

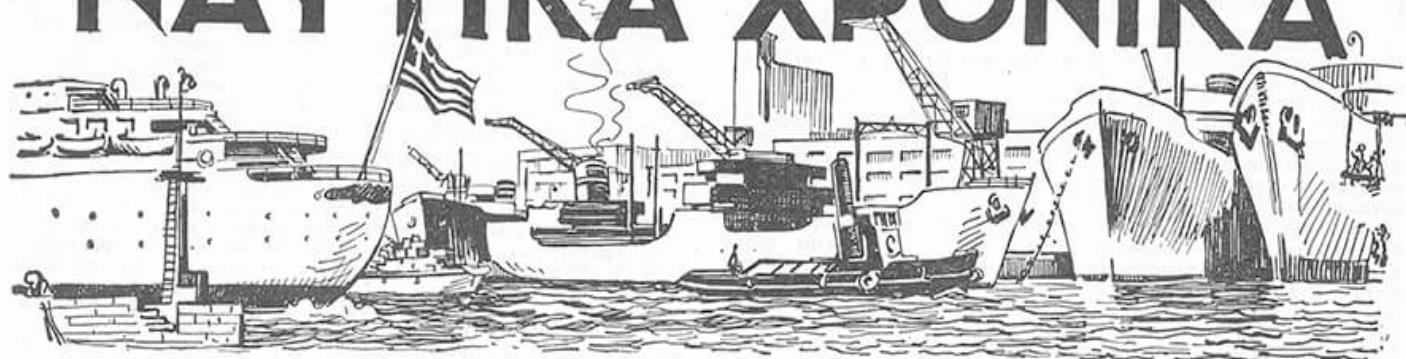
# NAYTIKA XPONIKA



15η Μαρτίου 1957

Αρ. Φύλλου 523/282

# NAYTIKA XRONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 523/282

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΔΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΘΗΝΑΙ  
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1957

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

Πρός τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως καὶ τὸν ἀρμόδιον ἐπὶ τοῦ Ἐμπορίου Ὑπουργὸν ὑπέδειξεν ὁ κ. Κωνστ. Γ. Γράτσος κατὰ τὴν ἔδωληγομέρουν ἐπίσκεψιν του τὰς πολλὰς δυνατότητας ἐπωφελούς ἐκμεταλλεύσεως τῶν μεγάλων παραγελιῶν τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν εἰς τὰ ξένα ναυπηγεία υπέρ τῆς ἑθνικῆς μας οἰκονομίας καὶ ιδιαιτέρως τῆς ἔξαγωγικῆς προσπαθείας.

Ανεφερθή ό κ. Γράτσος, μέ την διακρίνουσαν αύτὸν βαθυτάτη τῷ οἰκονομικῶν θεμάτων γνῶσιν, εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς Ἱαπωνίας. 'Εν ναυπηγούσαν καὶ ναυπηγοῦν ἔκει οἱ ἐφοπλισταὶ μας σκάφη ἀξίας ὁ τεκαστίων καὶ πλέον ἐκαπούμεριν δολαρίων καὶ ἀπὸ τον τεράστιον αὐτὸν ὄγκον τῶν συναλλαγῶν ἡ Ἑλλάς οὐδὲν ἐπωφελεῖται. Μία πρότασις της Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, καταλλήλως πρωθυμενή ἀπὸ τινας τῶν πλέον σημαινόντων ἐφοπλιστῶν μας, διὰ τὴν τοποθετησιν τῶν ἔθνων μας προϊόντων — τῶν καπνῶν κυρίων — εἰς τὴν Ἱαπωνίαν θὰ ἀπέφερεν ἀσφαλῶς ἀγαθὸν ἀποτελέσματα. 'Ο κ. Γράτσος εὐχαρίστως ἐδέχθη, κατὰ τὴν λίαν προσεχὴ ἐπίσκεψιν τοι εἰς τὴν Ἱαπωνίαν, νὰ συζητησῃ με τοὺς ἔκει ἀρμόδιους τὴν υπόθεσιν τῆς πωλήσεως δέκα πέντε χιλιάδων τόνων ἑλληνικῶν καπνῶν ἔναντι τωτόσων καὶ τόσων ναυπηγήσεων τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Τὴν συμπαραστασίαν εἰς τὰ διαβατά του πρὸς τὴν Ἱαπωνίκην κυβέρνησιν θὰ ζητησῃ ὁ κ. Γράτσος ἀπὸ τοὺς κ.κ. Βασ. Π. Γουλανδρήν, Ἀριστ. Ὁντανην καὶ Στρατῆν Ἀνδρέαδην, οἵτινες λόγῳ τῶν στεγῶν δεσμῶν των με τὰ μεγάλα Ἱαπωνικὰ ναυπηγικὰ συγκροτήματα καὶ τῆς βαθυτάτης ἐκτίμησεως τῆς ὅποιας ἀπολαμβάνουν ἀπὸ τοὺς οἰκονομικούς κύκλους τῆς Ἱαπωνίας, εἰνε εἰς θέσιν νὰ ἐνισχύσουν ἀποτελεσματικῶς τὴν σχετικὴν προσπάθειαν τῆς Κυβερνήσεως.

Είναι έλλαστον το ποσόν της ποιαύτης διά τα καπνά συναλλαγής έναντι τών μεγάλων συμφερόντων ποιο συνδέουν ηδη τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλισμὸν με τὴν ιαπωνικὴ οἰκονομίαν. "Αν τὸ αἴτημα τῆς Ἐλλάδος συναντήσῃ τὴν κατανόησιν — ὁ κ. Γράτσος δεόντως ἔξουσιοδοτημένος είνει ὁ καταλλήλοτερος νὰ τὸ τοποθετήσῃ — μια ἀγορὰ εὐρύτατης καταναλωσεώς διανοιγέται διά τὰ ἑλληνικὰ προϊόντα καὶ μάλιστα τὰ καπνά, τῶν οποίων τὰ ἀποθέματα πιέζουν τῷρα ἐπικινδύνως τὴν Οἰκονομίαν μας.

Τάς ἀπόψεις του ἐπὶ τοῦ ὅλου θέματος πειστικώτατα ἀνέπτυξεν ὁ  
κ. Γράτσος εἰς τὸν κ. Καραμανῆν, καὶ ἐν συσκέψει μὲ τοὺς κ. κ. Πα-  
παληγούρων, Κωτιάδην καὶ Ἀνδρέσην καθωρίσθησαν αἱ ἐκ παραλλήλων  
τοῦ πεισθέντος καὶ Κυριακοῦ.

