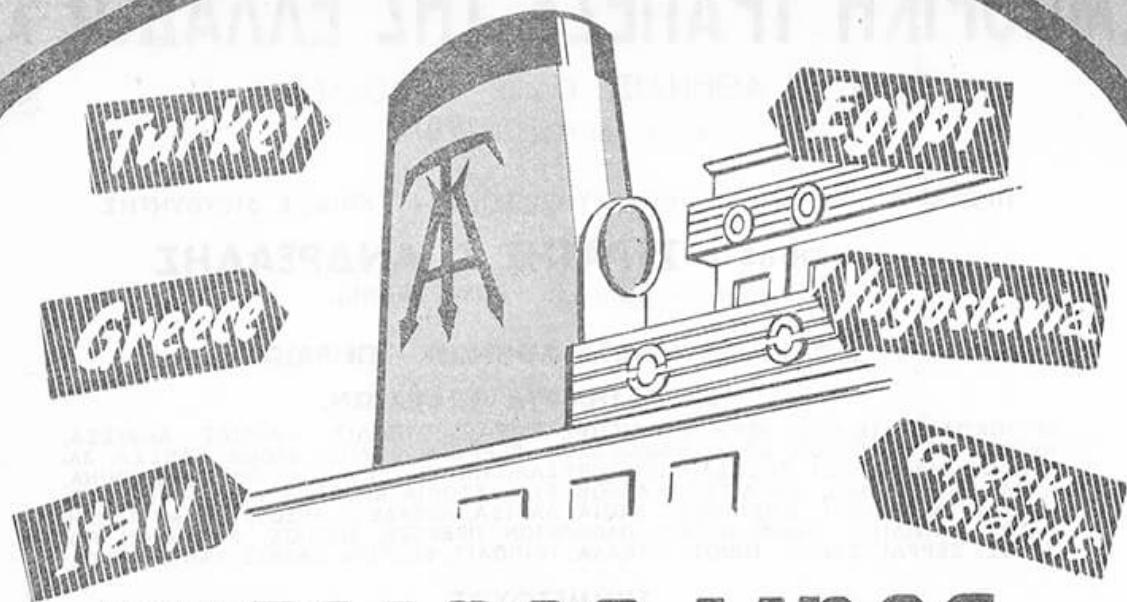
ISTANBUL: VOIVODA STR.

ALEXANDRIA: 16 CHERIF PACHA STR.

CAIRO: 9 CHERIFEIN STR.

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

AFFILIATED TO: **THE COMMERCIAL BANK OF GREECE**



TYWALDOS 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

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΝ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΑΞΙΔΙΟΝ ΕΠΙ ΣΟΥΠΕΡ-ΤΑΝΚΕΡ

Συνεργάτης τής «Έφημερίδος τού Έμπορίου» τού Λιβερπουλ έπεισειρησε τελευταίως ταξίδιον από τὸ Κόντινεντ εἰς Πόρτ Σαιδ μετ' έπιστροφής ἐπὶ δύο μεγάλων δεξαμενοπλοίων τοῦ κ. Νιάρχου. Αἱ κατωτέρω δημοσιεύμεναι ἔντυπωσεις του εἶναι λίαν ἐνδιαφέρουσαι. Παρέχουν μιαν ἀπάντησιν καὶ εἰς τὰς περὶ ἀσύδουσίας κατηγορίας τῆς «Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν» διὰ τὴν σύνθεσιν καὶ τὴν ἀδιαίτησιν τῶν πληρωμάτων ἐπὶ τῶν λιβεριανῶν πλοιών.

Τὰ σούπερ-τάνκερ ἀποτελούν τὴν πλέον ἐπαναστατικὴν ἐκδήλωσιν τῆς, ἐπιχειρηματικῆς προσπάθειας τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. Πρωτόποροι ὑπῆρχαν εἰς τὴν ναυπήγησιν τῶν μεγαθρίων αὐτῶν, δικαιωθεντες ἀπό τὰ πράγματα. Κρατοῦν ἡδη στερωδῶς τὰ πρωτεῖα αὐτὰ οἱ συμπατρίωται μας καὶ, φυσικά, πολλὰ ἡδη ἀποκομίζουν ἀπὸ τῶν τολμηρῶν τῶν πρωτοβουλίων. Οἱ ἄλλοι, παραδειγματισθέντες, τοὺς ἡκολούθησαν.

Ἐνεφανίσθη ἀπό τινων ἡδη ἐτῶν — λέγει ὁ ἀρθρογράφος — καὶ ἐπεκράτησε μεταξὺ τῶν ναυτικῶν κύκλων ἡ φράσις «σούπερ-τάνκερ». Προσρίζεται ἡ φράσις αὐτῇ νὰ δῶσῃ τὴν ἐντύπωσιν, διὰ διαφορῆς τῆς ἀντικειμενικῆς φράσης «σούπερ-τάνκερ», προστιθέμενος τὸν προσωνύμιον τῆς ἀντικειμενικῆς φράσης. Εν τῷ πραγματικότητι, δομῶς, ἡ φράσις αὐτῇ ἐλάχιστα ἀνταποκρίνεται πρὸς τὴν ἀκριβῆ περιγραφῆς ἔνος νεωτέρου πετρελαιοφόρου, χωρητικότητος μεταξὺ 20.000 ἔως 45.000 τόνων d.w. καὶ ταχύτητος 17, περίπου, μιλλών. Η ἐμφάνισις τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν εἰς τὴν ναυτιλίαν προσανγγέλθη ἀπὸ τὴν ἐπιτυχίαν, ποὺ ἐσημείωσαν τὰ ἀμερικανικὰ κατασκευῆς δεξαμενόπλοιο «T. 2», ἀτίνα παρὰ πολλῶν ἐθεωρήθησαν καὶ πολὺ δικαίως, ὡς ἐπιτελέσαντα μίαν θετικὴν πρόσδοσον εἰς τὰ διὰ θαλασσῆς μεταφοράς. Αἱ «Ηνωμέναι πολιτεῖαι θὰ ἀπεπτεῖναν νὰ ἀναγνωρισθοῦν ὡς οἱ υκαπανεῖς τῆς πραγματοποίησεως τῶν μεταφορικῶν δυνατοτήτων, ποὺ προσφέρουν ἡδη τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια.

Προφανῶς, ἡ παγκόσμιος ζήτησις πετρελαίων ἐπαίξει σημαίνοντα ρόλον εἰς τὴν ἔξελιξιν πρὸς τὰ τοιαύτα σκάφη. Αἱ δοθεῖσαι παραγελίαι παρέσχουν ἀρκετὴν ἐργασίαν εἰς τὰ ἀνά τὸν Κόσμον ναυπηγεία. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, τὸ παγκόσμιον τονιάζ τὸν δεξαμενοπλοίων ηὔρηθη κατὰ 1.851.000 τόνων γκρδς καὶ ἔφθασε τὴν 31ην Δεκεμβρίου εἰς 26.455.000 τόν., ἀντιπροσωπεύοντα τὸ 25% τῆς χωρητικότητος δλῶν τῶν ἀμετοποίων καὶ μότοροπτων. Υπολογίζεται, διὰ αἱ προσθήκαι νέου τονιάζ, θὰ συνειχθοῦν ἐπὶ μίαν εἰσέτη ἐπαπετίαν, μὲ 2.000.000 τ. περίπου ἐτήσιως καὶ διὰ εἰναι λίαν πιθανὸν νὰ αὐξηθῇ ἐπὶ περισσότερον ὁ δγκος τού υπὸ ναυπηγήσιν τονιάζ.

Τὰ ὑπέρτερα σκοπὸν εἰχον νὰ ἐπαναφέρουν ἐνώπιον τοῦ ἀναγνώστου τὴν εἰκόνα τῆς παρούσης καταστάσεως, πρὶν ἡ ούτος γνωρίσῃ προβλήματά τινα τῆς διαχειρίσεως τοῦ γιγαντιαίου εἰς δγκον νέου αὐτοῦ τονιάζ. Καὶ ὁ ἀρθρογράφος συνεχίζει :

Ἐπεχείσθω πάρος τὸν σκοπὸν αὐτὸν ταξίδιον ἔξ Εὐρώπης εἰς Πόρτ Σαιδ ἐπιόδας τοῦ δεξαμενοπλοίου «Γουόρλντ Τζάστις» 33.000 τόνων d.w. καὶ ἐπιστρέψας εἰς τὸ Ήνωμένον Βασίλειον μὲ τὸ δεξαμενόπλοιον «Γουόρλντ Γκραντάιο» 39.000 τόνων d. w. Ἀυτότερα τὰ σκάφη ταῦτα τελούν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ «Ομίλου τοῦ κ. Νιάρχου, διστὶς διηγκόλινε τὸ ταξίδιον μοῦ. Εἰσερχόμενος εἰς θεμά, διῆρε ἀποτελεῖ εἰσέτι ἀντικείμενον διαμάχης, θὰ ἐπεθύμουν νὰ ἀσχοληθῶ ἐν πρώτοις μὲ τὰς κρατουσάς ἐπὶ τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν συνθήκας ἐνδιαιτήσεως τοῦ πληρώματος. Ἀμφότερα τὰ σκάφη φέρουν, ὡς γνωρίστην, τὴν λιβεριανὴν σημαίαν, μίαν, δηλαδή, ἀπὸ ἑκείνας, αἱ ποιοὶ αἱ ποκαλούνται «σημαῖαι εὐκολίας».

Ομολογεῖται, διὰ πολλὰ σκάφη τοῦ λιβεριανοῦ νηολογίου ἐνδέχεται νὰ μὴ χαρακτηρίζωνται διὰ τὰς ἀπαιτουμένας ιδιότητας, ἀναφορικῶς πρὸς σημαντικά τινα ζητήματα, ὡς εἰναι τὰ μέσα ἀσφαλείας καὶ αἱ συνθῆκαι διαβίωσεως τῶν πληρωμάτων των. Τὸ νὰ θεωρήται, δομῶς, διὰ τὰς καταστάσιας αὐτὴ ισχύει ἐφ' ὅλων τῶν εἰς Λιβερίαν νηολογημένων σκαφῶν, τούτο ἀποτελεῖ πλάνην. Αἱ αὐτὰ ταπηγορίαι ἔχουν διατυπωθῇ καὶ ὡς πόδες τὸ τονιάζ τὸ νηολογημένων εἰς τὸν Παναμάν, τὴν σημαίαν τοῦ ἐποίου φέδουν, πολλὰ τάνκερς ἀνίκοντα εἰς ίθυνουσας ἐταιρίας Πετρελαίων. Ἀδιστάκτως ἀποκρούεται κάθε ίδεα, διὰ, δῆθεν, τὰ πλοῖα ταῦτα ἐπωφελούνται τῶν μέσων διαφυγῆς, ἀτίνα ὑπάρχουν εἰς τοὺς παναμαϊκοὺς Κανονισμούς. ἐπὶ ζημιά τῶν ναυτιλομένων. Ἀλλαχού κείνται τὰ συναγωνιστικὰ πλεονεκτήματα, ἀτίνα παρουσιάζουν τὰ φέροντα τὰς ἐν λόγῳ σημαίας σκάφη. Η ἀντίληψη, συνεπῶς, διὰ τὰ πλεονεκτήματα ταῦτα γενικῶς ἐπιτυγχάνονται εἰς βάρος τῶν ναυτικῶν, πρέπει νὰ ἐγκαταλειφθῆ.

Τὸ δεξαμενόπλοιον «Γουόρλντ Τζάστις», ὅπερ εὐρίσκετο δεξαμενοπλοίον εἰς τὸν Αμερικανικὸν, διὰν ἐπέβην αὐτὸν, ἐναυτηγήθη εἰς τὴν Ιαπωνίαν καὶ ἡ κατασκευὴ τοῦ ἐπερατώθη τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1954. 'Αφ' ἡδη ἡμέρας ἐτέθη τοῦτο ἐν ὑπηρεσίᾳ, διήνυσε περὶ τὰς 150.000 πιλίων, μὲ ταχύτητα γύρω τῶν 12 κόμβων καὶ μετέφερε 512.000 τ. πετρελαίου εἰς 16 ταξίδια. Ἐχει ἐπανδρωθῆ μὲ γερμανικὸν πλήρωμα, τὸ ὅποιον πληρώνεται μὲ τὴν ίδιαν, περίπου, μισθολογικὴν κλίμακα, ἡδης ισχύει διὰ τὰ γερμανικὰ πλοῖα. 'Ο Ομίλος τοῦ κ. Νιάρχου, ἀκολουθεῖ, ἐν προκειμένον τῆς πολιτικῆς συμμορφώσεως πρὸς τοὺς δρους, τοὺς ὅποιους θὰ είχον οἱ ναυτικοὶ, ἀνειράζοντο ἐπὶ σκαφῶν φερόντων τὴν σημαίαν τῆς ίδιας αὐτῶν χώρας. Ἐπὶ παραδειγματι, βρετανοὶ ναυτικοὶ ὑπηρετοῦν εἰς πλοῖα νηολογημένα υπὸ λιβεριανὴν σημαίαν, βάσει τῶν δρων καὶ πέραν αὐτῶν τὸν «Νάσιοναλ Μαριτάιμ Πόρτρα». Σημαίνει τοῦτο, διὰ ἔχουν μεγαλυτέρους μισθούς καὶ ἄλλας παραχωρήσεις.

«Ηκουσσα μὲ ἐνδιαφέρον τὴν πληροφορίαν, διὰ ὅτι ὑφίσταται αὐξουσα ἐλλειψις ναυτικῶν μηχανικῶν εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ διὰ ὅτι παραπρέται καὶ ἐκεῖ τὸ φαινόμενον τῆς προσελύσεως τῶν νέων εἰς ἐργασίας ἐπὶ τῆς ξηρᾶς, γεγονός, διῆρε δημιουργεῖ καὶ ἐν Γερμανίᾳ παρομοίοιν πρὸς τὴν υφισταμένην ἐν Αγγλίᾳ κατάστασιν, ὅπου, ὡς φαίνεται, οὐδέποτε ὑπῆρχαν ἀρκετοὶ οἱ ναυτικοὶ μηχανικοί. Μία ἀξιοσημείωτος πρόδειγμας εἰς τὸν γερμανικὸν συστήματος ἐκπαιδεύσεως ἔγκειται εἰς τὸ διὰ οἱ νέοι μηχανικοί, διὰ νὰ προσέλθουν εἰς ἑξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος μηχανικοῦ, δέον προηγουμένων νὰ διανύσουν ὠρισμένην περίοδον θαλασσίας ὑπηρεσίας. Ἐν ἀντιθέτω περιπτώσει, ἀποκλείονται. Τοῦτο, βεβαίως, ἀποτελεῖ ἔνα τρόπον ἐξασφαλίσεως τοῦ διὰ οἱ προτιμώντες τὴν ναυτικὴν μηχανικὴν ως στάδιον τῆς ἐπαγγελματικῆς τῶν ἐξελίξεως, εἰναι, ἀκριβῶς, ἐκείνοι, οἵτινες ἀποβλέπουν νὰ γίνουν μιαν πημέρων καὶ ἀρχιμηχανικοί καὶ δὲν ἀποβλέπουν εἰς τὴν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τὴν στρατιωτικὴν τῶν υποχρέωσιν, ὅπως συχνά συμβαίνει μὲ τοὺς ἄγγλους.

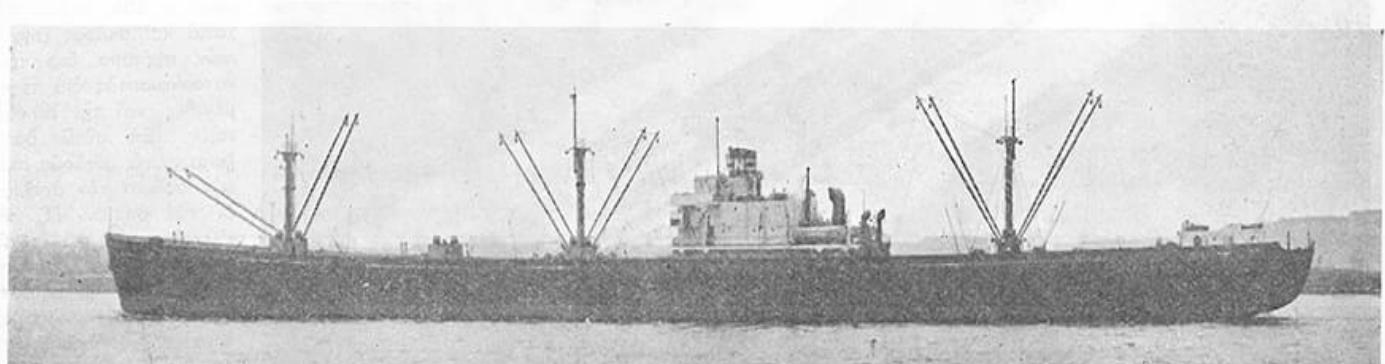
* * *

Ἄδιαφόρως τῆς σημαίας, τὴν διποίαν φέρουν τὰ μεγάλα αὐτὰ δεξαμενόπλοια καὶ τῆς ἐθνικότητος τῶν πληρωμάτων των, ἡ διαχείρισίς των εἰναι ἡ αὐτή. Τὸ ἐρώτημα περὶ τοῦ ποιον πλήρωμα εἰναι ἀποδοτικῶν, δὲν είναι εύκολον νὰ τύχῃ προχείρου ἀπαντήσεως, ίδια. διὰν τὰ σκάφη ἔχουν ναυπηγῆνε ἐις διαφόρους χώρας, ὑπὸ διάφορα πρότυπα ἐργασίας οἱ ἐκτελοῦν ταξίδια εἰς ποικίλας δόσους. Δύο σκάφη, π.χ., ναυπηγήσαντα εἰς τὴν Γερμανίαν τὸ ἔν καὶ εἰς τὴν Ιαπωνίαν τὸ ἔπερον, ἐπηγόρωμένα, δομῶς, διὰ πληρωμάτων τῆς αὐτῆς ἐθνικότητος, δύνανται καλλιστατατάσια κατόπιν παραστάσια δύο ἡ τριῶν ἔτῶν.

Οι ἀτμοστρόβιλοι τοῦ «Γουόρλντ Τζάστις» ἀναπτύσσουν δύναμιν 14.500 ηππων ἀξονος, υπὸ κανονικὴν υπηρεσιακὴν ταχύτητα καὶ εἰνε ἐξευγμένοι εἰς ἔνα ἀξονα. Ναυτικοὶ μηχανικοὶ καὶ ναυτικοὶ ἀρχιτέκτονες ἔχουν διαφόρους γνώμας διὰ τὰς τοιαύτας μονάδας πρώσεως καὶ δέχονται μετὰ δυσπιστίας τὸ γεγονός, διὰ κατὰ πλειονότητα τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια εἰναι ναυπηγημένα ἀνεύ παραποτίδων. 'Αλλ' εἴτε εἰναι, εἴτε δὲν είναι εύχαριστον εἰς τὴν δρασιν καὶ εἰς τὸ τεχνικὸν πνεύμα, ἐσωτερικῶς ἡ ἔξωτερικῶς ἡ ἐξ ὀλοκλήρου, ἔνα νέον δεξαμενόπλοιο δὲν προστίζεται νὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον μὲ καλακισθητικὰς ἀξιώσεις, ἀλλὰ σκάφος κερδοσκοπικῆς ἐκμεταλλεύσεως. 'Αναμφιβόλως, ἡ τελευταίως κητηθεῖσα πειρα τὴν διαχείρισιν τοιούτων πλοίων θὰ δηγήσῃ εἰς μεταδολάς, ήδη, ἀλλαζοῦντα προσματοποιώμασις εἰς τινα τῶν νῦν υπὸ παραγγελίαν δεξαμενοπλοίων. 'Υπάρχει, δομῶς, ἔνα σημεῖον, ποὺ πρέπει νὰ ληφθῇ δην' : Καὶ τοῦτο εἰναι ἡ ζήτησις χωρητικότητος.

Εἰς μίαν ἐποχὴν μὲ τὸν δείκτην τῆς ναυλαγορᾶς τῶν τάνκερος ἐν υποχρήσει, ὅτι ὑπεστρίχθη, διὰ ὑπάρχουν πάρα πολλὰ δεξαμενόπλοιοι, τὰ ὅποια δὲν ήσαν ικανὰ πρὸς οἰκονομικὴν ἐκμετάλλευσιν υπὸ τὰς τότε προσφερούμενας χαμηλὰς τιμὰς ναύλων καὶ διὰ τὰς τοιαύτας σκάφη θὰ παραμένουν «ἀζητάται» εἰς τὴν ναυλαγορᾶν. Εἰς τὴν κατάστασιν αὐτῶν τῶν πραγμάτων δοφείλεται ἐν μέρει καὶ ἡ ἐμφάνιση τοῦ νεωτέρου μεγάλου δεξαμενοπλοίου, δυναμένου νὰ μεταφέρῃ τριπλάσιον φορτίον, ἔναντι τῶν παλαιών τάνκερων, μὲ πολὺ διλγίον κόστος ἐπὶ πλέον, ἐν συκοίσει πρὸς τὸν εἰσπραττόμενον ἐπὶ πλέον ναύλον. 'Η πρυτανεύσασα ίδεα διὰ τὴν ναυπηγήσιν τῶν σκαφῶν τούτων εἰναι, κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ήττον, αὐτονόητος : 'Ο πλοιοκτήτης ἐπιτιμεῖ νὰ παραλάβῃ ἔνα σκάφος

Η ΕΠΙΒΙΩΣΙΣ ΤΩΝ "ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ,,,"



"Ἐν ἑκατὸν ἐπιμηκυνθέντων εἰς τὴν Ιαπωνίαν λίμπερτυς τῆς «Νάσιοναλ» τοῦ κ. 'I. Θεοδωρακοπούλου, «Νάσιοναλ Χόπτ». Ἀπέκτησε τοῦτο διὰ τῆς ἐπιμηκύνσεως χωρητικότητα μεγαλυτέρων κατὰ 1.500 τόν. d.w. ἔναντι τῆς προηγουμένης τοιαύτης. 'Ητοι 10.800 + 1.500 = 12.300 τόν. χωρὶς νὰ χάσῃ τι ἀπὸ τὴν προτέραν αὐτοῦ ταχύτητα.

εἰς εὐθετούν χρόνον, νά καρπωθή τών ὀφελημάτων, ποὺ παρέχουν εύνοϊκαὶ συνθήκαι μεταφορῶν καὶ, συνεπώς, εἰνε ἔτοιμος νά θυσίασῃ κάτι ἐκ τῶν προτύπων ἑργασίας, ἀφορώντων τὴν κατασκευὴν τοῦ δεξαμενοπλοίου, διπερ πρόκειται νά χρησιμοποιηθῇ ἐπικερδῶς διὰ τὰ ἐπόμενα 10 ἔως 12 ἡ καὶ περισσότερα ἔτη.

Τὰ νέα αὐτά σκάφη Ἰσαῖς νά ἀποτελοῦν ἔνα ειδος συμβιβασμοῦ τῆς ἐπιθυμίας πλοιοκτήτου τινὸς νά τηρῇ ἐν συνεχεῖ ἀπασχολήσει συγχρονισμένον στόλον καὶ νά ἔξασφαλίσῃ τὴν χρησιμοποίησίν του, πρὶν ἡ περισσότερα σκάφη τοῦ αὐτοῦ τύπου διατεθῶν ὑπὸ τῶν συναγωνιστῶν του. Ἀληθές, θεοῖς, θεοῖς, διτὶ ὁσόνδηποτε καὶ ἄν αὐξηθῇ ἡ παγκόσμιος ζήτησις πετρελαίων, θά ἔλθῃ ἐνδεχομένως στιγμή, καθ' ἥν ἡ δυνατότης χρησιμοποιήσεως νέων συγχρονισμένων δεξαμενοπλοίων θά ἐπηρεάσῃ τὰς τιμὰς τῶν καύλων. Οὔτω, ἐκεῖνοι, οἵτινες ἐστράφησαν ταχέως πρὸς τὴν ἀνανέωσιν τῶν στόλων των καὶ ἐπράξαν περισσότερα, πρὶν ἡ ἀφυπνίσουν τοὺς δίλιγάτερον προοδευτικὸς πλοιοκτήτας ἀπὸ τὸν ληθαργόν των, κατέλαβον ἡγετικὴν θέσιν εἰς τὴν ἀγορὰν καὶ εἰς τὸ πεδίον τοῦ συναγωνισμοῦ. Αν, μάλιστα, ληφθοῦν ὑπὸ δψιν αἱ μακραὶ προθεσμίαι παραδόσεως, τὰς δποίας διδόνων τὰ ναυπηγεῖα τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῆς Ἡπειρωτικῆς Εύρωπης, ἡ ἡγετικὴ θέσις τῶν προνοητικῶν αὐτῶν καὶ πρωτοτόρων ἐφοπλιστῶν είνε δυνατὸν νά διατηρηθῇ ἐπί τινα ἀκόμη ἔτη.

‘Ος ἐτονίσθη — συνεχίζει δ ἀρθρογράφος — ίδιωται πλοιοκτήται δεξαμενοπλοίων δὲν δείκνυνται ἡδη πρόδυμοι: διὰ παραγγελίας εἰς Ἀγγλίαν ἢ Κόντινεντ, λόγῳ τῆς βραδύτητος τῶν παραδόσεων, μολονότι ὁ ‘Ομιλος τοῦ κ. Νιάρχου ἐποπθέτησε παραγγελίας ἀξίας 13 ἑκατομμυρίων λιρῶν εἰς δρεπανικὸν ναυπηγεῖον καὶ παρήγγειλεν ἐπίστης σημαντικὸν τονά; εἰς τὸ Κόντινεντ καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Τὰ ἀποτέλεσματα τῆς ὑπηρεσίας τοῦ ἀμερικανικῆς κατασκευῆς δεξαμενοπλοίου «Γουόρλεν Γκλόρι» δεικνύουν, διτὶ — παρὰ τὸ ὑψηλὸν εἰς τὴν χώρων ταύτην ναυπηγικὸν κόστος — οἱ ἀμερικανοὶ ναυπηγοὶ κατασκευάζουν σκάφη ικανὰ δισεχείριστιν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ μέγεθός των, ἀπὸ τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ δεξαμενοπλοίαι ὅλων κατασκευαστῶν. ‘Ἐν τούτοις, τὸ ὑψηλὸν ναυπηγικὸν κόστος — ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν νά μη εἰνε ὑπεράγων ἀκριβῶν — δὲν θὰ ἀποτρέψῃ οἰστόδηποτε πλοιοκτήτην νά τοποθετήσῃ παραγγελίαν ἐν Ἀμερικῇ, ίδιως ὅταν τῷ παρασχεθῇ ἡ ἔξασφαλίσις ταχείας παραδόσεως.

‘Εξ ἄλλου, τὸ «Γουόρλεν Τζαστίς» ἐναυπηγήθη εἰς τὴν Ἰστανίναν, ὅπου, ὡς λέγεται, δχι μόνον αἱ τιμαὶ τῶν νεοναυπηγουμένων πλοίων εἰνε λογικά — δὲν εἰνε δρόμον νά λεχθῇ, διτὶ εἰνε εύθηναι, διότι σύμερον κανέναν πλοίον δὲν εἰνε εύθηνόν — ἀλλὰ καὶ αἱ προθεσμίαι παραδόσεως λίσιν εὐνοῖς. Τὸ μόνον, πραγματικὸς, ὄμφισθητίσμον σημεῖον διὰ τὰ σκάφη ταύτα τὰ ναυπηγουμένα εἰς Ἰστανίναν, εἰνε τὸ ἀφοῦν τὸ θετικὸν τῆς ἀγοραζουμένης ἀξίας. ‘Υπάρχουν πράγματι τέχνικοι, οἵτινες ἀποδέπουν εἰς τὸν ὅγκον τῶν δοθεισῶν παραγγελιῶν εἰς τὰ Ἰστανικά ναυπηγεῖα καὶ ἀπειράστος ἐκφράζουν τὰς ὄμφισθητίσμον των περὶ τῆς ποιοτικῆς καταστάσεως, εἰς ἥν θὰ περιέλθουν τὰ σκάφη ταύτα ἐντὸς δύο ἔτῶν, περὶ τῶν πολλῶν φροντίδων, τὰς δποίας εἰνε πιθανὸν νά προκαλέσουν κατὰ τὴν ὑπηρεσίαν των. Πολλαὶ τῶν ἐν λόγῳ ἀντιλήψεων ἔχουν τι τὸ πικρόχολον ἢ προέρχονται ἀπὸ σκέψεις ἀπογοητεύσεων, μολονότι ἔγω προσωπικῶν — τονίζει δ ἄγγιλος ἀρθρογράφος — θὰ προετίμων νά ὑπηρετήσω εἰς σκάφος ναυπηγηθεῖν εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἢ εἰς τὸ Κόντινεντ. Εἰς τούτο δὲν ἀγομαι ἐξ ἔθνικῆς ὑπερηφανείας, διότι ή Βρετανία θεωρεῖται ἀκόμη ἡ πρώτη ναυπηγικὴ χώρα ἐν τῷ κό-

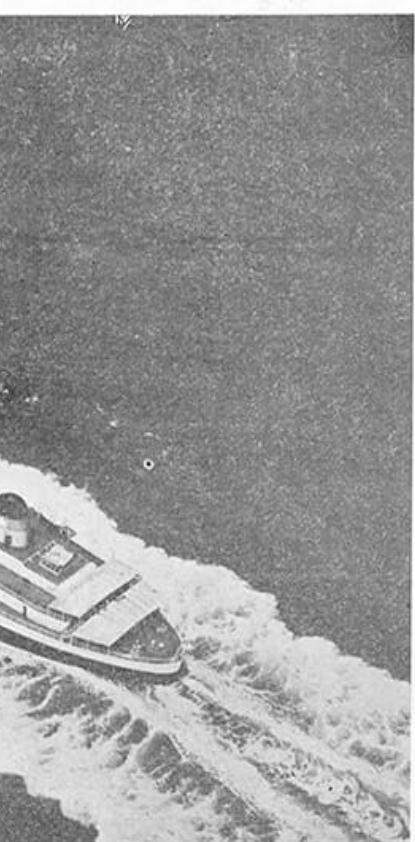
σμῷ, μολονότι ὑπάρχουν στιγμαῖ, καθ' ἥς «φέρομεν ἐπὶ κεφαλῆς τὸ στέμμα τοῦτο» μετὰ ποιᾶς τινος δυσκολίας. ‘Ο ἐπικρατέστερος παράγων εἰνε, διτὶ πλοιοκτήτης δεξαμενοπλοίων δύναται νά παραγγείλῃ ἔνα σκάφος εἰς τὴν Ἰστανίναν καὶ νά τὸ θέση συντόμως ἐν ὑπηρεσίᾳ, κερδίζων χρῆμα, τὸ ὅποιον δὲν θὰ ἐκέρδιζε, θεοῖς, ἐὰν τὸ σκάφος παρέμενεν ἀπλῶς ἀναγεγραμμένον εἰς τὰ βιβλία παραγγελιῶν τῶν ναυπηγείων ἄλλων χωρῶν.

* * *

Παράγων, δημιουργῶν μεγάλας φροντίδας εἰς τὸν πλοιοκτήτας δεξαμενοπλοίων — οὐδέμιαν μὲ τὴν σχέσιν μετὰ τὴν χώραν ναυπηγήσεως τοῦ πλοίου — εἰνε τὸ πρόβλημα τῆς ἐπανδρώσεως. Δὲν προκειται νά ἀσχοληθῶ μὲ πᾶν διτὶ ἐγένετο ἐν τῇ προσπαθείᾳ δελτιώσεως τῶν συνθηκῶν ἐνδιαιτήσεως ἐπὶ τῶν τάνκερες, ἀλλὰ ἡ ἀμοιβὴ τῶν πλοιοκτητῶν διὰ τὰς ἐν προκειμένω προσπαθείας τῶν δὲν ὑπῆρξε πολὺ μεγάλη καὶ καθόλου ἀνάλογος πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ πατάνας. Τὸ πρόβλημα τῆς ἐπανδρώσεως τῶν δεξαμενοπλοίων δὲν εἰνε δέξιον εἰς τὰ πλοῖα τὰ ἀπασχολούμενα δρεπανικά πληρωμάτα, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰ πλοῖα τὰ φέροντα τὰς σημαίας διλῶν τῶν ἀνεγνωρισμένων ναυτικῶν χωρῶν.

Δέον νά τονισθῇ, διτὶ διὰ τὸν ναυτιλόμενον ἡ ζωὴ ἐπὶ δεξαμενοπλοίων ἔχει δύο μόνον πραγματικοὺς λόγους προσεκλύσεώς του. Καὶ οἱ δύο εἰνε οἰκονομικοί : ‘Οτι, δηλαδή, ὁ ἐπὶ δεξαμενοπλοίου ἐργαζόμενος δύναται νά λειψάνθη μεγαλύτερον μισθῶν καὶ διτὶ ἔχει τὴν εὐχέρειαν νά πραγματοποιεῖ οἰκονομίας. Οὐδέμια ἀκόμη εύρεθη ἀπάντησις εἰς τὸ ἔρωτα, πῶς θὰ κρατηθῶν εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν ἀνδρες, ἀπαξιεσθόντες εἰς αὐτό, παρὰ διλῶς τὰς πρὸς τὸν σκοπόν τουτον καταδηλεύεσθαις προσπαθείας. Φάνεται, πιθανόν, διτὶ καλυτέρα πόσος ἐπιτυχίαν τούτου μέθοδος εἰνε — δοσο, καὶ τὰν φανή ἀρκετά παραδόξον — ἡ ἐπὶ περισσότερον χρόνον παραμονή τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ τάνκερες εἰς τὴν ξηράν. ‘Ἐτέρα μέθοδος, δυναμένη νά χρησιμοποιηθῇ, εἰνε ἡ μείστης τοῦ δρίου ἡλικίας διὰ τοὺς πρεσβυτέρους ἀξιωματικούς, παρεχομένης οὕτων καλύτερων προσπικῆς προσαγωγῆς τῶν νεωτέρων εἰς ἀνωτέρους βαθμούς, καθὼς = καὶ μία κλιμάκωσις τῶν μισθῶν, χωρηγουμένων ἐτησίων αὐξήσεων εἰς τοὺς παραμένοντας εἰς τὸ ἐπάγγελμα. ‘Η δράστη τῶν ναυτεργατικῶν ὀργανώσεων συγκεντρωταί, κυρίως, πόσος τὴν κατεύθυνσιν τῶν υψηλοτέρων μισθῶν καὶ ἡ πολιτικὴ τῆς αὐτῆς — διπλῶς καὶ ἐν τῇ διοικησίᾳ — εἰνε ἐκτεθειμένη εἰς τὴν δημιουργίαν ἀμφιβολῶν. Βεοῖς, δοσο ἀφορά τὰ γαιανθρακωχεῖα, διότου οἱ μισθῶν ἀπό τὸν πλευρᾶς ἔθθασαν εἰς την ποιεῖν δυοιάζον, πρὸς δωροδοκίαν μᾶλλον παρὰ πρὸς μισθοδοσίαν, ἡ πολιτική, διπλῶς ἡ ἐργασία καταστὸν οἰκονομικῶν Ισαξίας, δὲν ἐσταυμάτησε τοὺς ναιαθακωρύχους νά ἐπιδιώκουν περισσότερα, ἐγκαταλείποντες τὴν διοικησίαν ταύτην καὶ εἰς πολλάς περιπτώσεις χαλαρώνοντες τὴν ἀπόδοσιν τῆς ἐργασίας των.

‘Ο μέσος χρόνος, τὸν διποῖον καταναλίσκει ἔνα σύγχρονον δεξαμενοπλοίου εἰς λιμένα, εἰνε γύρω τῶν 20 ἢ καὶ διλγάτερων ώρῶν, εἰς τὸν λιμένα φοιτώσεως, δοσον καὶ εἰς τὸν λιμένα ἐκφορτώσεως. Τὸ «Γουόρλεν Γκρανταί» δύναται, πράγματι, νά ἐκφορτώση τὸ φορτίον τοῦ εἰς 8 ἡρας, ἀλλ’ οἱ ἐπιβαλλόμενοι περιορισμοί ἐν τῶν διπλασιάζουν τὸν χρόνον διπλοῦν, η πολιτική, διπλῶς ἡ ἐργασία καταστὸν οἰκονομικῶν Ισαξίας, δὲν ἐσταυμάτησε τοὺς ναιαθακωρύχους νά ἐπιδιώκουν περισσότερα, ἐγκαταλείποντες τὴν διοικησίαν ταύτην καὶ εἰς πολλάς περιπτώσεις χαλαρώνοντες τὴν ἀπόδοσιν τῆς ἐργασίας των.



Τὸ 42 χιλ. τόννων σοῦπερ τάνκερ τοῦ «Ἀνδρος Κάσλ» κατασκευῆς τῶν ναυπηγείων Μιτσουμπίστη Γιοκοχάμας. ‘Ανέπτυξε ταχύτητα εἰς τὰς δοκιμὰς ἐν ἐμφότων καταστάσεις εἰς τὸν πληρωμάτην 19½ μιλ. Μηχαναὶ δυνάμεως 19.500 ἵππων ἀτμοστρόβιλοι, κατασκευῆς τῶν μηχανουργείων Ισικαθαζίμα. Πλοιοκτήτης ἐταιρία τελούσται ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ Οἴκου «Ὀράιον» τῆς Νέας Υόρκης. Παρεδόθη τὴν 30ήν Μαΐου. Μηχαναὶ καὶ σκάφος ἀποτελοῦσι πρότυπα διατάσσεταις διά τε τὸ μέγεθος καὶ τὴν ἴπποδύναμιν. ‘Ἐπ’ αὐτῶν ἔχει τὴν οἰκοδόμην σειρά ἀδελφῶν σκαφῶν δώδεκα τὸν ἀριθμόν, ἐκ τῶν διποίων ἔχει τὴν οἰκοδόμην σειρά τοῦ Οἴκου «Ὀράιον». Πολλά ἐκ τῶν σημαντικωτέρων μηχανημάτων καὶ τῶν βοηθητικῶν εἰνε ἀμερικανῆς κατασκευῆς. Ειδικὴ φροντὶς ἐλήφθη διὰ τὴν χρησιμοποίησιν ύλικου ἀνωτάτης ποιότητος.

ΤΑ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

την σειράν των, νά ένθυμησουν τήν έποκήν τών ξυλίνων πλοίων, ούδεμία, δύμας, υπάρχει αμφιβολία, ότι ή υπηρεσία έπι θέσην προσωπίου είναι μονότονος και πολλάκις σκληρός διά τα νεύρα. Πολλαὶ έταιροι σε δέ άλλουν συστάσεις άφορώσας τήν συχνοτέραν άναπληρώσιν τού προσωπικού τών δεξαμενοπλοίων των, ἀλλ' θέσεσαν εἰς έφαρμογήν τοιαύτα μέτρα, ως λ.χ. τάς άδειας άνα έξαμηνον και τήν χρησιμοποίησιν έπικουρικών ἐπί τού πλοίου προσώπων διά τάς δόλιγας ώρας, καθ' ἄς το δεξαμενόπλοιον εύρισκεται εἰς τὸν λιμένα έκφραστας.

Οι άξιωματικοί τῶν τάκερς πιστεύουν ἀπολύτως, ότι ἀδεια, χορηγούμενη ἀνά τριμηνον ἡ τετράμηνον, θά ἀπετέλει μεγαλύτερον δῆμα πρός την μειώσιν τού ἀριθμού εκείνων, οἵτινες ἀνάλαμψαν ἔργασιαν εἴτε εἰς πλοία ξηρού φορτίου, εἴτε εἰς τὴν ἔρημην. Τονίζουν, ότι, ως ἀπεδειχθή, μόνοι οι μισθοί, δύσοντας μεγάλοι και ἄν είνε, δὲν ἀσκοῦν ἀξιόλογον ἐπιδρασιν ἐπί τῆς γενικῆς καταστάσεως τῶν ἔργατικῶν χειρῶν ἐπί δεξαμενοπλοίων, μολονότι εἰς πολλὰς μεταβολὰς συνέδη, δέντρος τοῦ πληρώματος νά μεταποδύνεις ἀπό μίαν ἑταῖρον δεξαμενοπλοίων εἰς ἑτέραν, εἰς τὴν διποίαν ἔφρονουν, ότι αἱ συνθήκαι ἔργασιας ήσουν καλύτεραι. Καθ' ὅσον δύναμαι προσωπικῶν νά κρίνω, αἱ ἑταῖροι, αἱ διποίαι διαβεβαίουν τὰ πλέον συγχρονισμένα δεξαμενοπλοία και χορηγούν τὰς περισσότερας ἀδειας, εἰνε ἑκείναι, ποὺ δέξασφαλίζουν τὴν μεγαλύτερον κατ' ἀναλογίαν σταθερότητα προσωπικού.

Ἐγ, τῆ ἔξετάσει τοῦ θέματος ἐπανδρώσεως, δύο ἄλλα σημεῖα προδόλλουν : Πρώτον, ότι μὲ δῶλοι αὐτὸ τὸ νέον τονάλ, ποὺ πρόκειται νά τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ, τὸ πρόδλημα θὰ καταστῇ δύσητερον. Καὶ δεύτερον, ὅτι αἱ συχναὶ ἀλλαγαὶ ἡσημένου προσωπικοῦ εἰς ἔνα πλοίον καταστρέφουν τὴν συνεργασίαν και ἀποδοτικότητα και — ἐνδεχομένως — δρῶσιν ἐπί ζημιά τοῦ σκάφους. Τὸ δόλον, δὲν, πρόδλημα ἀπαιτεῖ τὴν ἀνάγκην δραστηρίας ἐνεργείας. Ἀγεταὶ τὶς ἐπίσης εἰς τὴν σκέψην, πόσον διαφορετικά θὰ ἡσαν τὰ πράγματα, ἀν δοιαὶ γενικῶς αἱ ἑταῖροι δεξαμενοπλοίων ἡκολούθουν τὴν κλίμακα τροφοδοσίας, τὴν διποίαν τὸ ὑπωρεγείον Μεταφορῶν και ἡ Πολιτικὴ Ἀεροπορία θεωροῦν ὡς ἁξασφαλίσουσαν ἐπαρκῆ εἰς θερμίδας ἀξιῶν πρὸς συντήρησιν ἑκείνων, οἵτινες ταξιδεύουν ὑπὸ τὴν βρετανικὴν ἐμπορικὴν σημαίαν. Ἐνδιαφέρον παράδειγμα τῆς ἐπιτελεσθείσης προσδού εἰς τὸν τομέα τῆς τροφοδοσίας ἀπό τῆς ἐποχῆς τοῦ ἀλτισμένου δεσμού κρέατος και τῆς σκληρᾶς γαλέττας, ἡμέρησαν σημειρινῆς ἐποχῆς, σᾶς παρέχομεν κατωτέρω μὲν ἐν ἀπό τὰ ἡμερήσια δέσματα ποὺ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Γουόρλτ Γκραντάρ». Εἰς πάντα ἀπιστον Θωμᾶν — ἀναφέρει ὁ ἀρθρογράφος — τονίζεται, ότι ἡ ἐν λόγῳ τροφὴ εἰνε ἀριστα μαγειρευμένη και παρέχεται εἰς μεγάλας μερίδαις :

ΠΡΟΓΕΥΜΑ : Παγωμένος χυμὸς πορτοκαλίου. Δημητριακά : 'Αποφλοιωμένη βρώμη εἰς πλακούντας. Βακαλάος. 'Ομελέτα. Τομάτες ἐσχάρας. Χοιρομήρη Δανίας ἐσχάρας. Κέικς. Σιρόπι (ἀπὸ χυμοῦ) σφενδάμου. Φρέσκα λευκὰ φωμάκια (φρυγανίες) και μαρμελάδα. Τοσάι — καφές.

ΓΕΥΜΑ : Φρέσκο γρεῖπφρούτ. Σούπα Σαιν Ζερμαίν. Ψητὸ κοτόπουλο Νόρφολ (νότιο μαγείρευμα). Τηγανητὲς πατάτες, καρυκευμένα λαχανικά, γλυκὰ κουταλιοῦ, τυρός, μπισκότα, καφές κλπ.

ΤΣΑΪ : Ρέγγα μὲ σάλτσα ντομάτα, φιλέτο ἐσχάρας, τηγανητὰ κρεμμύδια, τηγανητὲς πατάτες, τομάτες ἐσχάρας, διάφορα κρύα κρέατα, φρέσκα σαλάτα, μπανάνες, τοσάι και ζαχαρόπιτκα.

Ποικιλία ἄλλη ἀδειασμάτων ὑπῆρχεν ἐπί τού πλοίου τούτου, εἰδικὴ δὲ κατεβάλλετο προσοχή κατά τὴν σύνταξιν τοῦ ἀδειασμάτολογίου, ἀναλόγως τοῦ κλίματος, εἰς τὸ δόλον ἑταῖροις τὸ σκάφος. Διεφιλονικήθη πάντοτε τὴν ζημιά τῆς τροφῆς ἐπί τὼ πλοίων και δὲν ὑπάρχει καμμιαὶ ἀμφιβολία, ότι αἱ περισσότεραι τῶν ἀνωμαλιῶν προέρχονται ἀπό τὸ γεγονός, ότι οἱ ἐντεταλμένοι μὲ τὴν τροφοδοσίαν, δέν εἰνε — συχνά — ἐπιδέξιοι εἰς τὴν γαστρονομικὴν τέχνην, οὔτε ἐνδιαφέρονται και πολὺ δι' ὅτι ὑποτίθεται οἱ πράττουν. Τὸ θέμα, ἐν τούτοις, τῆς τροφοδοσίας ὑπῆρχε πάντοτε σπουδαῖον και δι' εὐνοήστοις λόγους ἔτι σπουδαιότερον καθίστατο, προκειμένου περὶ δεξαμενοπλοίου.

* * *

Σήμερον οἱ ἐπιθεωρηταί, περισσότερον ἡ κατὰ τὸ παρελθόν, παραπονοῦνται διά τὴν καταβαλλούμενην ὑπὸ τοῦ πληρώματος φροντίδα συντηρήσεως τοῦ πλοίου, ἐνῷ τούτῳ τελεῖ ἐν ὑπηρεσίᾳ. Τὰ ἐν λόγῳ παραποναὶ ἀντικατοπτρίζονται εἰς τὸν πλούτον τοῦς πινακοῦς ἐπισκευῶν, ὃταν τὸ σκάφος φθάσῃ εἰς τὸ ἔργοστάσιον. 'Ως πρὸς τὰ δεξαμενοπλοία, δέν νά ὄμολογηθῇ, ὅτι δὲ βραχὺς χρόνος τῆς ἐν λιμένι παραμνής τῶν, ἐλάχιστην ἡ και ὀυδέμιαν ἔργασιν τοιαύτης φύσεως ἐπιτρέπεται, οὐδεὶς δὲ ἀρχιμηχανικὸς ἐπιθυμεῖ νά καθυστερήσῃ τὸ πλοίον του, ἐκτός εἰς περίπτωσιν ἀναποτρέπτου ἀνάγκης. Τούτο, φυσικά, σημαίνει, ότι οἱ κατάλογοι ἐπισκευῶν τῶν δεξαμενοπλοίων τείνουν νά εἰνε μακροσκελεῖς και νά δημιουργοῦν πολλάκις διά τοὺς ἐπισκευαστὰς προβλήματα.

Εὐθύς ὡς ἔνα σκάφος παροπλίζεται δι' ἐπισκευάς, ἀρχίζει δὲ πλοιοκτήτης του νά διερωτᾶται μετ' ἀνησυχίας, πότε θὰ ἐπανέλθῃ τὸ πλοίον του εἰς τὴν ὑπηρεσίαν. Τὸ «ἄταχές» ἔργοστάσιον ἐπισκευῶν παρακινεῖται συνέχως νά καταβάλλεται τὸ μεγαλύτερα δυνατή προσπάθειαν διά τὴν ταχυτέραν ἀποπεράτωσιν τῆς ἔργασιας. Νομίζω, ότι μία ἀπό τὰς φρασεῖς, τὰς δόποιας οι βιομήχανοι ἐπισκευῶν ἀπεχθάνονται, ἔγκειται εἰς τὴν ἀναγραφομνήν τοιαύτην ἐπί τὸν καταλόγων ἐπισκευῶν «περὸ δὲ ἐξ ἐταῖσιν» εἶναι τὸν διευθυντή τοῦ ἔργοστασιού, δηστις και τὸν λαμβάνει ως δάσιν κατανομῆς τῆς ἀνάγκαιας ἔργασιας και — δηπερ και σπουδαιότερον — ως δάσιν ὑπόλογισμοῦ τῆς πιθανῆς χρονικῆς διαρκείας τῶν ἀπότισμάτων. Συμβαίνει, δύμας, πολλάκις δὲ συμπληρωματικός κατάλογος νά εἰνε τόσον μακρός, δόσον και δέ ἀρχικὸς ἡ και μακρότερος αὐτοῦ, δηπερ σημαίνει, ότι δέ ἀρχικῶς ὑπόλογισθεῖς χρόνος παραμνής τοῦ πλοίου ἐκτός ὑπηρεσίας κατ' ἀνάγκην τοῦ αὐξήση.

Οστικός δὲ ἐπισκευαστῆς πλοίων εύρισκεται ἀλλοτε δηντιμέτωπος τοιούτου προβλήματος, τὸ μόνον δηπερ εἰχε νά πράξῃ ήτο νά αὐξήση τὸν ἀριθμὸν τῶν ἔργασιον εἰς τὸ πλοίον ἔργαστασιαν και νά κανονίσῃ ὑπερωρίας εἰς τὰ διάφορα ἔργαστασιαν μηχανῶν και ἔξαρτημάτων. Σήμερον, δύμας, εἰνε πλέον η πιθανόν, ότι τὰ ἔργαστασιαν ἐπισκευῶν

γάζονται ὑπὸ τὴν πλήρη αὐτῶν δυνατικότητα και δι' δὲν εἰνε δυνατόν εἰς αὐτά νά ἔξασφαλίσουν περισσότεραν ἀπόδοσιν ἔργασιας. Πολλὰ ἔχουν δεξαμενή, ικανῶν νά δεχθοῦν μεγάλα δεξαμενόπλοια. Οσον σηματικόδη και δι' εἰνε, τσω, τὸ ζήτημα τοῦτο, ἔτερον θέμα ἔχει ἐφελκύσει τὴν προσοχήν. Εἰνε τοῦτο δέ ἔξευρεσις, ἔργατικῶν χειρῶν διά τὰς ἐπισκευάς τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν. 'Ο παγκόσμιος στόλος αὐξάνει και εὐλογον καθίσταται ότι θὰ αὐξάνουν και αἱ ἀνάγκαι δι' ἐπισκευάς. Σηματιώτεον ἔπι προκειμένω δι' ή Μεγάλη Βρεταννία και αἱ χώραι τῆς 'Ηπειρωτικῆς Εύρωπης ἔχουν ἔλλειψιν ἔργατῶν εἰς τὴν διομήχανίαν ἐπισκευῶν ἀνάτερου τὸν πλοίων. Επείγουσα, ἐπίσης, θεωρεῖται ή ἀνάγκη ἐπιτελεύτης, δηστοτεραι ήλεκτρικαὶ ἔγκαταστάσεις περιπλόκου φύσεως, σημαίνουν, δηστο εἰς τὸ εἶδος αὐτὸ τῆς ἔργασιας πρέπει νά ὑπάρχουν πρὸς χρηστόμποιστον τῶν εἰδίκευμάτων ἔργατα. Πράγματι, δησον περισσότερον συγκριθούν πρὸς τὸ νεώτερον τὸν πλειότερον τῶν ναυτικῶν μέσων και εἰδίκευμένων ἔργατα. Τὸ ζητήμα τοῦτον διά τὰς ἐργοστάσιας ἀντιμετωπίζουν τὸ πρόβλημα ἀναπτοσαρμόγης τῆς ἔργατικῆς τῶν δυνάμεως, ὥστε αἱ ἐπιχειρήσεις τῶν νά διαθέτουν τὸν ταύτην, πέραν τῶν τεχνικῶν μέσων και εἰδίκευμένων τεχνίτας. Τοῦτο εἰνε, ἐνδεχομένων, εὐκολώτερον διά τὰς ἔργαστασια τῆς 'Ηπειρωτικῆς Εύρωπης, παρ' διστον διά τὰ δρετανικά.

* * *

Κατὰ τὰς ἔρχομενα ἔτη δὲν φαίνεται πιθανόν, ότι δὲ ίστορικὸς θὰ γράψῃ περὶ τῶν «ένδοξων ἔτῶν τῶν δεξαμενοπλοίων», δησως ὄλοι ίστορικοὶ ἔχουν γράψει «διά τὸν αἰώνα τοῦ ιστορίου». Απὸ τῆς ἐμπορικῆς, δημοσίας, πλευρᾶς, οὐδέποτε εξέλιξις εἰς τὴν Ναυτιλίαν ὑπῆρξε τόσον συμφασμένη μὲ ἐνδιαφέρον, ἀλλά και μὲ ἀμφισθήτησιν. Τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια, οὐδέποτε θὰ καταλάσσουν ἐν τῇ γενικῇ ἐπισκευήσι, πραγματικὴν ἐκτίμησιν, ως μέσον μεταφορᾶς διά θαλάσσης, δησον συγκριθούν πρὸς τὸ νεώτερον πλοίον τῆς γραμμῆς. Τὰ ληφθούν μόνον, ως παραδειγματικά ικανότητος τῶν ναυτικῶν ἀρχιτεκτόνων και τῶν ναυτικῶν μηχανικῶν πρὸς δημιουργίαν σκαφῶν διά τὸ ἔργον τοῦ προσρισμοῦ τῶν και πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς αὐξανομένης ζητήσεως χωρήτικότητος. Απὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης, τὰ δεξαμενόπλοια εἰνε ὑπέροχα.



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC.,
10 EAST 40th ST.
NEW YORK 16, N.Y.
(ALL U.S. & CANADIAN PORTS)

THE PEROLIN COMPANY, LTD.
39 HERTFORD ST.,
LONDON W 1, ENGLAND
(all U.K. Ports)

REPRESENTATIVES and STOCKS
THROUGHOUT THE WORLD

ITALY

DITTA ALESSANDRO GAETA
Via XX Settembre, 14
GENOA

(also at Bari, Civitavecchia, Naples,
Palermo, Ravenna, Savona, Spezia,
Trieste & Venice).

Egypt

D. J. PAPADIMITRIOU SONS
25, Sultan Hussein
PORT SAID

(also at Alexandria & Suez)

HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES
Zalmhaven 46 - 47
ROTTERDAM

BELGIUM

M. T. E. BUYSE
Klapdorp, 26
ANTWERP

GERMANY

HANS FICK & CO.
Agnestra, 38
HAMBURG

(also at Bremen, Bremerhaven,
Emden, & Kiel)

DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.
33, Amaliegade
COPENHAGEN

INDIA - CEYLON

JOHN F. FIDELE
359 Dadaboy Naoroji Road Fort
BOMBAY

(also at Calcutta & Colombo)

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL A/S
Dronningensgt. 10/12
OSLO

(also at Bergen)

SWEDEN

C. A. BERGLUND & SON
P. O. Box 12041
GOTHENBURG 12

NEW ZEALAND

NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.
33, Ferry Buildings
AUCKLAND, C. I.

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL A/S
Dronningensgt. 10/12
OSLO

(also at Bergen)

KRISTIAN HERLOFSEN

Dronningensgt. 81
KRISTIANSAND S.

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Από δύο δημοσιεύματα, άναφερόμενα εἰς την παγκόσμιον ναυπηγήκην βιομηχανίαν και περιέχοντα ένδιαφερούσας πληροφορίας ήταν η προσποτική διὰ τὸ μέλλον της, σταχυολογούμεν τὰ κυριώτερα αὐτῶν μείσι. Τὸ ἔνα δημοσιεύμα περιέχεται εἰς τὸ «Δελτίον» τῆς «Τραπέζης τοῦ Ρόπτερντα» και τὸ ἄλλο ἀποτελεῖ μελέτη δημοσιευθεῖσαν εἰς τάξις σελίδας τοῦ Λουδινίου «Εκονομιστή».

‘Η ἀνάπτυξις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου — τονίζει ο ἀρθρογράφος τοῦ «Ἐκόνομιστα»—ἀποτελεῖ παράγοντα, διστις ρυθμίζει καὶ ἐπηρέαζει μακρὸν τὴν ναυπηγικήν δραστηριότητα. Πράγματι, ή ζήτησες τονάς συνδέεται πρὸς τὰς ἐκάστοτε μεταβολὰς τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν ἐμπορευμάτων, αἱ δὲ διακυμάνεις τῆς ζητήσεως ταύτης ἐπηρέαζουν αποτελεσματικά τὰς παραγγελίας διὰ τὴν ναυπηγήσιν πλοίων. Η μεταφορική ἔχει ἄλλους ικανότης τῶν ἐμπορικῶν στόλων τοῦ Κόσμου καθορίζεται ὑπὸ συνόλου παραγοντών, μεταξὺ τῶν ὅποιών δέον νὰ σημειωθοῦν ὁ σύγκος τῶν ἐν λόγῳ στόλων, η ταχύτης, η δυνατὴ χρησιμοποίησις αὐτῶν, η ἡλικία των ἐν ἐνεργείᾳ σκαφῶν, η εἰδίκευσις τῶν μεταφορῶν, τὰ πετρελαιοφόρα, τὰ πλοιαστικέα πρὸς μεταφορὰν κρεάτων κλπ. Δέον ἔχει ἄλλους νὰ ληφθῇ ὑπ’ οἷψιν, διτὶ νέοι τινὲς τρόποι μεταφορῶν συναγωγίζονται τὸ πλοίον, μολονότι καὶ τοῦ τελευταίου τούτου συνέχεις βελτιώνωνται τὰ μέσα ἔξοπλισμού καὶ ἐκμεταλλεύσεως. Πρόκειται συγκεκριμένων περὶ τοῦ ἀεροπλάνου καὶ, εἰς τίνας τομεῖς, περὶ τῶν ἄγων πετρελαιοίου.

Είναι πιστόν, ότι τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον, σὺν τῇ παρόδῳ τοῦ χρόνου, θὰ βαίνῃ αὐξάνομενον. Κατά τὴν τελευταίαν ἑδβομηκονταετίαν, παρὰ τοὺς πολέμους καὶ τὰς ἑκάστοτε οἰκονομικὰς κρίσεις, οἱ ρυθμὸι τῆς κινήσεως του ἡκολούθησαν τὴν ἀνιούσαν. Ως διατιστούται ἡ ἐποια αὐξησίς του, ὑπὸ ὀμαλᾶς περιόδους, ἔφθασεν εἰς 3 %. Οὔτε αἱ αὐτάρχικαι πολιτικαὶ τάσεις, οὔτε ἡ ἑκινημάτισις τῶν εἰς πρώτας ὑλας παραγωγικῶν χωρῶν, κατώρθωσαν νὰ παρεμβάλλουν προσκόμιμα τι εἰς τὰς παγκόσμιους ἀνταλλαγαὶς κατειργασμένων προϊόντων καὶ προσφορᾶς ὑπηρεσιῶν ἔναντι ἀγορᾶς πρώτων ὑλῶν. Ἀπὸ τοῦ δευτέρου παγκόσμιου πολέμου, ή πρόσδος του διεθνούς ἐμπόριου ὑπῆρχεν ἔτι παραδιοτέρα. Μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1948 καὶ 1955 — ἔξαρσεις τοῦ 1952, χαρακτηρισμένου ὡς ἔτους ἀναπαύλας — ἡ πρόσδος αὕτη ἔφθασε τὰ 7 % ἐπησίως.

Η διάθασης σπαγκόσμιος μεταφρετική κίνησης, η οποία αντιπροσωπεύει τα 70% του συνόλου της κινησεως, ανέπτυχθη, έπισης, τόσον κατά την μακράν περίοδον του παρελθόντος, όσον και κατά την βραχέταραν μεταπολεμικήν περιόδου. Την σημαντικότεραν μερίδα της ένα λόγο αύξησεως φαίνεται, ότι καταλαμβάνουν αι διά θαλάσσης μεταφοραί υδρογονανθράκων (πετρελαίων). Ο ύγκος των διά δεξαμενοπλίων μεταφερθέντων πετρελαίων υπήρξε το 1954 τριπλάσιος του μεταφερθέντος ήταν Ετεί 1937 και έννεαπλάσιος ήναντι του διακινηθέντος κατά το 1929. Έπειδή δέ η διανυμένη μέση απόστασης είς τόνους-μίλια πήξηθη, δημιουργήθη κατά συνέπειαν και ή διά θαλάσσης κίνησης των πετρελαίων.

Τούναντιον, αι θαλάσσιαι μεταφοραι ειδών έηρου φορτίου όλιγας ένεφάνισαν μεταβολές κατά τή ώπο σύγκρισιν περιόδων. Ο μεταφερθείσ δύοκας φορτίων κατά το 1954 ήτο, κατ' ούσιαν, δι αυτός πρός τον τού έτους 1937 και κατά 4 % μικρότερος, έναντι του 1929. Δεδομένου, δημως, ότι η διανυσματικά μέχρι άποστασις εις τόννους-μιλιάρια ηδήη, αι μεταφοραι διά θαλάσσης έηρου φορτίου έλαφρων μόνον άνεπτυχθσαν κατά τήν Σιάρκειαν τής τελευταίας είκοσιπενταετίας. Δέον αφ' έτέρου νά σημειωθή, ότι ο έν ένεργεια παγκόσμιος έμπορικός στόλος, δι άπασχολούμενος εις μεταφοράς έηρου φορτίου, είνε πιθανόν κατά 10 % μεγαλύτερος, έναντι του 1937 και ότι, δεδομένου δι αι μέση ταχύτητες έκμεταλευσεων του πλοίου ηδήη θμοίως, είνε λιαν π.θινόν, ότι και ή μεταφορική ικανότης του στόλου έηρου φορτίου Βά άνεπτυχύν έτι περισσότερον. Ο στόλος αυτός, δηπως δεικνει η διόγκωσις τών τιμών τών ναύλων, άπασχολείται σήμερον έντατικώς. Από πλευράς, δημως, διαθεσίμους χώρου, η χρησιμοποίησίς του φαίνεται ύποχωρήσασα και μάλιστα άπο τού πολέμου και έντεινθεν. Οφείλεται τούτο έν μέρει εις τήν μείωσιν τού κύκλου άπασχολήσεως τών πλοίων εις τούς πρωτεύοντας λιμένας. Έτερα αιτία έγκειται εις τήν τροποποίησν τής διαφρώσεως τών μεταφορών, λόγω τής δόπιας παρεμποδίζεται η πλήρης χρησιμοποίησης τού διαθέσιμου χώρου. Ιδού ένα συγκεκριμένον παραδειγμα: Τά βρετανικά τράπτε δέν δύνανται σήμερον νά έπιτυχουν τόσον συνχρ., όπως είνε τό παρελθόν, φορτία βρετανικού γαιάνθρακος κατά τόν έξι Αγγλίας άποπλουν των. Έτερον παραδειγμανά συνέφεται την μεταβολή τής διαφρώσεως τών έξαγωγών κατεργασμένων προϊόντων, εις τά δόπια πρωτεύοντας τό δχημάτα, ειδη έφοδιων και γενικώς τά έκ μετάλλων προϊόντα, μέ συνέπειαν, ότι δύγκος, σθιτις είσαγεται εις καθωρισμένους χώρουν, έμειώθη άναλογως, Σημαντικώς, δημως, ηδήησαν τά σχετιζόμενα με τήν κατάληψιν τού χώρου τούτουν έσοδα.

Δεν πρέπει τις νάη ληφθούν, ότι τό δυναμικώτερον στοιχείον της άναπτυξέως των υπερωκεανών μεταφορών, είναι τό πετρέλαιον, όπερ είς διάστημα 25 έτών άνεβιβάσει τό ποσοστόν των μεταφορών από 13 εις 45% περίπου, έπι το συνόλου της μεταφορικής κίνησης. Αι μεταφοραί, ούτως αύται, θύτησαν πετρελαϊκούς μόνον τάξ 5% της αγωγολικής άξεις των

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΩΝΙΚΑ»

ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΙΤΙΚΑΙ : Αι προτάσεις των θαλασσίων μεταφορών και της ζηπτεως χωρητικότητος ανά τον Κόσμον, έμφανιζουν κατάδηλον την διαφοράν μεταξύ κατ' ουσίαν πετρελαιομεταφορών και μεταφορών άλλων είδων. Ή ζητησίς πετρελαίου εν τῷ Κόσμῳ παρουσιάζει συνεχώς προσστάθματα έμφανισταν ραγδαίαν αύξησην. Ό δύος τῶν διάταλασσης μεταφορών πετρελαίων πήγκηθή τόσον ραγδαίως, όσον και ή παραγωγή των. Εινε μάλιστα πιθανόν αι μεταφοραι αύται νὰ αὐξηθούν περαιτέρω κατά ποσοστὸν 5 ἔως 8 % ἐπτησίως. Ή ικανότης θέμεν του παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαεμενοπλοίων πρέπει νὰ αύξηθη παραλλήλως, γεγονός οπερ σημαίνει, διτι θὰ χρειασθούν νέαι ναυπηγησεις.

Εις τὸ πεδίον τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν ἔκρου φορτίου δέον, γ' ἵναμενεται μετὰ πάρονταν χρόνου τινὸς καποία ανάπτυξις του τονάλ, ὡή της συνέχους ἐπέταξεως τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. Δέον, ὅμως, ἀλληφορθύν ύπ τὸ διάνοιαν οἱ καθυστερήσεις τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας καὶ ἀπατήσεις διὰ τὴν ἀνέτονος ἐνδιάπτησιν τῶν πληρωμάτων. Οἱ πάρα ουτες οὐτοὶ θύνανται γάρ ἐξουδετερώσουν τὰς βελτιώσεις τοῦ ἔξοπλιμου τοῦ σκάφους καὶ νὰ μειώσουν τὴν χρησιμοποίησιν τῆς μεταφορικῆς ου ικανότητος. Είνε ἐπίσης ἐνδεχόμενον νὰ συνεισθῇ ὁ προσανατολιμός της μαζικῆς μεταφορᾶς καὶ πρὸς ἐμπορεύματα μεγαλύτεράς σχίσιας. Εἰς τας ἐπιρράς ταύτας δέον νὰ ἀποδοθῇ ἡ ἀντικατάστασις τῶν πλοίων, πρὸς τὸν σκοπὸν σύδησεως, τῆς ὑπηρεσιακῆς τῶν ταχύτητος καὶ ἡ απαδολλομένη προσθέτεια πρὸς βελτισσῶν τῶν λιμενικῶν μέσων καὶ προσαμογῆς αὐτῶν εἰς τὰ νέα ἐπιτεύγματα ἐν τῷ πεδίῳ τῆς χρησιμο-οἵσεως εἰδικῶν πλοίων.

Έκ των ανώτερων δύναται τις νά υπολογίζη, διτι κατά τήν προσεχή εκεστιανθή παραδοσιανή πότο τα άντα τὸν Κόσμον ναυπηγεία μία νέα χωριτόκητη κυμανομένη μεταξύ 35 έως 65 % επανομύριων τώνων γκρός, ερισσοτέρα, δηλαδή, τής ναυπηγηθείσης κατά τήν παρελθόντων δεκατίαν. Έκ τής νέας χωριτόκητης, ποσοστόν 55 έως 65 % επί του συνόλου θά αναφέρεται εις δεξαμενόπλοια, έναντι 43 % τής πρώτης μετα-
ολεμικής περιόδου.

Μεταξύ τῶν ἔγκυρών κύκλων πιστεύεται — κατά τὸ *«Δελτίον»* τῆς Ολλανδίας Τραπέζης — ὅτι δὲν υφίσταται φόδος σοδαρᾶς οἰκονομίας κρίσεως διὰ τὸ προσχέχεις μέλλον, ἐπὶ τοῦ ὅποιου εἰνενδιάνθην ἡ ίνη πρόβλεψις τις. Ὡς ἔχουν νῦν τὰ πράγματα, τὸ μέγα πρόδημημ ἔγειται εἰς τὰς συνεπείας τῆς ὑπερενθύμησης τῆς παραγωγῆς καὶ τῶν συλλαγών. Ἐν προκειμένῳ, τὸ μᾶλλον ἐπείγοντας ἔργον τῆς οἰκονομικῆς πο-
τικής είναι ἡ καταπολέμησις ἐνίων ὑπερβολῶν καὶ τῶν συμφύων πρός
την κατάστασιν ταύτην πληρωτικῶν τάσσουν.

Τό «Δελτίον», της 'Ολλανδικής Τραπέζης, έδαίρει τὸν διεθνὴ χαρακτῆρα τῶν ναυπηγίσεων. Ἐξαγεται τοῦτο ἐκ τοῦ γεγονότος, ὅτι ἡ ναυπηγικὴ Κιανότης ὑπερβαίνει εἰς πολλὰς χώρας τὰς θέμικὰς ἀνάγκας ἐπάστης τούτων. Εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν φέρ' εἴτειν, κατὰ τὰς τευταῖς στατιστικάς, τὸ ὑπὸ ναυπηγήσην ἡ παραγγελίαν τοννάς ἀνήκει κατὰ 23 % εἰς ἔνους. Εἰς πολλάς, μαλιστα, ναυπηγικὰς χώρας, ὃν λόγῳ ποσοστὸν είνει ἀνάτερον. Αφ' ἔτερου ὑπάρχοντων χώραι κακοχουσιαὶ μεγάλους ἐμπορικοὺς στόλους, αἱ ὄποιαι τὰ μεγιστὰ ἔχαρτων-
χι ἀπὸ τὰ ἔναντι ναυπηγεῖα, ὅπως η Νορβηγία καὶ αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι. Κατέχουν αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι τὸν σημαντικῶτερον ἐμπορικὸν στόλον τοῦ Κόσμου, ἐνώ η Νορβηγία εὐρίσκεται ἐπὶ κεφαλῆς τῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι παρήγγειλαν ἀπὸ τὸν πολέμου καὶ ἐντεύθησαν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν 357 πλοῖα, συνολικῆς χωρικότητος 7.190.446 τόνων δ.π., καὶ ἀξίας 1300 ἑκατομμυρίων δολαρίων. Αἱ σημαντικαὶ ἐξ ὅλου παραγγελίαι, εἰς τὰς ὄποιας προέδρη Νορβηγία, ἀπετέλεσαν τὴν ἀπαρχὴν σημαντικῆς ἀνάπτυξεως τῶν ἐργαστῶν τῆς διεθνοῦς βιομηχανίας, ἀπαρχὴν ἦτις, ἐν τέλει, ἔθθασεν εἰς τοῦ «boom», διπέρ χαρακτηρίζει σήμερον τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν.

‘Η διόγκωσις αυτή σημαντικώς έπεδρασεν ἐπὶ τῆς πολιτικῆς τῶν τι-
λῶν τὴν δόπιαν ἀσκούν τὰ ναυπηγεῖα. Οἱ πρωτεύοντες βασικοὶ πα-
γκύτεροι εἶναι Ιθιατέρως ἀστόθεις. Ἀπὸ μακροῦ, ἡδη χρόνου ση-
ειούσαι συνεχής τάσις πρὸς τὰ ἄνω, τόσου εἰς τὸ κόστος τῆς ἔργασί-
ος, δοσῶν καὶ εἰς τὸ κόστος τῶν υλικῶν, Ιθιά δὲ τοῦ χάλιβος. ‘Αφ’ ἔτέ-
ροι αἱ προθεμαὶ παραδόσεως δὲν ἔπιασαν, ἀπὸ τῶν ἀρχῶν του 1955,
τῷ του νὰ παρατείνωνται. Αὐτοὶ εἰνεὶ οἱ κυριώτεροι παράγοντες, οἵτι-
ς καθιστοῦν δύσκολον εἰς τὰ ναυπηγεῖα νὰ δέχωνται παραγγελίας ἐπὶ
βάσει συμβολίων μὲ προκαθορισμένας τιμᾶς ναυπηγήσεως. Αἱ τιμαὶ
οινέν κυμαίνονται καὶ μεταβολάσπουν.

Εἰς τὴν ναυπηγικήν βιομηχανίαν, ἐξ ἄλλου, συνετέλεσθησαν μεγάλα οδόδοι εἰς τὸν τεχνικὸν τομέα. Ἀξίζει ἐν προκειμένῳ νὰ σημειωθῇ με-
ξὺν ἄλλων, ἡ κατὰ τημάτων ναυπηγήσις, συνιστάμενη εἰς τὴν προκα-
τακεύην τῶν τημάτων, ἀτίνα ἀκολούθως συναρμολογοῦνται, εἰς ἀντι-
τάστασιν τῆς παλαιᾶς μεθόδου, καθ' ἥις κατεσκευάζετο ὁ σκελετός τοῦ
άραφέων ἔλαστα πρὸς ἑστέσα κλπ. Τὰ ναυπηγεῖα τείνουν, ηδη εἰς τὸ νὰ
αρακινούν τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ παραγγέλλουν πολλὰ πλοῖα τοῦ αὐτοῦ
που ἡ — τούλαχιστον — μηδ διαφέροντα κατὰ πολὺ ἀλλήλων.
ὕπο τοῦ ἐπιτρέπει τὴν καθ' ὅμιδας κατασκευὴν καὶ πρὸ πάντων ἀπλοποιεῖ
σχέδιον. Η οὕτω συστηματοποιημένη κατασκευὴ ἀποτελεῖ τρόπου
νὰ ἔνα εἶδος τυπωποίησες.

"ΟΛΥΜΠΟΣ,"

**NAYTIKON ΓΡΑΦΕΙΟΝ
Ι. Κ. ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ & ΣΙΑ**

ΑΘΗΝΑΙ
Γιάν Σμάτς 4
Τηλ. 30.078 - 27.541

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
·Ακτή Μιαούλη 21
Τηλ. 42.328

Έκδόσεις : Άεροπορικών Σιδηροδρομικών και
Άτμοπλοϊκών Εισιτηρίων
Απαστολαὶ πληρωμάτων - Ναυτικαὶ Έργασίαι

Τριευραική Αιενθυντική: «ΟΛΥΜΠΟΥΡΣ»

DAWOOD & CO.

7, Raffles Quay—SINGAPORE

DUBASH DEPARTMENT
**Government Contractors Stevedores, Provision
Merchants, Lighter Suppliers, ShipChandlers&c.**

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL
STEAMSHIP COMPANIES

**Agents In United Kingdom : JONES ROBERTS & Co
Chapel Street, LIVERPOOL**

Αγγλική Νομολογία

—Ναύλος μὴ ἐκτελεσθέντος ταξιδίου, λόγω κατασχέσεως τοῦ φορτίου.