λου με τη διαβίωσα της Κυβερνήσεως ένέργειαι τών έφοπλιστών.  
Ή επιτυχία τῆς προσπάθειας θὰ καταδειξή διὰ μίαν δόκιμη φόρων  
τὴν τεραστίαν παραγωγικήν ικανότητα τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος,  
τὴν ἀμεσον καὶ τὴν ἔμμεσον υπὲρ τῆς Οἰκουμενίσ του Τόπου μας καὶ  
διεγείρη ζωηρότερον τὸ κρατικὸν ἐνδιφέρον διὰ τὴν ἐκτὸς τῶν ἐθνικῶν  
ὅριων κατοπλήσσουσαν δραστηριότητα τῶν έφοπλιστῶν, ἀπό  
την οποίαν πολλὰ δύναται ὁ Τόπος μας νὰ ἀποκομισῃ, πέραν τῶν  
παυτεργατικῶν ἐμβασμάτων καὶ τῶν τουριστικῶν πρὸς τὰ ἔδω ταξι-  
δίων τῶν έφοπλιστών μας.

## Ο ΠΕΙΘΑΝΑΓΚΑΣΜΟΣ

<sup>1</sup> Ασκεῖται ἀπό τίνος κατά τῶν μὴ ησφαλισμένων εἰς τὸ Ν. Α. Τ. πλοίων ύπό ξένας σημαίας μία πιεσίς, τῇ ὅποιαν, ὁμολογοῦμεν, δὲν ἔλομεν νά επικρίνωμεν. Τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. δὲν ἐγκρίνει τὴν ἐντεῦθεν ἀποτολὴν διὰ τὰ ἀνασφάλιστα αὐτὰ πλοία οὐδὲ ἐνὸς νεαρού λευκοφυλαδίτου, ἀφού πυκναὶ εἰνει αἱ σειραὶ τῶν ἀνέργων πτυχιούχων ναυτερμαστῶν καὶ τὸ διαστάτηριον — τὸ μέχρι πρὸ τίνος μέσον τῆς ἀσθοσίας — ἔπαυσε πλέον νά είνει προσφορού.

Διά τα άσφαλτιζόμενα ή πρόσληψις κατά την κατάρτισιν ένος πληθωράτος και τινών λευκοφύλλαδιτών ή και απέναντι ναυτικού φυλλαδίου, ίνε πλέον έλαστικήν.

Καὶ ἐνὸς ζητούν ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους τὴν πᾶσαν διεκόλυνσιν τῆς τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων των, ἐνῷ θέλουν ἔτοιμα τὰ πληρώματα, καλῶς κατηρτισμένα καὶ πειθαρχημένα, χωρὶς αὐτῷ: τίποτε νὰ σφέρουν εἰς τὴν τοιαύτην προσπάθειαν, δεν στέργουν οὐδὲ τὴν κοινικὴν προνοιαν ὑπὲρ τῶν ἔργαζουμενών ἐπὶ τῶν πλοίων των νὰ ἐσπαθιλίσουν· κωφεύουν εἰς πᾶσαν σχετικὴν ἐντεῦθεν ἕκκλησιν.

Θά συνεχίσθουν, λοιπόν, τὰ πειθαναγκαστικά μέτρα, ἀφοῦ ἄλλη

τις ένεργεια δὲν ἔφερε τὰ οἷα ἐπρεπεν ἀποτελέσματα. Θὰ ἐνταθοῦν  
άκομη διὰ τοὺς ἀρνουμένους τὸ στοιχεῖῶδες καθήκον τῶν ἔναντι τῶν  
ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειών των καὶ δὲν τὸ ἀποκρύπτουμεν, σκληρό-  
τερά δὴ εἶναι ἡ κρατικὴ παρεμβασίς, ἢν θελήσουν νὰ ἀγνοήσουν ἕστω  
καὶ τώρα ὅτι τὸ δίκαιον υπαγορεύει. Ἀνασφάλιστος ναυτεργάτης  
δὲν πρέπει να υπάρχῃ. Εἰναι ἔπιπλα θύμικα τὰ τέλην τὸ τέλος.

Ίδου καὶ μία σχετική ἐπιστολὴ φίλου διακεκριμένου ἐφοπλιστοῦ ἐκ Λονδίνου. Τὴν δημοσιεύμενην, ἵνα καὶ οἱ κρατικοὶ ἀρμόδιοι ἔνημερωθούν επὶ τῶν προκαλουμένων ἀντιδράσεων. Γράφει, μεταξὺ ὄλλων, ὁ ἐπιστολογράφος μας:

«Απτησχολήθην τελευταίως μὲ τὰς προβαλλομένας δυσχερείας ἀπὸ τὰς ἄρμοδιας ἐλληνικάς ἀρχας διὰ τὴν ἀποστολὴν πληρωμάτων εἰς ἑνε- να πλοῖα, μὴ ἡσφαλισμένα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. «Ημεῖς ἐπίσης δὲν ἔχομεν ἀ- σφαλίσει κανένα ἐκ τῶν σκαφῶν μας εἰς τὸ Ν.Α.Τ. «Ἐχομεν, ἀτυχώς, πικράν πειράν ἐν τῶν προηγουμένων συναλλαγών μας με τὸ ἐν λογ- ιδύμα. Μόλις, τελευταίως, ἔξεκαθαρίσαμεν δριστικῶς ἐκκερμούσας ὑ- ποθέσεις μας. Γνωρίζομεν, ὅμως, ὅτι δὲν θὰ διασφύγωμεν εἰς τὸ τέλος τὴν ἀσφάλισην αὐτῆν καὶ ἐπίτιζα, σταν τὸ Πάσχα θά ἐλθω εἰς Ἐλλάδα νὰ ἀποφασίσω τελικῶς.

»Δέν σάς γράφω συνεπώς τὴν παρούσαν, ὡθιζύμενος ἀπὸ τὴν ιδικήν μας ὑπόθεσιν. Τὸ γενικώτερον ζήτημα μὲ ἐνδισφέοι.