Ἐξεδικάσθη πρὸ τοῖνος ἀπὸ τὰ ἄγγλικὰ δικαστήρια διένεξις ἀναφρομένη εἰς τὴν πληρωμὴν ναύλου διὰ φορτίου κατασχεθὲν ὑπὸ τῶν δυνάμεων τῆς ἔθνικιστικῆς Κίνας, κατ' Ἰούλιον 1953 εἰς Κεμδί, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἑκὲν κατακρατήσεως τοῦ Ιταλικοῦ φορτηγοῦ «Μαρίλου». Ἡ ἀπόθεσης ἥχθη πρὸ τῶν δικαστηρίων ὑπὸ τὴν εἰδικὴν διαδικασίαν ἐπανεετάσσεως τῆς ἑκδοθείσης ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν διαιτητικῆς ἀποφάσεως. Ἐνάγων πλοιοκτήτης, ὅστις ἐκέρδισε τὴν ὑπόθεσιν κατὰ τὴν διαιτησίαν, ἦτο ὁ κ. Λουΐτζ Μόντε, τῆς Γένοβας καὶ ἐναγομένη ἡ «Τσεχική Εταιρία Ναυλώσεων», τῆς Πράγας.

Τὸ ναυλοσύμφωνον, συναφέθην τὸν 4ην Ιούλιον 1953, προέβλεπε τὴν μεταφοράν 8500 περίπου τόννων σιδηρομεταλλεύματος, εἰδῶν ἐκ μετάξης καὶ πλακούντων ἀπὸ φυστίκια, ἀπὸ λιμένας τῆς Βορείου Κίνας εἰς τὴν Εὐρώπην. Τὸ «Μαρίλου» συνελθῆθη, ἐμφόρτον, ἀπὸ πολεμικὸν τῆς έθνικιστικῆς Κίνας 80 μιλίαν βορείως τοῦ Κεμδί τὴν 31ην Ιούλιον 1953 καὶ διετάχθη τὴν 4ην Αὐγούστου νὰ ἐκφορτώσῃ εἰς Κηλούγκ. Ἡ διένεξις συνίστατο εἰς τοῦτο : «Ἄν — ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ρήτρας περὶ κινδύνων πολέμου, τῆς περιλαμβανομένης εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον — ἐξετάσθη δεόντως τὸ συμφωνηθὲν ταξίδιον καὶ πλήρης ναύλος δέον νὰ ἐπληρωθεῖ ἀπὸ τοὺς ἐναγομένους.

Οἱ ἐναγόμενοι ναυλωταὶ, σίτινες εἰχον καταβάλει τὸ ἥμισυ τοῦ ναύλου κατὰ τὴν ὑπόγραφήν τῶν φορτωτικῶν, ἥγειραν ἀνταπαίτησιν ζητούντες ἐπιστροφὴν τῆς γενούμενης πληρωμῆς, μὲ τὸν ισχυρισμόν, ὅτι τὸ ταξίδιον εἶχε μεταισθῆ καὶ ὅτι εἰχον πληρωθεῖ ποσόν, πέραν τῆς λογικῆς ἐπιβαρύσεως ναύλου, διὰ τῶν μεταφορῶν τοῦ φορτίου ἐκ Βορείου Κίνας εἰς Κηλούγκ. Ἡ ρήτρα κινδύνων πολέμου προέβλεπε τὰ ἔξης :

«Τὸ πλοίον θὰ είνει ἐλεύθερον νὰ συμμορούνται πρὸς πᾶσαν διαταγὴν ἢ ὅδηγιαν, ὡς πρὸς τὴν ἀνάχωρησιν, ἀφιξιν, ὁδούς, λιμένων προσεγγίσεως, σταματήματα, προσριμόδη τόπου παραδόσεως ἢ ἄλλας, διπλασιαὶ διδήποτε διδόμενας, ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως τῆς χώρας, ἢ τὴν σημαίαν ἀφερεῖ τὸ σάφος ἢ ὑπηρεσίας τῆς ίδιας κυβερνήσεως ἢ ὑπὸ ἄλλης κυβερνήσεως ἢ ὑπηρεσίας ταύτης ἢ παρὰ προσώπου ἐνεργοῦντος κατ' ἔξουσιοδότησιν τοιάντης κυβερνήσεως ἢ ὑπηρεσίας αὐτῆς ἢ πάρ' ἐπιτροπῆς τινὸς ἢ προσώπου ἔχοντος, κατὰ τοὺς ὄρους ἀσφαλίσεως κινδύνων πολέμου, δικαίωμα ἐπὶ τοῦ πλοίου νὰ δίδῃ τοιαύτας διαταγὰς ἢ ὅδηγιαν καὶ ἄλλα, ἐκ λόγων ἢ καὶ πρὸς συμμόρφωσιν τοιούτων διαταγῶν ἢ ὅδηγιῶν ἔγενετο ἢ δὲν ἐγένετο τοιούτων τι, τοῦτο δὲν θὰ θεωρήται παρέκκλισις, ἢ δὲ συμφώνως πρὸς τοιαύτας διαταγὰς ἢ ὅδηγίας παράδοσις θὰ ἀποτελῇ ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως ταξιδίου καὶ συνεπῶς θὰ είνει πληρωτέος ὁ ναύλος».

— Ισχυρίσθησαν οἱ ἐνάγοντες, ὅτι αἱ ναυτικαὶ δυνάμεις τῆς ἔθνικιστικῆς Κίνας ἐνήργιαν ἢ σκοπὸν εἰχον νὰ ἐνεργήσουν ἐξ δύναμας τῆς ἔθνικιστικῆς κυβερνήσεως τῆς Φορμόζας καὶ ὅτι αἱ ληφθεῖσαι διαταγαὶ καὶ ὅδηγιαὶ προήρχοντα ἐκ τῆς ἐν λόγῳ κυβερνήσεως. Ὁ ὀρμόδιος νόμος διέπαιτο τὴν ναύλωσιν ἦτο ὁ ἄγγλικος καὶ ὑπεστρίχθη, ὅτι ἡ ἀναφερθεῖσα κυβερνήσις ἦτο ἡ τῆς Φορμόζας. Κατ' ἐνσλαλαγήν ἡ ρήτρα ἡδύνατο νὰ ἐμπινεύθῃ καὶ κατὰ τὸν ιόμον τῆς χώρας ἡ ίταλικός, αἱ δὲ ἀναφέρομεναι κυβερνήσεις ἥσαν ἡ κυβερνήσις τῆς Κίνας καὶ ἡ κυβερνήσις τῆς Φορμόζας.

Οἱ ἐναγόμενοι οἱ ἀρχοντες ἀπέρριψαν τὴν ἀναφερθεῖσαν κυβερνήσιμην τῆς Φορμόζας, διλαδή Κράτος, ἡ περιεχομένη εἰς τὴν ρήτραν, σημαίνει ἀνεγνωρισμένην κυβερνήσιν ἀνεγνωρισμένον κράτος. «Ἐφ ὅσον, διμως, τὸ Φόρειν «Οφίς — ὡς ἔξετέλη εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν — οὐδεμίαν κυβερνήσιν (ἢ Κράτος) ἀνεγνώριζεν ἐν Φορμόζη, τὸ γεγονός καὶ μόνον τοῦτο ἔθετε τέρμα εἰς τὴν διένεξιν.

Εἰς τὴν ἀπόφασίν του ὁ «Ἀγγλος δικαστής ἐτόνισεν, ὅτι πειρατικαὶ

πράξεις διαπραττόμεναι ὑπὸ Κράτους, κείνται, ἀναμφιδόλως, ἔξω τῆς ρήτρας περὶ κινδύνων πολέμου καὶ δὲν ἀποτελούν, ἐν ἀλλοις λέξεις, πολεμικὸν κίνδυνον, ἐπὶ τῆς ρήτρας τοῦ ὅποιου καὶ βασίζεται ἡ ἀπαίτησις. Ἡ διαιτητικὴ δύμας ἀπόφασις ἔδειξεν, διτὶ διεξήγαντο ἐχθροπραξίαι, κατὰ σπασμοδικῶν τινὰ τρόπου, μεταξὺ τοῦ κομμουνιστικοῦ κράτους καὶ τῆς Κινεζικῆς δημοκρατίας καὶ ἑκείνων, οἵτινες εἶχον τὴν διοικησιν καὶ οὐσιαστικῶς ἐκυθέρων τὴν Φορμόζαν. Αἱ ἐχθροπραξίαι ἐκείναι ἀπετέλουν συμπτώματα πολέμου, τοιαύτας δὲ ἐχθροπραξίαι ἥσαν, κατὰ τὴν γνώμην του, ἐπάρκεις καὶ διὰ τὸν καθορισμὸν αὐξήσεως τῶν μισθῶν τοῦ πληρώματος, καθ' ὃν χρόνον τὸ σκάφος ευρίσκετο εἰς τὰ Σινικὰ ἢ Κορεατικὰ ὥδατα.

Ἡ ρήτρα — συνέχισεν ὁ «Ἀγγλος δικαστής εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεως του — ἔδει νὰ ἐρμηνεῦῃ ἡ ἐφαρμοσθῆ, ὡς ἀναφερομένη εἰς ἔθνικὴν κυβερνήσιν τὸν κράτος καὶ οὐχὶ εἰς ὑποτελὴ ἀρχήν, ἢ δὲ λέξις «κυβερνήσις» ἢ «κράτος» περιλαμβάνει τὴν ἀσκησιν πλήρους ἐκτελεστικῆς ἢ νομοθετικῆς ἔξουσίας ἐπὶ ἐνὸς ὠρισμένου ἐδάφους. Ἡ ισχὺς δθεν τῆς ρήτρας δέον νὰ περιλάβῃ καὶ τὴν κυβερνήσιν τῆς χώρας, τῆς οποίας τὴν σημαίαν ἔφερε τὸ πλοίο, ἵμενος ἐθνικήν τῆς Φορμόζας, ὡς κυβερνήσιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Κίνας. Ἡ Ιταλία, τῆς οποίας τὴν σημαίαν ἔφερε τὸ πλοίο τῆς Βρετανικοῦ Φόρειν «Οφίς» δέοντος δὲν περιλαμβάνει ὀλόκληρον τὴν κινεζικὴν φυλὴν ἢ ὀλόκληρον τὴν Κίναν, ὡς προέβλητο.

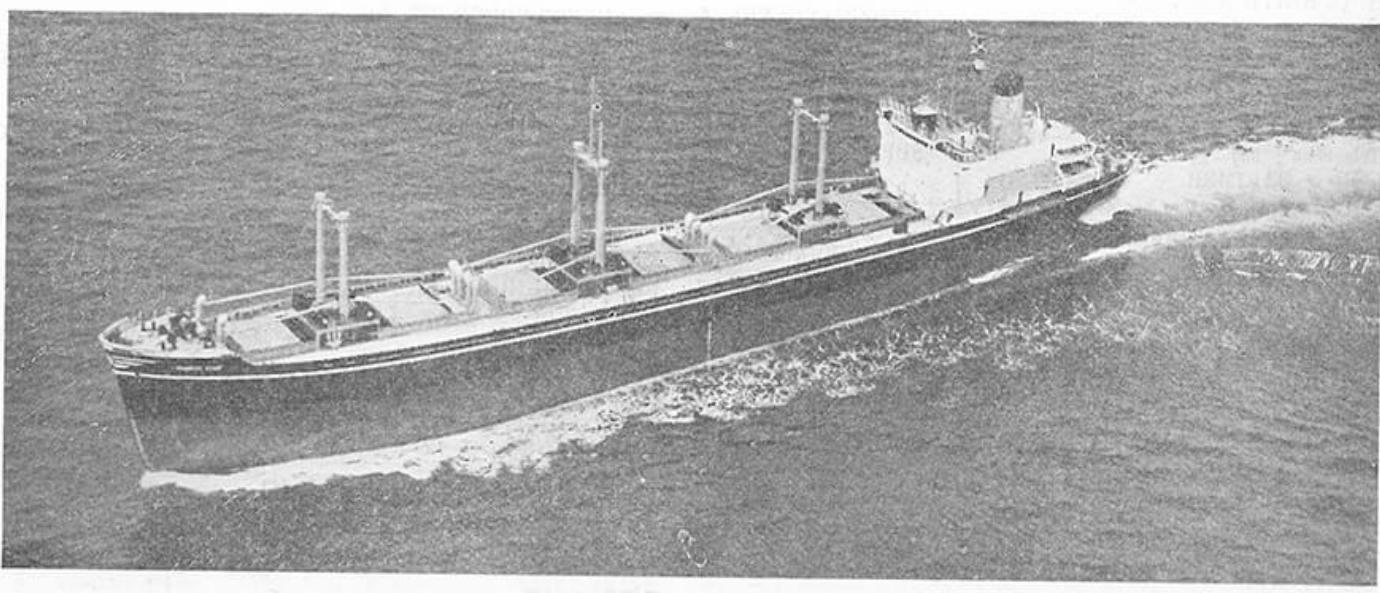
Δὲν θὰ ὑπῆρχε σχεδόν, ἀμφισθῆτης, ὃν τὸ Φόρειν «Οφίς» παρὰ τοῦ όποιου ἐζήτηθε βεδαίωσις, εἴχεν ἀναγνωρίσει κατὰ τὸν χρόνον τῆς κρατήσεως τοῦ σκάφους τὴν καλυμένην «ἔθνικιστικὴν κυβερνήσιν» τῆς Κίνας, ὡς οὖσαν νόμῳ ἢ ὑστίᾳ κυβερνήσιν τῆς δημοκρατίας τῆς Κίνας, ἢ, ἐπὶ τὴν πραγματικότητα, κυβερνήσιν τῆς Φορμόζας, διλαδὴ κράτους κυριάρχου καὶ οὐχὶ ὑποτελούς. Ἡ Ιταλία, τῆς οποίας τὴν σημαίαν ἔφερε τὸ πλοίο, εἴχεν ἀναγνωρίσει κατὰ τὸν χρόνον τῆς κρατήσεως τοῦ «Μαρίλου» τὴν κυβερνήσιν τῆς Φορμόζας, ὡς κυβερνήσιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Κίνας. Ἡν ἡ ἀπόψις τοῦ Βρετανικοῦ Φόρειν «Οφίς» ἐκρίνετο ὡς μῆτη πειστική, οἱ ναυλωταὶ ὑπεστήριξαν, ὅτι τότε οὐδεμία ὑπάρχει ἀπόδειξις ἐδρασίουσα ἢ δικαιουόσα τὴν ἐτύμησην τῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως. Υπεστηρίχθη ἀκόμη, διτὶ τὸ Δικαστήριον δὲν ἥδυνατο νὰ προδῷ εἰς ἔξτασιν τοῦ ἀνακοινωθέντος τοῦ Φόρειν «Οφίς».

Οἱ Δικαστῆς ἐτόνισε σχετικῶς, ὅτι ἡ ἔξτασις τῆς ὑπόθεσεως ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ἐμπορικῆς τοῦ ναυλοσυμφώνου, ὡς συνήθους ἐμπορικοῦ συμβολαίου ἢ ἐμπορικῆς συμβάσεως, δεικνύει, ὅτι οὐδεὶς ὑφίσταται λόγος νὰ λεχθῇ, ὅτι ἡ δίδουσα τὰς διαταγὰς ἀσχή ἐπρεπε νὰ είνει κυβερνήσις (ἢ Κράτος), ἀναγνωριζομένη, ὡς τοιαύτη, ὑπὸ τῆς βρετανικῆς κυβερνήσεως. Δὲν ἐλέχθη τοιούτον τι καὶ οὐδόλως ὑφίστανται περιπτώσεις νὰ κητηθῇ τοιαύτη, ὑμενίας ἢ περιπτώσεις δυνάμεναι νὰ δημιουργήσουν ἐμπλοκήν τινα πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταυτην. Ἐν τούτῳ, ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις δὲν ἐπλανήθη.

Τὸ ἀμέσως ἐπόμενον σημεῖον ἦτο, ἂν ὑπάρχῃ Κανάλιον νόμοι περιορίζων νὰ κριθῇ ἀπόδειξις τὴν ὄποιαν παρέσχε τὸ Φόρειν «Οφίς» καὶ ὃ ποτίσ, κανὼν ἀπόκλειει εἰς τὸ Δικαστήριον τὴν ἔρευναν ὃν υπῆρχεν εἰς Φορμόζαν κυβερνήσις. Κατὰ τὸν Δικαστήν, αἱ νομικαὶ αὐθεντίαι δὲν ἔξητησαν, διπὼς μὴ λάβῃ ὑπ' ὄψιν του διαιτητής τι ἀπὸ τὰς προσκομισθεῖσας ἐνώπιον του ἀπόδειξεις, πειδοῦ τὸν ὑπῆρχον ὃ δὲν ὑπῆρχε «κυβερνήσις» (ἢ κράτος) εἰς τὴν Φορμόζαν. Φαίνεται, ὅτι ἡ ἐν Φορμόζα οὐρισκομένη καὶ ἑκεὶ ἐδρεύουσα κυβερνήσις, ἀνεγνωρίσθη κάποτε καὶ ὑπὸ τῆς Μεγάλης Βρετανίας. Δὲν ἐπεται, διθεν, διτὶ ἡ κυβερνήσις, ἀπαξίαν ἀναγνωρισθεῖσα, μετέβαλε κατὰ τινὰ τρόπον τὴν δράσιν τῆς ἀπώλεσης τὴν δύναμιν καὶ ιπηναί την σημαίαν, τὴν ὄποιαν εἶχεν ἀσκήσει κατὰ τὸ διάτημα, τῆς ἑκά μέρους τῆς βρετανικῆς κυβερνήσεως αναγνωρίσεως της.

Οσον ἀφορᾷ τὸ ποσὸν τοῦ ναύλου, ὅπερ ἐδίκαιουόταν — κατὰ τὴν σχετικὴν ρήτραν τοῦ ναυλοσυμφώνου — νὰ λάβῃ ὁ πλοιοκτήτης, ὁ Δικαστής ἐκρίνει, ὅτι τὸ συμφωνηθὲν ποσὸν ισχύει, ὡς ἐὰν ἡ συμφωνία εἴχεν ἐκτελεσθῆ. Ἡ ἐπίμαχος ρήτρα — εἴτεν — ἀναγνωρίζει εἰς τὸ πλοιοκτήτην τὸ ναύλον ἐπὶ τοῦ συμφωνηθέντος ταξιδίου, ὡς τοῦτο εἴχε προκαθορισθῆ, παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ τὸ πλοίον διετάχθη νὰ παρεκκλίνῃ τῆς πορείας του καὶ νὰ κατευθυνθῇ πρὸς ὄλλον λιμένα. Κατὰ τὸν Δικαστήν, δικαιούνται οἱ ἐνάγοντες νὰ εἰσπράξουν τὸ ἀπαιτηθὲν καὶ προσωρινὰς ἀποφάσεις τῶν ἐναγομένων ἀπερρίφθη.

ΑΙ ΚΑΤΑΚΤΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟΝ ΣΤΙΒΟΝ



Tὸ 15.400 τόν. d.w. φορτηγὸν «Ἀθρος Στάρο». Παρεδόθη τὴν 20ην Ἀπριλίου. Ταχύτης κατὰ τὰς δοκιμὰς 19.2 κόμβων. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι 8.200 ἵππων. Μηχαναὶ καὶ γέφυρα πρύμνηθεν. Πέντε ἀδελφά σκάφη ἔχει παραγγείλει ἡ «Οράιον».

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

ADELAIDE

Messrs E. R. & FRASER
13, Grenfell Street,

Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»

STEVEDORES AND
CONTRACTORS

PORTE ADELAIDE PROVIDORES LTD.

Tolley's Buildings Lipson Street.

Tele. J. 1582/J 1713

After Hours J. 6869

Cables «PORTADPROV»

WHOLESALE SHIPPING
SUPPLIERS.

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

AMSTERDAM

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD.

Binnenkant 47
Tele: 41860
Cables: «Fransswart»

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

ANTWERP

STEVEDORE Co QUICK DISPATCH LTD.

Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27
Cables: «Fransswart»

STEVEDORES

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

STEVEDORES & CARGO
SUPERINTENDENTS

BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY.

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

STEVEDORING
SUPERINTENDING

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

STEVEDORES & CONTRA-
CTORS SWORN WEIGHERS
CARGO SUPERINTENDENTS

BALTIMORE

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

STEVEDORES

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

SHIP FITTERS

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

TOWAGE
also at NORFOLK
& PHILADELPHIA

CALCUTTA

ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD.
Canning House, 187, Canning Street
Tele : Bank 5339

STEVEDORES, SHIPCHAN-
DLERS SHIPPING & PAINT-
TING 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,
SHIP'S AGENTS

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 & HANDTSAAEM
Tele: 782/5 8 Place des Nations
Cables: «Jokelson»

STEVEDORES

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 : «Stevichol»

STEVEDORES

FREMANTLE PROVIDORING Co. PTY. LTD.

Leake Street, FREMANTLE.

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

GEORGETOWN (DEM)

S. R. WILTSHIRE & SONS.

41 & 42 New Market & Mundy Streets

Tele: Central 814 Cables : «Wilbut»

SHIPCHANDLERS

GIBRALTAR

JAMES MOLINARY LTD

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

SHIPCHANDLERS

HAMBURG

THOR NILSEN

21, Kajen Tele: 33.28.41/42

Cables «Stevedoring» Hamburg

STEVEDORES

BASTE & LANGE

Brook, (Free Harbour) Cables: «Provisions

Tele: 36 62 0899

HULL P. E. HOLLAND, LTD.

11, REDON ROAD, HULL

CABLES : «DUCAL» TEL. 31370

HUMBER STEVEDORING CO LTD.

11, HEDON ROAD, HULL.

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 9/18 Lorimer St. SC 5

Cables : «Fleetways»

SHIP REPAIRERS

UNITED SHIP SERVICES PTY LTD.

Telle: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5

Cables : «Fleetways»

SHIP'S FITTINGS

Messrs. E. P. & A. FRASER

«Phosphate House», 515, Collins Street.

Tele : MB 3155. Cables «STEVEDORE».

STEVEDORES &

CONTRACTORS

MORMUGAO

LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING

Cable : LEMUIR SHIPS AGENTS

I. P. NORONHA Cable : IGNATIUSNORONHA

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

NAPLES

DITTE RIUNITE PUCCI BROS

Tele : 21128 Piazzale Portadi Massa SHIPCHANDLERS & BONDED

Cables : «Pucci Bros» WAREHOUSE OWNERS

NEW YORK

MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC.

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

PENANG

S. V. K. PATCHEE BROS

Tele: 1085 15 Bishop Street (Manium) SHIPCHANDLERS &

Cables: «Ismalia» STEVEDORES



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Γαλλία

Τὸ νέον "σοῦπερ-λάϊνερ,,

Σχετικώς μὲ τὸ νέον γαλλικὸν λάϊνερ τῶν 55.000 τ. γκρός, διὰ τὴν γαλλικὸν γραμμὴν τοῦ Βόρειον 'Ατλαντικοῦ, μετεδόνησαν μεροὶ αἱ ἀκόμη ἐνδιαφέρουσαι λεπτομέρεια. Ή κατασκευὴ τοῦ διὰ λογαριασμὸν τῆς «C.G.T.» θὰ ἀρχίσῃ τὸ προσεχῆ Σεπτέμβριον εἰς τὰ νησιπεγγεῖα «Πενιόε», τοῦ Σαιν Ναζαίρ, ἀντὶ προβλεπομένου κόστους 27 ἑκατομμυρίων λιρῶν Ἀγγλίας. Τὸ σκάφος, ὅπερ θὰ παραδοθῇ τὸ 1959, θὰ ἔχῃ διαστάσεις μῆκος 984 ποδῶν καὶ πλάτους 114 ποδῶν, θὰ διστέθῃ δὲ διαμερίσματα διὰ 2000 ἐπιβάτας, ἐκ τῶν ὄποιων 500 μόνον ἀλιναὶ θὰ εἶναι πρώτες θέσεως. Αἱ λοιπαὶ θὰ εἰναι τοιμασίας χώρων, συμπεριλαμβανομένων αἰθουσῶν χροφῶν καὶ δισκεδάσεων, κινηματογράφων, μπάρ, κολυμβητικῶν ἔδρασμάν τοις κλπ. Ή 'ετούριστ κλάς» θὰ ἔκτεινεται καθ' δόλον τὸ μῆκος τοῦ πλοίου, δῆλοι δέ οἱ ἐπιβάται έχουν εἰς τὴν διάστασιν των θαλασσικῶν μὲ μίαν μόνον κλίνην. Τὸ νέον λάϊνερ ὑπολογίζεται νὰ διαπλένῃ τὸν Βόρειον 'Ατλαντικὸν εἰς πέντε ημέρας, εἰς τρόπον ὥστε θὰ δύναται νὰ πραγματοποιῇ ἐποισίως 22 ἔως 23 κυκλικὰ ταξίδια.

Γερμανία

Οἱ πετρελαιοιαγωγοὶ τῆς Δυτ. Εὐρώπης

Τὴν ἔγκατάστασιν δύο πετρελαιοιαγωγῶν εἰς τὴν ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην μελέτουν οἱ ἐνδιαφέρομενοι τεχνικοί. Τὸ Βίλελμσχάφεν ἢ τὸ Ρόττερνταμ θὰ εἰναι οἱ λιμένες τέρματος τοῦ ἐνὸς πετρελαιοιαγωγοῦ, τοῦ ὄποιου τὴν ἔγκατάστασιν ἐπιδίωκε ή ἐταιρίας "Εσσό". Εἰς τὸ Βίλελμσχάφεν, ἀν δὲ λιμήν του προκρίθη τελικῶν διὰ τὸν ἀγωγόν, θέλει διαρρυθμισθῆ κατόλληλον κρηπίδωμα ἐκφορτώσεως, μὲ βύθισμα ὑδάτων 12 ἔως 13 μέτρων καὶ μὲ ίκανὸν μῆκος, ὥστε νὰ καθισταται δυνατὴ ἡ πλεύρισις δεξαιμενοπλοίου τῶν 45.000 τόνων d.w. 'Εκείνειν τὸ πετρέλαιον θὰ διοχετεύεται εἰς τὸ Ρούρ, εἰς τὰ διύλιστηρια τοῦ Ρήνου, μὲ προβλεπομένη διὰ τὸ 1958 ποσότητα ἑτησίας παραχετεύσεως 9.000.000 τόνων, ἡτις τὸ 1965 θὰ αὐξηθῇ εἰς 22.000.000 τόνων.

'Ο δεύτερος πετρελαιοιαγωγός, δόξιλόμενος εἰς πρωτοβουλίαν τοῦ 'Ο-

PHILADELPHIA

INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves

Tele Lombard 8-8916 Cables : «Independent»

TOWAGE

INDEPENDENT PIER Co Inc Pier 34, South Wharves

Tele : Lombard 8-8916 Cables : «Independent»

STEVEDORES

MURPHY COOK & Co The Bourse Philadelphia 6,

Tele : 8-5514, 8-5515

STEVEDORES

RANGOON

COMOTTO SON & Co LTD.

P. O. Box No 139, Cables «Macotto»

STEVEDORES & SHIPCHANDLERS

ROTTERDAM

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

N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK

Tele : 72868 Bolnes Cables : «Boele» SHIP REPAIRERS & BUILDERS

N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS.

Tele : 23168 Willemstade 21 Cables: «Advantage» STEVEDORES

SINGAPORE

DAWOOD & Co 57 Raffles Quay

Tele: 4757 Cables: «Lathipha»

Wah Hin & Co Ltd, 62 Robinson Road,

Tele. 22340—3884—3885—6127

Cables : «Provisions»

SHIPCHANDLERS
SHIPCHANDLERS, SHIPPING & MANUFACTURERS AGENTS IMPORTERS & EXPORTERS RUBBER & RICE MERCHANTS

SYDNEY N.S.W.

N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD

Tele : B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street

Cables : «Motive»

STEVEDORES

VANCOUVER B.C.

EMPIRE STEVEDORING Co

Tele : Pacific 8841/8 895 Railway Street

Cables : «Despatch»

STEVEDORES

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)

850, Hastings Street West,

Cables: «Louiswolfe»

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

WESTERN Stevedoring Company Limited.

Capt. C. W McKAY, Manager

Mnia Office: 687 Powell St. Tele: 1626

STEVEDORES

μίλου Σέλλα καὶ τελῶν εἰσέτι εἰς τὸ στάδιον τῆς προκαταρκτικῆς μελέτης, προβλέπεται νὰ ἔνδοῃ τὴν Μεσόγειον μὲ τὴν Βόρειον Θάλασσαν, προκειμένου νὰ ἀνεψιδιάζωνται τὰ διύλιστηρια τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, ταχύτερον καὶ εὐθυγότερον, μὲ τὰ πετρέλαια τῆς Μέσης 'Ανατολῆς. 'Η πραγματοποίησις τοῦ ἐν λόγῳ σχεδίου θὰ στοιχισῃ περὶ τὰ 100 δισεκατομμύρια γαλλικῶν φράγκων. 'Απὸ τὴν Μαρσαλίαν — λιμένα τέρματος — θὰ κατευθύνεται ὡς πετρελαιαγωγὸς πρὸς τὸ Ρόττερνταμ καὶ τὴν 'Αμβέρσαν, μέσω τῆς 'Ανατολικῆς Γερμανίας, τοῦ Λουξεμβούργου, τοῦ Σαρ, τῆς Δυτικῆς Γερμανίας, τῆς 'Ολλανδίας καὶ τοῦ Βελγίου. Διακλαδώσεις θὰ ἔνδονται τὸν κεντρικὸν ἀγωγὸν μὲ τὰ κυριώτερα διύλιστηρια τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, χωρὶς νὰ προβλέπεται ἡ ἐπέκτασί του μέχρι τῆς Μεγάλης Βρετανίας διὰ τῆς Μάγχης.

'Υπολογίζεται, ὅτι τὸ μεταφορικὸν κόστος τὸ διὰ 50%. 'Ο ἀγωγὸς θὰ ἔχῃ διάμετρον 76.2 ἑκατοστομέτρων, θὰ συγκρίνεται, δηλαδὴ, κατ' ὅγκον, πρὸς τοὺς ὑφισταμένους εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Μέσην 'Ανατολῆς, μὲ θεωρητικὴν ικανότητα μεταφορᾶς 40 ἑκατομμυρίων τόνων πετρελαίων, τούλασίτων, ἐποιών. 'Η ἐνδιαφερόμενη ἔταιρια Σέλλα, μολονότι ἔχαρακτήριστας τὰς ἀνωτέρω πληροφορίας, ὡς πρώτους, ζήτεισεν, ἐν τούτοις, ὅτι τὰ σχέδια τελούν ύπο μελέτην.

Ην. Πολιτεῖαι

Τὸ πρῶτον ἀτομικὸν πλοῖον

Τὸ «ἀτομικὸν πλοῖον» διὰ τὴν 'Αμερικὴν εἶναι πλέον γεγονός. Αἱ σχετικαὶ πιστωσίεις, ἀνεργούμεναι εἰς τὸ ποσὸν τῶν 37 ἑκατομμυρίων δολαρίων, ἐντοπίσθησαν ἥδη ἀπὸ τὸ Κογκρέσον. Τὸ νομοσχέδιον «πτροβλέπει τὴν ναυπήγησιν ἐνὸς ἐπιτορικοῦ πλοίου κινουμένου διὰ ἀτομικὴν ἐνεργείας καὶ ικανού νὰ παράσχῃ τὰς μεταφορικάς του ὑπηρεσίας εἰς τὸ ζωτικὰς διὰ τὴν διακίνησιν τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν γραμμάς». Τὸ σκάφος θὰ κατασκευασθῇ ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν «Ἐπιπρόπην» ἐπὶ τῆς 'Αττικῆς 'Ενεργείας, ἡτις καὶ θὰ προσθέσῃ τὸν πλοιού τοῦ πληρώματος του. Τὸ μῆκος του ἔχει 552 τοσδύναι καὶ ἡ προβλεπομένη ὑπηρεσιακὴ ταχύτης του 18 μίλιων.

Τὸ δεύτερον "σοῦπερ-λάϊνερ,,

Αἱ ἀπὸ μακροῦ συνεχιζόμεναι διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ναυπήγησιν ἀδελφοῦ σκάφους πρὸς τὸ σοῦπερ-λάϊνερ «'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» διέπει τὸν πλοιού τῶν 53.329 τ. γκρός, εύδονται. 'Απὸ τὴν Βουλήν τῶν 'Αντιπροσώπων ἔζητηθῇ ἡδη πίστωσις 100 ἑκατομμυρίων δολαρίων διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ δευτέρου τούτου λάϊνερ, μέλλονται ν' αποκτήσουν τὸν πληρωκαέναιον «Αμέρικα». Σχετικά, ἐπίσης, νομοσχέδιον, φωτισθὲν παρὰ τὴν Βουλῆν ἀπὸ τῶν ἀρχῶν 'Ιουλίου, ἐπιτρέπει εἰς τὴν κυβερνήσιν νὰ ἔγγυηθῇ διὰ τὰ 100% τοῦ συμφοιτομένου παρὰ τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας διανείσου διὰ τὴν ὑπόλησην ναυπήγησην. Τὸ κόστος τοῦ νέου ὑπερωκεανού ὑπόλογιζεται νὰ διακυμανθῇ μεταξὺ 90 ἔως 100 ἑκατομμυρίων δολαρίων, μὲ συμμετοχὴν τῆς ἐταιρίας διὰ ποσὸν 40 ἑκατομμυρίων δολαρίων. Θὰ παραχωρηθῇ δέδηναίς καὶ ἀπὸ τὸ Δημόσιον ἡ γνωστὴ ἐπιχωρήσης, ἡτις θὰ καλύψῃ τὴν διαφοράν του ναυπηγικοῦ κόστους εἰς τὴν 'Αμερικὴν καὶ τὴν Εὐρώπην, ἐνῷ θὰ καταδηλώσῃ δισταύρως καὶ αἱ δαπάναι προσθηκῶν ἡ τροποποιήσεων, σχετικῶν μὲ τὴν ἔθνικὴν ἄμυναν, ίνα τὸ σκάφος, ἐν περιπτώσει πολέμου, μετατρέπεται εἰς μεταγνωγικόν.

Τὸ ἔξελθουν ἀπὸ τὴν "ναυφαλίνη,,;

'Ανηγγέλθη, ἡλιαὶ αἰσθινίων, τὴν 3ην 'Ιουλίου ἐξ Οὐασιγκτῶνος, ὅτι παρεχωριθῆσαν εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ισμπράντσεν» ἔξι λίμπερτος ἀπὸ τὰ παραπλισμένα, ἵνα χρησιμοποιηθῶν διὰ τὴν μεταφορὰν γαιανθράκων εἰς τὴν Γαλλίαν. Προϋποθέσις τῆς παραχωρήσεως, ἐτεθῇ ὁ δρός, διὸ δὲν ἔχειν δηλοῦν δυνηθῆ οἱ Γάλλοι νὰ ναυλώσουν διὰ ἀμερικανικῆς διοικητήσας φορτηγά, πρὶν ἡ ἐπανεζοπλισθῶν τὸ ζητηθέντα ἔξι κρατικά λίμπερτς. 'Ἐν περιπτώσει ναυλώσεων ὑπὸ τῶν Γαλλῶν δίλγυρων τῶν 6 σκαφῶν, δὲ ἐπανεμόνευν πρὸς κάλυψιν ἀφρόδιμος θὰ συμπληρώνεται ἀπὸ τὰ παραπλισμένα. Τὰ πλοῖα θὰ χρησιμοποιηθῶν ἐπὶ ἓνα ἔτος, ήτοι ἡ πορεία τοῦ 'Ιουλίου 1957, ἀποκλειστικός καὶ μόνος διὰ τὴν μεταφορὰν γαιανθράκων πρὸς τὸ Κόντινεντ, μὲ ναυλή 11.60 δολ. δι᾽ 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ καὶ 12.10 δολαρίων διὰ Γαλλίαν.

'Αρχικῶς, ἡ ἐταιρία «Ισμπράντσεν» εἶχε ζητήσει 15 σκάφη, ἀλλ' ὁ ἀριθμός των περιωρίσθη εἰς 6, διότι ἐν τῷ μεταξύ οἱ Γάλλοι ἀπέτευχον τὴν ναυλωσίαν ἐνένει τὸν ὑπέρεσι τελούντων ἀνευρικανῶν φορτηγών. 'Ἄστημα, διὸ οἱ μέχρι τοῦδε τούδε αἱ τελευταῖς 14 ἐφοτλιστικοὶ ὄργανων διὰ τὴν ξέδοντας τοῦ παραπλισμοῦ ἀνεφέροντο εἰς 80 ἐν δλω σκάφη. Τὸ γεγονός ὅπερ ἀνησυχεῖ τούς τοῦς ἐφοτλιστικοὺς κύκλους, ἔγκειται εἰς τὸ οἴτην δημητρίου τοῦ δρόμου τοῦ Μπρόδερς. 'Απὸ τὴν πορείαν πάντων τῆς ναυλαγορᾶς φαίνεται, ὅτι θὰ ἔχειται δισταύρως. Πλὴν τῶν ἀνώτερων σκαφῶν διὰ τὴν ἐταιρίαν «Ισμπράντσεν» ἀπεφασίσθη νὰ παραχωρηθῶν 5 βίκτορις εἰς τὴν ἐταιρίαν Λάικς Μπρόδερς. 'Απὸ τὴν πορείαν πάντων τῆς ναυλαγορᾶς φαίνεται, ὅτι θὰ ἔχειται δισταύρως. Οἱ ὑψηλότεροι ναύλοι θὰ προκαλέσουν τὴν έξισον αὐτῶν.

Ιαπωνία

Τὰ τεράστια δεξαμενόπλοια

Τὸ διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἀμερικανοῦ κ. Λοῦντβις κατασκευαζόμενον εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα δεξαμενόπλοιον τῶν 83.000 τόνων d. w. πρόκειται νὰ καθελκισθῇ τὴν Ιη Αύγουστου. Θὰ ἔχῃ διαστάσεις μῆκος 850 ποδῶν, πλάτους 125 καὶ ὑψοῦ 60 ποδῶν. Εὔθυνς μετὰ τὴν καθελκισίαν τοῦ θα τεθῇ ἐπὶ τῆς ἐσχάρας ἡ τρόπτιστή τοῦ τὸν 87.000 τόνων d. w., ἐνῷ καὶ ἔνα τρον τῶν 94.000 τόνων d. w. σχεδιάζεται ἡδη ἀπὸ τοὺς τεχνικοὺς τῶν ναυπηγείων Κούρε διὰ τὸν αὐτὸν ἀμερικανῶν πλοιοκτήτην. Τὰ ἐν λόγῳ τεράστια σκάφα θὰ δύνανται νὰ μεταφέρουν ἐναλλάξ φορτία πετρελαίων καὶ μεταλλεύματων.

Ναυπήγησις ὑπερωκεανείων

'Η Ιαπωνία σχεδιάζει τὴν κατασκευὴν τριῶν ἐπιβατηγῶν ύπερωκεανίων, χωρητικούτης 25.600 τ. γκρός ἔκστον καὶ ταχύτητος 24 μίλιων, ἵνα τὰ δρομολογήσῃ εἰς τὴν γραμμὴν Γιοκοχάμας—'Αγίου Φραγκίσκου. Προβλέπομένουν κόστος 8 ἑκατομμυρίων λιρῶν κατὰ σκάφος. 'Η ναυπήγησις των θα πραγματοποιηθῇ ἐπὶ τὴν βάσει τοῦ πενταετοῦ προγράμματος, τοῦ διὰ 50% ἐφαρμογή ἄρχεται τὸ 1957.

Ισραήλ

Τρία πλοΐα διά την «Ζίμ»

Αυηγγέλθη, ότι ή Ισραηλιτική έταιρία «Ζίμ» παρήγγειλε πρό τινος εις τα γερμανικά ναυπηγεία τρία μικρά φορτηγά, χωρητικότης 2400 τόνων ι.ω. έκαστον, με κλειστό «σέλτερ-ντέκ» και μήκους 73 μέτρων μεταξύ των καθέτων. Διὰ τὴν πρώσιν των θάλασσας θάλασσας ταῦτα μὲ μηχανάς Ντότς, δυνάμεως 1800 ίππων, θάλασσας σουσουν δέ, ως προσδέπεται, υπηρεσιακή ταχύτητα 13 μιλίων.

Και πρὸς τὰς Μεγάλας Λίμνας

Η γνωστή Ισραηλιτική έταιρία «Ζίμ» προαναγγέλλει αυηγησιν τοῦ στόλου τῆς ἀπὸ τὰς ἡδη διατιθεμένας 120.000 τόνων εἰς 500.000 τόνων κατὰ τὸ 1960. Εἰς τὰ σχέδιά της περιλαμβάνεται καὶ ή ναυπηγησίς 6 φορτηγῶν, τῶν 7.000 τόνων έκαστον, προοριζομένων νὰ ἀπασχοληθῶν — μετὰ τὴν δόλοκλήρωσιν τῆς νέας διώρυγος τοῦ Αγίου Λαυρεντίου — εἰς ἐγκαινιασθεσμένην τακτικὴν γραμμὴν μεταξὺ Μεσογείου καὶ Μεγάλων Λιμνῶν.

Μεγ. Βρεταννία

Ο παγκόσμιος στόλος τῶν «τράμπς»

Τὸ μεταφορικὸν ἔργον τῶν ναυπηγουμένων ἡδη μεγάλων τράμπς φορτηγῶν (ἀπὸ 12.000 μέχρι τῶν 20.000 τόνων ι.ω.) θέλει σημαντικῶν περιορισθῆ ἀπὸ τὴν ἔλλειψιν καταλλήλων εὔκολιῶν εἰς τοὺς λιμένας. Προβλέπουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι, ὅτι ἀν δὲν βελτιωθῇ ποσοστὸν 10% ἐτησίως ἐντὸς τῆς ἔρχομένης πενταετίας ἡ ίκανότης τῶν λιμένων φορτεοκφορτώσεως, ίνα δέχωνται σκάφη τοιαυτῆς χωρητικότητος καὶ βιοτίματος. Θὰ καθυστερήσῃ εἰς σημαντικὸν βαθὺν ἡ ἐντατικὴ ἐκμετάλλευσις τῶν ἐλύγων πλοιῶν. Μολονότι εἶναι ταχύτερα καὶ μεγαλύτερα τὰ ναυπηγουμένα φορτηγά, οινοδήποτε κέρδος τῶν ἐτῆς ταχύτητος καὶ τῆς μείζονος χωρητικότητος τῶν δυνατῶν νὰ ἔσουν δερεθῆ ἀπὸ τὴν ἀκαταλλήλητη τῶν λιμένων.

Σημειωτέον, ὅτι — καθ' ὑπόλογισμὸν εἰδικοῦ βρεταννικοῦ Οἴκου Στατιστικῆς — ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν τράμπς, μεταξὺ Μαρτίου 1955 καὶ Μαρτίου 1956, ηδηθή κατὰ 142 μονάδας καὶ 1.5 ἑκατομμύρια τόνων ι.ω. Είχεν εἰς τὸ τέλος Μαρτίου ἐ. δ. δύναμιν ἀπὸ 1943 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 18.800.000 τόνων ι.ω. Τὸ τεντὸς ι.ω. καὶ ἡ κατὰ ετῶν μεταφορᾶ μεταφορικὴ ίκανότης, λόγω τῆς μεγαλυτέρας ταχύτητος, ἀνῆλθον κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν δωδεκάμερον κατὰ 11 %.

Οταν μετά τινα ἦτη τὰ ὑπὸ παραγγελίαν μεγάλα τράμπς θὰ ἔχουν παραδοθῆ, δύο δύμαδες χωρητικότητος θὰ ἔχουν δημιουργηθῆ. Η μία θὰ ἀναφέρεται εἰς τὴν ταχύτητα τῶν 10 μιλλίων καὶ ἡ ἄλλη εἰς τὴν ταχύτητα τῶν 13 μιλλίων. Η ὁμάς τῶν 10 μιλλίων θὰ βαίνει σταθερῶς μειουμένη, ἐφόσον σὺν τῷ χρόνῳ τὰ σκάφη τοῦ τύπου «Δίλιμπερτο» θὰ ἔξερχωνται τῆς ὑπηρεσίας. Αἱ στατιστικαὶ, τέλος, ἀναφέρουν, ὅτι ἡ «Ἀγγλία, λομβαδιούμενον ὑπὸ» δύνι τῶν ὑπὸ ναυπηγησιν πλοίων διὰ λογαριασμὸν ἔνεινα ἐφόπλιστῶν — Ἐλλήνων καὶ Νορβηγίων κατὰ κύριον λόγον — τείνειν νὰ ἐκποιηθῆ ἀπὸ τὴν πρωτεύουσαν θέσην, τὴν ὑπὸσιαν κατείχεν εἰς τὴν κοτηγορίαν τῶν «τράμπς», μὲ πλοῖα 4.200.000 τόνων. «Ἡδη, τὰ ὑπὸ τὰς γνωστὰς «σημαίας εὔκολιάς» υηλογημένα τράμπς φορτηγά ἀνέρχονται εἰς 2.6 ἑκατομμύρια τόνων, χωρὶς εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτῶν ἡδη ἔχουν ὑπολογισθῆ ἀπὸ τὸ τέλος Μαρτίου καὶ ἐντεῦθεν ἀθρόιτο ἐγγραφαὶ νεοτεύκτων.

Νορβηγία

Ογκώδης καὶ ποιοτικῶς ἀνωτέρα ναυτιλία

Εἰς 5.300.000 τόνων ι.ω. ἀνήρχετο ἡ μέχρι τέλους Ιουνίου ἐ. δ. παραγγελθεῖσα χωρητικότης, μὲ παραδόσεις ἔξικνουμένας μέχρι καὶ τοῦ 1961. Ἐκ ταύτης, 2.000.000 τόν. ἀνέρθερον εἰς φορτηγά σκάφη καὶ 3.300.000 τ. εἰς δεξαμενόπλοια, μὲ παραγγελίες 1.800.000 τ. τεῖς τὰ σουηδικά ναυπηγεία, 1.300.000 τ. εἰς τὰ νορβηγικά, 900.000 τ. εἰς τὰ γερμανικά, 500.000 τ. εἰς τὰ ἀγγλικά, 300.000 τ. εἰς τὰ ὄλλανδρικά, 150.000 τ. εἰς τὰ δανικά καὶ τὰ ὑπόλοιπαν εἰς τὰ ναυτηγεία ὀλῶν τῶν ἄλλων χωρῶν, μὴ ἐξαιρουμένων καὶ τῶν γιουγκοσλαϊκῶν.

Προβλέπεται, ὅτι διὰ τῆς ὀλοκλήρωσεως τοῦ ἐν λόγῳ προγράμματος, ἡ Νορβηγία θὰ διατηρήσῃ καὶ ἀπὸ ποιοτικῆς πλευρᾶς εἰς ψύλλων ἐπιπέδων τὴν θέσην τῆς μεταξὺ τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας. «Ἄσ σημειωθῶ, ὅτι κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους 35 νεότευκτα φορτηγά σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 457.771 τόνων (περιλαμβανομένων 14 τάκερες, 309.190 τόνων ι.ω. καὶ 3 ἐπιβατηγῶν, 22.350 τ. γκρός), προστέθησαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς νορβηγικῆς ναυτιλίας. Οὕτω, ὃ ἐν

νεργείᾳ ἐμπορικὸς στόλος τῆς Νορβηγίας ἡρίθμει τὴν 1ην Ιουλίου 1199 σκόφη, 10.929.115 τόνων ι.ω., περιλαμβανομένων 429 δεξαμενόπλοιῶν, 6.600.330 τόνων ι.ω. καὶ 55 ἐπιβατηγῶν, 147.855 τόν. γκρός.

Τὸ πρῶτον «άτομικὸν» πλοῖον

Τὸ πρῶτον δι' ἀτομικῆς ἐνεργείας κινούμενων νορβηγικῶν σκάφος θὰ εἰνε, συμφώνως πρὸς τὰς ἔξι «Οσλο διαβίσσομένας πληροφορίας, ἵνα δεξαμενόπλοιον χωρητικότητος 32.000 τόνων ι.ω. καὶ ταχύτητος 18 μιλίων. Ἐκπρόσωπος τῆς «Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν μελέτην τῆς ἀτομικῆς προώσεως τῶν πλοίων ἐδήλωσεν, ὅτι ἐν συνεργασίᾳ μὲ σουηδῶν καὶ ἀμερικανῶν τεχνικῶν, σχεδιάζεται ἡδη μία μηχανὴ με σημαντικὰ τροποποίησης, ἥπις θὰ ἐγκατασθῇ εἰς τὸ νορβηγικὸν ἀτομικὸν πλοῖον. Ο προβλεπόμενος ἀντιδραστήρος θὰ παράγῃ θερμότητα 64 μεγαβάτ καὶ θὰ ἔχῃ κατανάλωσιν οὐραγίου 15 τόνων, μὲ παραγωγὴν 6.000 μεγαβάτ-ἡμερῶν κατὰ τόνων οὐραγίου. Τούτο — κατὰ τὸν διμιλήτην — σημαίνει, ὅτι τὸ 32.000 τόνων ι.ω. δεξαμενόπλοιον θὰ δύνεται νὰ τελῆ ἐν πτηρεσίᾳ ἐπὶ 47 μῆνας πρὶν ἡ ἀνεῳδιασθῇ μὲ νέα μπώκερες. Τὸ δάρος τοῦ ἀντιδραστήρος, αἱ τού βαρέος μετάλλου τοῦ προστατευτικοῦ περιβλήματος ἀπὸ τὴν ραδιενέργειαν, θὰ εἰνε 1000 τόνων, ἐναντὶ δάρους 275 τόνων διὰ μίαν συνήθη μηχανὴ εἰς σκάφος τοιούτου μεγέθους. Πρέπει, δύμας, νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ τελεύταια αὐτῆς ἐγκατάστασις χρειάζεται καὶ κάθισμα 3.000 τ. μπώκερες.

Ολλανδία

Δύο ταυτόχρονοι καθελκύσεις

Τὸ πρῶτον δεκάμερον τοῦ Ιουνίου καθελκύσθησαν, ταύτοχρόνως, ἐκ μιᾶς μεγάλης μονίμου δεξαμενῆς τοῦ Σίενταμ τὰ ἐντὸς αὐτῆς ναυπηγηθέντα δύο σκάφη τῆς «Ολλανδ-Ἀμερικαν Λάιν», τὸ ὑπέρωκεανον «Στάτενταμ» μήκους 578 ποδῶν, χωρητικότητος 23.000 τ. γκρός καὶ ίκανότητος διὰ τὸν μεταφορᾶν 955 ἐπιβάτων καὶ τὸ μικρότερον σκάφος τοῦ Ντίντεντντοκ, 47 μῆνας πρὶν ἡ ἀνεῳδιασθῇ μὲ νέα μπώκερες. Τὸ δάρος τοῦ ἀντιδραστήρος, αἱ τού βαρέος μετάλλου τοῦ προστατευτικοῦ περιβλήματος ἀπὸ τὴν ραδιενέργειαν, θὰ δύνεται νὰ τελῆ ἐν πτηρεσίᾳ 60 μῆνας, διαθέτον καὶ διαιμερίσματα δι' ἀπίβατάς. Τὸ πρῶτον προσρίζεται διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, τὸ δὲ δεύτερον διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ειρηνικοῦ. Η καθελκυσις διεξήχθη, χωρὶς καρμίαν τελετὴν. Ἀπερεύχθη ἡ πρόκληση σιδηροδρόμων αἱσθητικῆς αὐτῆς ναυπηγηθέντης αὐτοῦ τοῦ στόλου δύο πρόστατα αἱσθητικῆς αὐτῶν τεχνικῶν εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν λεπτοτάτων χειρισμῶν τῆς καθελκύσεως. Πράγματι, ἡ ἐργασία αὐτὴ ἐπαρουσιάζει προβλήματα δύσκολα. Η ἔξοδος τῶν δύο πλοίων ἀπὸ τὴν δεξαμενήν επρεπεῖ νὰ συγχωνεύσῃ μὲ τὴν ὑψωσιν τῶν ύδρων τοῦ ποταμοῦ Μάας, ἐπὶ τῆς δύχης τοῦ ὄπιού κεῖται τὸ ναυπηγεῖον. Τὸ μικρότερον σκάφος θὰ καθελκυσθεῖ πρῶτον, ὥστε νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν διάθεσιν τοῦ ἐλευθέρου χώρου ἐντὸς τῆς διώρυγος διὰ τὴν κίνησιν τοῦ ἐξερχομένου μεγαλύτερου πλοίου, τοῦ «Στάτενταμ». Η ἔξοδος τοῦ πρώτου δέν ἐνεφάνισε δυσκολίας. Ἐπέπλευσεν διλίγας ὥρας μετὰ τὸ ἀνοιγμένη τῶν υδροπλοίων καὶ ὠλίσθησεν ἀνέτως πρὸς τὸν ποταμόν. Η ἔξοδος, δύμας, τοῦ «Στάτενταμ» ἀπέτελε μίαν διάφορον ιστορίαν, διότι τὰ υθύρωπα τῆς δεξαμενῆς θὰ δέξουν διάκοτα μόνον ίντσας πλαστύτερα τοῦ σκάφους, τοῦ διποίου τὸ πλάτος ἔφθανε τοὺς 78.9 πόδας.

Συρόμενον τὸ «Στάτενταμ» ἀπὸ τὴν στενὴν ταύτην, ἔξοδον, εἰσῆλθεν εἰς τὸν ποταμόν, χωρὶς νὰ ὑποστηθῇ ζημίαν τυιά καὶ χωρὶς νὰ προξενήσῃ διαβάσην εἰς τὴν δεξαμενήν. Πέντε ρυμούλκα τὸ ἐδόθησαν, καθὼς καὶ εἰς γερανὸς κίνησις τοῦ πλοίου πρὸς τὴν ἔξοδον τῆς δεξαμενῆς ἡλέγετο ἀπὸ τὴν ἡράρων μὲ τέσσαρας διάκοτα παραστάσεις. Πρὶν ἡ ἀρχίσῃ ἡ δῆλη προπαρασκευὴ τῆς ἐπιπλέουσεως τοῦ σκάφους, ἐπέτρεψεν ἡ ἐπιφάνεια τῶν ύδρων ἐντὸς τῆς δεξαμενῆς νὰ ἀνέλθῃ εἰς ψύλλοτερον ἐπίπεδον τῆς ἐπιφανείας τοῦ ὑδάτος τοῦ ποταμοῦ, ὥστε νὰ εἰνε δέβαιον, ὅτι τὸ «Στάτενταμ» θὰ ἀπηλλάσσετο εὐκόλων τῶν ύποστηριγμάτων, ἐπὶ τὸν δύο πόδας περιέκαθητο τοῦ σκάφους, τοῦ ποταμοῦ, ἐπέτρεψεν διάκοτα παραστάσεις. Πρὶν ἡ ἀρχίσῃ ἡ δῆλη προπαρασκευὴ τοῦ σκάφους, ἐπέτρεψεν ἡ ἐπιφάνεια τῶν ύδρων ἐντὸς τῆς δεξαμενῆς.

Τουρκία

Καὶ ἄλλαι ναυπηγήσεις

Η Τουρκία φέρεται ἀπόφασισμένην νὰ ἐνισχύσῃ τὸν ἐμπορικὸν της στόλου. Μετὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τῶν γνωστῶν ναυπηγείων τῆς προγραμμάτων εἰς τὰ γερμανικά καὶ τὰ ιαπωνικά ναυπηγεία, ἀπεφάσισεν ἡδη τὴν κατασκευὴν ἑτέρων ἑννέα σκαφῶν, ἥπιοι διάκοτα παραστάσεις, τῆς δεξαμενῆς, τῆς διποίας ίκανὸν τμῆμα θὰ παρέμενεν ἀδρανές, ἐὰν κατεσκευάζετο ἐν αὐτῇ τὸ ἔνα μόνον ἀπὸ τὸ δύο σκάφη.

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

Head Office: KHARTOUM

PORT SUDAN

WADI HALFA

PIRAEUS

P.O.B. 116
Tel. 2450

P.O.B. 184
Tel. 2450

P.O.B. 69
Tel. 90

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. III5
Tel. 488

ADDIS ABBEBA
P.O.B. 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,"

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

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

Αντιπρόσωποί μας εἰς τὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

O. k. A. E. SHEPPARD & CO.
BEVIS MARKS HOUSE

BEVIS MARKS LONDON E.C. 3

Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

Ο κ. Μάρκος Νομικός

Εἰς τὴν δεινῶς πληγεῖσαν ἀπὸ τοὺς σεισμοὺς Σαντορίνην ὁ βουλευτής Κυκλαδῶν κ. Μάρκος Π. Νομικός προσέφερε καὶ πάλιν ὅλον του τὸ στοργικὸν ἐνδιαφέρον. Πρώτος, ὅλιγας ὥρας μόλις μετὰ τὴν καταστροφὴν, εὐρέθη ἐπὶ τόπῳ, μεταξὺ τῶν ἀτυχῶν συμπατριῶν του.

Ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὰς ἄρχας ὡργάνωσεν ὁ κ. Νομικός τὰς πρώτας βοηθείας, ἔνο τὴν μεσημβρίαν τῆς ὥρας ἀπέπλευν ἐπὶ Πειραιῶς τὸ ἑκτάκτων διατεθὲν παρὰ τοῦ κ. Νομικοῦ ἐπιβατηγὸν «Κανάρης», φέρον τροφας, ὑγειονομικὸν καὶ στεγανωτικὸν υλικὸν εἰς τὴν κατεστραμένην νῆσον. Ἐκεῖθεν τὸ σκάφος μετέφερε τοὺς τραυματίας εἰς Σύρον καὶ Πειραιᾶ. Ἡ ἴδιαιτέρα ἐπίσης θαλαμηγὸς τοῦ κ. Νομικοῦ διετέθη διὸ τὰς ἵρωτας συγκοινωνιακάς ἀνάγκας, τρόφιμο δὲ καὶ ρουχισμὸν ἀφθονόν, ἀγόρασθεντα δαπάναις τοῦ κ. Νομικοῦ, μετέφερεν εἰς τὴν ἡρεπομένην νῆσον.

Ο κ. Νομικός παραμένει ἥδη εἰς τὴν Σαντορίνην, μέχρις ὅτου ἡ ζωὴ ἐν μέρος τῶν ἐρειπίων ἐπανεύρῃ κάποιον ρυθμὸν καὶ δργανωθῇ πλήρως ἡ περίθαλψις.

Ἐπὶ τέλους

Ἡ ἐπιτροπὴ ἔξουσιοδοτήσεως ἐνέκρινε, κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 10 Ιουλίου, τὸ Ν. Δ. «περὶ ρυθμίσεως ἑκκρεμῶν ζητημάτων τῆς φορολογίας εὑπόρων Α. N. 889)1949 καὶ Ν. Δ. 214)1947».

Κατὰ τὴν συζήτησιν τοῦ Ν. Διατάγματος ὁ ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομῶν κ. Θηβαίος προέβη εἰς τὰς ἀκόλουθους τροποποίησεις ἐπὶ τοῦ ἀρχικοῦ κατατέθεντος νομοσχέδιου: Εἰς τὸ ἀρθρον 1 προσεπέθη παράγραφος ἔχουσα σύντομον ὅτι: Οἱ ἐν τούτων καταβάλοντες ἐν 'Ἐλλάδι, βάσει τοῦ ὑπὸ τῆς ἐπιτροπῆς ἀναθεώρησεως τοῦ ἀρθρου 6 τοῦ Α. N. 889)1949 καταρτισθέντος πίνακος ὀριστικῆς κατανομῆς ἡ τῶν ἀποφάσεων τῆς οἰκείας ἐδικαστικῆς ἐπιτροπῆς ἐνστάσεων τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἀρθρου 2 τοῦ Α. N. 1410)1950 ποσά ἵσα ἡ ἀνότερα κατὰ τὴν τότε ἰστομίαν τῆς δραχμῆς πρὸς τὴν εἰς δολλάρια οφειλήτων, κατὰ τὴν ἐν τῷ οἰκείῳ πίνακι τῆς Ἐνώσεως ἀναλογίαν τῶν ἀπαλλάσσονται πόρης ὑποχρεώσεως, ὃ δε ἐτί πλέον καταβληθεῖσι φόρος δὲν ἐπιστρέφεται.

Ἐπίσης προσετέθη τὸ ἀκόλουθον ὑπὸ ἀρθρου 4 ἀρθρου: Αἱ προθεσμίαι τοῦ ἀρθρου 27 τοῦ Ν. 2246)1952 «περὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως τῶν διατάξεων περὶ τελῶν χαρτοσήμου καὶ ἀλλων τινῶν φορολογικῶν διατάξεων παρατείνεται μέχρι 30 Ιουνίου 1957».

Τὸ σχέδιον τοῦ φυσιοθέντος Ν. Διατάγματος, μετά τῆς εἰσηγητικῆς του ἐκθεσεως, ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ προγούμενον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Αἱ ναυπηγήσεις μας εἰς τὴν Ἰαπωνίαν

Τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα, ἀπίνα τὸν ἐντατικῶς ἀπασχολοῦνται μὲ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν γνωστῶν εὑρυτάτων προγραμμάτων τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἥρχισαν ἥδη ἀδρόνως νὰ ἀποδίδουν τὸ ἔργον των. Ἐμφαίνεται τοῦτο ἀπό τὰς ἀλληλοδιαδόχους καθελκύσεις καὶ παραδόσεις μεγάλων φορτηγῶν τράμπτες καὶ δεξαμενοπλοίων, αἵτινες ἐπραγματοποιήσαν, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Ιουνίου καὶ τῶν πρώτων ἡμερῶν τοῦ Ιουλίου. Οὕτω, κατὰ τὰς ἐκ Τόκιο πληροφορίας, καθειλύσθη τὴν 9ην Ιουνίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ναγκογία, διὰ λογαριασμὸν ἑταῖρις τοῦ κ. Στ. Λιθανού, τὸ

φορτηγὸν «Ἀτλάντικ Γκρέις» 14.300 τόνων d. w., μὲ μηχανὰς ἀτμοστροβίλους, δυνάμεως 6600 πόπων καὶ μὲ προβλεπομένην ταχύτητα 14.85 μιλίων. Παράδοσις τὸν Αὔγουστον. Ἀπὸ τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα παρεδόθη τὴν 2αν Ιουνίου τὸ ἀδελφὸν φορτηγὸν «Ἀτλάντικ Γκλαντιέτορ» Ἐπίσης, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι, τοῦ Ναγκασάκι, παρεδόθη τὴν 25ην Ιουνίου εἰς ἑταῖρίαν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ συγκροτήματος Χανδρῆ, τὸ δεξαμενόπλοιον «Αγιος Βλάσιος V.», 32500 τόνων d. w., μὲ μηχανὰς ἀτμοστροβίλους, δυνάμεως 15000 πόπων καὶ ταχύτητος 16.5 μιλίων.

Ἄπὸ τὰ ναυπηγεῖα Οὐράγκα καθειλύσθη τὸ φορτηγὸν «Σάντα Μαρία», τῶν 14.500 τόνων d. w., μὲ μηχανὰς ἀτμοστροβίλους, δυνάμεως 8100 πόπων καὶ μὲ προβλεπομένην ταχύτητα 15.85 μιλίων. Παράδοσις περὶ τὰ μέσα Αὔγουστου. Ἀπὸ τὰ ίδια ναυπηγεῖα παρεδόθη περὶ τὰ τέλη Ιουνίου τὸ 13.000 τόνων d. w. φορτηγὸν «Νάσιοναλ Προϊκρέτ», ἐφοδιασθὲν μὲ ἀτμοστροβίλους, δυνάμεως 8200 πόπων καὶ ἀναπτύχναν ὑπερεσιακὴν ταχύτητα 15.85 μιλίων. Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ισικαντζίμα καθειλύσθη τὴν 20ην Ιουνίου τὸ φορτηγὸν «Ἀνδρος Γκράμμαρ» (τοῦ συγκροτήματος τῆς «Οράιου»), χωρητικότητος 14.800 τόνων d. w., μὲ μηχανὰς ἀτμοστροβίλους, δυνάμεως 8200 πόπων, μὲ προβλεπομένην ταχύτητα 15.85 μιλίων καὶ μὲ παράδοσιν περὶ τὰ τέλη Ιουνίου τὸ 12.500 τόνων d. w. φορτηγὸν «Ειρήνη Λ.», ἐφοδιασθὲν διὰ τὴν πόδωσίν του μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 8200 πόπων, μὲ προβλεπομένην ταχύτητα 15.7 μιλίων καὶ μὲ παράδοσιν περὶ τὰ τέλη Αὔγουστου.

Ἄπὸ τὰ ναυπηγεῖα Νίππου παρεδόθη τὴν 9ην Ιουνίου εἰς τὴν πλοιοκτήτηριαν ἑταῖριαν «Τράφαλγκαρ» τὸ φορτηγὸν «Αιόνιαν Αιλάντερ» 12.500 τόνων d. w., μὲ μηχανὰς ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 9000 πόπων καὶ ταγύπτος 16 μιλίων. Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χαρίμα παρεδόθη τὴν 15ην Ιουνίου εἰς τὴν «Οράιου» τὸ δεξαμενόπλοιον «Ανδρος Σέλλορ» 38.750 τόνων d. w. ἡ 24.200 τ. γκρός, μὲ μηχανὰς ἀτμοστροβίλους, δυνάμεως 17.600 πόπων καὶ ταχύτητος 16 μιλ. Ἐπίσης, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι παρεδόθη περὶ τὰ τέλη Ιουνίου εἰς τὴν «Οράιου» τὸ δεξαμενόπλοιον «Ανδρος Κέιπτ» 39.000 τόνων d. w., μὲ μηχανὰς ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 19.000 πόπων καὶ ταχύτητος 17 μιλίων. Τέλος, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Φουζιναγκάτα παρεδόθη τὴν 29ην Ιουνίου τὸ φορτηγὸν «Βροντάδος ος» 10.750 τόνων d. w., μὲ μηχανὰς Ντηζέλ, δυνάμεως 4200 πόπων καὶ ταχύτητος 13 μιλίων.

Τάνκερ τῶν 100.000 τόνων

Κατὰ τὴν πλευραφικὰς πληροφορίας ἐξ Οὐάσιγκτων, ἐπετεύχθη τὴν 30ην Ιουνίου μεταξὺ τοῦ κ. Όνάση καὶ τῆς «Κρατικῆς Διοικήσεως» τῆς ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας, μίσα κατ' ἀρχὴν συμφωνία, διὰ τῆς διποίας τὸ μεγαλύτερον μὴ ἐπιβατηγὸν πλοίον τοῦ κόσμου θὰ κατασκευασθῇ διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Όνάση εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα καὶ θὰ φέρῃ τὴν Ἀστερόδεσσαν. Ὁποις ἔχομεν ἥδη ἀναγράψεις εἰς προγεούμενον τεῦχος μας, προκείται περὶ δεξαμενοπλοίου τοῦ 100.000 τόνων d. w., ὅπερ καὶ θὰ είνει τὸ μεγαλύτερον σκάφος τοῦ κόσμου. Θὰ ἔχῃ μῆκος 900 πόδων καὶ θὰ ἀναπτύξῃ ταχύτητα 18½ μιλίων καὶ μολονότι θὰ είνει μικρότερον μῆκους ἀπὸ τὸ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» καὶ τὰ δύο «Κούνης», ἐν τούτοις, εἰς δύοντας θὰ τὰς ὑπερβαίνει. Πέραν τοῦ ἐν λόγω δεξαμενοπλοίου, θὰ ναυπηγηθοῦν διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Όνάση ἀμερικανικὴν σημαδίαν εἰς τὰς «σημαδίας εὐκολίας». Τὰ ἔνδεκα ἑκάτησαρ τάνκερ, ἢτοι ἔνα τῶν 46.000 τόνων d. w., καὶ ταχύτητος 16.9 μιλίων καὶ τρία τῶν 32.650 τόνων d. w. ἔκαστον, ταχύτητος δὲ 17.2 μιλίων. Βάσει τὰς ὡντινὰς συμφωνίας, θὰ ἐπιτραπῇ — ὡς ἀνεκοίνωσεν ὁ κ. Μόρς τῆς «Κρατικῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας» — εἰς τὰς ἑταῖριας τοῦ κ. Όνάση νὰ μεταφέρουν 13 παλαιὰ σκάφη των ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαδίαν εἰς τὰς «σημαδίας εὐκολίας». Τὰ ἔνδεκα ἑκάτησαρ σκάφων εἰνὲ δεξαμενοπλοία «Τ.2s», ἔτερον εἰνὲ τὸ δεξαμενοπλοίον «Ολυμπικ Γκέιμπ» καὶ τὸ 13ον εἰνὲ ἔνα λίμπερτο.

Τὴν ναυπηγεῖαν τοῦ δεξαμενοπλοίου τῶν 100.000 τόνων d. w. τρία μόνον ναυπηγεῖα δύνανται νὰ τὴν διεκδικήσουν, τῆς Μιτέλεμ περὶ τὸ Κούινστο, τοῦ Νιούπορτ Νιούς καὶ τοῦ Κάμπνεν. Λέγετο, ὅτι τὰ πῶτα σχούνται ἑταῖροι τῶν «πασπεκίτεοντων» καὶ φαίνεται, ὅτι αὐτὰ θὰ ἀναλάβουν τὴν ἐγαστίαν. Πιθανόν, ἐπίσης, θεωρεῖται, ὅτι δύο ἀπὸ τὰ ἄλλα δεξαμενόπλοια τοῦ κατασκευασθούν εἰς ναυπηγεῖα τῆς Δυτικῆς Ακτῆς. Ἡ ἐπιτροπὴ Όνάση ὑποχρέουται νὰ ὑποβάλῃ τὰ σχέδια τῶν πέντε πλοίων ἐντὸς 30 ημερῶν, νὰ ἀρχίσῃ τὴν ἐγαστίαν τῆς ναυπηγήσεως τῶν ἐντὸς τριῶν μηνῶν καὶ παραλλήλως νὰ ἀποδείξῃ τὴν ικανότητά της πρὸς χρηματοδότησιν τοῦ προγράμματος. Αἱ μετοχαὶ τῆς ἑταῖριας, εἰς τὴν δ

ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ & ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ ΝΑΥΤ. ΕΤ. Π.Ε.

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Φ. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1925

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΑΤΡΑΙ - ΚΑΛΑΜΑΙ

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΦΙΛΙΣΙΑ."

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ AMERICAN PRESIDENT LINES, TORM LINES, SPERCO LINE,
ADRIAMARE LINE ΚΑΙ ΆΛΛΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

ΑΔΕΛΦΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΝ ΓΕΝΟΥΗ ΙΤΑΛΙΑΣ

THE BALKAN'S NEAR EAST SHIPPING AGENCY (ITALY) S.α.R.L.
VIA SAN LORENZO 8 (1^op.) ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "FILITAL," GENOVA

'Οργανισμὸς τριάκοντα ἔτῶν ἐγγυώμενος ταχεῖαν
ἐντιμον καὶ εἰδικευμένην ἐξυπηρέτησιν

ποίαν θά άνήκουν τὰ πέντε σκάφη, θά κατέχωνται από τὸ ἔνα τράστ, ὅπερ θά ἐνεργῇ ὡς ἐπίτροπος τῶν δύο ἀστηρίων υἱῶν τοῦ κ. Ὁνάση, ἀμφοτέρων ἀμερικανῶν ὑπηκόων, ὡς γεννηθέντων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

Αἱ καθεδλύσεις

Τὴν 12ην Ἰουλίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ἱαπωνικὰ ναυπηγεῖα τῆς Οὐράγκας τὸ πρώτον ἐκ μιᾶς σειρᾶς τριῶν φορτηγῶν τῶν 14.500 τόνων d. w. ἔκστον, παραγγελθέντων πρὸ ἔτους παρὰ τοῦ κ. Ἰγκόρ Πεζᾶ. Τὸ σκάφος ὄνομάσθη «Πα σ ι φ ι κ Π α ι ὥ ν η» καὶ θὰ παραδοθῇ τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον. Διὰ τὴν πρώσων του ἐφωδιάσθη μὲ μηχανὰς συστήματος Σοῦλτζερ, μὲ ὑπερφόρτιον, δυναμίως 8.000 πτῶμα, μὲ προβλεπόμενή τούχητα 18 μιλλίων. Τὸ δεύτερον ἐκ τῶν τριῶν σκαφῶν θὰ παραδοθῇ τὸν προσεχῆ Μάρτιον.

— Ἐπίστης τὴν 24 Ἰουνίου καθειλκύσθη ἐκ τῶν ναυπηγείων τῆς Χιροσίμας τὸ νέον ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν «Ἐδέκοντα 10.200 τόνων, γκρός ἡ 14.000 τόνων d. w. ἀνήκειν εἰς τὴν καλύπτουσαν Ἑλληνικὰ συμφέροντα ἑταῖρίον «Νταρόκα».

— Τὴν 10ην Ἰουλίου καὶ μὲ ἀνάδοχον τὴν κ. Εἰρήνην I. Ζαφειροπούλου, καθειλκύσθη ἀπὸ τὸ ναυπηγεῖα Ντόξφορον τὸ νέον φορτηγὸν μας «Σ τ α μ α τ ι ος Γ. Ἡ μ π ε i r i k o c» 12.600 τόνων d. w. μὲ κλειστὸν σέλτερ-ντέκ καὶ μὲ διστάσεις 450 ποδῶν μήκους καὶ 62 ποδῶν πλάτους. Εἶναι τοῦ γνωστοῦ τύπου Ντόξφορον, κατεσκευασμένην ἐξ ὀλοκληροῦ διὸ ἡλεκτροσυγκολλήσιμην. Διὰ τὴν πρώσων του ἐφωδιάσθη μὲ τετρακύλινδρον μηχανήν, ἥτις θὰ τῷ ἔξασφαλίῃ ταχύτητα 13 ½ μιλλίων. Σημαία Ἑλληνική. Τὸ ἔλογο σκάφος εἴχει ἀρχικῶς παραγγελθῆ διὰ λογαριασμὸν καναδικῆς ἑταῖρίας, τὸ σχετικὸν, δῆμος, συμβόλαιον ἡγοράσθη δραστήρεον ἀπὸ τὸ Γραφεῖον «Σ. Γ. Ἐμπειρικοῦ Λτδ.».

— Τὴν 11ην Ἰουνίου καθειλκύσθη ἐκ τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων τοῦ Μπρεμερχάφεν τὸ δεύτερον φορτηγόν, τὸ ναυπηγηθὲν ἐκεῖ διὰ λογαριασμὸν τῆς παναμαϊκῆς ἑταῖρίας «Σάν Μπαζίλιο», τελούσης, ὡς γνωστόν, ὑπὸ τοῦ Ἐλεγούν τοῦ κ. Π. Μαρκεσίνη, τῆς Νέας Ύρκης. Τὸ σκάφος ὄνομάσθη «Εὔρ ρ ι τ ά ν» καὶ εἶναι 7.000 τ. γκρός ἡ 11.500 τόνων φορτίου, ἀδελφὸν πρὸς τὸ ἔσχατως τεθέν ἐν ὑπερεσίᾳ φορτηγὸν «Εύρυδάμα». Σημαία Λιβερίας.

— Ἐπίστης, τὴν 9ην Ἰουνίου καθειλκύσθη ἐκ τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων τοῦ Μπρεμερχάφεν τὸ δεύτερον φορτηγόν, τὸ ναυπηγηθὲν ἐκεῖ διὰ λογαριασμὸν τῆς παναμαϊκῆς ἑταῖρίας «Φορμενταντόρ», τὸ νέον φορτηγὸν «Ἀ τ α λ ἀ ν τ η Μ. Λι 6 α ν ο ὑ». Τὸ ἔλογο σκάφος εἴναι χωρητικότητος 11.850 τόνων d. w., μὲ κλειστὸν «σέλτερ-ντέκ».