»Και πρώτον τὸ Ν.Α.Τ. υπέσεχεν τὴν μείναντας τῶν εἰσφορῶν, ὅταν εἰς ὡρισμένος ἀριθμὸς πλοίων προσχωρήσῃ εἰς τὴν ἀσφάλισιν. Μετὰ τὴν σύναψιν την συμφωνίας με τὴν «Ὀράιον» ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς ἐπετεύχθη καὶ ή μείωσις πράγματι ἐφόρμουσθ. Ταῦτοχρόνα, δῆμος, ή Ἐλληνικὸν βασικόν μισθολόγιον ηὔξηθη κατὰ 15 % καὶ τὸ κοθαρὸν ἀποτέλεσμα εἶνε, ὅτι ἡ ἐκπτωσις τῶν εἰσφορῶν δὲν ἔγινε εἰς τὴν πραγματόκτητα. Νομίζω, ὅτι θὰ ἐπρεπε νά ἀντιμετωπισθῇ μία περαιτέρω μείωσις τῶν εἰσφορῶν, διότι οὕτω περισσότερα πλοία θὰ προσχωρήσουν εἰς τὴν ἀσφάλισιν.

Πλέον, όμως, σημαντική είνε ή κατωτέρω παραπήρησίς μου: Δέν είναι άρθρο ή τακτική της καταπίεσεως ίνα τα ξένα πλοία άσφαλτούν εις τό N.A.T., έφοδον έκουσαν και ούχι ύποχρεωτική είναι ή άσφαλτισις. Τὰ ἀπόπερα ἀποτέλεσματα τῆς τακτικῆς αὐτῆς μὲ άνησυχούν. 'Εαν τὸ Κράτος θέλῃ νὰ ἀσκήσῃ πολιτικήν εκβισσμοῦ κατά τῶν ἐφοπλιστῶν, ινά ἀποδεχθούν ὅτι αὐτὸ ἐπιδιώκει ἀπὸ τὴν ξένην πλοιοκτησίαν, τὴν ἀπασχολουσαν ἐλληνικὰ πληρώματα, τίποτε δὲν θὰ σταματήσῃ ἐν συνεχείᾳ τὸν κρατικὸν παράγοντα ἀπὸ τοῦ γὰ μεταχειρισθῆ τὴν πολιτικὴν αὐτὴν διὰ νὰ ἐπιτύχῃ ὅτιδηποτε ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς. 'Ηπορεῖ λ.χ. νὰ προβληθῇ εἰς τὸ τέλος, καὶ ή ἀξίωσις τῆς ἔγγραφῆς τῶν ξένων πλοιών εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, ώπο τὴν ἀπειλήν, οὗ δὲν θὰ ἐπιτραπῇ ναυτολόγησις ἐλληνικῶν πληρωμάτων εἰς τὰ ὑπὸ ξένα σημαῖας πλοία. Τὸ ἀπότελεσμα είναι εύνόητον. Διὰ τελευταίων πλέον φοράν θὰ κλείσῃ κάθε συζήτησις, περὶ κλίματος ἐμπιστούνης, συνυεργασίας ἀπλ., μὲ τὸ ἐλληνικὸν κράτον. Προτροπάδην θὰ φύγῃ ὄριστικῶν καὶ ἀ-μετακλήτως ὁ ἐφοπλισμός.

»Γνωρίζω, ότι καὶ σεῖς ἐπιμόνως ἐπιδιώκετε νὰ ὑψώσουν δῆλα τὰ ἔνοια μας τὴν Ἑλληνικὴν καὶ νὰ ἔγγραφοῦν δῆλα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Αὐτό, δὲν ἡμπορεῖ νὰ γίνῃ ἀπό της μιᾶς ἡμέρας εἰς τὴν ἄλλην. Ἐλάχιστα εἶνε τὰ ναυπηγούμενα πλοῖα, ἐπὶ τοὺς ἅποιών δὲν εἶνε ἔγγεργμενή καὶ μία ὑποθήκη διὰ σοθαρον ποσόν. Δὲν εἶνε τόσον εὔκολον, ὁσον τινὲς πιοτέουν, νὰ μεταφερθοῦν τὰ πλοῖα αὐτά εἰς τὸ Ἑλληνικὸν υπολόγιον. Οὐαὶ θελα, συνεπώς, νὰ ὑποδεῖσθαι πρὸς τοὺς ἀρμόδιους, ὅτι ἡ τακτικὴ τῆς πειθούς εἶναι καλύτερα ἀπό τον πειθαγακασμὸν (the egypt is better than the stick). Μὲ τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ ἐκδισμοῦ δὲν ἐπετέθησαν εἰς τὸ παρεθέθον καλὰ ἀποτελέσματα. Πρὸς τί, λοιπόν, ἡ ἔκ νέου ἐφασανογή του!»

**OXI ME THN "ΑΙΓΑΙΟΝΗ**

"Οπως ἀνεμένετο, μετὰ τὴν κρίσιν τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, — μπούκοτάς πλοίων δὲν ἐπετρέπετο ὑπὸ κατάστασιν ἐπειγούσης ἀνάγκης — ἡ «Διεθνῆς τῶν Μεταφορῶν» ἐπανέρχεται εἰς τὴν γνωστὴν ἐκδιαστικὴν τακτικὴν της, ἵνα ὑποχρεώσῃ τοὺς διασχιστὰς λιμενιαριῶν ἢ πανομακιών πλοίους, ἐπηνδρώμενους μὲν ἐλληνικά πλοιώματα, νότιοπράσφουν μὲ αὐτὴν συλλογικὴν σύμβασιν ἔργασίας, καταδάλλοντες τὸ «χαράτσι» τῶν τριακοσίων καὶ πλέον λιρών ἐπτσίων.

Η ἀπάντησις τῶν διασχιστῶν δὲν ἤμπειρα να εἴναι ἀλλά ἀπὸ τῶν

ηδη πρός τους διοικουντας την «Διειθνή θοδοσιάν»: «Μίαν και μόνην εθνικήν ναυτεργατικήν όργανωσιν αναγνωρίζομεν, την «Πλανελλήνιον Ναυτικήν Ομοσπονδίαν» και μὲ αὐτήν θα συζητήσωμεν τὴν υπόθεσιν. Δικαίωμα καταβολῆς εισφορῶν ὑπὲρ ἔξινς όργανωσεως δέν θα παραδεχθῶμεν. Εἰς τὴν Π.Ν.Ο. τὸ δικαίωμα αὐτὸ, ὑπὸ δρισμένας προπούθεσις, μηπορεὶ νῦ αυξητηρᾶ».