Αἱ ναυπηγήσεις

«Υπεγράφοι πρὸ ἔδημάδων παρὰ τοῦ κ. Ἀποστ. Πεζᾶ συμβόλαιον μὲ τὰ ναυπηγεῖα Μπάρτρου διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς ἀδελφοῦ φορτηγοῦ πρὸ τὸ «Θεομάνναν Ὁδηγήτριας. Παράδοσις τὸ 1960.

— Ἀνηγγέλθη, διτὶ ἡ γνωστὴ ἀγγλικὴ ἑταῖρία «Λόντον καὶ Ὁθερσίη Φράττερς» (τοῦ Λονδίνου) πρόκειται νὰ παραγγειλή εἰς τὰ ναυπηγεῖο Φέρνες δύο δεξαιμενόπλοια καὶ εἰς τὰ σουηδικὰ ναυπηγεῖα ἑτερα δύο, μὲ παραδόσεις μεταξὺ τῶν 1958 ἔως 1961. Ἐν τῷ μεταξὺ παράγγειλεν ἐναὶ δεξαιμενόπλοιον τῶν 19.000 τόνων d. w. εἰς τὰ σουηδικὰ ναυπηγεῖα, μὲ παραδόσιον τὸ 1958, εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ πωληθέντος δεξαιμενόπλοιού της «Λόντον Ἐντερπράϊ», ἐνῷ ἔξησφάλισε καὶ δύο ἑσχάρας εἰς δλλανδικὰ ναυπηγεῖα διὰ τὴν κατασκευὴν δύο δεξαιμενοπλοίων τῶν 32.000 τόνων d. w., μὲ παραδόσιον τὸ 1961. Δύο συμβόλαια μὲ τὰ ναυπηγεῖα Φέρνες, προβλέποντα τὴν ναυπηγησιν δύο δεξαιμενοπλοίων τῶν 24.750 τόνων d. w., τὴν πρώτην.

— Σχετικῶς μὲ τὴν παραγγελίαν παρὰ τοῦ Οίκου «Χάρρου Χατζηπατέρας, Μπρόδερς, Λτδ» (τοῦ Λονδίνου) ἐνὸς φορτηγοῦ εἰς τὰ ναυπηγεῖο τοῦ Τάραντον, πληροφορύμεθα, διτὶ τὸ σκάφος θὰ είναι χωρητικότητος 11.000 τόνων d. w., μὲ ἀνικτόν ἡ 12.850 τόνων d. w., μὲ κλειστὸν «σέλτερ-ντέκ», διτὶ θὰ ἐφωδιάσθῃ μὲ προστάτηριον μηχανήν «Φίστ», δυνάμεως 8400 πτῶμα, ἥτις θὰ τῷ παρέχῃ ταχύτητα 17 μιλλίων καὶ θὰ παραδοθῇ τὸ 1958.

— Διὰ λογαριασμὸν ἑταῖρίας τοῦ κ. Στ. Λιβανοῦ παρηγγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Φέρνες ἐνοὶ δεξαιμενόπλοιον, χωρητικότητος 24.500 τόνων d. w. Παράδοσις τὸ 1959.

Τὰ νεότευκτα

Ἐκ τῶν ναυπηγείων Χοβαλτόδέρκε, τοῦ Κιέλου, παρελθήθη τὰς τελευταῖς ἡμέρας τοῦ Ἰουνίου κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, τὸ νέον ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον δηζελοκίνητον φορτηγόν μας «Ὀρφεύς», ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Ὀρφεύς», τοῦ Παναμᾶ. Πρόκειται περὶ σκάφους μὲ ὅλως ἔξαιρετηκὲν καὶ περισσότερον δαπανηρὸν «σπεσιφικέσιον», 9950 τ. γκρός ἡ 13.100 τόνων d. w., μὲ κλειστὸν σέλτερ-ντέκ. Διὰ τὴν πρώσων του ἐφωδιάσθη μὲ μηχανὴν Σοῦλτζερ, ἥτις ἔχει διστάσεις μήκους 137.80 μέτρων, πλάτους 18.60 μ., ὕψους 12.20 μ. καὶ ξυφοτονού βύθισμα 9 μέτρων. Εἶναι χωρητικότητος 13.250 τόνων d. w. μὲ κλειστὸν «σέλτερ-ντέκ» καὶ διστάσεις κάρων 678.500 κ. π. διὰ γενινήματα ἡ 606.750 κυβικῶν ποδῶν διὰ δέματα.

Αἱ ἀξίαι τῶν τάνκερων

Χαρακτηριστικὸν τῆς κρατούσης ἀνατιμητικῆς ζωηρότητος εἰς τὰς ἀξίας τῶν δεξαιμενοπλοίων εἴναι ἡ πραγματοποιεῖσθαι ἀπὸ πωλήσεως τοῦ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν δεξαιμενοπλοίου «Λόντον Ἐντερπράϊ». Τὸ ἔλογο τάνκερ, χωρητικότητος 10.776 τ. γκρός, 16.325 τόνων d. w. καὶ ναυπηγήσεως 1950, μὲ σερβέν τοῦ 1955, ἐπωλήθη ἀντὶ 1.000.000 λιρῶν, μὲ παραδόσιον εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1957.

Ἀγοραπωλησίαι πλοίων

Τὸ δόλλαρικὸν φορτηγόν «Waterlands» 6887 τ. γκρός, 10.392 τόνων d. w. καὶ ναυπηγήσεως 1922, μὲ σερβέν τοῦ 1952, ἡγοράσθη. ἀντὶ μὲ γνωστείσης τιμῆς, παρὰ τὸν κ. κ. Μαρίνου καὶ Φράγκου, μὲ παραλαβὴν εἰς τὸ Βότερερτον τοῦ 1955, μεταφοράν του εἰς τὸ βοετανικὸν υπολόγιον.

— Ἐπίστης τὸ ὑπὸ σημαίαν «Ονδούνας» φορτηγὸν «Merida» 2467 τ. γκρός, 3800 τόνων d. w. καὶ ναυπηγήσεως 1914 ἡγοράσθη παρὰ τὸ «Ελ-

λήνων ἀντὶ μὴ ἀνακοινωθείσης τιμῆς, μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς σκανδινανικὸν λιμένα.

— Τὸ μικρὸν φορτηγόν «Márius II.» 1175 τ. γκρός, 1700 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1923, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν κ. Μιχ. Καραγεώργην εἰς τοὺς κ. κ. ἀδελφούς Σακαλῆ καὶ τὸν κ. Ιωάννου, ἀντὶ 42.000 λιρῶν μετρητᾶ καὶ ἀνάληψιν τῆς ὑπολογίου ὡφειλῆς πρὸς τὸ «Ελληνικὸν Δημόσιον».

— Τὸ διπλέλικον βελγικὸν μότορ-τάνκερ «Jean Marie» 8971 τόν. γκρός, 13.700 τόνων d. w. καὶ ναυπηγήσεως 1929, μὲ λήξασαν τὴν ἐπιθεώρησιν του, ἡγοράσθη παρὰ τὸν Έλληναν ἀντὶ τιμῆς 200.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς τὸν Αμερικανὸν ὄποδέσσαν, ὅπότε θὰ ρυμαύληθῇ ἐις Γκρήνον, ἵνα μετατραπῇ εἰς φορτηγόν Επονήσην φορτίου.

Παραλαβαῖ καὶ παραδόσεις

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν Έλληναν φορτηγὸν «Σάν Νικόλας» 5185 τόν. γκρός (τοῦ 1927) παραληφθὲν εἰς λιμένα τοῦ Περσικοῦ Κόλπου μετωνυμάσθη «Μαρτζόκυ». Η σημαία τῆς Κοσταρίκας διετρήθη.

— Ἐπίστης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν Έλληναν ὄνδυσιον φορτηγὸν «Merida» 2467 τ. γκρός (τοῦ 1914), παραληφθὲν εἰς τὸ Γκέλφ μετωνυμάσθη «Αδωνίς». Διατηρηθεὶσης τῆς σημαίας διετρήθη.

— Τὸ φορτηγόν «Pantelēnīs» 5182 τ. γκρός (τοῦ 1920), ὅπερ ἐπωλήθη εἰς τὴν παναμαϊκὴν ἑταῖρίαν «Πάλμα», παρεδόθη εἰς τὴν Ίνδονησίαν, ὅπου ὑψώσει τὴν σημαίαν της Κοσταρίκας καὶ μετωνομάσθη «Πάλμιτα».

— Τὸ πλωτὸν λιβεριανὸν φορτηγόν μας «Nόρθ Ντάτσες» (ιν «Ωρεοίς» 4975 τ. γκρός (τοῦ 1935) παραδοθὲν εἰς Ρόττερνταμ εἰς τὸν Γερμανὸν ἀγοραστάς του, ὑψώσει τὴν γερμανικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ella Blumenfelds».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Νικ. Βερίκου σουηδικὸν φορτηγὸν «Boreland» 2646 τ. γκρός (τοῦ 1938) παραληφθὲν πρὸ τὸν ἡμέρων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Γκότεμπουργκ, μετωνομάσθη «Πόπη».

SOL

(Always at your service)

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOEL", GOTHENBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA — NORTH AFRICA — NEAR EAST

SOUTH AMERICA — MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP", GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

Καὶ διὰ μὲν τὸν Βορειοαμερικανικὸν τομέα ἡ ἀποκατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς εἰς ὑφαλότερα ἐπίπεδα ἀπέδειχθε ὑψηρής, λόγῳ τοῦ περιωρισμένου ὑπὸ προφορφούν τονοῦ. Εἰς τὸν τομέα, ὥστε, τῆς Ἀπών Ανατολής προβλέπεται νὰ είνει δυναχερεστέρα. Η χωρητικότης πρὸς ναῦλων, λόγῳ τῆς παρουσίας πολλῶν κενῶν καὶ ἀναυλάτων σκοφῶν εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, κρίνεται ὑπέρτερα τῶν μεταφορικῶν αναγκῶν.

Πάντως, αἱ μεγάλαι καὶ ὀδιάπτωται ὄντας γιατίνθρακας καὶ σιτηρά ἐπιτρέπουν τὴν πλέον αἰσιόδοξον πρόβλεψιν διὰ τὴν κίνησιν τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τοὺς σμένους προσεχεῖς μῆνας. Δεν θὰ πρέπει νὰ παροράται τὸ ἐνθυρυντικὸν γεγονός, ὅτι λόγῳ τῶν πολλῶν σκοφῶν ποὺ ἐκλεισθήσαν διὰ συνεχῆ ταξίδια πρὸς μεταφοράν γιατίνθρακος, περιορίζεται καὶ ὁ ὄριθμός τῶν ἐλευθερῶν πλοίων. "Οταν περιστρέψονται διαταγαὶ δι' ἀπλὰ ταξίδια κυκλοφορήσουν, η ἡγήσιαι θὰ προκλέσῃ τὴν ἀνατίμησιν τῶν ναῦλων.

Ηδη ἡ ναυλαγορᾶ τοῦ δεκαπεντέμηνου τοῦ 'Ιουλίου ἐμροῦν ἐπέδειξ τὰ σημεῖα τῆς σταθερότητος καὶ τῆς ἔδουσιν ἐκ τῆς ὑφέσεως. Τὰ σκοφοὶ 'Ιουλίου ἡσαν ὀλιγότερα τῶν διαταγῶν διὰ σιτηρά καὶ οἱ φορτωταὶ ἥρχισαν ὑποχωροῦντες εἰς τὴν περὶ ἀνωτέρου ναῦλου ὅξισιν τῶν ἐφοπλίστων. 'Ο νόμος τῆς ἡροσφορᾶς καὶ τῆς ἡγήσιας στρέφεται πάλιν ὑπὲρ αὐτῶν.

Σιτηρά ἀπὸ τὸν 'Αγιον Λαυρεντίουν διὰ διὰ ταξίδιον δι' Ἀγγλίαν 80)—, (Αὐγούστου), ἵνα Πόρτ Τσάρτσιλ τὸ δεύτερον τοξίδιον 90)—. Οἱ φορτωταὶ πάντας μετ' ἐπιφυλάξεως ἐκυκλοφόρουν τάς διαταγάς πρὸ τῶν πόλιμην ἀπαίτησεων τῶν ἐφοπλίστων. Απὸ τὴν Νέαν Ὁρλέσιον σιτηρά διὰ τὸ Κόντινεντ μὲ τὸν σταθερότερον ναῦλον τῶν 13 δολ. (Ίουλίου—Αὐγούστου). Βρώμη (Ίουλίου) ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 14.

"Οσὸν ὄφορὸν τοὺς γιατίνθρακας μετὰ τὰ 68)— τὰ 70)— ἔχητοντο ἴσως καὶ περισσότερον δι' ἀπλοὺν ταξίδιον 'Ιουλίου — Αὐγούστου, δι' Ἀμερίσταν—Ρότερνταμ, τὰ ὄποια καὶ ὑποχρεωθεῖσαν εἶναι πληρώσουν οἱ φορτωταὶ. Ηδη προσφέρονται διὰ συνεχῆ τεσσάρων ἑτῶν ταξίδια ἀπὸ τὰ πληρώσουν περισσότερα τῶν 56)—, μὲ ἔναρξιν καθ' οἰνόθηπο τρόχον ἔστω καὶ ἀπὸ τοῦ ἐποιέντος Μαΐου. Διὰ τὸ Ριον ἐπληρώθησαν δολ. 11. Τέσσερες ταξίδια διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπληρώθησαν 68)— ἔναρξις ίουλίου.

Αἱ ζωχάρεις τῆς Κούβας μὲ ὄρκετην ἔργασίαν. Εἰς τὰνινακά σκάφη ἐπληρώθησαν 160 σελ. δι' Ἰαπωνίαν (Ίουλίου—Αὐγούστου) καὶ διὰ Μπορντών—Νάντην 114)—. Διατοργαὶ διὰ 30 χιλ. τ. φορτωταὶ διὰ τὸ 'Ιράν μὲ φόρτωσιν Αὐγούστου—Σεπτεμβρίου καὶ ὄκτωβρίου.

Τὰ μεταλλεύματα Βραζιλίας εἰς τὰ 105)— δι' Ἀγγλίαν (Αὐγούστου—Σεπτέμβριου) καὶ δι' ὄπιον συνεχῆ ταξίδια ἀπὸ τοῦ Ὁκτωβρίου μέχρι τοῦ Μαρτίου δολ. 100. 'Ας σημειωθῇ, ὅτι εἰσιχθησαν εἰς τὴν Ἀγγλίαν κατὰ τὸ σο'. ἔξαρμπον τῶν τρ. ἔτους 6.740.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος, ἐν περίοδο ἑκατομμύριον περισσότερον ἔναρξιν τοῦ ὄντιστοιχου περιουσίου.

Τὸ Πλέιτ μὲ κάποιαν κίνησιν καλυτέρων. 'Ἐπληρώθησαν 152)δ δι' Ἀγγλίαν καὶ 168)— δι' Ἰαπωνίαν (Αὐγούστου). Σκάφος 'Ιουλίου δι' Ἀμερίσταν—Αμεριδύργον ἐπληρώθη 137)δ, ἔναρξιν τῶν 165)— προηγουμένως. Μετ' ἔνδιαφρούντος ἀνέμενται ἡ ἐξ ἑκατὸν χιλιετῶν τόνων σίτου ὄγαρο ἀπὸ μέρους τῆς Γερμανίας. Ζωηρότεραν θὰ προσδώσῃ κίνησιν εἰς τὰς ἐκ Πλέιτ φορτωταὶ.

Εἰς τὴν Αὐστραλίαν αἱ λιμενεργατικαὶ ἀναταραχαὶ δημιουργοῦν μίαν ἀμφιβολούν καταστασιν διὰ τὴν αὔριον. Σίτους εἰς χύμα ἀπὸ δυτικούς λιμένας ἐκλεισθῇ διὰ τὰς 'Ινδίας εἰς τὰ 133)— καὶ εἰς τὰ 150)— δι' Ἀγγλίαν καὶ ζωχάρεις ἀπὸ τὸ Κούνηλον δι' Ἀγγλίαν ('Οκτωβρίου—Νοέμβριον) εἰς τὰ 190)—.

Δὲν ἐσημειώθη ἔνδιαφρουσά ἔργασία διὰ τὰ ινδικά μεταλλεύματα. Καλυτέρα κίνησις προβλέπεται μετὸ τὸ τέλος τῶν αμυνούματων τῆς τρεχουσας ἐποχῆς (Αὐγούστου). Ζήτησις σημειώνεται διὰ φορτωταὶ σιδηρομεταλλεύματων ἀπὸ Μαρμάρακα δι' ἀπλὰ καὶ συνεχῆ ταξίδια δι' Ἰαπωνίαν. Βασικὸς ναῦλος 122)δ καὶ 118)δ εἰς ἔτοιμον πλοῖον.

'Απὸ τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν ἐκυκλοφόρησαν διαταγαὶ φορτωσέων σιτηρῶν διὰ Πακιστάν. 'Εκλεισθησαν σκάφη δι' 'Ιουλίου—Αὐγούστουν εἰς τὰ 24 δολ. διὰ Καράτοι καὶ 26 δολ. διὰ Τσιταγκόκην. Τὸ Πακιστάν, ὥς γνωτόν, ἀπειλεῖται ἀπὸ λιμόν καὶ ἐπιείγοντα φορτία σιτηρῶν καὶ ὄρυζης ἀποστέλλονται ἐξ Ἀμερικῆς. Σιτοφορτία ἐπίσης δὲ μεταφερόντων εἰς τὰς 'Ινδίας καὶ τὴν Ἰαπωνίαν, μικρὸν δὲ διεισφέροντας ἐπεδειχθεὶς καὶ διὰ φορτωσέως σιτηρῶν ἀπὸ τὸ Βόρ. Εἰρηνικὸν διὰ τὸ Κόντινεντ. Σκάφος Σεπτεμβρίου ἐκλεισθῇ διὰ έλετοικὸν λογαριασμὸν μὲ ναῦλον ὑπὲρ τὰ 15.50 δολ. διὰ τὸ Κόντινεντ. Σκάφη ἐπίσης διὰ Χιλήν σιτηρά ἐπληρώθησαν δολ. 11.50 καὶ 11.75, διὰ τὴν Τεργέστην ('Ιουλίου—Αὐγούστου) δολ. 20 (ἀράδοιτον) καὶ σιτηρό δι' Ἀμερίσταν—Αμεριδύργον (12.500 τόν. κεντευκτῶν) δολ. 15.75.

'Η Μεσόγειος ἀνεψικούτερον εἶναι γενικούτερον. Διὰ τὰ πόρη την 'Απών Ανατολήν ἐκεῖνες φορτία ναῦλοι καλύτεροι προβλέπεται νὰ πληρωθοῦν, ἵνα ἐπιτύχουν οἱ φορτωταὶ την ἀναγκαιουσά χωρητικότητα. Βαρύτης ἀπὸ τὸν Μήλον διὰ τὴν Νέαν Ὁρλέανην δολ. 1 φιο. Τὰ ταϊμ-τοπτέρες με ναῦλους βελτιωμένες, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν γενικήν της ἀγορᾶς καλύτεροτα. Τεξίδιον Κόλπον δι' Ἰαπωνίαν ἐπληρώθη εἰς λίμπετο δολ. 7 καὶ ὄλῳ μέσῳ Πολωνίας ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν διὰ τὰς 'Ινδίας 36)—. 'Απλὰ ταξίδια Περσικοῦ Κόλπου εἰς τὰ 47)— τὸν τόνον. Τὰ 4.30 δολ. ἐπληρώθησαν εἰς λίμπετος διὰ δυο ἑταῖροι.

* * *

Οἱ Γερμανοὶ ἐζήτησαν ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας (καὶ εἰδικὸν νομοσχέδιον

κατεπείθει εἰς τὴν Γερουσίαν) τὴν ἀγορὰν 24 λίμπετος ἐκ τῶν παρωπλισμένων τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου, οὐδὲ δι' αὐτῶν μεταφέρουν ἀμερικανικούς γαιανθράκους εἰς Δυτικὴν Γερμανίαν μὲ εὐθύνετον κόστος. Η ἁξία ἐκόπτει σκάφους ὑπελογισθὲν εἰς 544.000 δολλαρίων καὶ ἡ πολλήσι τῶν ὑπὸ τοὺς γνωστούς ἐπὶ πιστώσει δρουμές, μὲ προκαταδόλην τῶν 25 % τῆς ἁξίας, ύψωσιν τῆς γερμανικῆς σημασίας καὶ επανδρώσιν τῶν μὲ γερμανικά πληρώματα. 'Εφόσον παρεχωρεῖτο ἡ Ἑγκρίσις, θὰ παρελαμβάνοντο δύο σκάφη κατὸ μῆνα. Διὰ τὰν 24 τούτων πλοίων ὑπελογίζετο, ὅτι 2.000.000 τ. γαιανθράκων διεπερέσοντο ἐπησίως. 'Αγνωστος, ὅπωσδε ποτέ, ἀπεμένει εἰσέτι, ἡ τύχη τοῦ πρημέντος νομοσχέδιου.

Οἱ ναῦλοι τῶν δεξαμενοπλοίων

Περιωρισμένην ἡ κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς διὰ τὸ πετρέλαιο. Ναῦλοι καλαρωτεροὶ ἐπληρώθησαν διὰ τὰ διλύγα κλεισθέντα ἀπλὰ ταξίδια. Οὕτοι ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὸν Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, μὲ ώφιὸν Μεσόγειου, ἐκλεισθένταν σκάφη εἰς τὰ 40 % πλέον τοὺς ὄμηρικαν καυσαλογούν (ἄρχος 'Ιουλίου). Σκάφη, ὥστε, Αὐγούστους ἐπιληρώθησαν 100 % πλέον τῆς Κλίμακος ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ Πορτογαλίων καὶ όπω τὴν Καραϊβικὴν 70 — 75 % πλέον τῆς Κλίμακος. 'Ενδεξεῖς, δηλαδή, καπιτάσιον καλαρωτών τῶν ναῦλων. Εἰς τὸν Ἀμερικανικὸν τομέα ἐπιληρώθησαν 40 — 42 % τοὺς ἐκατὸν πλέον τοὺς ὄμηρικαν καυσαλογούν, ἔναντι τῶν 50 % πρηγματεύμενων απὸ τὴν Καραϊβικὴν διὲ Βόρ. Αμερικανὸν ('Ιουλίου). 'Απὸ τὴν Μαδρίνη Νοέμβρους διὰ τὸ Κόντινεντ μικροὶ σκάφοι (10 χιλ. τόν.) ἐπιληρώθησαν 65)—.

Νεονούπηγον 24.300 τόνων, μὲ παράδοσιν Μαρτίου τοῦ 1959, ἐκλεισθή διὰ ταϊμ-τοπτέρες πεντατές. Ναῦλος δὲν ἀνεκοινώθη.

Η Πειραιαϊκὴ ναυλαγορά

Μὲ ἀφονίαν διαταγῶν ἀπὸ ὅλα τὰ γειτονικά ἔξαγωγικά κέντρα, ἀλλ' ἄνευ ναυλώσεων ἐλληνικῶν σκαφῶν, ἐλλείψει διαθεσίμου χωρητικότητος, διέρευσε τὸ πρώτον 150μέτρων πλοῖον τοῦ 'Ιουλίου. Η Μούρη Θάλασσα σε δέησιν τοννᾶ διὰ ποικιλή φορτιά. Οὕτο, διὰ φορτίσεως μεταλλεύματος ἐπὶ Πόλιτον την 5000 τ. διὰ Καλαί, 5500 τ. διὰ Σουηδίαν καὶ 7000 τ. διὰ Βόρειον Γαλλίαν, καθὼς καὶ ἀπὸ τὸν Οδησσόν (διάφορα μέταλλα) δι' 'Ινδίας καὶ δι' Ἀργεντινήν. 'Απὸ Μαριούπολιν (γιατίνθρακες) ἐπιληρώνοντο δι' 'Ιταλίαν 52)δ καὶ ὥστε Χερσόν (υποστήριξ) διὸ Γενεβαίων 55)— φίο, τελὴ 'Ιουλίου, διὰ Τζέδδαν 65)— φίο καὶ διὰ 2500 ἔνας 3000 τ. βαυδακόπτωτος διὰ τρεῖς λιμένας Δανίας, πρηγματεύοντο 100)—, διὰ φορτωσίν Σεπτεμβρίου. Ξένον πλοῖον ἐκλεισθή ἐξ 'Αλεξανδρέας (κρήπη) ἐπιληρώθησαν διὸ 'Κόντινεντ διὰ Δανίας 67)—, «λιάνερ-τέρες». Τοιμέντα ἀπὸ Σπαλάτων διὰ Βορδάνη διὰ Κοσσίφ 86)— φίο, Αὐγούστουν καὶ ἐλληνικά μεταλλεύματα ἀπὸ Σέριφον διὰ Κόντινεντ 55)— καὶ ἀπὸ Στρατών δι' 'Ολλανδίαν 57)δ, Αὐγούστουν. 'Απὸ Πόρτ Σουδών (βαρδακόπτωτος εἰς σάκους) δι' 'Αλεξανδρέας 32)—, Αὐγούστουν καὶ εἰς 'Αμπου Τζενίμα (μεταλλεύματα) δι' 'Αμερίσταν ἡ 'Εμδεν 62)δ, μὲ φορτώσεις ἀπὸ Σεπτεμβρίου καὶ πέραν.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

'Εκ Βορείου 'Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΣΤΑΜΟΣ» ἀπὸ ὄμηρικανούς λιμένας Κόλπου 10.500 τ. δρύης εἰς σάκους δι' 'Ινδονησίαν δολ. 28, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φορτωσίς 1—20 Αὐγούστουν.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἀπὸ ὄμηρικανούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. δρύης εἰς σάκους δι' 'Ινδονησίαν δολ. 28, ὥστε θάλασσα μεταλλεύματα ἐπὶ Απτούντην διὰ Λέσβου 55)—.

«ENOΠΑ» (όνδουρο) ἀπὸ ὄμηρικανούς λιμένας Κόλπου 9400 τ. παλαιοτοιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματος) δι' 'Αμπερόσαν—Ρότερνταμ διὰ 'Αμερίσταν ἡ παλαιοτοιδήρων 145.000 φίο, φορτωσίς 20 'Ιουλίου.

«ΦΛΟΡΑ Κ.» (σημ. ἀμερικ.) ἀπὸ ὄμηρικανούς λιμένας Κόλπου 9400 τ. γεν. νημάτων δι' 'Ιστραπή δολ. 18.50, φορτωσίς τελὴ 'Ιουλίου.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.» (παναρ.) ἀπὸ ὄμηρικανούς λιμένας Κόλπου 9400 τ. παλαιοτοιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματος) διὰ Σαΐν Ναζαΐρ, κατ' ἀποκοπή δολ. 155.000 φίο, φορτωσίς 25 'Ιουλίου—10 Αὐγούστουν.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΓΡΑΦΙΑ» ἀπὸ ὄμηρικανούς λιμένας 'Ατλαντικοῦ (βαρείως τοῦ Χαττερέας) 9400 τ. παλαιοτοιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματος) δι' 'Αμερίσταν—Ρότερνταμ διὰ Αμερίσταν, κατ' ἀποκοπή δολ. 146.000 φίο, ώφιὸ διὰ Αλμπανού καὶ Νέαν 'Υόρκην 2500 δολ. Εξτρα, φορτωσίς 'Ιουλίου—Αὐγούστουν.

«ΝΕΠΤΟΥΝΥ» (παναρ.) εἰς 'Αγίον Λαυρεντίου 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Ιανουάριου 2/6 εξτρα, φορτωσίς 7—20 'Ιουλίου.

«ΠΙΝΤΑΡ» ἐκ Βατιλιμόρης 9800 τ. γεννημάτων διὰ Βορδώ δολ. 11.10, μὲ 1000

**ΣΤΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ
“ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ”**

Οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς Α.Β.Ε.Σ. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εἰς τοὺς κάτωθι λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ διατηροῦν ἀποθέματα πάντοτε φρέσκων εἰς τιμὰς λιανίσιαν σύγαρέττων πρὸς ἀμεσον ἔξυπηρτησιν τῶν πληρωμάτων πλοίων

ALEXANDRIA (Egypt)	: JOAKIM MARLAS, 38, Fouad Avenue
POR-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 FRANCESCO RAIMONDI, Piazzale Immacolatella Nuova
NAPOLI	: LIGABUE, S.a.R.L., Santa Chiara No 508
VENEZIA	: GEBR. HEINEMANN, Dovenfleet 12
HAMBURG	: GEO V. TOLLIS SHIPPING AGENCY 190, Bourke Street
MELBOURNE (Australia)	: FREDERICK FREDERICKS & CO., 82, James Street
FREMANTLE	: "ΑΛΕΚΤΩΡ"

τ. έλευθέρων έκφρωσιν, φόρτωσις 13—25 'Ιουλίου.

«ΑΖΟΥΕΡΟ» (παναρ.) έκ Βατιμόρης 9800 τ. γεννημάτων διά Βορδώ δολ. 10, με 1000 τ. έλευθέρων έκφρωσιν, φόρτωσις 9—16 'Ιουλίου.

«ΔΔΩΡΙΣ» (λιβερ.) από ένα όμερικανικό λιμένα 9600 τ. γεννημάτων διά 'Αμερίκαν πή Ρόττερνταμ δολ. 12.25, όφιδον 2000 τ. κρήθη δολ. 12.500, με 3000 τ. έλευθέρων έκφρωσιν, φόρτωσις 20—28 'Ιουλίου.

«ΣΤΑΡ» (παναρ.) από Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων διά 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμερίταντα 68)—, με 3000 τόν. έλευθέρων έκφρωσιν, φόρτωσις 20 'Ιουλίου—10 Αύγουστου.

«ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΙΜ» (λιβερ.) έκ Νέας Ορλεάνης 9800 τ. γεννημάτων χώμα διά 'Αμερίσαν ή Ρόττερνταμ δολ. 13, με 3000 τ. έλευθέρων έκφρωσιν, φόρτωσις 26 'Ιουλίου—3 Αύγουστου.

«ΚΩΣΤΗΣ» (η έτερη) από Χάμπτον ρόδος 11.000 τ. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ 68)—, φόρτωσις 25 'Ιουλίου—10 Αύγουστου.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΑΡΤΕΜΙΣ» έκ Βρετανικής Κολομβίας 9000 τόν. λιπασμάτων είς σάκκους διά Κορτρίκ δολ. 19.50 φίο, καντόλειο 15 'Ιουλίου.

«ΚΛΑΣΣΙΚΗ» (λιβερ.) άπο Κάπετελ Ρίβερ 9500 τ. μεταλλευμάτων διά 'Ιαπωνίαν δολ. 12.50, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ» (παναρ.) από Πούγκετ Σουντ—Κολούμπια Ρίβερ ρέινης 9500 τ. όρασσος διά Τεργέστην δολ. 20, με 2000 τ. έλευθέρων έκφρωτωτικών, φόρτωσις 20 'Ιουλίου—5 Αύγουστου.

«ΕΒΡΟΝΤΑΔΟΣ» (λιβερ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 12.500 τ. σιτηρών διά 'Αμερίσαν—Αμεριδύρων ρέιντς δολ. 15.75, με 3000 τ. έλευθέρων έκφρωσιν, φόρτωσις 10 'Ιουλίου—5 Αύγουστου.

«ΕΚΑΤΕΡΙΝΑ» (παναρ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων διά 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ δολ. 15.65, φόρτωσις 1—26 Σεπτεμβρίου.

«ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» έκ Βορείου Ειρηνικού 9000 τ. γεννημάτων διά Καράτσι δολ. 24, φόρτωσις 1—27 Αύγουστου.

«ΣΟΥΛΑ» (παναρ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. χυλείας και γενικών είδών τίσσων διμένας μεταξύ Κέιπ Τάουν και Λορέντε Μάρκες ρέιντς, κατ' αποκεπήν δολ. 250.000 φίο, φόρτωσις 25 Αύγουστου—20 Σεπτεμβρίου.

Έκ Νοτίου Αμερικής

«ΑΙΓΑΙΠΕΡΤΑΝΤΑ» (παναρ.) έκ Βραζιλίας 9500 τ. μεταλλευμάτων διά ομερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) δολ. 8 φίο, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΕΛΑΦ» (παναρ.) έκ Ρίβερ Πλέιτ 9400 τ. γεννημάτων διά Κόντινεντ 137)6, φόρτωσις 10 'Ιουλίου.

«ΑΡΙΩΝ» (παναρ.) από Ρίβερ Πλέιτ 7800 τ. γεννημάτων διά 'Αγγλίαν 146)3, όφιδος διά 'Αμερίσαν—Αμεριδύρων ρέιντς 141)3, ίσων Βορδώ—Δουγκέρκην ρέιντς 149)9, ίσων Μασσαλίαν 141)3, έλευθέρων έκφρωτωτικών, όφιδον διά Μπέργκεν—Οσλο 151)3, έλευθέρων έκφρωτωτικών, φόρτωσις 15—31 'Ιουλίου.

«ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ» (παναρ.) έκ Βικτωρίας (Βραζ.) 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά Νέας Σκωτίαν δολ. 10.50 φίο, φόρτωσις 10 'Ιουλίου.

«ΕΒΝΙΜΠΕΛΑ» (λιβ.) έκ Βικτωρίας (Βραζ.) 9500 τ. μεταλλευμάτων διά ομερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) δολ. 8.10, φόρτωσις 10—31 'Ιουλίου.

Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΕΙΡΗΝΗ» (Κοσταρ.) από Χουλί 2500 τ. γαιανθράκων διά Δανίαν 17)9, ομερικώς φόρτωσις.

«ΕΙΡΗΝΗ» (Κοσταρ.) από Σεπτέμβριον 2500 τ. γαιανθράκων διά Λουσία 22.50 συνηδικάς κορώνας, φόρτωσις 10 'Ιουλίου.

«ΑΝΤΩΝΥ» (παναρ.) έκ Αμεριδύρων 9500 τ. ποτάσσης είς σάκκους διά ζενα λιμένας 'Ιαπωνίας δολ. 19.50, με 1000 τ. έλευθέρων έκφρωσιν, φόρτωσις 12 'Ιουλίου—20 Αύγουστου.

«ΚΟΡΘΙΟΝ» έκ Γδυνίας 6700 τ. τοιμέντων είς σάκκους διά Χαδάνων ή Μάριελ δολ. 6.45 φίο, με 1400 τ. φόρτωσιν και 800 τόν. έκφρωτων, φόρτωσις 18—28 'Ιουλίου.

«ΠΙΤΣΑ Χ.» (λιβερ.) έκ 'Αμερίσαν 9000 τ. τοιμέντων κλπ. διά Κερπέκ δολ. 4.25 φίο και έν συνεχεία από Σέβεν 'Αιλαντ 9000 τ. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν ρέιντς δολ. 1.75 φίο, ένωρες 15—25 'Ιουλίου.

Έκ Μεσογείου και Αδριατικής

«ΝΙΚΟΛΑΣ ΚΑΙΡΗΣ» από Σμύρνην και Μερσίναν 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Μόπιλ δολ. 9.75 φίο, φόρτωσις 10 'Ιουλίου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (λιβερ.) από Πόρτο Λάστος 4500 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταρ 56)6, με 2)6 φόρτωσιν και 2)6 έκφρωσιν, ομερικός φόρτωσις.

«ΠΑΝΔΩΡΑ» (Κοσταρ.) έκ Κόλπου Έλευσίνος 1000 τ. τοιμέντων είς σάκκους διά Τζέδων 59)— φίο, ομερικός φόρτωσις.

«ΑΝΝΕΛΕΝ» (παναρ.) από Βασιλικό Μπαΐη 4000 τ. σιδηρομεταλλεύματος διά Ρόττερνταμ 59), φόρτωσις 10 'Ιουλίου.

«ΡΙΤΑ» από Δυρράχιον 2000 τ. μεταλλευμάτων χρωμίου διά Γδυνίαν 71)6, ομερικός φόρτωσις.

«ΔΕΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.» έκ Κόλπου Έλευσίνος 1250 τόν. τοιμέντων είς σάκκους διά Τζέδων 57)— φίο, ομερικός φόρτωσις.

«ΔΕΛΦΙΝ» (λιβερ.) έκ Πόρτ Σαΐδ 9500 τ. άλατος διά 'Ινδονησίαν 105)— φίο, φόρτωσις 10 'Ιουλίου.

«ΛΟΜΑΛΑΝΤ» (λιβερ.) έκ Μήλου 9000 τ. μεταλλευμάτων βαρύτου διά Νέαν Ορλεάνη δολ. 7 φίο, με 1000 τ. φόρτωσιν και 1500 τ. έκφρωτων, φόρτωσις 10—20 'Ιουλίου.

«ΜΑΡΓΚΙΩ» (παναρ.) από Λά Κευλέτ 9500 τ. μεταλλευμάτων διά 'Υμηντεν ή Αμερίταντα 41)—, φόρτωσις 30 'Ιουλίου—15 Αύγουστου.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΛΑΚΩΝΙΑ» έκ Κωνσταντζές 2600 κ.μ. ζυλείας διά 'Ελλαδα δολ. 4.50 τό κυδικόν μέτρων, ομερικός φόρτωσις.

«ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.» έξ Ιτέας 2400 τ. βωβίτου διά Χερχάνα, με συνδυασμόν έκ Χερχάνων 2400 τ. σιδηρομεταλλεύματων διά Γενόβαν 77)6, ομερικός φόρτωσις.

«ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ» έξ Ιτέας 900 τ. βωβίτου διά Χερσόνα, με συνδυασμόν έκ Χερσών 900 τ. σιδηρομεταλλεύματων διά Γενόβαν 76)—, ομερικός φόρτωσις.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Η. Νοδερνοσίκης 2100 τ. τοιμέντων είς σάκκους διά 'Αλεξάνδρειαν 45)— φίο, φόρτωσις 10 'Ιουλίου.

Έξ Αντιρραίου, Ινδιών και Αγγλίας

«ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» από Μαρμαγκόν 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά Ιαπωνίαν 122)6 φίο, φόρτωσις 10 'Ιουλίου.

Έκ παντούν αλλών όγορων

«ΔΑΝΑΠΡΙΣ» έξ Αρχαγγέλου 1200 στανταρτς ζυλείας διά άνατολικήν έκτην 'Αγγλίας 310)— τό στανταρ, ομερικός φόρτωσις.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» έκ Σουηδίας 810 στανταρτς ζυλείας διά 'Ελλαδά 420)— τό στανταρ, φόρτωσις όρχας 10 'Ιουλίου.

«ΑΒΑΝΣ» (παναρ.) έκ Φιλιππίδας 2500 τ. σιδηροτροχιών διά 'Ελλαδά 70)—, με συμπλήρωσην 500 στανταρτς ζυλείας, ζητίσης, δι 'Ελλαδά 409)— τό στανταρ, φόρτωσις όρχας 10 'Ιουλίου.

«ΡΙΧΑΡΔΟΣ Λ. ΛΑΙ-ΟΝΣ» από Λορέντε Μάρκες 10.000 τ. γαιανθράκων διά Κέιπ Τάουν 30)—, φόρτωσις 23 'Ιουλίου—15 Αύγουστου.

«ΜΑΕΝΤΑ» (Κοσταρ.) από Τάμπαν 7400 τ. φωσφάτων διά Σάντος δολ. 13.50, φόρτωσις 15—30 Αύγουστου.

«ΡΑΝΤΝΟΡ» (σημ. άγγλικη) από Μονρόδιαν 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Μόντρεαλ δολ. 8, φόρτωσις 15 Αύγουστου—15 Σεπτεμβρίου.

«ΙΜΠΕΡΤΥ» (της έτης 'Οραιόν) έκ Χιλής 9500 τ. σιδηρομεταλλεύματος διά 'Ιαπωνίαν δολ. 24.50 φίο, με 800 τόν. φόρτωσιν και 1000 τ. έκφρωτων, φόρτωσις 10 'Ιουλίου—Αύγουστου.

Αι χρονοναυλώσεις

«ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» 10.000 τόνων d.w. (530.000 κ.π. διά δέμα-

τα, τοχύτης 10½ μιλλίων, με κατανάλωσην 18 τ. πετρελαίων), τάιμ-τούρπερ διά ταξίδιον από την Ηπειρωτική Εύρωπην είς τόν Περσικόν Κόλπου 47)—, παράδοσης εἰς λιμένα του Κόντινεντ 20 έως 31 'Ιουλίου.

«ΜΕΛΙΝΤΑ» (παναρ.) 10.850 τόνων d.w. (499.000 κ.π. διά δέματα, τοχύτης 10—10½ μιλλίων, με κατανάλωσην 26 έως 28 τ. πετρελαίων), τάιμ-τούρπερ διά ταξίδιον 'Ιαπωνίας—'Ινδίων, έπικ ιδιότητας της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 1 'Ιουλίου.

«ΝΙΚΟΑΔΟΣ» (λιβερ.) 10.805 τόνων d.w. (499.000 κ.π. διά δέματα, τοχύτης 10—10½ μιλλίων, με κατανάλωσην 25—26 τ. πετρελαίων), τάιμ-τούρπερ διά ταξίδιον 'Ινδίων—'Ιαπωνίας.

«ΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΙ-ΙΝΤ» εκ λιμένων Περσικού Κόλπου 15.500 τ. πετρελαιοειδών διά άνατολικήν άκτην Νοτίου Αμερίκης 50 % έπι πλέον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 15 'Ιουλίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ» (λιβερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 26.000 τ. πετρελαιοειδών διά άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 37½ % έπι πλέον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 15 'Ιουλίου.

«ΤΡΑΠΣΝΟΡΔΕΡΝ» (λιβερ.) έκ Ιδιώνος 14.000 τ. πετρελαιοειδών διά Καναδάν, 40 % έπι πλέον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 1 'Ιουλίου.

«ΑΛ-ΜΑΛΙΚ ΕΛ ΑΒΑΛ» (σημ. Σαούδ.) 44.000 τ. πετρελαιοειδών διά Γαλιλαίων (δύο συνεχείς ταξίδιοι) 40 % έπι πλέον το πρώτο ταξίδιον και 35 % έπι πλέον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου τό δεύτερον ταξίδιον, έισιρξ μέσα 'Ιουλίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΙΤ-ΙΛ» (λιβερ.) 20.000 τόνων d.w., διά διανυχτη τοχύτιδα μέχρι 31ης Δεκεμβρίου έ. έτους (παγκόσμιοι μεταφοραί πετρελαιοειδών) είς την έκταση την μηνιαίαν τημή των νούδων, όλης ουχί κάτω τόν 25 % έπι πλέον, ούτε όντων τόν 14 Αύγουστου.

«ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ» (δύο διευριστών) εκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τόν. πετρελαιοειδών διά Μπουένος Άιρες 40 % έπι πλέον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου.

«ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ» (δύο διευριστών) εκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 20.000 τ. πετρελαιοειδών διά Μπουένος Άιρες 40 % έπι πλέον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου.

«ΑΕΩΝΙΔΑΣ» (λιβερ.) από λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 40 % έπι πλέον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 15 'Ιουλίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 16.500 τόν. πετρελαιοειδών διά 'Αγγλίαν—Κόντινεντ, με όφιδον διά νησιών 'Ατλαντικού, 70 % έπι πλέον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 25 'Ιουλίου.

Harbour, coastwise and deepsea towage

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

MORAN
TOWING AND TRANSPORTATION
17 BATTERY PLACE: - NEW YORK - CABLE: "MORANTOW"

«ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» 10.000 τόνων d.w. (530.000 κ.π. διά δέμα-

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ πλοῖα

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2425	διῆλθε Κων) πολιν 4 'Ιουλ. διὰ Μασσαλίαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	ἔφθ. Ναχόντκα 1 'Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώρα»	54	8450	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρή»	18	2974	ἔφθ. Λάγκος 6 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἔφθ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υἱοι Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἔφθ. Οδησσόν 9 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. K. X' πατέρες	43	7231	ἀνεχ. Πουσάν 29 'Ιουν. διὰ Ρήγυουντ Σίτυ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	ἔφθ. Ντέριντζε 2 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικ. Νικολέρης	27	1887	διῆλθε Ντόβερ 11 'Ιουλ. δι' Ελλάδα
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κωφάύτης	20	844	άργει Πειραιά ἀπὸ 23 Μαΐου
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. Αναστασάτος	18	2858	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουλ. διὰ Κότκα
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	ἀνεχ. Σασέπτο 2 'Ιουλ. διὰ Πόρτλαντ (Ορεγκον)
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ἐλληνική»	56	2744	ἀνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 27 'Ιουν. δι' Αμέρισαν
ΑΚΤΗ	'Ελλ. Γραμμή N. Άμερ.	53	3575	ἔφθ. Ρίον Ιανέτρον 9 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	'Αδ. Λιβανού A.E.	44	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7254	ἔφθ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	άδ. Τσουρινάκη	20	1115	ἔφθ. Πειραιά 5 'Ιουλ.
ΑΛΙΚΗ	«Θεοφανώς A.E.	43	7234	ἔφθ. Γκουαντανάμο Μπατί 27 'Ιουν.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	άδ. Λιβανού A.E.	43	7229	ἔφθ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουλ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Χρ. Σαρδής	21	1037	εἰς ταξιδία 'Ανατ. Μεσογείου
ΑΝΙΑ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	διῆλθε Σκότρα "Αϊλαντ 1 'Ιουλ. δι' Αμέρισαν
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7257	διῆλθεν Αρούπταν 5 'Ιουλ. διὰ Λονδίνου
ΑΞΙΟΣ	N. Κονδύλης	42	7191	ἀνεχ. Λόδς "Αντζέλες 6 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΝΤΩΝΗΣ	«Λιβανάς» A.E.	43	7176	ἀνεχ. Τσάλαν 26 'Ιουν. διὰ Μαζουλίπατάμ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΡΓΩ	A. & G. Κυρτάτας κ.λ.π.	29	6022	ἀνεχ. Βρέμη 1 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΡΙΕΤΤΑ	άδ. Τυπάλδου	18	5532	ἔφθ. Οδησσόν 7 'Ιουλ. καὶ Πειραιά 13
ΑΡΤΕΜΙΣ	«Λιβανάς» A.E.	41	7460	ἔφθ. Κολούμπια Ρίμερ 8 'Ιουλ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	έτ. «Τρόπις»	44	7240	ἀνεχ. Μαντρές 7 'Ιουλ. διὰ Καλκούτταν
ΑΣΗΜΙΝΑ	Μάρκος Νομικός	53	13415	ἀνεχ. Ρεσίφ 2 'Ιουλ. διὰ Τρίνινταν
ΑΣΤΕΡΙΣ	Άστμη. Γκούμα	39	1008	ἀνεχ. Ούάιτχαφεν 6 'Ιουλ. διὰ Γενόβαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	«Εκτωρ Δρακούλης	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 3 'Ιουλ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΑΥΡΑ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7227	ἔφθ. Νέαν Ορλεάνη 3 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	έτ. «Ελίξης»	44	7176	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	'Εθν. Γραμ. Έλλ.—Άμερ.	28	20553	ἀνεχ. Πειραιά 9 'Ιουλ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΒΕΛΓΙΟΝ	N. Πούπαλς & Σία	11	1881	ἀνεχ. Πόρτ Σουδάν 1 'Ιουλ. δι' Αδεν.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	«Ελληνική» A.E.	46	2035	ἀνεχ. Αμέρισαν 9 'Ιουλ. διὰ Θέουταν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 'Ιουλ. διὰ Τεργέστην
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	«Ελληνική» A.E.	44	1923	ἔφθ. Αμέρισαν 4 'Ιουλ. (διὰ Πειραιά)
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Γ. Νικολάου»	22	3846	εἰς Σύρον 10 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	«Ελληνική» A.E.	46	2016	ἔφθ. Πειραιά 6 'Ιουλ. καὶ Βόλον 11
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 29 'Ιουν. δι' Αμέρισαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίου	21	5728	ἔφθ. Μπουένος Αὔρες 7 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	«Σαλαμίς»	35	5654	ἀνεχ. Σάντερλαντ 9 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	άδ. Ανθρεάδη	43	7233	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙII.	ΣΤ. Νιάρχου	54	20991	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 6 'Ιουλ. διὰ Λάδσεντ
ΔΑΝΑΗ	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	ἔφθ. Κων) πολιν 1 'Ιουλ. καὶ Θέουταν 9
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	Άλεξάτος — Δούκας	23	1634	ἔφθ. Χερσόνα 5 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	άδ. Συνοδινού	24	2728	ἔφθ. Τζάκοσονδιλλ ἀπὸ 22 Μαΐου, ἐπισκεψή
ΔΗΜ. ΙΓΓΡΕΣΗΣ	Δ. Π. Μαργαρόνη	40	5006	διῆλθεν Αδεν 6 'Ιουλ. δι' Εμδεν
ΔΗΜΟΣ ΘΕΩΝΗΣ	Υἱοι Δ. Ιγγλέση	18	5275	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Ιουλ. διὰ Μοντεβίδεο
ΔΗΜΟΣ ΘΕΩΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	διῆλθε Πάτερ Σαΐδ 6 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. Βεργωτή	44	7232	ἀνεχ. Γενόβαν 9 'Ιουλ. διὰ Γιβραλτάρ
ΔΙΡΦΥΣ	Π. & B. Πανταλέων	43	7229	ἀνεχ. Πόρτ "Εβεργκλαντ 1 'Ιουλ. διὰ Γερμανίαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Ντιμαντέ	55	6110	ἀνεχ. Κάσσας "Αϊλαντ 1 'Ιουλ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΕΒΡΟΣ	άδ. Πατέρα	43	7232	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	άδ. Λιβανού	37	4839	ἔφθ. Όκο Ρίος 6 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Ελληνική» A.E.	43	7256	ἔφθ. Αμβούργον 29 'Ιουν.
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος	27	4142	ἔφθ. Νέαν Ορλεάνην 8 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	«Αλκανώ» A.E.	44	7253	ἔφθ. Μπεντί Μποντέρ 29 'Ιουν.
ΕΛΕΥΣΙΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5500	ἀνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 5 'Ιουλ. διὰ Κόμπε
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	εἰς Τζέδδαν 6 'Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ	Κουμαριανού — Πρίντεζη	21	1549	ἔφθ. Καζαππλάγκαν 6 'Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 26 'Ιουν. διὰ Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» A.E.	56	2746	διῆλθε Σουεζ ἀπὸ 19 Μαΐου διὰ Ράς Μάλλαπ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 6 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» A.E.	39	6281	ἔφθ. Βαλτιμόρη 6 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Καλλιμανοπ.	44	7207	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 5 'Ιουλ. (διὰ Τζέδδαν)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A.E.	56	7200	ἀνεχ. Βασσόραν 1 'Ιουλ. διὰ Νταμμάν
ΕΛΛΗΝΙΣ	«Ελληνική» A.E.	43	7254	διῆλθε Κόρραμ Σάχρ 29 'Ιουν. δι' Αιμπαντάν
ΕΠΙΣ.	«Ελληνική» A.E.	43	7176	διῆλθε Βιβραλτάρ 5 'Ιουλ. διὰ Νταμμάν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	Παπά — Ελευθεριάδη	17	3976	ἀνεχ. Αλεξανδρέτταν 20 'Ιουν. διὰ Νέαν Υόρκην
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Υἱοί Πέτρο. Γουλανδρή	43	7244	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	ἔφθ. Πειραιά 13 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουν. διὰ Ριγιέκαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ιόνιον»	44	7257	ἔφθ. Ρίον Ιανέτρον 28 'Ιουν.
ΕΥΑΝΟΙΑ	έτ. «Κάσσος» A.E.	44	7198	ἔφθ. Τζέδδαν 3 'Ιουλ.
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Άπ. Πεζάς	56	8250	ἔφθ. Νέαν Ορλεάνη 8 'Ιουλ. (διὰ Βέζερ)
ΗΡΩΝ II.	«Θεοφανώ» A.E.	37	4815	εἰς Πέραμα 1 'Ιουλ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ				ἔφθ. Μπόναν 10 'Ιουλ.
ΘΕΜΩΝΗ				ἀνεχ. Κούβαν 5 'Ιουλ. διὰ Γκάλβεστων
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ				ἔφθ. Νίκαιαν 6 'Ιουλ.
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ				ἔφθ. Τεργέστη 6 'Ιουλ.
				εἰς θέσιν 37 B. καὶ 10 A. 'Ιουλ. 6 διὰ Κων) πολιν
				ἀνεχ. Ζεσμπρούκε 4 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς

**THE HELLENIC & INTERNATIONAL SHIP-SUPPLIERS
G. E. AMANATIDES**

Cables:
«GRECO» CEUTA
 Phone 3936

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

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

ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Ἀγγελίδης	01	2107	ἀργεὶ Πόρτ Σαΐδ ἀπὸ ἑτῶν
ΙΓΟΡ	Ἀπ. Πεζᾶς	43	7207	ἔφθ. Χάρον 9 Ἰουλ.
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Γιών Δ. Ἰγγλέση	42	7035	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 Ἰουν. διὰ Τεργέστην
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	ἀδ. Γουλανδρῆ	44	7176	ἀνεχ. Ντωμπριαν 29 Ἰουν. διὰ Πόρτ Σαΐδ
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	ἐτ. «Ἀθηνᾶ» κλπ.	44	10441	ἀνεχ. Περσικὸν Κόλπον ἀπὸ 15 Ἰουν. διὰ Σάντος
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & ἀδ. Κ. Χ' πατέρας	43	7255	ἔφθ. Νουέντιας 29 Ἰουν. (διὰ Τόκιο)
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	13	1877	ἔφθ. Χούλλ 6 Ἰουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	ἐτ. «Τράπη Τσάρτερικ»	56	6330	εἰς Μποριτάλαντ, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	ἀδ. Κολουκουντῆ	43	7229	ἔφθ. Μπράκε 2 Ἰουλ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	ἀνεχ. Τακόμα 29 Ἰουν. δι' Εύρώπην
ΚΑΣΤΩΡ	ἀδ. Γράτσου	44	7260	ἀνεχ. Χιστόσιον 27 Ἰουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνική» Α.Ε.	43	10448	ἀνεχ. Κερανγέντιον 5 Ἰουλ. διὰ Μπαντάρ Μασσούρ
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	ἀδ. Τυπάλδου	52	1793	ἔφθ. Πειραιά 23 Ἰουν.
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Ἐπιφανειάδης	44	7224	ἔφθ. Ρόττερνταμ 6 Ἰουλ.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νουκάς	56	8000	διῆλθε Βιρβαλτάρ 8 Ἰουλ. διὰ Ριγιέκαν
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδήλης	44	7253	ἀνεχ. Γκάλεστον 23 Ἰουν. δι' Ίράν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Ἐπιφανειάδης	43	7198	ἔφθ. Καλσ: 5 Ἰουλ.
ΚΟΡΙΟΝ	ἀδ. Γουλανδρῆ	23	4693	ἔφθ. Λήθ 10 Ἰουλ.
ΚΡΙΟΣ	Μ. Ἐμπειρίκος	45	3805	διῆλθε Καζαμπλάγκαν 1 Ἰουλ. (διαταγάς)
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	ἐτ. «Τρανσπετρόλ»	20	6416	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 1 Ἰουλ. διὰ Κόντινεν
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Ἐλλην. Μεσογ., Γραμμαὶ	11	7527	ἀνεχ. Φορμαντλ 5 Ἰουλ. διὰ Πειραιά
ΚΥΜΑ	«Ἄθ. Λιβανοῦ» Α.Ε.	43	7244	διῆλθε Μπαλί Πιπάν 3 Ἰουλ. διὰ Κουηνοσλαντ
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	ἀδ. Κ. Πατέρα	43	7223	ἔφθ. Πέπελ 8 Ἰουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ἡλιόπουλος	05	2527	ἀνεχ. Αλεξάνδρειαν 6 Ἰουλ. διὰ Πειραιά, ἔφθ. 11
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Ἀπόδιακος	45	7176	διῆλθε Γιρβαλτάρ 7 Ἰουλ. διὰ Κέϋ Ούέστ
ΚΩΣΤΗΣ	ἀδ. Λώς	56	7600	εἰς Σάντερλαντ, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΛΑΚΩΝΙΑ	«Ἀλεξάτος — Δούκας	25	964	ἔφθ. Πειραιά 6 Ἰουλ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάλος	43	7176	ἀνεχ. Κόμπε 3 Ἰουλ. διὰ Πόρτλαντ ("Ορεγκον")
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	ἀνεχ. Λουδίον ἀπὸ 13 Ἰουν. διὰ Γκάλεστον
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	22	1535	διῆλθε Σουέζ 7 Ἰουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	ἔφθ. Βιλαγκαπατάμ αόδις 8 Ἰουλ.
ΛΙΔΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	ἐτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	25	5531	ἀνεχ. Μόρι 2 Ἰουλ. διὰ Βαγκούνερ
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εὐάγγ. & Μ. Νομικός	43	7229	ἀνεχ. Ρουέν 4 Ἰουλ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιθανός» Α.Ε.	45	7176	διῆλθε Παναμάν 2 Ἰουλ. διὰ Καματίσι
ΜΑΙΩΤΙΣ	ἀδ. Συνοδινοῦ	19	3858	ἀνεχ. Κοπεγχάγην 8 Ἰουλ. διὰ Μούρμανσκ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Ἀντ. Παπαδάκης	42	7044	διῆλθεν «Αγιον Βικέντιον 26 Ἰουν. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΜΑΝΕΣ	Ν. Εύσταθίου	55	8526	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 1 Ἰουλ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΜΑΡΤΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εὐγ. Ι. Χανδρῆ	20	5401	ἔφθ. Νεάπολιν 27 Ἰουν.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	ἐτ. Χανδρῆ	21	6703	ἀνεχ. Κιουρασάο 28 Ἰουν. διὰ Σαίν Τζών (Ν. Β.)
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντῆ	43	7187	ἔφθ. Χάμπτον ρόδις 5 Ἰουλ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7204	ἔφθ. Αυδούργον 1 Ἰουλ.
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνίκος» Α.Ε.	44	7258	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 8 Ἰουλ. δι' Ούζαν
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΕΤΕΝΕ	«Οώνια Κ. Λέφας Τετενές	43	2400	εἰς Τζέδσαν ἐπὸ 21 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	ἐτ. «Ματέσολα»	20	6546	εἰς θεσιν 37 Β. καὶ 29 Δ. Ἰουλ. 1 διὰ Χάμπτον ρόδις
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	διῆλθε Γιρβαλτάρ 9 Ἰουλ. δι' Αμβούργον
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγάρωρης	23	1175	εἰς Τζέδσαν ἐπὸ 18 Ἰουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	ΑΞ Κουλουκουντῆ	48	5500	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 Ἰουλ. διὰ Χάρην
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	ἐτ. «Ἡλίος»	44	7254	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 2 Ἰουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης — Παπάζογλου	16	2081	ἔφθ. Βουδάπον 23 Ἰουν.
ΜΕΝΤΩΡ	«Εκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	δινεχ. Μόρι 7 Ἰουλ. διὰ Πόρτ Κάμφα
ΜΙΧΑΗΑ	«Ἀδάμαστος» Α.Ε.	43	7176	ἔφθ. Χάρον 6 Ἰουλ. καὶ Ρουέν 8
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθίου	44	7176	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 28 Ἰουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΥΚΗΝΑΙ	Ἐλλην. Γραμμὴ Ν. Αμερ.	34	2709	ἀνεχ. Σαλβαντόν 8 Ἰουλ. διὰ Πειραιά
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	ἐτ. «Ντέλ Κάριμπ»	43	7176	ἀνεχ. Κολούμπια Ρίδερ 7 Ἰουλ. διὰ Βόρ. Εύρώπην
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ἔκτωρ Κ. Καρράς	44	7247	ἔφθ. Χάμπτον ρόδις 4 Ἰουλ.
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	ἀδ. Γουλανδρῆ	22	16991	δινεχ. Λίνεοπουλ 3 Ἰουλ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΝΕΔΩΝ	ἐτ. «Εύγενία»	43	7230	ἔφθ. Μουρόραν 5 Ἰουλ.
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφάνη» Α.Ε.	43	7231	διῆλθε Γιρβαλτάρ 5 Ἰουλ. διὰ Βαλτιμόρου
ΝΗΡΕΥΣ	Ἡλ. Ε. Χατζηλίσας κ.λ.π.	37	5205	ἀνεχ. Νέαν Υόρκη 9 Ἰουλ. διὰ Λά Παλλίς
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σιά	43	7176	ἀνεχ. Κολούπιο 6 Ἰουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Βατικίωτης	11	1459	ἔφθ. Πειραιά 13 Ἰουλ.
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θωμᾶς Ἐπιφανειάδης	43	7176	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 1 Ἰουλ. δι' Ειδεν
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	ἀδ. Σπινά	43	7254	ἀνεχ. Συμύνη 1 Ἰουλ.
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	Ε. Κουλουκ. — Ι. Καΐρης	43	7244	διῆλθε Πιπίλο Μπούκομ 8 Ἰουλ. διὰ Βομβάνην
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	ἐτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	41	7176	ἔφθ. Αυδέρσων 9 Ἰουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	ἐτ. «Λά Πλάτα»	55	9250	ἔφθ. Γάνδιν 1 Ἰουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	ἐτ. Γ. Νικολάου	44	7207	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Ἰουλ. δι' Αμβέρσαν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	ἐτ. «Λά Πλάτα»	56	9250	ἔφθ. Μελδούμοντ 3 Ἰουλ.
ΟΛΓΑ	Ἐυπορ. — Εφοπλιστική	44	7284	εἰς Αϊδί (Ιαπωνίας), ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	ἐτ. «Ελληνική»	56	2800	κίνη. Πιοκονάμων 23 Ἰουν. δι' Ανιον Φραγκίσκον
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσου	45	7176	ἀνεχ. Αρούμπων 3 Ἰουλ. διὰ Λονδίνον
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρδέλης	43	7235	ἔφθ. Τσιτταγκόκ 5 Ἰουλ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιούδ.	17	3703	

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύκτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον φυγείου

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

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

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΙΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ Ακτὴ Μισούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφωνον 470.895

ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ		19	5182	άνεχ. Μούρμανσκ 1 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΟΡΦΕΥΣ		56	9200	άνεχ. Γδύνιαν 7 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΠΑΝΑΓΙΑ		21	1001	εἰς Σούεζ 6 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		43	7258	άνεχ. Γάνδην 9 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.		43	7250	άνεχ. Φρήναντλ 25 'Ιουν. διά Κύπρου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		44	7244	διῆλθε Τρίνινταν 1 'Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΠΑΝΑΡΓΥΡΟΣ		42	1445	εἰς Πόρτ Σουδάν 1 'Ιουλ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ		45	7240	διῆλθε Τρίνινταν 29 'Ιουν. διά Ριον 'Ιανέριον
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.		20	1331	εἰς Τζέδην από 6 'Ιουν.
ΠΑΡΓΑ		15	999	έργει Πειραιά από 24 Μαρτ.
ΠΑΤΡΑΙ		47	2754	ἔφθ. Κων) πολιγ. 1 'Ιουλ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		43	7253	ἔφθ. Βομβάν 18 'Ιουν.
ΠΕΤΑΛΟΙ		45	3822	ἔφθ. Μόμπιλ 7 'Ιουλ.
ΠΕΤΡΟΣ		44	11473	διῆλθε Παναμάν 4 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ		42	7176	διῆλθε Γιόρσαλτρ 26 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΗΝΕΙΟΣ		44	7207	διῆλθε Παναμάν 1 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΠΙΝΤΑΡ		54	6129	άνεχ. Λίδερπουλ 4 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		43	10193	άνεχ. Δουγκέρκην 2 'Ιουλ. διά Καραϊβικήν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		56	7232	άνεχ. Γιοκοχάμαγ 6 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙ. (τάνκερ)		16	1808	εἰς μεταφοράς Κωνστάντζης — Πειραιώς (πετρέλαια)
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)		55	16566	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 27 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΡΙΤΑ		25	1412	ἔφθ. Αλγερίου 8 'Ιουλ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ· ΙΩΝΣ		45	7253	ἔφθ. Κολόμπο 2 'Ιουλ.
ΡΙΟΔΟΠΗ		44	1923	ἔφθ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ.
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)		18	5563	ἔφθ. Αμβούργου 1 'Ιουλ.
ΣΑΜΟΣ		43	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		43	7176	άνεχ. Πειραιά 28 'Ιουν. διά Τουρκίαν
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		28	1660	ἔφθ. Χερσώνα 2 'Ιουλ.
ΣΟΥΖΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ		22	2201	άνεχ. Μιτρέγκουν 6 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΣΤΑΜΟΣ		55	6250	άνεχ. Γκάλερεστων 26 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		56	8000	εἰς Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΣΤΑΥΡΟΣ		44	7223	άνεχ. Τόκιο 2 'Ιουλ. διά Πούγκετ Σούντ
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		44	7176	ἔφθ. Δουγκέρκην 11 'Ιουλ.
ΣΤΕΛΙΟΣ		11	2255	άνεχ. Βομβάν 8 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΣΤΥΓΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		43	7244	ἔφθ. Σαΐν Ναζαίρ 29 'Ιουν.
ΤΑΣΜΑΝΙΑ (ύπερωκ.)		40	11672	διῆλθεν "Άδεν" 7 'Ιουλ. διά Αύστραλίαν
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)		10448	ἔφθ. Τάιν 22 'Ιουν.	
ΤΡΙΤΩΝ		44	7250	άνεχ. Νέαν Υόρκην 1 'Ιουλ. διά Γάνδην
ΥΔΡΑΙΟΣ II.		30	4557	ἔφθ. Αμβέρσαν 4 'Ιουλ.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		21	1783	άνεχ. Μουπάσσα από 12 'Ιουν. διά Λάμου
ΦΛΩΡΙΝΑ		20	985	ἔφθ. Γαλάτσι 8 'Ιουλ.
ΦΡΑΓΚΙΣ		27	755	ἔφθ. "Αντζιο 1 'Ιουλ.
ΦΡΥ		07	1056	άργει Πειραιά από 27 'Ιουν.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		45	7256	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΧΑΡΑΑ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		44	7238	ἔφθ. Μπαντάρα Σαπούρ 1 'Ιουλ.
ΧΕΛΑΤΑΡΟΣ		44	7246	άνεχ. Λός Αντζελές από 18 'Ιουν. διά Μόζι
ΧΙΟΣ		56	10783	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ		55	8225	ἔφθ. "Εμδεν 6 'Ιουλ.
ΨΑΡΑ		45	7255	ἔφθ. Σαϊγκόν 20 'Ιουν.

Τὰ ύπο ξένας σημαίας

ΑΓΑΘΗ		44	7158	εἰς Ρόττερνταμ από 14 'Ιουν.
ΑΓΓΕΙΚΗΝ (Κοσταρ.)		21	1173	άνεχ. "Αλεξάνδρειαν 4 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ V. (λ. δεξ.)		56	20500	διῆλθε Πουόλι Μπουκόμ 6 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΓΓΕΙΚΗΚ ΙΙ. (παναμ.)		44	7210	άνεχ. Βαμπάνα 2 'Ιουλ. διά Γλασκώνη
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		10	1471	ἔφθ. Κολόμπο 29 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)		44	7265	διῆλθε Παναμάν 9 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΔΑΜΑΣ		44	2467	διῆλθεν Όράνιον 28 'Ιουν. διά Τακόμα
ΑΔΩΝΙΣ (Κοστ.)		44	7223	άνεχ. Γκέλφ 27 'Ιουν. διά Αλεξάνδρειαν
ΑΖΙΑΝ		42	7238	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιβ.)		43	7238	ἔφθ. Χάμπτον δρός 7 'Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ		43	7224	άνεχ. Αμβούργου 7 'Ιουλ. διά Ντεμεράραν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ		43	7176	ἔφθ. Λεϊκ Τσάρλες 4 'Ιουλ.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ (Κοσταρ.)		25	2310	άνεχ. Μουπάσσα 9 'Ιουλ.
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)		53	13675	άνεχ. Ρίον Ιανείρων 7 'Ιουλ. διά Μπουένος "Άυρες
ΑΖΟΥΕΡΟ		44	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 6 'Ιουλ.
ΑΖΟΥΡ (Κοσταρ.)		22	2542	έφθ. Ρουέν από 12 'Ιουν., έπισκεψή
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λιβ. δεξ.)		44	7246	άνεχ. Φάλμουθ 6 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κοσταρ.)		20	5227	άνεχ. Γκάλερεστων 3 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)		44	7161	άνεχ. Μάντζεστερ 1 'Ιουλ. διά Τζάκσονβιλ
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.)		54	18784	διῆλθε Γιόρσαλτρ 5 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΘΗΝΙΑΝ (λιβερ.)		44	7242	διῆλθε Θέουταν 1 'Ιουλ. διά Τακοράντι
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)		29	3958	ἔφθ. Ντώρμπαν 4 'Ιουλ.
ΑΙΑΣ		29	5218	έφθ. Ρίγιεκαν από 5 'Ιουνίου
ΑΙΓΡΕΥΣ (λιβ.)		43	8394	έφθ. θέσιν 49 B. καὶ 17 Δ. 'Ιουλ. 9 διά Ρόττερνταμ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.		43	7176	άνεχ. Ντεμεράρα 9 'Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΑΙΜΙΛΙΑ (λιβ.)		44	7259	ἔφθ. Σάνι Ζουάν (Περουβίας) 3 'Ιουλ.
ΑΙΟΛΟΣ (λιβ. δεξ.)		44	10459	έφθ. Σαδάνων 4 'Ιουλ.
ΑΙΟΛΟΣ (Κοσταρ.)		22	1057	έφθ. Μόρφου Μπατ 2 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ		44	7240	άνεχ. Αμβέρσαν 3 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΙΤΟΛΙΚΟΥΣ (λιβ. δεξ.)		43	10448	έφθ. Πουέρτο λα Κρούζ 2 'Ιουλ.
ΑΙΝΟΣ		44	2547	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 7 'Ιουλ.
ΑΚΟΥ· Ι· ΤΑΝΙΟΥΣ (λιβ. δεξ.)		45	10448	άνεχ. Φίλαδελφειαν 6 'Ιουλ. διά Περουβίαν
ΑΚΡΙΤΑΣ (λιβ.)		42	7025	έρρυμουλκήθ εἰς Ντακάρ 6 'Ιουλ.
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)		44	7158	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS — BROKERS FOR CHARTERING — FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

P. O. Box 1746

PORT-SAID

P.O.Box 55

SUEZ

P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

Members of the Baltic and International Maritime Conference.

TELEGRAMS : ALL OFFICES «DIORYX» — ESTABLISHED 1882.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5244	έφθ. Λίνερπούλ 6 'Ιουλ.
ΑΚΤΙΟΝ (λιβρ.)	έτ. «Ρόντα»	43	7213	διήλθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουλ. διὰ Χιούστον
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ	Άρ. «Ωνάστης	54	28738	άνεχ. Χάβρη 26 'Ιουν. διὰ Μπάνιας
ΑΛΑΣΚΑ (λιβ.)	έτ. «Αρκτούρος»	43	7244	άνεχ. Σέδεν «Αϊλαντς 29 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρίταλες»	25	2323	διήλθε Γιβραλτάρ 29 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Οσεαν Έντερπράΐς»	44	7216	έφθ. Βρεμην 3 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λαϊμπίριαν»	55	21600	άνεχ. Περσικόν Κόλπων 5 'Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζούλια»	18	5555	έφθ. Τρίνιταντ 8 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Αλέξανδρος»	33	12223	διήλθε Παναμάν 2 'Ιουλ. ἐκ Μόμπτιλ
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)	έτ. «Μονούσιο»	53	7409	διήλθε Σουέζ 27 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αλίτσια»	24	5026	άνεχ. Μοντεβίδεο 29 'Ιουν. διὰ Κόντινεντ
ΑΛΚΗΣ (λιβ.)	έτ. «Αλκιδιάνδρς»	42	7066	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ.
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Αλκιμίος»	43	7176	έφθ. Σαβάναν 27 'Ιουλ.
ΑΛΚΥΩΝ (λιβ.)	έτ. «Σάντο Ρίτα»	44	7063	άνεχ. Χάμπιτον ρόδος 7 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΑΛΜΑ	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7233	διήλθε Παναμάν 9 'Ιουλ. διὰ Βενετίαν
ΑΛΜΠΑ (λιβ.)	έτ. «Βιλλάλιμπα»	43	7231	διήλθε Παναμάν 7 'Ιουλ. δι' Ειρηνικόν
ΑΛΦΕΥΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7221	έφθ. Τεργέστην 26 'Ιουν.
ΑΛΧΟΡΡΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Χερέντια»	27	4966	άνεχ. Χάμπιτον ρόδος 7 'Ιουλ. διὰ Ζευμπρούγκε
ΑΛΑΒΕΡ (παναμ.)	έτ. «Λά Πλάνα»	19	5729	άνεχ. Μπράκε 26 'Ιουν. διὰ Βόρ. Αμερικήν
ΑΜΑΛΙΑΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7306	άρχει Πειραιά ἀπὸ 4 Μαΐου
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8571	έφθ. Σπέτζιαν 1 'Ιουλ.
ΑΜΑΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	10721	έφθ. Ούλου 6 'Ιουλ.
ΑΜΑΝΤΑ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Νίτεάρο»	11	3015	άνεχ. Χάμπιτον ρόδος 7 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	άνεχ. Χάμπιτον ρόδος 28 'Ιουν. διὰ Κοδένας
ΑΜΕΛΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10578	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διὰ Χάμπιτον ρόδος
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Άλτο Μάρες»	44	7164	ἀνέκ. Φιλαδέλφειαν 1 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7306	έφθ. Αμβέρσαν 5 'Ιουλ.
ΑΜΙΠΑ (λιβ.)	έτ. «Άμιπα»	42	6995	άνεχ. Πόρτ Εδεργκλαντ 3 'Ιουλ. διὰ Βέλγιον
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ηστιπάσουντ»	38	7949	άνεχ. Βρέμη 6 'Ιουλ. διὰ Τζιμπουστί
ΑΝΑΕ (λιβ.)	έτ. «Αναξ»	55	6462	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουλ. (δι' Αμβούργον)
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιβ.)	έτ. «Ντέρνα»	42	8195	έφθ. Ρίον Ιανέριον 2 'Ιουλ.
ΑΝΔΟΡΑ (λιβ.)	έτ. «Μπιενθενίτο»	45	7331	εἰς θέσιν 49 B. καὶ 23 Δ., 'Ιουλ. 4 δι' Οσλο
ΑΝΔΡΕΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	13500	διήλθε Σουέζ 9 'Ιουλ. διὰ Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	20176	έφθ. Μπουένος Αϊρες 20 'Ιουν.
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Κ.	έτ. «Ατλαντίς»	38	6219	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 24 'Ιουν. διὰ Χάρτλεπουλ
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8395	
ΑΝΔΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πατοσίφικα»	43	7188	
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ανδρος»	53	17845	
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ.)	έτ. «Οράσιον»	56	10080	
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΡΑΜΑΙΡ» (λιβ.)	έτ. «Οράσιον»	56	10100	
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕ·Ι·Π (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράσιον»	56	26000	
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΣΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράσιον»	56	23469	
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράσιον»	56	24200	
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Οράσιον»	56	10080	
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Ανδρος»	54	17847	
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18735	
ΑΝΝΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	
ΑΝΝΑ Ο. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Καρρίμπιτσ»	45	10735	
ΑΝΝΑ	έτ. «Κόνθαλ»	21	4358	
ΑΝΝΕΛΕΝ	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμιτ Τσάρτεριγκ»	45	7149	
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα Αννα»	44	7258	
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Άννιτσα»	44	7165	
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λιβ.)	έτ. «Σάν Νικόλαος»	36	5017	
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνωας»	08	1763	
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7208	
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	
ΑΝΤΟΝΥ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Γκρινιάλ»	43	7244	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ. «Σηφάριγκ»	43	7131	
ΑΟΥΡΟΡΑ (Όνδουρ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Απόλλων»	10	3314	

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ Δ.Ε.

Τὰ νεότευκτα καὶ ύπερπολυτελὴ πλοῖα τῆς Μεσογείου, ταχύτητος 20 μιλίων Κινηματογράφος-Πισίνα-*Air Conditioning*

“ΑΧΙΛΛΕΥΣ,, - “ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 2 μ.μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.
Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. μ. Πάτρας, Σάμην, ΙΘΑΚΗΝ, 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 "ΚΑΡΑΓΙΣΚΑΚΗΣ,,

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.

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.
Έκαστην Πέμπτην 5 μ. μ.

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

ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8394	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 22 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρντας εις θέσιν 26 Β. και 59 Δ., 'Ιουλ. 4 διά Ρόττερνταμ
ΑΡΑΓΚΟΝ (λιθ.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	11000	έφθ. Αμβέρσαν 7 'Ιουλ.
ΑΡΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρένα»	19	1775	εις θέσιν 48 Β. και 45 Δ., 'Ιουλ. 5 διά Λίβερπουλ
ΑΡΕΤΗ Σ. (λιθ.)	έτ. «Άλμπιον»	43	7265	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 8 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Άπόστολος»	20	3330	έφθ. Βιζαγκαπτάμ 8 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Άριστομένης»	43	7254	άνεχ. Μπουένος Αύρες 27 'Ιουν. διά Κιουρασάτο
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδουρ.)	έτ. «Μίραφλόρες»	38	10277	διηλθεν άνοικτα Νέας Σκωτίας 5 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Άριστομένης»	43	7244	έφθ. Αρούμπαν 2 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 25 'Ιουν.
ΑΡΙΩΝ (λιθ.)	έτ. «Άριάτο»	44	7216	έφθ. Μπουένος Αύρες 4 'Ιουλ.
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Εστέ»	19	5672	εις Βρατίλαν όπτο 23 'Ιουν.
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Άριών»	28	1707	έφθ. Κωνστάντζαν 28 'Ιουν.
ΑΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρης»	21	1498	άργει Γένοβαν όπτο 4 'Οκτ., έπισκευή
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Φερπλάιπ»	53	18288	έφθ. Σεμαίνοντας 7 'Ιουλ.
ΑΡΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Άστρα»	43	7273	άνεχ. Ριόν Ιανέιρον 6 'Ιουλ. διά Μόμπιλ
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπούντε»	43	7236	άνεχ. Σένεν Αϊλαντς 6 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λιθ.)	έτ. «Βαλτιμόρο»	45	7255	έφθ. Ρόττερταμ 10 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	έφθ. Τζάκονσινιλλ 2 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΝΑΞ (λιθ.)	έτ. «Λαΐμπ. Ση Τράνσπ.	43	7288	άνεχ. Σηματτάλ 6 'Ιουλ. διά Κόμπη
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	έτ. «Σιέρρα»	45	7198	άνεχ. Ρόττερταμ 28 'Ιουν. διά Μόμπιλ
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άνεχ. Σένεν Αϊλαντς 6 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πενέντο»	44	7161	έφθ. Ρόττερταμ 9 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	43	7198	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 'Ιουλ. διά Ολλανδίαν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	άνεχ. Στεπτίνον 24 'Ιουν. διά Ήνωμενάς Πολιτείας
ΑΣΠΙΡΕΙΤΟΡ (λιθ. ή)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	διηλθε Σουέζ 6 'Ιουλ. διά Σαΐγκον
ΑΣΤΡΟΝ	έτ. «Φάιργουΐντ»	42	7176	εις Βουδάπηταν όπτο 10 'Ιουνίου
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Φορμεύτατόρ»	56	8000	εις Μπροντάιλαντ, ύπτο συμπλήρωσιν
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	διηλθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουλίου διά Γένοβαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (έπιδατ.)	όδ. Τυπάλδου	22	5856	άνεχ. Καράσται 1 'Ιουλ. διά Πιουτίνο
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Άττικα»	27	5214	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΑΤΤΙΚΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λόρκα»	44	10712	διηλθε Παναμάν 6 'Ιουλ. διά Περουβίαν
ΑΤΛΑΒΙΛΛ	έτ. «Κορτελέανες»	43	2861	άνεχ. Χιούστον 6 'Ιουλ. διά Ματάντζας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	έφθ. Κιουρασάτο 27 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	εις μεταφοράς Αρούμπας - Μαρακάϊμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ·Ι·ΤΟΡ (λ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10500	άνεχ. Κόμπτε 9 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10500	έφθ. Γιουκοχάμαν 6 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ·Ι·Σ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10500	είς Ναγκούια, ύπτο συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Ντόρμπαταν 24 'Ιουν. διά Τζιμπουτί
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Ντόρμπαταν 6 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	17062	έφθ. Χάμπτον ρόδες 1 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	9869	άνεχ. Αμπορεύταν 26 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	10758	διηλθε Σουέζ 3 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	9833	άνεχ. Αμβούργον 5 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουλ. διά Οζάκαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ·Ι·Τ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	15200	εις Σκωτίαν, ύπτο συμπλήρωσιν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7176	άνεχ. Βρέμην 26 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	55	12985	άνεχ. Ράς Τανούρα όπτο 17 'Ιουν. διά Σάντος
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	11322	άνεχ. Νέαν Υόρκην 3 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	11248	άνεχ. Νέαν Υόρκην 7 'Ιουλ. διά Λά Σαλίνα
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	55	11241	εις μεταφοράς Αρούμπας - Μαρακάϊμπο
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	12696	άνεχ. Μοντεβίδεο όπτο 16 'Ιουν. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ. δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	12712	άνεχ. Νέαν Υόρκην 29 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7200	διηλθε Παναμάν 9 'Ιουλ. διά Αμέρερσαν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	52	10930	έφθ. Νεάπολιν 9 'Ιουλ.
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	50	8631	άνεχ. Αρούμπαν 3 'Ιουλ. διά Αμμουσιή Μπαίν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Λάντζελες 4 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	48	10928	άνεχ. Σιδώνα 29 'Ιουν. (διαταγάς)
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	10908	έφθ. Βαλτιμόρην 8 'Ιουλ.
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Αμέρερσαν 3 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·	οτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 1 'Ιουλ. διά Σαλίνα
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Άτλαντικ»	45	7160	έφθ. Λίβερπούλ 7 'Ιουλ.
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	διηλθε Παναμάν 2 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέα»	42	7177	εις Ριγκέαν 5 'Ιουλ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρος»	27	5006	έφθ. Γύνιαν 8 'Ιουλ.
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιδίζος	44	7198	άνεχ. Ρόττερταν 7 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιθ.)	έτ. «Αίλα»	42	7010	διηλθε Φάρερ Πόιντ 6 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΒΑΛΕΝΤΣΙΑ (παναμ.)	έτ. «Νοεύδα Βαλέντσια»	44	7276	άνεχ. Πόρτ Αλφερτ 3 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΒΑΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μπίλαντ»	43	7229	διηλθε Σουέζ 1 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ Αμερικάν»	44	7176	άνεχ. Λάπτη Πέντρο 6 'Ιουλ. διά Μπατόν Ρούζ
ΒΑΡΚΑ (λιθ.)	έτ. «Βαπτόρες»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 26 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άνεχ. Χούλι 27 'Ιουν. διά Ντεμεράραν
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αίβασλ»	44	7242	έφθ. Αμέρερσαν 30 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νοεύδα Βίστα»	55	10507	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 4 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίσσιπο»	12	5944	διηλθε Σουέζ 3 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΒΕΝΕΡΕΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7253	άνεχ. Λάπτη Πέντρο 6 'Ιουλ. διά Πουσάν
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)	έτ. «Γκλόνπο»	20	7631	διηλθε Παναμάν 8 'Ιουλ. διά Ατλαντικόν
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισρέα»	10	8089	έφθ. Ζευπρούγκε 6 'Ιουλ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρσοτμάντε»	52	11362	έφθ. Ρόττερταν 9 'Ιουλ.
ΒΙΒΑ ΙΙ	έτ. «Βίβο»	23	5906	διηλθε Ντάρερ 10 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)	έτ. «Αίγαινον»	09	2890	διηλθε Φλώσιγκ 5 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιθ.)	έτ. «Ινσουλάρη»	44	7058	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 5 'Ιουλ. διά Ρόττερταν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	έτ. «Βιργινίας	44	7281	έφθ. Πόρτ ντε Μπουκ 8 'Ιουλ.
ΒΙΤΖΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ριο Γκουάμπο»	40	8427	

N. D. COTZIAS

Established 1893

SWORN SHIPBROKER, CHARTERING & STEAMSHIP AGENT

PIRAEUS

SALE/PURCHASE & CHARTERING OF TONNAGE

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

MARYLAND SHIP CEILING CO. INC. BALTIMORE

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

London Agents: JAMES A. MCLAREN & Co. Ltd.
65 Bishopsgate E.C. 2

ΒΟΡΙ		έτ.	«Μαρίν»	56	8550	εἰς 'Οζάκαν, ύπό παραλαβήν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Άντες»	56	9462	διῆλθε Λάδσεντ 1 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιθ.)		έτ.	«Βόγλα»	56	9462	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΓΑΛΗΝΗ (λιθ.)		έτ.	«Κορούνα»	43	7156	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 28 'Ιουν.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ		έτ.	«Γέροντας»	43	7271	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 'Ιουλ. διὰ Κίελον
ΓΕΩΡΓΕΛ (λιθ.)		έτ.	«Σεντράλ»	45	7253	άνεχ. Βρέμην 29 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιθ.)		έτ.	«Ράντλαντ»	44	7205	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 'Ιουλ. διὰ Βρέμην
ΓΕΩΒΙΑΚΑ (λιθ.)		έτ.	«Μιραμάρ»	18	5210	διῆλθε Ντόρερ 10 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)		έτ.	«Ματζεδλία»	27	5407	εἰς θέσιν 36 B. καὶ 14 A., 'Ιουλ. 2 δι' Αύλωνα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Μουρόδια»	51	5739	διῆλθε Σουέζ 21 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Κοσταρ.)		έτ.	«Χρυσάνθη»	96	1552	άνεχ. Ρόνε 5 'Ιουλ. διὰ Γδυνιαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)		έτ.	«Ατλάντικ 'Οιλ»	54	18790	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουλ. δι' Αραβίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)		όδ.	Λύρα	55	10490	άνεχ. Σάντος 25 'Ιουν. διὰ Λάζ Σαλίνα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Γκρέτας»	43	7273	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)		έτ.	«Άρκουλ»	22	1871	άνεχ. Μπανιόλι 1 'Ιουλ. διὰ Θάσου
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Ντέλ Πασιφίκο»	42	7142	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 2 'Ιουλ. δι' Αμερικαν
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ.	«Ντέλ Πασιφίκο»	42	7142	έφθ. Καράτσι 21 'Ιουν. διὰ Χαδάνναν
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (παναμ.)		έτ.	«Γιούνιτι»	19	5182	έφθ. Ριγιέκαν 29 'Ιουν.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ.	«Γιούροπτα»	43	7207	έφθ. Χάμπτον ρόδς 9 'Ιουλ.
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιθ.)		έτ.	«Μιπάχια Σαλίνας»	42	7303	διῆλθε Ντώρμπριτ 1 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιθ.)		έτ.	«Ντέλ Πλάτα»	30	6770	άνεχ. Καζαμπλάνκαν ἀπὸ 15 'Ιουν. διὰ Ντώρμπριταν
ΓΚΑΛΑΝΤΙ-ΤΟΡ		έτ.	«Πάλμαρ»	43	7252	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΓΚΑΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ.)		έτ.	«Μίντ Ατλάντικ»	43	7229	άνεχ. Ούμη Σαΐδ 6 'Ιουλ. διὰ Γαλλίαν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Ντέλ Νόρτε»	55	20900	έφθ. Ερεμην 7 'Ιουλ.
ΓΟΥ-Ι-ΝΤ		έτ.	«Καρρέτο»	44	7247	διῆλθε Ντώρμπριτ 5 'Ιουλ. διὰ Σιγκαπούρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Διεθνής»	52	20131	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 9 'Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Διεθνής»	54	27812	άνεχ. Τάμεσιν 3 'Ιουλ. διὰ Λίδανον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιθ. δ.)		έτ.	«Διεθνής»	55	20432	εἰς θέσιν 20 B. καὶ 38 A., 'Ιουλ. 1 δι' Αραβίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ-Ι-ΝΤΑΝΣ (λ.δ.)		έτ.	«Πλανοσεανικ»	55	20432	άνεχ. Φόλε 8 'Ιουλ. διὰ Λίδανον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιθ. δ.)		έτ.	«Διεθνής»	55	25317	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ. διὰ Κίελον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)		έτ.	«Διεθνής»	54	20035	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 8 'Ιουλ. διὰ Χάρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ-Ι-Σ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Διεθνής»	54	20431	εἰς Αμεριτερνταμ ἀπὸ 18 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ (λ. δ.)		έτ.	«Διεθνής»	53	20536	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουλ. δι' Αρούμπριταν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Πόρτα Σαΐδ 9 'Ιουλ. δι' Αρούμπριταν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΑΟΥΤ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Διεθνής»	43	10448	διῆλθε Πόρτα Σαΐδ 25 'Ιουν. δι' Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΦ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.)		έτ.	«Διεθνής»	52	20125	άνεχ. Χιούστον 25 'Ιουν. διὰ Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λιθ.)		Σ.Τ.	Νιάρχος	43	7176	έφθ. Μπωμόδι 29 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιθ.)		Σ.Τ.	Νιάρχος	42	7257	άνεχ. Χιούστον 25 'Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΡ (λιθ.)		Σ.Τ.	Νιάρχος	44	7210	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 4 'Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Διεθνής»	49	17738	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙ Σ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Διεθνής»	49	10892	διῆλθε Ντώρμπριτ 5 'Ιουλ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Ορίενταλ»	53	12843	διῆλθε Χιούστον 25 'Ιουν. διὰ Πέρσιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ (λ. δ.)		έτ.	«Ορίενταλ»	55	22000	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 9 'Ιουλ. διὰ Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑ-Υ. (λ. δεξ.)		έτ.	«Ορίενταλ»	53	12862	άνεχ. Ήστχαμ 29 'Ιουν. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ.)		έτ.	«Ιντερμάριν»	54	20235	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 3 'Ιουλ. διὰ Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Ιντερμάριν»	55	20355	διῆλθε Σουέζ 5 'Ιουλ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟ-Ι-Λ (δεξ.)		έτ.	«Διεθνής»	43	10448	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουλ. διὰ Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δ.)		έτ.	«Διεθνής»	43	10195	διῆλθε Πέρσιαν 8 'Ιουλ. διὰ Περσίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΟΣ (δεξ.)		έτ.	«Διεθνής»	43	10193	άνεχ. Κιουρασάο 1 'Ιουλ. διὰ Λάζ Πιέντρας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Διεθνής»	43	10448	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουλ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Διεθνής»	43	10195	διῆλθε Σουέζ 26 'Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Διεθνής»	43	10488	διῆλθε Σουέζ 3 'Ιουλ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.)		έτ.	«Διεθνής»	43	10448	διῆλθε Πόρτλαντ 5 'Ιουλ. δι' Αραβίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.)		έτ.	«Διεθνής»	44	10172	διῆλθε Πέρσιαν 6 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Διεθνής»	45	10470	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 1 'Ιουλ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕ-Ι-ΝΤ (δεξ.)		έτ.	Νιάρχος	44	10448	άνεχ. Αρούμπριταν 1 'Ιουλ. διὰ Μαρακάϊμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙ-Ι-ΝΤ (δεξ.)		έτ.	Νιάρχος	44	10448	άνεχ. Αρούμπριταν 1 'Ιουλ. διὰ Χάρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑ-Ι-ΟΜΦ (δεξ.)		έτ.	Νιάρχος	44	10172	έφθ. Λάζ Πάλμας 7 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)		έτ.	Νιάρχος	43	10488	εἰς μεταφοράς Αρούμπριτας—Μαρακάϊμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιθ. δ.)		έτ.	Νιάρχος	43	10195	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 'Ιουν. δι' Αρούμπριταν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Ορίενταλ»	52	12705	διῆλθε Σουέζ 9 'Ιουλ. δι' Αραβίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Ορίενταλ»	53	12705	άνεχ. Μπαντάρ Μασαύρ 3 'Ιουλ. διὰ Νότιον Γαλλίαν
ΓΡΑΝΑΔΑ (λιθ.)		έτ.	«Σεγκόβια»	56	11000	εἰς Κόμπη, ύπό συμπλήρωσιν
ΔΑΦΝΗ (λιθ.)		έτ.	«Τρανσοτεσανίκα»	54	5779	έφθ. Τορρεβίζα 7 'Ιουλ.
ΔΕΛΦΙΝ		έτ.	«Χίανα»	45	7259	έφθ. Πόρτα Σαΐδ 4 'Ιουλ.
ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.)		έτ.	Ρίο «Άντον»	45	7252	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 'Ιουλ. διὰ Σάν Βιτσέντε
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Κοσταρ.)		έτ.	«Ούλτραμάρ»	21	1184	άνεχ. Κίελον 29 'Ιουλ. διὰ Στέττιν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ.	«Γιουρόπα»	44	7216	εἰς θέσιν 11 N. καὶ 28 Δ., 'Ιουλ. 2 διὰ Κέιπ Τάουν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιθ.)		έτ.	«Γουεστ 'Αφρικαν»	55	6100	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΖ		έτ.	«Εσπεράντζα»	44	7207	διῆλθε Λός Αντζελες 28 'Ιουν. διὰ Κωνσταντινούπολιν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοσταρ.)		έτ.	«Σάντα Άγγελικα»	43	2878	έφθ. Μορμούγκα 28 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Κοσταρ.)		έτ.	«Στενιές»	20	4992	εἰς θέσιν 47 B. καὶ 17 Δ., 'Ιουλ. 2 διὰ Βρέμην
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιθ.)		έτ.	«Καρντενόζα»	55	10200	άνεχ. Δάντσιγκ 25 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιθ.)		έτ.	«Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	άνεχ. Νάρδικ 20 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΔΩΡΙΣ		έτ.	«Δωρίς»	54	6042	διῆλθε Θέουταν 8 'Ιουλ. διὰ Βενετίαν
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθ.)		έτ.	«Γουφρότυναίν»	43	7031	εἰς Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΕΒΗ (λιθ.)		έτ.	«Μπάλκα»	43	7247	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 'Ιουν. διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λιθ.)		έτ.	«Σάν Έμπιλο»	56	10200	άνεχ. Γλασκώνη 27 'Ιουν. διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ		έτ.	«Ρίο Καρίμπια»	44	7249	άνεχ. Νάρδικ 20 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΕΒΗΛΙΖ (λιθ.)		έτ.	«Σάν Άλμπερτο»	45	7252	διῆλθε Τρινινταντ 26 'Ιουν. διὰ Σάντος
ΕΒΗΜΑΡ (λιθ.)		έτ.	«Σήκρεστ»	44	7253	εἰς Κόμπη, ύπό συμπλήρωσιν
ΕΒΗΜΠΕΛΑ		έτ.	«Τρίτωνας	56	10500	άνεχ. Λουέα 5 'Ιουλ. διὰ Πιτέα
ΕΘΝΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Είρηνη»	13	1462	άνεχ. Τεργέστην 17 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)		έτ.	«Πούντα Αρένας»	29	6941	έφθ. Αντράσσαν ἀπὸ 19 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)		έτ.	«Σάντα Είρηνη»	11	4465	εἰς Χακκοδάτην, ύπό συμπλήρωσιν
ΕΙΡΗΝΗ Λ. (λιθ.)		έλληνικά συμφέροντα		56	10331	διῆλθε Σύρου από 26 'Ιουν., έπισκευή

TELEPHONES : PLAZA 2-2561
MEDFORD 3-7271
HAMILTON 6-1435

JAMES SMYRNILOUDIS
SHIP SUPPLIES
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

CABLE ADDRESS :
"SMYRNILOUDI, BALTIMORE

ΕΛΕΚΤΡΙΚ		έτ.. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	διηλήθε Σουέζ 7 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΕΝΗ (λιβ. δεξ.)		έτ.. «Βίστα Ρίος»	36	8064	διηλήθε Πόρτ Σαιδ 7 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΕΛΕΝΗ (λιβ.)		έτ.. «Πλαραμάσοντ»	22	7366	εις Χάμπτον ρόδς ἀπὸ 16 'Ιουν.
ΕΛΕΝΗ Β.		έτ.. «Πουέρτ. Λιμπερτάντ»	44	7213	διηλήθε Τρίνινταντ 24 'Ιουν. διά Ρίον Ιανέιρον
ΕΛΙΣΣΑΒΕΤ Χ. (λιβ. δεξ.)		έτ.. «Γουόρλτ Τάνκερς»	43	7218	ἔφθ. Νέαν, Όρλεάνην 1 'Ιουλ.
ΕΛΛΗ (Κοσταρ.)		έτ.. «Οξιλιάρ»	30	4123	ἔφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λιβ.)		έτ.. «Ελλήσποντος»	44	7189	διηλήθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΜΙΡΑ (λιβ.)		έτ.. «Μορέλος»	43	7190	άνεχ. Δουγκέρκην 27 ή'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΕΛΠΙΣ (λιβ.)		έτ.. «Καζόταμιλ»	44	7229	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουλ.
ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ		έτ.. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	ἔφθ. Λά Παλλίς 1 'Ιουλ.
ΕΜΙΛΥ		έτ.. «Βιδάλετ»	28	2407	άνεχ. Λιβίζια 6 'Ιουλ. διά Χαμίνα
ΕΜΠΟΡΙΟΣ		έτ.. «Γκόλφο Αζούλ»	42	7058	ἔφθ. Γκέραλτον 9 'Ιουλ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ		έτ.. «Ενεσενάντα»	44	7207	εις Μπουένος "Αύρες ἀπὸ 13 'Ιουν.
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)		έτ.. «Λατσιφέρους»	43	7264	όνεχ. Μόντρεαλ 2 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)		έτ.. «Λόνγυρο»	41	7122	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 6 'Ιουλ. διά Ράττερνταμ
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λιβ.)		έτ.. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 'Ιουν. δι' 'Ολλανδίαν
ΕΝΤΥ (λιβ.)		έτ.. «Εντυ»	25	3320	ἔφθ. Περούβιαν 23 'Ιουν.
ΕΝΩΣΙΣ (Κοσταρ.)		έτ.. «Ενωσις»	12	2171	διηλήθε Πόρτ Σουΐδαν 28 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπουν
ΕΠΟΣ (λιβ.)		έτ.. «Αλδέρες»	44	7176	ἔφθ. Κούβαν 20 'Ιουν.
ΕΣΤΟΡΙΑ		έτ.. «Πέντεγκραλ»	44	7255	άνεχ. Σέδεν "Αίλαντς 8 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν. ΕΒΥΘΙΣΘΗ
ΕΣΤΡΕΛΛΑ		έτ.. «Στάρ»	26	3503	διηλήθε Κωνσταντινούπολιν 28 'Ιουν. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ.)		έτ.. «Οσεαν»	42	6975	ἔφθ. Μαρμεγκάρο 9 'Ιουλ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λιβ.)		έτ.. «Οράιον»	56	10053	εις Τόκιο, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)		έτ.. «Ατλάντικ Όιλ»	54	18736	άνεχ. Αγίου Φραγκίσκον 6 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ		έτ.. «Κόλφο Ντεζέαντο»	44	7264	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλ. διά Καράτσι
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λιβ.)		έτ.. «Σάν Νικόλας»	56	7000	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 3 'Ιουλ. διά Κόλπουν
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβ.)		έτ.. «Σάν Νικόλας»	52	15869	διηλήθε Θέουταν 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ		έτ.. «Σάν Νικόλας»	43	7176	άνεχ. Σίδηνεϋ 4 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιβ. δεξ.)		έτ.. «Γουέστ Ατλάντικ»	36	9927	άνεχ. Αμβούργον 6 'Ιουλ. διά Παναμάν
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λιβ. δεξ.)		έτ.. «Γουέστ Ατλάντικ»	43	7874	άνεχ. Κιουρασάο 4 'Ιουλ. διά Ματάντζας
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ		έτ.. «Σάν Αντώνιο»	45	7176	άνεχ. Πόρτ Κέμπλα 7 'Ιουλ. διά Μακάο
ΕΥΡΥΤΑΝ (λιβ.)		έτ.. «Σάν Μπαζίλιο»	56	7000	εις Μπρεμερχάφεν, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΕΦΦΗ (λιβ.)		έτ.. «Μαλάγια»	43	7194	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 'Ιουλ. δι' Ούζαν
ZAN		έτ.. «Ορινόκο»	44	7165	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΖΕΟ Γ. (λιβ. δεξ.)		έτ.. «Βεσπούκιο»	44	10641	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 1 'Ιουλ. διά Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΖΕΦΥΡΟΣ (Κοσταρ.)		έτ.. «Ζέφυρος»	43	7231	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουλ. δι' Ούζαν
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιβ.)		έτ.. «Οὐλτραμάρ»	44	4296	εις Νέαν 'Υόρκην 8 'Ιουλ.
ZINI (λιβ. δεξ.)		έτ.. «Γιουνάτεντ Κρός»	52	12556	άνεχ. Φερτελί 3 'Ιουλ. διά Πουέρτο λὰ Κρούζ
ZOZIAN (Κοσταρ.)		Κ. 'Ατυχίος	20	7638	διηλήθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΗΓΚΑ		έτ.. «Ντέλ Νόρτε»	43	7099	άνεχ. Ρουέν 1 'Ιουλ. διά Ντεμεράρα
ΗΓΚΑ (λιβ. δεξ.)		έτ.. «Αφρικαν Κέρριερς»	43	8318	άνεχ. Βοστώνη 26 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΗΡΩΝ (Χονδ.)		έτ.. «Ντέλ Έστε»	44	7161	άνεχ. Παραμαρίπο μ 8 'Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)		έτ.. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	ἔφθ. Βρέμην 11 'Ιουλ.
ΘΕΟ (Κοσταρ.)		έτ.. «Αϊλο Μπέλλα»	28	2407	διηλήθε Πόρτ Σαιδ 4 'Ιουλ. διά Γκρήνοκ
ΘΕΟΓΕΝΗΝΗΤΩΡ		έτ.. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	ἔφθ. Γένοβον 9 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΑ		έτ.. «Δώρα»	45	7151	διηλήθε Φάρδερ Πόντ 2 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΘΕΟΔΩΡΑ		έτ.. «Μάρ Μπή»	42	6997	άνεχ. Κεμπέκ 6 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΘΕΟΔΩΡΑ		έτ.. «Μοντεζίζουμα»	43	7132	ἔφθ. Ρουέν 6 'Ιουλ.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιβ.)		έτ.. «Κουμέρσιαλ»	43	7188	έφθ. "Αγίου Φραγκίσκον 9 'Ιουλ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ		έτ.. «Κουμέρσιαλ»	43	7185	άνεχ. Θρή Ρίβερς 3 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΘΕΟΦΑΝΕΙΑ (Κοσταρ.)		έτ.. «Ρόζα»	43	1934	εις Λενίνγραδ 8 'Ιουλ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ		έτ.. «Απόστολος Παύλος»	24	3658	άνεχ. Ράς Τανούρα ἀπὸ 9 'Ιουνίου
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)		έτ.. «Παταγκόνια»	35	8072	ἔφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΑΙ·ΛΑΝΤΕΡ (λιβ.)		έτ.. «Μαϊφάιρ»	56	10400	άνεχ. Γιουκαράμαν 9 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ		έτ.. «Νάδικ. Κρίστομπαλ»	44	7176	διηλήθε Σουέζ 10 'Ιουλ. δι' Ινδονησίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)		έτ.. «Πετοδόλεουμ Κ. Κ.»	53	13555	άνεχ. Αμβούργον 6 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιβ.)		έτ.. «Μαϊφάιρ»	56	10422	άνεχ. Κόμπε 2 'Ιουλ. διά Βαγκούδερ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)		έτ.. «Τρανσόσεαν»	53	15826	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ		έτ.. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	έφθ. Τζακάρτα 29 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)		έτ.. «Τρανσόσεαν»	53	13485	έφθ. Μασσαλίαν 1 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΟΝ (Λιβάνου)		Τυρογαλάς —Ζαμπάζας	15	1255	έφθ. Πειραιά 10 'Ιουλ.
ΙΡΙΣ (Κοσταρ.)		Κωτταράπούλος	20	909	άρχει Μασσαλίαν πλέον τοῦ ἔτους
ΚΑΙΤΗ		έτ.. «Κορρεάντορ»	43	7176	έφθ. Ρουέν 7 'Ιουλ.
ΚΑΜΠΑΝΟΣ		έτ.. «Αρεκούπιτα»	43	7257	άνεχ. Παραμαρίπο μ 7 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΑΝΟΠΟΥΣ		έτ.. «Κανόπους»	44	7138	άνεχ. Βαγκούδερ 6 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.)		έτ.. «Κρηνή»	43	1790	έφθ. Ράλασκούν 6 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ		έτ.. «Φάντζα»	56	10015	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)		έτ.. «Λουντεφιονίδι»	24	5185	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)		έτ.. «Φάντζα»	56	10015	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)		N. I. Νομικός	07	1075	έφθ. Βραίλην 11 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)		έτ.. «Λουνίδι»	19	5173	άνεχ. Λόνδονη 11 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)		έτ.. «Λουνίδι»	20	6157	διηλήθε Κολδύπο 28 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ		έτ.. «Τράμπη»	55	8798	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)		έτ.. «Σάντα Κυριακή»	20	1603	έφθ. Σουάν 8 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		έτ.. «Τράμπη»	54	8005	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)		έτ.. «Γιουνίν»	22	1048	άνεχ. Πόρτ Σουΐδαν 6 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ.. «Λουνίνο»	19	5331	έφθ. Νιούρποτ 1 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)		έτ.. «Λίμπανο»	43	7281	άνεχ. Θρή Ρίβερς 7 'Ιουλ. διά Δάντσιγκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιβ.)		έτ.. «Τράμπη»	55	8902	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Ιουλ. δι' Αιμέρσαν
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)		έτ.. «Τρίς»	42	6782	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουλ. δι' Αιμέρσαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβ.)		έτ.. «Αντόρ»	43	7129	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΡΑΣ (λιβ.)		έτ.. «Αλταμίρα»	45	7211	άνεχ. Τάμπαν 3 'Ιουλ. διά Κεελούγκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ		έτ.. «Γιουρόπα»	44	7123	άνεχ. Τάμπαν 2 'Ιουλ. διά Μαρακάιμπο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.)		έτ.. «Στάς»	31	8873	άνεχ. Κέιπ Τάουν 3 'Ιουλ. διά Ινδίας
KARRETO (λιβ.)		έτ.. «Καρρέτο»	43	7214	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.)		έτ.. «Πανιάρ»	43	7033	έφθ. Αιμέρσαν 11 'Ιουλ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιβ.)		έτ.. «Σάν Φελίτσια»	42	9796	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λιβ. δεξ.)		έτ.. «Πίσινρ»	36	10291	άνεχ. Τάμπαν 3 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (Λιβάνου)		Γ. Σιγάλας	20	1618	διηλήθε Πιερσαλάτρ 5 'Ιουλ. διά Πολωνίαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ.. «Καρρέτο»	43	7068	διηλήθε Πιερσαλάτρ 10 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβ.)		έτ.. «Πανιάρ»	43	7245	άνεχ. Κέιπ Τάουν 3 'Ιουλ. δι' Ήνωμενας Πολιτείας
KATINA		έτ.. «Σάν Μπερνάντο»	45	7255	διηλήθε Τρίνινταντ 29 'Ιουν. διά Πόρτ "Αλφρεντ
KATINA (Κοσταρ.)		έτ.. «Ροσίνο»	13	2000	έφθ. Χάμιντα 6 'Ιουλ.
ΚΕ·Ι·Π ΠΑΛΜΑΣ		έτ.. «Χάρταλαντ»	42	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΚΕ·Ι·Π ΣΤΑΡ		έτ.. «Λαιμόπηριαν»	44	7281	έφθ. Αιμέρσαν 7 'Ιουλ.
ΚΕ·Ι·Π ΩΡΑ		έτ.. «Γκάλλαρο»	37	5282	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 'Ιουλ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
KENTAOYR (λιβ.)		έτ.. «Οτσεάνικα»	43	7233	διηλήθε Χονουλούλου 8 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
KENTAOYR (λιβ.)		έτ.. «Κάνωπος»	41	7431	εις Νταμιάδην 4 'Ιουλ.
ΚΕΦΑΛΟΣ (λιβ.)		έτ.. «Τζ. Ση Τράνσπορτ»	26	5717	διηλήθε Όραν 5 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιβ.)		έτ.. «Μπελμάρ»	44	7190	άνεχ. Βαλτιμόρην 5 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
KNOZA		έτ.. «Τράμπη»	43	7248	άνεχ. Βαλτιμόρην 5 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ

ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Ορόγια»	44	7159	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ.
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιβ.)	έτ. «Κοίλουπέλλα»	43	7239	άνεχ. Έιδονμάσουθ 23 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεππούνια»	13	9424	διηλθε Σπίτχεντ 7 'Ιουλ. διά Γερμανίαν
ΚΟΜΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Γκέραλτον 29 'Ιουν. διά Τζιμπούτι
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (λιβ.)	έτ. «Σάν Αγκουστίν»	42	7178	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	έφθ. Λείκ Τσάρλς 23 'Ιουν.
ΚΟΡΦΙ	έτ. «Μοντεπάρτο»	45	8390	άνεχ. Λός "Αντζέλες 8 'Ιουλ. διά Σάν 'Αντώνιο
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. "Ιργουέλλ 1 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λιβ.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10500	εις Χιροσίμα, υπό συμπλήρωσιν
ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Ζίτα»	43	7075	άνεχ. Μονρόβιαν 24 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	44	7190	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 'Ιουλ.
ΚΡΙΕ-Ι-ΤΩΡ (λιβ.)	έτ. «Αϊλα Γκράντε»	43	7275	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΡΟΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	Βρέμην 28 'Ιουν. δι' Ηνωμένας Πολιτείας
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπος»	54	10608	έφθ. Κείπ Τάουν 7 'Ιουλ.
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Κυανός»	43	10448	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 1 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΚΥΜΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	άνεχ. Κεμπέκ 1 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΚΥΡΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βάντα»	43	7330	άνεχ. Χιούστον 4 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	εις Πειραιά από 9 'Ιουν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κουκιστανόρ»	45	7157	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Ντέ Κάργκα»	44	7214	διηλθε Μοντεβίδεο 4 'Ιουλ. διά Χιλήν
ΚΩΣΤΗΣ (λιβ.)	έτ. «Κωστής»	44	7243	διηλθε Παναμάν 4 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΛΑΙΔΑΥ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ. «Ερυκαπά»	53	11262	εις θέσιν 13 Ν. και 94 Α., 'Ιουλ. 3 διά Περσικόν Κόλπου
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	διηλθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουλ. διά Αραβίαν
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	εις θέσιν 5 Β. και 46 Δ., 'Ιουλ. 5 διά Σάντος
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	διηλθε Κέιπ Τάουν 4 'Ιουλ. διά Σάντος
ΛΙΔΗ (λιβ.)	έτ. «Φορταλέζα»	43	7030	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7256	διηλθε Τζιμπουτι 25 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ	έτ. «Ατλαντίκα»	43	7176	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 26 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΛΙΝΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ρίο υτέλ Κάστρο»	43	7262	άνεχ. Υμουνίτεν 6 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντια»	27	4966	18ε : «ΑΛΧΟΡΡΙΑ», ώς μετωνυμάσθι
ΛΟΕΞ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Σουντατλάντικα»	22	7765	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 7 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΛΟ-Ι-ΝΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ρίο 'Αζούλ»	44	7256	εις Κόμπτε από 3 'Ιουν.
ΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΕΣ (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Ίντιες Σή»	44	2127	άνεχ. Γκάλθεστον 3 'Ιουλ. δι' Αντίλλας
ΛΟΥΚΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Εθερέστ»	19	974	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 7 'Ιουλ. δι' Όραν
ΛΟΥΔΟΥ (Λιδάνου)	έτ. «Λέβαντ»	17	1936	άνεχ. Κείπ Τάουν 29 'Ιουν. διά Ματάντι
ΛΥΡΙΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Θήατρ»	43	10428	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιουλ. δι' Αντίλλας
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	27	6192	άνεχ. Γένοβαν 4 'Ιουλ. διά Νοβορωσίσκην
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπρόστιν»	44	7160	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΕΝΤΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άνδρομέδα»	21	4877	διηλθεν «Αγιον Βικέντιον 4 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΙΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Παρένα»	21	1489	έφθ. Πόρτ Λαμπτόν 4 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ (λιβ.)	έτ. «Μογρόδια»	49	5685	διηλθε Λός "Αντζέλες 4 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην /
ΜΑΙΡΗ Κ. (Κοσταρ.)	έτ. «Κάνσας»	96	1594	διηλθε Κωνσταντινούπολιν 8 'Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΜΑΙΡΗ Π. (λιβ.)	έτ. «Κουπάς»	43	7208	έφθ. Παραμαρίπον 8 'Ιουλ.
ΜΑΚΡΩΝ (λιβ.)	έτ. «Γεύεστερν»	43	7161	άνεχ. Πάφον 29 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ (διαταγάς)
ΜΑΜΠΡΟΥΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντια»	18	3756	διηλθε Τζιμπουτι 24 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπου
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολύμπεντο»	43	7210	διηλθε Σουεζ 9 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΜΑΝΤΕΛΕΝ (Λιδάνου)	Φ. Κυπριανού	19	5670	άνεχ. Καλκούτταν 1 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ (λιβ.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	έφθ. Γκάρστον 7 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7244	άνεχ. Χάρηρην 10 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΜΑΡΙΑ II. (λιβ.)	έτ. «Κρίστομπαλ»	44	7163	άνεχ. Βαλτιμόρην 5 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	6250	εις Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Ιουλ. διά Σεμπένικο
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Τ. (Κοσταρ.)	έτ. «Παρίκια»	19	6064	εις Αμβέρσαν 8 'Ιουλ., έπισκεψήν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρκουλ»	22	4949	διηλθε Τρίνινταν 2 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΜΑΡΙΕΤΑ	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	43	7244	άνεχ. Ταλκαχουάνο 4 'Ιουλ. διά Σαίν Ζουάν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Φωίσινα»	43	7059	έφθ. Ριγιέκαν 22 'Ιουν.
ΜΑΡΙΕΤΑΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	21000	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 8 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μενσαπτέ»	41	4729	άνεχ. Μόμπιλ 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8202	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλ. διά Νέαπολιν
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7242	διηλθε Βαζέντσια 3 'Ιουλ. διά Βαυπάναν
ΜΑΡΙΝΟΖΑ (λιβ.)	έτ. «Ορένταλ»	24	4701	άνε. Πόρτ "Εθεργκλαντ 4 'Ιουλ. δι' Ινδίας
ΜΑΡΙΝΟΠΟΔΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	47	8190	έφθ. Βρέμην 6 'Ιουλ. και Ντόβερ 10
ΜΑΡΙΝΕΝΓΚΡΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7245	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	άνεχ. Χάρηρην 24 'Ιουν. διά Πουέρτο Ρίκο
ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Εύκαριερ»	43	7033	έφθ. Χάμπτον ρόδς 3 'Ιουλ.
ΜΑΡΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	εις θέσιν 37 Β. και 34 Δ., 'Ιουλ. 6 διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιβ.)	έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ.
ΜΑΡΤΖΟΥΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	27	5185	έφθ. Μορυσυκάο 6 'Ιουλ.
ΜΑΡΩ	έτ. «Μαρία»	19	7588	άργει Ρόττερνταμ από 12 Νοεμ.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μοτόρες»	53	8453	διηλθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κούρικ»	55	24200	διηλθε Σουεζ 8 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιβ.)	έτ. «Μπαλμπό»	44	7232	άνεχ. Ρουέν 3 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μιρολάγκα»	54	18763	διηλθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουλ. διά Φόλεϋ
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Γιουνάιτεντ»	55	6500	άνεχ. Αμβούργον 21 'Ιουν. διά Κόλπου
ΜΑΣΤΡΟΣΤΕΛΙΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ματζελία»	41	7195	άνεχ. Καλαί 1 'Ιουλ. διά Μαϊάμι
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	27	6144	διηλθε Γιβραλτάρ 1 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χοιδ.)	έτ. «Μάρκ Καρίμπ»	12	5254	έφθ. Λός "Αντζέλες 8 'Ιουλ.
ΜΑΧΦΟΥΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Ινκάϊκα»	45	7254	εις λιμένας Περσικού Κόλπου 1 'Ιουλ.
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Λινάρες»	44	7198	έφθ. Κολόύμπια 9 'Ιουλ. διά Καναδάν
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Νουένδα Γρανάδα»	45	7198	διηλθε Τρίνινταν 4 'Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΜΕΡΔΙΝ	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	έφθ. Γκάλθεστα 2 'Ιουλ.
ΜΕΣΣΑΘΟΥΡΙ	έτ. «Σάν Ραφέλε»	43	7282	διηλθε Μοντεβίδεο 1 'Ιουλ. δι' Εύρωπην
ΜΕΣΣΑΡΙΑ	έτ. «Σάν Ραφέλε»	43	7249	άνεχ. Χάρτλεπου 1 'Ιουλ. διά Πουέρτο Ορντάζ

S. ELEFTERIU LTD
SHIPPING AGENT & SHIP - CHANDLERS

Address: COLON 1570

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

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ
ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

MARINE SERVICES :

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

MINA (λιθ. δεξ.)	έτ. «Καστέλλα»	55	20630	άνεχ. Σιμόπουσ 8 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
MINTRIK (Κοσταρ.)	έτ. «Μίντρικ»	25	6806	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουν. διά Κόλπου
MIXAHNA Γ.	έτ. «Η. Κορυντόμπα»	44	7215	έφθ. Ρίον 'Ιανείρον 23 'Ιουν.
MIXAHNA A. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σαιν Μικέλ»	29	2666	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Ιουλ. διά Νέαν Σκωτίαν
MIXAHNA A. (δεξ.)	έτ. «Σάν 'Αντρες»	53	11289	άνεχ. Ρίον Γκραντε 2 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
MIXAHNA Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	55	8500	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
MIXAHNA Z. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	37	7140	άνεχ. Σάν Ζουάν 5 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
MIXAHNA K. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Αντρια»	56	8000	άνεχ. Τάϊν 10 'Ιουλ. διά Φάλμουθ
MONIKA (Κοσταρ.)	έτ. «Ισαβέλλα»	18	3089	άνεχ. Πόρτ Τάλμποτ 7 'Ιουλ. διά 'Αμβέρσαν
MONROBIA (λιθ. δεξ.)	έτ. «*Ηστερν»	43	6674	άνεχ. Λονδίνον 7 'Ιουλ. διά "Αγιον Βικέντιον
MΠΑΛΑΤΙΚΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπάλατικ»	00	2302	έφθ. 'Αρχάγγελον 22 'Ιουν.
MΠΑΖΑΙ ΙΙ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	διήλθε Λοζς "Αντζελες 27 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
MΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ελκάρριερς»	44	7207	άνεχ. Λονδ'νον 5 'Ιουλ. διά Κόνακρυ
MΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκαρραγουαΐν»	42	7303	εις θέσιν 36 Β. και 58 Δ. 'Ιουλ. 5 διά Χάμπτον ρόδς
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	διήλθε Σουεζ 10 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σεγκουρίτας»	55	9922	έφθ. Χάμπτον πρόδης 8 'Ιουλ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιαμάντε»	56	10061	διήλθεν 'Αρούμπαν 29 'Ιουλ. διά Κωνσταντινούπολην
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Στανούΐλ»	30	9243	άνεχ. Ηστχαμ 2 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαρφάθων»	43	7314	έφθ. Αμβέρσαν 7 'Ιουλ.
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	έφθ. Χιούστον 4 'Ιουλ.
ΜΥΡΤΩ (τάκερ)	έτ. «Άριστα»	43	7176	διήλθε Λάς "Αντζελες 2 'Ιουλ. διά Δουβλίνον
ΜΥΡΤΩ (λιθερ.)	έτ. «Τόζα»	18	2297	έφθ. Στοκχόλμην 5 'Ιουλ.
NABINTANT				
ΝΑΕΣ ΚΟΜΠΑΝΙΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4954	άνεχ. Μπάρρουσ 6 'Ιουλ. διά 'Αλγέριον
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΤΙ	έτ. «Νόρμαν»	56	20250	εις Ναγκασάκι, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΑΣΙΟΝΑΥ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νόγιος»	43	8500	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	7176	διήλθε Τζιμπούτι 21 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μοντεβέρντη»	45	7176	άνεχ. Χάμπτον πρόδης 23 'Ιουν. διά Βέζερ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	διήλθε Χονολουλού 4 'Ιουλ. διά Παναμάν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	10500	άνεχ. Μόμπιλ 27 'Ιουν. (διαταγάς)
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8490	εις Ούραγκα, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑ·Υ·ΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άλμαγκρο»	43	7228	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 'Ιουν. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Όλυμπια»	43	8363	άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάζ 1 'Ιουλ. διά 'Αγγλιαν
ΝΑΣΙΟΝΑΥ ΦΡΗΝΤΟΝ	έτ. «Λαυσένα»	45	7255	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλ. διά Ντεμεράρα
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άντριβάπορ»	43	8428	έφθ. Γλασκώνη 8 'Ιουλ.
ΝΕΒΑΔΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νεβάδα»	29	4142	άνεχ. Σιγκαπούρην 1 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΝΕΛΛΑ	έτ. «Νέλλα»	38	5106	διήλθε Θέσουταν 5 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Εσπέρια»	54	5669	άνεχ. Μόντρεαλ 6 'Ιουλ. διά 'Αγγλιαν
ΝΕΠΤΟΥΝ (παναμ.)	έτ. «Νέπουνι»	21	5686	άνεχ. Βαλτιμόρη 2 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Νέπτουνια»	20	10519	άνεχ. Μόντρεαλ 6 'Ιουλ. Σαουθάμπτον
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πέργκα»	52	11257	εις Τάκσιονιδηλλ ἀπὸ 14 'Ιουν.
ΝΙΚΦΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αφρόεσσα»	18	3335	άνεχ. Χούλλ 4 'Ιουλ. διά 'Αρχάγγελον
ΝΙΚΟΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ναυτίλος»	10	1182	άνεχ. Σάρπιες 29 'Ιουν. διά 'Ονεγκα
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Παράνα»	53	12396	άνεχ. Ρίον 'Ιανείρον 3 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΝΙΚΟΛΑΣ (παναμ.)	έτ. «Αλέξαντερ»	20	6109	έφθ. Αμβέρσαν 1 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2437	διήλθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντονόδο»	44	7255	άνεχ. Λός "Αντζελες 25 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	διήλθε Μοντεβίδεο 1 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαρίάτο»	27	4950	έφθ. Χάρτλεπουλ 7 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πίσινη»	37	7991	έφθ. Γκεελόγκ 5 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Παναμά»	43	7290	έφθ. Μασσαλίαν 29 'Ιουν.
ΝΙΚΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άζρες»	45	7003	διήλθε Παναμάν 24 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΝΙΜΠΟΡΙΟ	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα»	53	9188	έφθ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουλ.
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άιλα Ναδαρένα»	43	7197	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 5 'Ιουλ.
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Παναμ-Γιουρόπα»	28	9002	άνεχ. Πούντα Κάρπτον 23 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΝΟΡΑ	έτ. «Παναμ-Γιουρόπα»	28	6857	άνεχ. Λίβερπουλ 2 'Ιουλ. διά Σύρον
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191	εις Ρόττερνταμ ἀπὸ 16 'Ιουν.
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παλμύρα»	53	5826	έφθ. Φάρο 9 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πετρόλερα»	55	18000	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12029	άνεχ. Μπάνιας 27 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	έφθ. Αμβέρσαν 7 'Ιουλ.
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Ατλαντικά»	44	7054	άνεχ. Τάκορνταν 4 'Ιουλ. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7251	άνεχ. Τακορντάν 8 'Ιουλ. διά Λάγκος
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	άνεχ. Καμπάνα 4 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 29 'Ιουν. διά Νόρτεγχαμ
ΝΟΥΤΣΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λιμπέρ, Φράγκε»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον πρόδης 1 'Ιουλ. διά Μίρι
ΝΤΑΡΝΕΑ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Τένεραλ»	22	7053	έφθ. Μοντεβίδεο 20 'Ιουν.
ΝΤΑΡΝΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουάντιτεν Κρός»	52	12577	έφθ. Δουγκέρκην 5 'Ιουλ.
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιδάλετ»	24	5789	άνεχ. Χάμπτον πρόδης 1 'Ιουλ. διά Ούζαν
ΝΤΑΤΣΕΣ ΟΦ ΑΘΕΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ Τάνκερς»	52	11767	έφθ. Τρινιτάντ 4 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΝΤΕΒΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βιλλανούένθα»	56	10545	έφθ. Τρόνταντ 10 'Ιουλ. διά Σέρβεν "Αϊλαντς
ΝΤΟΜΙΝΕ·ΙΤΩΡ	έτ. «Παρασσόδες»	44	7256	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΝΤΟΝ ΤΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νουέδα Βίστα»	46	8257	άνεχ. Τακορντάν 5 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8210	έφθ. Σάρπιες 1 'Ιουλ. διά Λάγκος
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπο»	54	11208	άνεχ. Καμπάνα 4 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπο»	55	6620	διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. διά Νόρτεγχαμ
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπο»	55	11380	άνεχ. Χιροσίμα, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκαμπάδα»	55	8690	έφθ. Μοντεβίδεο 1 'Ιουλ. διά Μίρι
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7244	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ.
ΝΤΟΡΙΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πεζούλιον»	44	7175	άνεχ. Νάουρο 22 'Ιουν. διά 'Εθονμάσουθ
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ρεζούλιον»	56	10580	έφθ. Βαλτιμόρη 5 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Ντόρας»	43	6766	εις Αϊόλ (Ιαπων.), ύπο συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσαστάντικα»	53	17362	έφθ. Γένιοβαν 6 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ Α·Ι·Σ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	διήλθε Πούλο 7 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕ·Υ· (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13652	άνεχ. Σιδηνατ 1 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	έφθ. Γένιοβαν 20 'Ιουν. έπισκεψή
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάκερ)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	48	11298	άνεχ. Μπάρχεριν ἀπὸ 15 'Ιουν. διά Σασέμπτο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	14047	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	50	17791	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 7 'Ιουλ. διά Χάρρην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	53	14221	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 25 'Ιουν. διά Κιασιούγκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.)	έτ. «Λιμπερτρες»	53	14009	διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17725	διήλθε Κολόμπο 29 'Ιουν. διά Μελβούρην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13678	διήλθε Καραρέτες 7 'Ιουλ. διά Ατλαντικόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	53	13660	άνεχ. Λάς "Αντζελες 6 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Καρριέντες»	45	10448	διήλθε Κάσκετ 7 'Ιουλ. διά Φόλευ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13934	διήλθε Σουέζ 7 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13709	διήλθε Σουέζ 1 'Ιουλ. διά Καναδᾶν

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΙΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"	54	13713	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 28 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"	55	13934	άνεχ. Βομβάην 6 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"	54	13665	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 5 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάουθ 'Ατλάντικος	55	18790	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 'Ιουλ. διά Αρούμπταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"	55	13934	άνεχ. Βαλτιμόρην 2 'Ιουλ. διά Κιασσιούγκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"	54	20595	άνεχ. Σπέτζιαν 6 'Ιουν. διά Μιτάνιας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"	54	13665	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 8 'Ιουλ. διά Σπέτζιαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"	49	17792	διῆλθε Σουέζ 5 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας	54	14047	διῆλθε Πόρτ σαιδ 6 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"	49	17794	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουλ. διά Σιδώνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙΜ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"	50	17791	έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"	54	13580	άνεχ. Ρούεν 28 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουσανάντο»	54	20611	άνεχ. Θρί πίερες 23 'Ιουν. διά Γερμανίαν
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μουσιδάρα»	43	7028	διῆλθε Σουέζ 9 'Ιουλ. διά Ερυθρὰν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ομνιουμ Κέρριερς	43	7256	εἰς Λορέντζ Μάρκες από 18 Μαΐου
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιουμ Τρέιντερ»	44	7211	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Ιουλ. διά Ταμπίκο
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑΙΤΕΡ	έτ. «Μιραφλόρες	44	7255	άνεχ. Σιμόπου 22 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Άδε' Εμπρέσσα»	27	8627	διῆλθε Οζάκαν 29 'Ιουν. διά Πόρτλαντ ("Ορεγκον")
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ουάσιτ Στάρ»	44	7248	διῆλθε Τρίνινταν 6 'Ιουλ. διά Ρίον Ιανείρον
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Ουλίσσες»	42	7234	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 2 'Ιουν. διά Βέρα Κρούζ
ΟΥΑΙΣΣΕΣ ΙΙ. (λιθ.)	έτ. «Λάδη Πλάτα»	43	7265	άνεχ. Ζαουντζί Βοστώνην διά Σάν Βιτσέντε
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούρανία»	32	6430	διῆλθε Αγιον Βικέντιον 4 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	άνεχ. Νάρούπο 7 'Ιουλ. διά Ειδονυμάσιοθ
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιθγ.)	έτ. «Νόρλος»	43	7211	άνεχ. Παναμάν 8 'Ιουλ. διά Σάν Βιτσέντε
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιβιλλ»	43	7176	διῆλθεν Αγιον Βικέντιον 4 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΑΡ (λιθ.)	έτ. «Μπλέι Μπάινη»	43	7194	άνεχ. Νάρούπο 7 'Ιουλ. διά Ειδονυμάσιοθ
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)	έτ. «Χάννονθερ»	43	7256	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	έτ. «Άσουντες»	23	7246	άνεχ. Εφθ. Μορμουγκάο 21 'Ιουν.
ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Καρέπτος»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 'Ιουν. διά Αμβούργον
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιθ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7253	άνεχ. Πουέρτο Ορντάκ 1 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΛΜΙΤΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πάλμας»	20	5182	έφθ. Μορμουγκάο 18 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Άριας»	56	8000	άνεχ. Οζάκαν 8 'Ιουλ. διά Ντουγκούν
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουλ. διά Μιτάρρουσον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Ολισκαλ»	26	4494	άνεχ. Πούλο Μπούκεσμ 7 'Ιουλ. διά Μίρι
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	56	16100	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 7 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Βαλέντε»	55	9857	άνεχ. Ιρλαμ 1 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΓΙΑΝΑΙ	έτ. «Αντάριος»	44	7212	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΠΑΝΑΧΑΡΑΝΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Γιγάντιο»	44	7281	διῆλθε Ντόνερ 1 'Ιουλ. διά Πουέρτο Ορντάκ
ΠΑΝΔΩΡΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Ραφτέλη»	43	7220	εἰς Τζέζαν 6 'Ιουλ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «έλληνικά συμφέροντα	09	715	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 28 'Ιουν. διά Αμβούργον
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Ρίο Χόντος»	43	7193	προσπραγμένων εἰς Λυνχάφεν από 11 Απρ.
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Παραπόρτι»	25	4687	άνεχ. Γιοκοσούκαν 8 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ ("Ορεγκον")
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΛΑΙΗΝ	έτ. «Παρδαλίνας»	43	7257	έφθ. Βαλτιμόρη 4 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑ·Ι·ΟΝΙΡ (λιθ.)	έτ. «Κοντινευτάλε»	43	7176	εἰς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν.
ΠΑΘ	έτ. «έλληνικά συμφέροντα	56	10500	έφθ. Μπουένος Αύρες 27 'Ιουν.
ΠΑΜ	έτ. «Πάθη»	26	5937	έφθ. Παλέρμο 26 'Ιουν.
ΠΕΓΚΟΡ (λιθ.)	έτ. «Κορόνα»	20	3594	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 4 'Ιουλ. διά Αμβούργον
ΠΕΛΟΨ (λιθ.)	έτ. «Πεγκ'όρ»	45	7251	προσπραγμένων εἰς Λυνχάφεν από 11 Απρ.
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σάμσοκ»	45	7054	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 29 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΑ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Πάλιζαντ»	44	7212	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουλ. διά Νάρδικ
ΠΕΡΛ ΣΤΟΝ (λιθ.)	έτ. «Καρέπτο»	43	7139	έφθ. Χάρδρην 8 'Ιουλ.
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μυρόδινας»	55	8001	άνεχ. Καματί 4 'Ιουλ. διά Ντουγκούν
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	55	15800	έφθ. Γκουαντανάμο Μπαϊν 3 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λιθ.)	έτ. «Πίγκασος»	43	7221	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 1 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ελλήσποντος»	45	7056	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 4 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΠΙΡΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190	έφθ. Λουδίνον 5 'Ιουλ.
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Μάρ έλ Πιρέο»	16	1449	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΠΛΑΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μέδουσα»	43	7205	έφθ. Βαγκούδερ 5 'Ιουλ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ (λιθ.)	έτ. «Ορενς»	43	7228	άνεχ. Χαροκάσι 4 'Ιουλ. διά Ντουγκούν
ΠΛΟΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ντάτσες Μάριν»	43	7253	έφθ. Ερρυμουλκήθεις Τεργέστην 9 'Ιουλ.
ΠΟΦΟΥΛΑΔΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	άνεχ. Ηστχαμ 9 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΠΟΛΙ	έτ. «Σαίντ Ανάργυρο»	24	1435	έφθ. Σεβίλλην 5 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Πλαναμάς»	54	9188	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	έφθ. Βαγκούδερ 5 'Ιουλ.
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «έλληνικά συμφέροντα	56	8000	ίδε : «ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ», σημ. Ελληνική
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Αρης»	43	7257	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 9 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνς»	38	2646	έφθ. Γκότεμπουργκ 7 'Ιουλ.
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Νουέδα Θρανάδα»	45	7267	άνεχ. Τεργέστην 6 'Ιουλ. διά Πουέρτο Ορντάκ
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Πίνιρι»	38	7949	έφθ. Καράριφ 29 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. «Πράντορποτ Όθερστη»	36	7104	έφθ. Χιούστων 9 'Ιουλ. διά Βομβάην
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πρόδρομος»	24	4928	έφθ. Σεπτέντινον 30 'Ιουν.
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Έλλησποντος»	43	7194	έφθ. Κεμπτέκ 4 'Ιουλ.
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7192	διῆλθε Σουέζ 7 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΡΑΝΤΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8325	έφθ. Σαίν Νασάριρ 10 'Ιουλ.
ΡΑΨΟΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Λιμπερίαν»	43	7243	έφθ. Μόλι 7 'Ιουλ.
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	έφθ. Μόλι 9 'Ιουλ.
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατούφικας	44	7226	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουεστερη Σή»	55	21050	άνεχ. Πούντα 25 'Ιουν. διά Βαλπαραΐσον
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Σαίντα»	44	7176	έφθ. Πούντα Πάντρε 24 'Ιουν.
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ Έστε»	18	5727	έφθ. Μορμουγκάο 6 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Αντώνιο»	27	5185	διῆλθε Τρίνινταν 3 'Ιουλ. διά Ρόρτ "Αλφρεντ
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σαμέλγκα»	44	7282	έφθ. Νέαν Υόρκην 2 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10652	18εδ: «ΜΑΡΤΣΟΥΚ», ώς μετωνυμάσθι
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζα»	23	5372	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ. (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Αντώνιο»	17	5685	

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

ROTTERDAM OFFICE
WESTERLAAN 3
TEL: II3994-II3984-24510
Telegrams: DIOSKUROI

N. MAVROLEON
SHIPBROKERS & AGENTS

AMSTERDAM
DAMRAK 89
TEL: 40115

ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ.	«Έσπεράντζα»	06	2084	έφθ. Ζάανταμ 24 'Ιουν.
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικα»	44	10546	είς μεταφοράς "Άρούμπας—Μαρακάϊμπο
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)	έτ.	«Σάνα Παντελέημων»	44	7283	έφθ. Μόζι 1 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ.	«Φοίνιξ»	43	7259	διήλθε Τρίνινταν 29 'Ιουν. διὰ Ρίον 'Ιανεΐρον
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λι6.)	έτ.	«Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	έφθ. Λουδίνον 27 'Ιουν.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.)	έτ.	«Βαπτιστής»	23	4884	έφθ. Βομβάν 8 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ.	«Σάνα Μαρίτιμα»	44	7210	έφθ. Βαλτιμόρην 27 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Πολύφωμος»	18	1260	εἰς Βηρυτόν 24 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ.	«Κρόνος»	42	7118	έφθ. Νιώριμταν 6 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ.	«Βαπτορές»	43	7257	έφθ. Γκρειντζενμάουθ 7 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λι6.)	έτ.	«Σάιν Τζέν»	44	7176	άνεχ. "Ηότχαιμ 17 'Ιουν. 81' Ήνωμένας Πολιτείας
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λι6.)	έτ.	«Σάντα Μαρία»	56	10500	εἰς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ.	«Οράκουάνα»	43	7164	έφθ. Κέιπ Τάουν 1 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λι6.)	έτ.	«Παναθήνα»	43	7179	έφθ. Βαλτιμόρην 27 'Ιουν.
ΣΑΝΜΠΗΜ (λι6. δεξ.)	έτ.	«Γκόλφο Σ.»	45	10656	εἰς μεταφοράς "Άρούμπας—Μαρακάϊμπο
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ.	«Μανδράκι»	45	7048	έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουν.
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ.	«Άδιας»	20	2606	έφθ. Μόμπιλ 5 'Ιουλ.
ΣΑΠΦΩ	έτ.	«Τέρμαρ»	44	7212	έφθ. Βαγκούμερο 20 'Ιουν.
ΣΑΡΙΖΑ	έτ.	«Νουέβα Γρανάνδα»	44	7177	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 'Ιουλ. διὰ Κόντινεντ
ΣΕΒΙΛΛΑ (λι6.)	έτ.	«Νουέβα Σεβίλλα»	44	7066	έφθ. Πότος "Αλφρεντ 8 'Ιουλ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ.	«Κάνοπους»	55	16216	έφθ. Τάμεσιν 9 'Ιουλ.
ΣΗ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ (λι6.)	έτ.	«Σητρέντερς»	44	7176	άνεχ. Σέδεν "Αϊλαντς 5 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΣΗ ΜΠΡΙΖ (λι6.)	έτ.	«Οσεαν Τ. Ρ.»	44	7257	άνεχ. Χιροχάτα 2 'Ιουλ. διὰ Βαγκούμερο
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λι6.)	έτ.	«Μαρίτιμος»	44	7063	εἰς Γδανσκ 8 'Ιουλ.
ΣΗΓΚΑΙΗΤ (λι6.)	έτ.	«Ονδύρας Σίππιγκ»	44	7243	εἰς Σασέμπο πάπλο 13 Μαΐου, μετατροπή
ΣΗΓΚΛΟΡΙΟΥΣ (λι6.)	έτ.	«Γιούπιτερ»	43	7256	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 2 'Ιουλ.
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λι6. δεξ.)	έτ.	«Πρέστον»	43	10564	εἰς μεταφοράς "Άρούμπας—Μαρακάϊμπο
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ.	«Σάνα Φέλιπε»	43	8485	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΣΗΚΟΡΑΛ (λι6.)	έτ.	«Κόραλ»	43	8557	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 29 'Ιουν. διὰ Μίδδλεμπρο
ΣΗΛΑ! Φ (λι6.)	έτ.	«Σηφάρερ»	43	7239	διήλθεν "Αλγερίου 28 'Ιουν. (διαταγάς)
ΣΗΦΑΙΗΘ (λι6.)	έτ.	«Ονδύρας Σίππιγκ»	44	7212	έφθ. Μόζι 8 'Ιουλ.
ΣΗΦΟΡΤ (λι6.)	έτ.	«Κάργυκα ντέλ Σύρ»	44	7254	άνεχ. Σέδεν "Αϊλαντς 5 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΣΙΓΚΝΕΤ (λι6.)	έτ.	«Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	άνεχ. Χιροχάτα 22 'Ιουλ. διὰ Βαγκούμερο
ΣΙΔΕΡΗΣ (λι6.)	έτ.	«Μαρίνα»	43	7215	εἰς Γδανσκ 8 'Ιουλ.
ΣΙΡΑΜ	έτ.	«Σίραμ»	42	7146	έφθ. Λιέρερπουλ 27 'Ιουν.
ΣΙΤΥ ΟΦ. ΑΘΕΝΣ	έτ.	«Μαγκλίδερας»	45	8197	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ.
ΣΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Νουέβα Βαλένθια»	42	6907	άνεχ. Κάρδιφ 27 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ζίτσα»	44	7238	Σιηλήθε Μανίλαν 25 'Ιουν. διὰ Πουσάν
ΣΟΥΛΑ	έτ.	«Γκλόμπο»	19	6547	άνεχ. Ούλού 3 'Ιουλ. δι' Έλευσίνα
ΣΟΥΣΑΝΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Κάμαρον»	18	849	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 2 'Ιουλ.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λι6.)	Κ.	«Ατυχίδης	25	6810	εἰς θέσιν 22 Β. καὶ 58 Δ., 'Ιουλ. 4 δι' Αμερέρσαν
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ	έτ.	«Αϊόλος»	43	7199	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουν. διὰ Πόρτ Κάμφα
ΣΠΑΡΤΟ	έτ.	«Σπάστο»	43	7232	διήλθε Σουέζ 9 'Ιουλ. δι' Αραβίαν
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λι6. δεξ.)	έτ.	«Νεπτούν»	56	30519	έφθ. Αμερέρσαν 28 'Ιουν.
ΣΤΑΡ (λι6.)	έτ.	«Στάχ»	44	7162	διήλθεν "Αγίου Βικέντιου 26 'Ιουν. δι' Αργεντινήν
ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Σταράς»	21	4779	άνεχ. Μόζι 7 'Ιουλ. διὰ Σητάττλ
ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ.	«Μπελέν»	43	7235	άνεχ. Παραιμαρίπο 7 'Ιουλ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΣΤΟΡΚ	έτ.	«Μαροπάν»	41	7111	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουλ. διὰ Λίνττλ Πέντρο
ΣΥΜΦΟΝΥ (λι6.)	έτ.	«Πινογκάνα»	43	7282	έφθ. Νιού Οσετίνστερ 4 'Ιουλ.
ΣΥΡΑ	έτ.	«Μαργκό»	44	7253	διήλθε Ντόρεσ 9 'Ιουλ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ.	«Βέτμαρ»	44	7207	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδος 9 'Ιουλ. διὰ Καλκούτταν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδουρ.)	έτ.	«Τρόπικα»	54	11914	έφθ. Αινέρσαν 7 'Ιουλ.
ΤΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Μπελέν»	43	7235	έφθ. Δουγκέρκην 1 'Ιουλ.
ΤΑΥΥΓΕΤΟΣ (λι6.)	έτ.	«Σάνα Ατανάσιο»	15	2557	διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουλ. διὰ Δουγκέρκην
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Μόνσαρ»	43	7131	διήλθε Φόλεϋ 6 'Ιουλ. διὰ Χαβάναν
ΤΖΕ-Ι-ΜΣ ΜΟΝΡΟΣ (λι6.)	έτ.	«Δίδω»	43	7258	άνεχ. Βαλτιμόρη 27 'Ιουλ. διὰ Σητάττλ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λι6.)	έτ.	«Σικερίερς»	43	7231	έφθ. Παραιμαρίπο 7 'Ιουλ. διὰ Σητάττλ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λι6.)	έτ.	«Οσεανίκ»	43	7040	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 24 'Ιουν. διὰ Ραβέναν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ.	«Γκλοριάννα»	44	7055	άνεχ. Ρουέν 5 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΤΖΟΡΤΖ (λι6.)	έτ.	«Πουέντο Σεγκούρο»	53	9149	έφθ. Ρουέν 5 'Ιουλ.
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ.	«Κονκόριτα»	20	3526	διήλθε Ντόρεσ 5 'Ιουλ. διὰ Τακοράντι
ΤΖΟΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ.	«Μπαλμπό»	54	18717	άνεχ. Φόλεϋ 6 'Ιουλ. διὰ Μπαντάρ Μασσόύρ
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λι6. δεξ.)	έτ.	«Λίμπερτος»	53	25010	άνεχ. Λός "Αϊτζελες 7 'Ιουλ. διὰ Χάντιγκτων
TINI (δεξ.)	έτ.	«Γιουνάιτεν Κρός»	52	12523	διήλθε Σουέζ 5 'Ιουλ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΤΙΟ (αϊθ οι.)	έτ.	«Μάρο Ρόγιο»	18	1461	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 24 'Ιουν. διὰ Ραβέναν
ΤΙΡΥΝΣ (λι6.)	έτ.	«Νερέιντ»	44	7258	άνεχ. Ρουέν 5 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΤΟΡΜΟ-Ι-Α (λι6.)	έτ.	«Άντρα»	44	7254	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουν.
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (Κοσταρ.)	έτ.	«Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	διήλθε Σουέζ 9 'Ιουλ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (όνδουρ. δεξ.)	έτ.	«Ιντεριάρες»	30	9100	διήλθε Σουέζ 1 'Ιουλ. διὰ Σάντος
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΛΦ (λι6. δεξ.)	έτ.	«Νηρεύνς»	30	9097	άνεχ. Ταυτίκο 23 'Ιουν. δι' Οστερμουρ
ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (λι6.)	έτ.	«Τρανσατλάντικ»	43	9795	έφθ. Ε'ιδονιάσουθ 8 'Ιουλ.
ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ	έτ.	«Μπάχια Σαλίνας»	44	7191	έφθ. Καράτσι 7 'Ιουλ.
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ	έτ.	«Σάντι»	20	5686	άργει Πειραιά πάπλο 1 'Ιουν.
ΤΥΧΑ	Φ.	Κυπριανού	18	5729	άνεχ. Σαβάναν 6 'Ιουλ. διὰ Βρετ. Γουιάναν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λι6. δεξ.)	έτ.	«Ρούσαγιαλ»	42	7035	διήλθε Σουέζ 1 'Ιουλ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΥΨΗΛΟΥ	έτ.	«Υδρούσσα»	55	20900	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 2 'Ιουλ.
ΦΑΙΛΟΚ	έτ.	«Νοδενγκάντες»	45	7256	άνεχ. Φόλεϋπουλ 6 'Ιουλ. διὰ Ντεμεράρα
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ.	«Ντέλ Εστε»	43	7132	εἰς θέσιν 39 Β. καὶ 143 Δ., 'Ιουλ. 6 διὰ Γιοκοχάμαν
ΦΕΛΙΞ Ρ. Π. (λι6.)	έτ.	«Ινκάδικα»	45	7263	διήλθε Τρίνινταν 1 'Ιουλ. διὰ Μπουένος "Αύρες
ΦΛΟΙΣΒΟΣ ΙΙ. (λι6.)	έτ.	«Ντιπγούντερ»	43	7232	άνεχ. Ρόττερνταν 5 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΦΟΙΝΙΞ (λι6.)	έτ.	«Προγκέσσος»	44	7247	εἰς θέσιν 11 Β. καὶ 51 Δ., 'Ιουλ. 6 διὰ Βαλτιμόσην
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λι6. δεξ.)	έτ.	«Ιντιπέντεντ»	43	7237	άνεχ. Φίλαδέλφειαν 6 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.)	έτ.	«Κάλιτελ»	44	10983	άνεχ. Νέαν Οσελένην 28 'Ιουν. διὰ Εύρωπην
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (λι6.)	έτ.	«Νολίντο»	21	3522	διήλθε Παναμάν 6 'Ιουλ. δι' Εύρωπην
ΧΕΡΑΛΛΤ (λι6.)	έτ.	«Οσαν Κάργκος	56	10400	διήλθε Τονινταν 5 'Ιουλ. διὰ Φίλαδέλφειαν
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (λι6.)	έτ.	«Γκόθαμ»	43	7242	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 3 'Ιουλ. διὰ Λάδσεντ
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λι6. δεξ.)	έτ.	«Πτερωτή»	43	7224	πασσαλιανδάνεται τὸν Αύγουστον
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	38	9475	διήλθε Πορταλάτο 5 'Ιουλ. διὰ Σιδώνα	
ΧΟΚ	έτ.	«Ταναστοσεάνικα»	54	15749	διήλθε Ντόρεσ 10 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λι6.)	έτ.	«Ντέλ Εστε»	43	7127	άνεχ. Μονσόνιας 5 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΧΡΗΣΤΟΣ (λι6.)	έτ.	«Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	άνεχ. Λιστράρολ 5 'Ιουλ. διὰ Κάσσα "Αϊλαντ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λι6. δεξ.)	έτ.	«Λιόν»	44	7150	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 17 'Ιουλ. διὰ Καρπάνα
ΧΡΥΣ (λι6.)	έτ.	«Γιουνάιτεν Κρός»	53	12513	έφθ. Χιονάτα 3 'Ιουλ.
ΧΡΥΣ Χ. (λι6.)	έτ.	«Γκρόσαντ»	43	7258	άνεχ. Αινέρσαν 27 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (λι6.)	έτ.	«Ούνδσωρ»	43	7243	έφθ. Φόλεϋ 6 'Ιουλ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λι6.)	έτ.	«Σέντραλ»	43	7180	εἰς ταξίδιον "Αγ. Φραγκίσκου — Σουμάτρας, 'Ιουλ. 4
ΧΡΥΣΗ (λεξ.)	έτ.	«Γιουν Σίππερς»	55	24000	έφθ. Πόρταλσαν ("Ορεγκον") 1 'Ιουν.
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λι6.)	έτ.	«Σαντάντεο»	53	18732	διήλθε Κιονάτα 3 'Ιουλ.
ΟΚΕΑΝΙΑ	έτ.	«Μαρακαΐυ»	44	7256	άνεχ. Αινέρσαν 27 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΟΚΕΑΝΙΣ (λι6.)	έτ.	«Τρανσστοσεάνικα»	42	7084	άνεχ. Φόλεϋ 6 'Ιουλ. διὰ Τάμπαν
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λι6.)	έτ.	«Ρόμπλον ντε "Ορο»	40	5557	άνεχ. Μπότγουντ 4 'Ιουλ. διὰ Σουάνζ
	έτ.	«Ωκεανοπόρος»	44	7293	