ων, ἐπὶ τῶν ὅποιών ἀπασχολούνται "Ἐλλήνες ναυτικοί, ἡμποροῦν καὶ πρέπει νὰ στραφούν πρὸς την Π.Ν.Ο. καὶ νὰ ἐπιζητήσουν τὴν σύναψιν συλλογικῆς συμβάσεως. Αὐτὴ θὰ τοὺς ἀπλάξῃ κάθε ἔκβασικής παρεμβάσεως τῶν ἐργατοπατέρων τῆς "Διειθούς τῶν Μεταφράσων", τῆς ὑποκινουμένης ἀπό ξένους συμφέροντας, ἀπὸ τοὺς ἀνταγωνιστὰς τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

Είμεθα βέβαιοι, ότι και η «Πανελλήνιος Ναυτική Όμοσπονδιά», όσον και ἂν συνδικαλιστικώς είναι συνδεδεμένη μὲ την «Διεθνή τῶν Μεταφορῶν», θὰ στέρηῃ εἰς την συμφωνίαν μὲ τοὺς «Ἐλληνας ἐφοπλιστάς, ἐπιδεικνύουσα την αὐτήν μετριοπάθειαν ἀπόφεων, τὴν ὅποιαν ἐπέτυχε μέχρι τοῦδε τὴν ἀπρόσκοπον συνεργασίαν κεφαλαίου καὶ ἔργασίας εἰς τὸ Ἑλληνικὸν πλοϊόν.

"Ηδη ό κ. Μάνος Λαζαρός, ως έκπρόσωπος Οινουσσίων έφοπλιστών, έχει προλειπάνει το δέσμο της συμφωνίας αύτης. Είμεθα εἰς θέσιν νὰ γωνιάζουμεν, ότι και ἀλλοι θά τὸν ἀκολουθήσουν, ώστε σε ολογραφία σύμβασις νὰ υπογραφθῇ δι' ἀρκετάς δεκάδας σκαφών, γενικευομένης σὺν τῷ χρόνῳ τῆς ίσχυός της και εἰς ὅλα τὰ ὑπόξεινα σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοία.

Τὸ κέρδος ἀπὸ τὴν συλλογικὴν αὐτὴν σύμβασιν διὰ τὴν καθόλου νεωτελιακὴν μας ὑπόσεων θά είναι μετρήσιμον. Δεῦθεν δὲ προστατευθῆ μόνον ἡ νεωτελικὴ ἐργασία, ἀλλὰ θὰ ἔλθῃ ἐγγύτερον πρὸς τὴν Μητέρα-Πατρίδα τὸ ὑπὸ ξένη σημαίαν ἐλληνικὸν πλοίον.

Η ασφάλισης τών πληρωμάτων και η συλλογική σύμβασης είνε τα δύο θετικά βήματα πρός την διοκληρωτική άναγνώρισης της έθνης κότης των πολιών Ελληνικών συμφερόντων πλοίων. Όλιγη ύπερμονή και μεγάλη έπιμονή θα μάς τα φέρη κάποτε ύπο την Κυανόλευκον. Ούκ είστιν άλλως γενέσθαι.

## ΤΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΝ ΦΟΡΤΗΓΟΝ

Κατηρίσαμεν έκ τοῦ προχείρου ἔνα στατιστικὸν πίνακα τῶν ἀποσχολουμένων κατὰ κύριον λόγον εἰς τὰ μεσογειακά υδατα μικρών Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας φορτηγών σκαφών — τῆς λεγομένης «μαύρης μοίρας». Εἰς 74 ἀνέρχονται. Ή χωρητικότης των κυμαίνεται ἀπό 1000 τόνων d.w. μέχρι 4000 τόνων.

Τὰ 38 ἔξ αὐτῶν φέσουν τὴν Κυανόλευκον, τὰ λοιπά τὴν παναμαικήν καὶ τάς γνωστάς ἄλλας σημαίας τῆς ἀσύδουσίας. «Ολαὶ εἰναι πλὴν δύο ἔξαιρεσεων — παπαία, τριακονταετοῦς καὶ ἄνω ἡλικίας. Περιωρισμένη πρέπει συνεπώς νόθος θεωρήται καὶ ἡ περιτέρω ὑπηρεσιακή των ζωῆς. Τὸ κόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν σκαφῶν αὐτῶν εἶναι υψηλόν. Με τὴν πρότον τὸν πρός τα κάτω στροφὴν τῆς ναυλαγραφᾶς — τῆς σχι καὶ τώρα τόσον ἐπικραδούς εἰς τὸν μεσογειακὸν τομέα — δὲν θὰ ἀντικρύζουν οὐδὲ ταῖς τρεχούσας δαπάνας τῆς κινήσεώς των. Ο παροπλισμὸς θὰ εἴναι ἀναπόφευκτος.

Πρόβλημα ἀντικαταστάσεως διὰ τὰ μεσογειακά αὐτά φορτηγά υφίσταται καὶ τώρα. Αὔριον σὲ είναι ἐπιτακτικότερον. Καὶ διὰ τὸ πρόλλημα αὐτὸ δὲν δικαιολογεῖται ἡ ἐνέπνευσις ἀδισφορίας. Διότι τὰ μικρά αὐτά σκάφη κινοῦνται μὲ βάσιν τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ἀπεσχούονται καὶ εἰς ιδιάκις μας μεταφόρας, παρέχουν ἔργασιαν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν οἰκονομίαν (ἐπισκευαί, ἀνεφοδιασμοί κ.λ.π.), φορεῖς, τέλος, συναλλάγματος ἀξιόλογοι είναι.

Η ήδη διενεργουμένη έρευνα του Υπουργείου της Ναυτιλίας θιά την όλην ύπόθεσιν της μεσογειακής ναυτιλίας, θὰ πρέπει νὰ στραφεί καὶ πρὸς τὴν ἀνάγκην τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, ἀφοῦ μίαν ήμεραν, μη ἀπέχουσαν καὶ πολὺ. Θὰ ίδωμεν περιοριζόμενην τὴν δύναμιν τῆς μεσογειακῆς μας ναυτιλίας, ἀδιαφόρως σημασίας, εἰς τὸ ἐλάχιστον. Θὰ ξάσσουμε, δηλαδή, τὸν βασικὸν τομέα τῆς ναυτιλίας μας δραστηριότητος, τὸν περισσότερον, κατ' ἀναλογίαν τοννᾶ, παραγωγικὸν, τὸν ἀμεσώτατα μὲ τὴν οἰκονομίαν μας συνδεόμενον.

Αλλά διὰ νὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὸ πρόβλημα τῆς ἀγανώσεως χρειάζονται κεφάλαια. Αὐτά πρέπει νὰ μας τὸ δάσκαλο ἡ ἐγχώριος χρηματαγορά, διότι τὸ δῆμητα τῶν μεσογειακῶν σκαφῶν εἰνεὶ ἀμεσωτάτου διὰ τὴν οἰκονομίαν μας ἔνδιαφέροντος. Εξόχως παραγωγική είνε τὴ σχετικὴ μὲ τὴν πρόσκτησιν καλυτέρων πλοιών προσπάθεια.

Τὰ κεφάλαια δυνατόν νὰ έξερεθούν διὰ τῆς συστάσεως καὶ παρ' ἡμίν εὑρίσκουν πιστωτικὸν ὄγρανισμοῦ, μετρίων ἐπιδιώξεων, ικανοῦ νὰ χρηματοδοτήσῃ κατά τὸ ποσοστόν, ἐστω, τῶν 40%, με τοὺς σχετικῶς χαμηλὸν — σχι μέραν τοῦ 8% — τὴν ἀγορὰν ἡ καὶ τὴν ναυπήγησιν πλοίων φαστηνῶν διὰ τὴν μεσογειακὴν μας ναυτιλίαν.

πλοιού της φορτηγών σια ή της μεσογειακής μας ναυτιλίας.

Ασχολούμεθα σχετικώς είς άλλο σημείωμα τών σπηλάων αύτών έπι τών διεξαγομένων ήδη συζητήσεων γύρω από τὸ θέμα τῆς προσφορτέας χρησιμοποίησες τῶν κεφαλαίων τοῦ N.A.T. Δεν νομίζομεν, ότι η συζητησία αυτή ήμπορει νὰ είνει άσχετος μὲ τὸ πρόδημα τῆς καλύτερας ποικιλής συγκροτήσεως τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας.

Άν τα διαθέσιμα ἀποθεματικά τοῦ ἀσφαλιστικού μας ίδρυματος κατασφολιούμον καὶ ή ἀπόδοσις τῶν κατοστά πλέον παραγωγική διήτας τὸ ποτεψήσεως τῶν μέσω ἐνός τραπεζιτικού ὄργανισμού εἰς τὴν

Ναυτιλίαν, δὲν βλέπομεν τὸν λόγον νὰ παραμένουν νεκρά εἰς τὰς ξένας Τραπέζας.

Καθυστερημένοι ήταν προνόησμαν δι' ένα προβλήμα, ζωτικού διά την Οίκονομίαν μας ένδιαφέροντος. "Εστω και τώρα το μεσογειακὸν πλοϊον θὰ πρέπει νὰ τύχῃ τῆς ιδιαίτερας ὅλων μας φροντίδος. "Εκπτωσια συνδιαράν θὰ υποστῆ η ναυτιλιακὴ μας δραστηριότης, ἀν χάσωμεν τὴν μάχην τῆς Μεσογείου" ἄν τοις οἱ Τούρκοι καὶ οἱ Ἑβραῖοι ὑποκαταστήσουν τὸν "Ελλήνα ναυτίλον εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσογείον, τὴν τόσον γνώριμον εἰς αὐτὸν θάλασσαν.

ΑΙ ΕΞΑΓΩΓΑΙ ΤΩΝ ΦΡΟΥΤΩΝ

Δέκα χιλιάδες τόννων σταφύλια, τέσσαρες χιλιάδες τόν. ροδακίνια, περὶ τὰς τριάκοντα χιλιάδες τόν. ἐπεριδοιδών, χωρὶς νὰ ὑπολογίσουμεν τὰς μικρότερὰς ποσότητας ἄλλων φρουτῶν, αὐτὸς εἶναι, πατὰ προσεγγίσιν, ὁ ἀπολογισμὸς τῆς ἔξαγωγικῆς μας προσπαθείας κατὰ τὸ 1956. Προστιθέμενός: η Βραζιλία, αἱ χώραι τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ η Ρωσία.

Ἐφέτος αἱ ἔξαγωγαι προβλέπονται μεγαλύτεραι. Τὸν ἐσπεριδεῖδῶν, κυρίως, θετικαὶ ὑφίστανται αἱ προύποθεσεῖς διπλασισμοῦ τῶν φορτίων διὰ τὸ ἔχωτερικόν. Τὰ διοθέτοντα χώρους ψυγείου καὶ εἰδικῶν ἀερίσμον εἰς τὰ κάτυ ξένα πλοία τακτικῶν γραμμῶν, μὲν τὴν συμμετοχήν κατὰ ποσοστὸν καὶ τῶν λαίνερς τῆς «Ἐλληνικῆς» — χωρὶς νὰ λειπουν καὶ τὰ «ἀστοσάντερα» — καρπούνται τῆς καλῆς αὐτῆς μεταφορῆς κινήσεως, ητις προβλέπεται νὰ ἔξελιχθῇ κατὰ τὰ προσεχεῖα ἀπό τοῦ πεδίου εύρυτέρου, χάρις εἰς τὴν ἐδόν αύξανομένην σταθερῶς παραγωγὴν.

Από απόψεως πικνότητος δρυμολογίων καὶ προσεγγίσεων εἰς τους διαφόρους, μικρούς καὶ μεγάλους, λιμένας φορτώσεως όμοιογείται, πράγματι, ὅτι οἱ ἔξαγωγαί μας ἐξυπηρετοῦνται ίκανοτάτηκός. Παραπονούνται, σίμως, οἱ ἔξαγωγες διὰ τὸν ὑψήλον εἰσπραττόμενον νεύλον. Τὰ 22 δολλάρια τὸν τόνον διὰ τὰ ἐσπεριδοειδῆ (λιμένας Κόντινεντ) είναι — λέγουν — πολλά δυσχεραίνουν τὴν τοποθέσιν τῶν προϊόντων, δεδομένου, ὅτι τὰ όμοειδή Ἰταλίας, Ἰσπανίας καὶ Μαροκούν επιβάρυνονται, λόγῳ καὶ τῆς μικροτέρας ἀποστάσεως πρὸς τὰ κέντρα καταναλωσεως, μὲν νάυλους χαμηλοτέρους.

Τὸ ζῆτημα ἀξίει νὰ τὴν ιδιαιτέρας παρακολουθήσεως ἀπὸ τοὺς ἄρμοδιους. Ἀλλήλες είναι, ὅτι εἰς καθυστερήσεις συχνά ὑποβάλλονται τα σκάφη, ἐν ἀναμονῇ συμπλήρωσεως τοῦ φορτίου των, ἐνώ και αἱ πολλαὶ προσεγγύσεις διὰ μικροπαρτίδας είνει καὶ αὐταὶ ἐπιζημιοι. Θὰ πρέπει, διὸς, νὰ γίνη κάποια συγκριτική μετέλη των κρατουσών διὰ φορτίων σεις ἀπό τὴν Τουρκίαν καὶ τὴν Ιταλίαν ναύλων, διά νὰ διαπιστωθῇ τὸ ἔδω ἀκριβῶν ναυλοδόγιον, ἢν πράγματι υφίσταται τοιοῦτον.

Αναστολικός παράγων της ύψωσεως τών ναυών είναι τα δίλιγα άπασχολούμενα είς μεταφοράς φρούτων έξι Ελλάδος και Τουρκίας για «έκτος κόμφερανς» πλοια. Αυτά προσελκύονται από τούς ύψηλούς ναύλους της «κομφερανς», τους έκπιτους κατά τι και έπιτυχανους την προτίμησιν τών φορτωτών, έφόσον και αυτοί ήμπορούν νά το πρόσχουν, χωρίς νά αντιμετωπίσουν την μηνή των έταιριών της «κόμφερανς». «Αν τα δίλιγα «άσουταίντερς» γίνουν περισσότερα — ό μακερίτης Φιλιππακόπουλος ήτο ό πρωθήσας την έντευθεν έργασίαν των — εύεργετική διά το ποτεθήσιν τών έλληνικων φρούτων θά είναι ή ίπιδροσίας των. 'Ανεξαρτήτως, όμως, του παράγοντος αύτου, τό Κράτος διά των άριστων όργανων του — τών ικανών, όμως, νά ξέχουν πείρων και γνώσιν τών πραγμάτων — οφείλει νά μελετηση την σοδαράν αύτην υπόθεσιν, άφου μάλιστα προβλέπεται ή αύξησις τών πρός έξαγωγήν φορτίων, ώστε νά δικαιολογήται και ό μετριασμός τών ναυών.

## Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΙΣΤΙΣ

Η Εμπορική Τράπεζα της Ελλάδος άναλαμβάνει την πρωτοβουλίαν της συστάσεως παρ' αυτή της «Ναυτικής Πίστεως». Βραχυπρόθεσμα καὶ μεσοπρόθεσμα δάνεια θα παρέχωνται εἰς τὴν μικρὰν ναυτιλίαν, τὴν μεσογειακὴν καὶ τὴν ἀγχιπλούσαν, τὴν ἔγουσαν ἀπόλοτον ἀνάγκην χρηματοδοτήσεως, την στερηθεῖσαν μεταπολεμικὸς πάσης πιστοτικῆς διευκολύνσεως.

Αξιο πάσης προσωχῆς, πάσης ύποστηρίξεως ή ἀναλαμβανομένη προσπάθεια. Ο κ. Ανδρέαδης, είς τὴν πρωτόδουλον σκέψιν του ὅποιοι δοφείλεται αὐτή, διεπίστωτας τὴν ἄνγκυν καὶ ιδίσκιτέρα καταδάλλει τώρα φροντίδα, ἵνα τὰ κεφαλῖσαι, που θὰ διατεθοῦν εἰς τὴν «Ναυτικὴν Πύργον», πάντα τὰ τὸν δικαστήριον ταυτοποιοῦσσαν.

Πιστίν», είναι κατά το ουναντόν περισσότερα. Ή Κυδέρησης ἐλαβεν ηδη γνωσιν τῆς ἐν λόγῳ προσπαθείας. Ο Κ. Καραμανής, μὲ τὸ γνωστὸν ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας ἐνδιαφέρον του, ἀμεριστὸν ὑπερσχέθη τὴν ὑποστήριξιν. Χρειάζονται, πράγματι, κεφάλαια ικανά καὶ ευθῆνα διὰ την μικοὰν Ναυτιλίαν μας, ἵνα ἐπιτύχῃ αὐτὴ τὴν ἀνάσυγκρότηπν της, τὴν τόσον καυθυτηριένων καὶ ἵνα ὁ ἐφοπλίστης τοῦ μικροῦ πλοίου μη ἔξακοδουθήσῃ παραμένων ὁ ἀπόδητος τῆς ἔων γρηματαγοράς, ὅταν καὶ ὁ τελευτοῖς ἔμπορος ψιλικῶν ἔξι

# **PORT SUDAN**

# MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS  
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

CABLES: "MARITIME,"

ADDRESS: P.O.Box 306

τὴν πιστωσίν του εἰς μίαν τῶν Τράπεζῶν.

'Αλλὰ τὰ κεφαλαῖα αὐτὰ — υπολογίζεται ἀρχικῶς νὰ χρειασθοῦν περὶ τὰ ὄκτω ἑκατομμύρια δολλαρίων — δὲν θὰ κατορθώσῃ, χωρὶς τὴν κυβερνητικὴν συμπαράστασιν, νὰ τὰ συγκεντρώσῃ μόνη ἡ Ἐμπορικὴ Τράπεζα. 'Ολαι αἱ δύναται πηγαὶ κεφαλαῖαν πρέπει νὰ ἀναζητήσῃ. Δύο ἀπὸ αὐτάς, πλὴν τῶν ὄσων αὐτῆς ἡ Τράπεζα θὰ διαθέσῃ, εἶναι αἱ πιστωσίες απὸ τὸν Ο.Χ.Ο.Α. καὶ τὰ εἰς συνάλλαγμα ἀποθεματικὰ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος καὶ τοῦ N.A.T.

Καὶ διὸ μεν τὴν πρώτην πηγὴν παροχῆς πιστωσεων, ὁ κ. 'Ανδρέας πιστεῖ νὰ ἐπιτύχῃ τὸ καλύτερον. Διὰ τὰ κεφαλαῖα τοῦ N.A.T. ἡ Ἐμπορικὴ Τράπεζα ύπενθανειν εἰς τὴν Διοίκησιν τοῦ Ταμείου τὸ κάτωθι δημοσιεύμενον ύπόμνημα, τοῦ ὄποιον τὸ περιεχόμενον ἀπησχόλησεν ἡ ηδη τὸ Συμβούλιον τοῦ N.A.T. καὶ τὸν ἀρμόδιον 'Υπουργόν, εἰδίκη δὲ επιτροπὴν συνεστήθη ἵνα τὸ μελέτηση.

'Απὸ τὸ ύπομνημα αὐτὸν ἀντλοῦνται ὅλα τὰ ἐπιχειρήματα, τὰ καθιστῶντα πασιόδηλον τὴν ἀνάγκην τῆς 'Ναυτικῆς Πίστεως.'

Κύριε Πρόεδρε,

Ἐχουμεν τὴν τιμὴν νὰ φέρωμεν εἰς γνῶσιν ὑμῶν, διτὶ ἡ ἡμετέρα Τράπεζα, κατόπιν τῆς σοδαράς ἀναπτύξεως, τὴν ὄποιαν προσέσθαβε κατὰ τὰ τελευταῖα κυρίως ἔτη ἡ Ἐλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία καὶ τῶν δυσχερεῶν τὰς ὄποιας συναντᾶ αὐτὴ διὰ τὴν ἱκανοποίησιν τῶν πιστωτικῶν αὐτῆς ἀναγκῶν, ἐλλείψειν ἐνὸς ἔξειδικευμένου ὄργανου δυναμένου νὰ ἀναλάβῃ τὴν ἀσκησιν τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως, ἔχει τὴν πρόθεσιν νὰ προδῷ εἰς τὴν ἴδμασιν ίδιας ὑπηρεσίας μὲ ἀποκλειστικὸν σκοπὸν τὴν ἀνάληψιν τῆς σοδαρωτάτης αὐτῆς ἀποστολῆς καὶ τὴν συμπλήρωσιν ἐνὸς κενοῦ, ὅπερ ἀπὸ ήμέρας εἰς ήμέραν καθίσταται περισσότερον αἰσθητόν.

Αἱ σχέσεις καὶ αἱ καθημεριναὶ ἐπαφαὶ τὰς ὄποιας διατηροῦμεν, μετὰ τοῦ ναυτικοῦ κόσμου τῆς Ἑλλάδος, μάς ἔχουν πείσει περὶ τῶν δυσχερεῶν, τὰς ὄποιας συναντᾶσιν διὰ τὴν ἱκανοποίησιν καὶ τῶν μικροτέρων ἀκόμη καὶ ἀπολύτως στοιχειωδῶν ἀναγκῶν, λόγῳ ἀκριβῶς τῆς ἐλλείψεως ἐνὸς καταλλήλου ὄργανου, τὸ ὄποιον ἀφ' ἐνὸς μὲν νὰ ἔχῃ τὴν μέριμναν τῆς δεσμοῦ της ἡρησιμοποίησεως τῶν πρὸς τὸν σκοπὸν τούτου δυναμένων νὰ διατεθῶσι κεφαλαῖων, ἀφ' ἔτερου δὲ νὰ καλλιεργῇ καὶ ἐπιδιώκῃ τὴν ἐκ μέρους τῶν ἀρμόδιων κρατικῶν ἡ ἄλλων ἀρχῶν διαρρύματιν ἐπὶ τὸ ἀπλούστερον τῆς ισχυρύσης ἐκάστοτε διαδικασίας.

Δὲν δυνάμειν, βεβαίως, νὰ ισχυρισθῶμεν, διτὶ εἰνε ἐύχερες νὰ ικανοποιῶμεν ἐν 'Ἑλλάδι αἱ μεγάλα, ἀνάγκαια τῆς ποντοτόρου κυρίων ναυτιλίας. Τούτο, ὅμως, ὅχι μόνον δέν ἀποκλείει, ἀλλὰ τούμαντον ἐπιβάλλει μίαν ἐκκίνησιν πρὸς δημιουργίαν κλάδου ναυτιλιακῆς πίστεως, εἰς μικροτέραν κατ' ἀρχὰς ἀλίμακα, πρὸς ἐξηπερτήσιν ἐνὸς μέρους τῶν ἀναγκῶν μεγάλων ἡ μικρῶν σκαφῶν, φερόντων πάντοτε τὴν Ἐλληνικὴν Σημαίαν, καὶ μὲ τὴν ἐπίτιδα ἐπεκτάσεως βραδύτερον εἰς μεγαλύτεραν κλίμακα, ἀναλόγως τῆς ἐξερέσεως νέων πηγῶν πρὸς ἀντλησιν τῶν ἀναγκαῖους κεφαλαῖαν.

Ἡ περὶ ἡς ὁμιλούμενεν ἐκυπρέτησις συνίσταται εἰς παροχὴν βραχυπροθέσμων ἡ μεσοπροθέσμων δανείων ἐπὶ τῇ βάσει τραπεζικῶν κριτηρίων καὶ ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῶν ψιφιστέμενων ἐκάστοτε διατάξεων ἡ τῶν χρηγούμενων εἰδίκων ἀδειῶν. Τὰ δάνεια ταῦτα τὰ δὲ εἰνε δυνατῶν νὰ χρηγούνται εἴτε εἰς δραχμάς εἴτε εἰς ἔνον νόμισμα ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως. Καθ' ὅσον μὲν ἀφορᾷ τὰ δάνεια εἰς δραχμάς, ἐπ' αὐτῷ δὲ ἔχουν ἐφαρμογήν τὰ ἡδη ισχυοῦνται καὶ θὰ δύναται τὴν Τράπεζα, κατόπιν ἐγκρίσεως τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς, νὰ διαθέτῃ ἀνάλογα ποσὰ ἐκ τῶν ίδιων αὐτῆς διαθεσίων καὶ τὸν δι' εἰδικάς χρηματοδοτήσεις προαιριζόμενων κεφαλαῖας.

Ὦ πλέον, ὅμως, ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη ἐμφανίζεται ἡ ἐξερέσις νέων πηγῶν διὰ τὴν ἱκανοποίησιν τῶν εἰς συνάλλαγμα ἀναγκῶν τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν, τὰ ὄποια, ὡς τυγχάνει εἰς ὑμᾶς γνωστόν, συναντούν τόσα δυσχερείας εἰς τὴν διεθνῆ χρηματαγοράν πρὸς ἐξερέσιν δανεισκῶν διευκολύνσεων.

Κατόπιν τούτου νομίζουμε, διτὶ ὡς ἀπαρχὴ πρὸς πλήρωσιν τῆς ἐπιτακτικῆς αὐτῆς ἀνάγκης δύναται νὰ χρησιμευσῃ καὶ ἡ χρησιμοποίησις τῶν ἐν ταῖς ἀντιδικίαις την κυριότητα τῶν πλοίων, δὲν δέχεται νὰ τὰ δρομολογήσῃ, ἀφοῦ δὲν ἡμπορεῖ καὶ νὰ προβλέψῃ τὰς συνεπείας μιᾶς τοιαύτης ἐνέργειας της. Αὔριον τὸ Δημόσιον ἡμπορεῖ νὰ ζητήσῃ καὶ εὐθύνας διὰ τὴν αὐτὴν τῆς ἀδείας του ἐκκίνησιν τῶν σκοφῶν ἡ καὶ νὰ ἐπιζητήσῃ κακοπίτωσα — δὲν εἰνε ἡ πρώτη φορὰ — νὰ ἐλέγξῃ τοὺς λογαριασμοὺς διαχειρίσεως τῶν πλοίων καὶ νὰ καταλογίσῃ τὰς ὅχι ἀπιθάνους ζημίας ἡ νὰ ἀξιώσῃ τὴν καταβολὴν ἀνυπάρκτων κερδῶν ἀπὸ τὴν κατέχουσαν καὶ σύτω ἐκμεταλλεύσειν τὰ σκάφη ἐταιρίαν.

Πρόδιξις σωφροσύνης είνε ὁ παροπλισμὸς τῶν δύο πλοίων, ἔστω καὶ ὃν ἔγγιζε ἡ περίοδος τῆς τουριστικῆς κινήσεως καὶ ἡ ἐκτελεστὶς ἀνειλημμένων ύποχρεώσεων καθιστᾶ ἐπάνωγκες τὴν μετὰ μῆνα ἐπαναληφθεῖν τῶν τοξιδίων. 'Η Κυβέρνησις ἀτυχῶς — τὸ 'Υπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν — δὲν ἀντιμετωπίζει τὸ ζῆτημα μὲ τὴν ἐπιβαλλομένην ἀποφασιστικότητα καὶ τὴν κατανόησιν τῆς δυσκόλου θέσεως εἰς ὃν ἔχει περιέλθει ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία. Τὸ Κράτος ἡξίστε διὰ τῆς ἐγερθείσης ἀγωγῆς τὴν ἐπιστροφὴν τῶν πλοίων. 'Αντίθετον γνώμην δὲν είχεν οὐδὲ ἡ ἐν πλεοδοτική δημοπρασίᾳ ἀγοράσασα αὐτὰ ἐταιρία, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν Βεβαίως, ὅτι θὰ ἐπεστρέψοντο εἰς αὐτὴν τὰ προκαταβληθέντα καὶ τὰ δόσα ἐδαπανήθησαν ἀρχικῶς εἰς μετασκευας καὶ βελτιώσεις, ἀπαραιτήτους ἵνα τὰ δύο σκάφη ἐκπληρώσουν τὴν ἀποστολήν των. Πολλὰ, δυστυχώς, ἥσαν τὰ μειονεκτήματα τῆς κατασκευῆς των, ὄφειλόμενα, ἵσως, καὶ εἰς τὴν ἀδελτηρίαν τῶν τεαγμένων νὰ ἐφορευοῦν εἰς τὰς γαυπηγήσεως τῶν πλοίων. Αὐταὶ αἱ ἀλλειψεῖς ἐπέτρεψαν γόνη πληρωμῶν αἱ κακαὶ κατασκευαὶ νὰ ἐπιδιορθωθοῦν καὶ συμπληρώσεις πολλαὶ νὰ γίνουν, δαπάναις, βεβαίως, τῆς ἀγοραστρίας ἐταιρίας.

Τώρα τὸ Κράτος, ἀφοῦ ἐπέτρεψε, λόγω εὐθυνοφοδίας τῶν 'Υπουργῶν του, τὴν παρατασιν τῆς ἀντιδικίας, τῆς τοσον ἐπίζημου διὰ τῆς ἐγερθείσης ἀγωγῆς τὴν ἐπιστροφὴν τῶν πλοίων, 'Αντίθετον γνώμην δὲν είχεν οὐδὲ ἡ ἐν πλεοδοτική δημοπρασίᾳ ἀγοράσασα αὐτὰ ἐταιρία, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν Βεβαίως, ὅτι θὰ διαθέτῃ ἀνάληψις τῶν συνάλλαγμα τῶν διαθεσίων τῶν πλοίων, διὰ τῆς τοξιδίων την καταθέσεων του εἰς διαθέσιμων ἀπόδεσματος τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, πρὸς δανεισθότησιν τῶν ἔχοντων ἀνάγκας Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, καὶ ἐπὶ τῇ βάσει αὐτήρων κριτηρίων.

Δι' ἔκαστον χρηγούμενον τοιούτου δάνειον ἡ Τράπεζα θὰ καταβάλῃ εἰς τὸ N.A.T. πρόσθετον ἐπιτόκιον 2% ἐπιτούς εἰς ἀντιστοίχου καταθέσεων του. Τοιουτότροπος τὸ N.A.T. παρὰ τὴν ἡμετέραν Τράπεζα ἐπιτόκιον ἰσούτον πρὸς τὸν Ἀονδίνων καὶ Νέας Υόρκης χρηγούμενον διὰ λίρας δολλάριαν αὐτοτοίχως. 'Εκ τῶν ποσῶν τούτων τὴν Τράπεζα θὰ χορηγή δάνεια εἴτε ἐλληνικῶν σκαφῶν ύπὸ ίδιων αὐτῆς εὐδήνων καὶ ἀνευ οὐδεμίαν εύθυνη νὰ ἀναλαμβάνῃ ἔφοδον τὰ δάνεια του Ν.Α.Τ., κατόπιν πάντοτε ἐγκρίσεως τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς ἡ τῶν ἔκαστοτε ἀρμοδιῶν ἀρχῶν.

Δι' ἔκαστον χρηγούμενον τοιούτου δάνειον ἡ Τράπεζα θὰ καταβάλῃ εἰς τὸ N.A.T. πρόσθετον ἐπιτόκιον 2% ἐπιτούς εἰς ἀντιστοίχου καταθέσεων του. Τοιουτότροπος τὸ N.A.T. παρὰ τὴν ἡμετέραν Τράπεζα ἐπιτόκιον ἰσούτον πρὸς τὸν Ἀονδίνων καὶ Νέας Υόρκης χρηγούμενον διὰ λίρας δολλάριαν αὐτοτοίχως. 'Εκ τῶν ποσῶν τούτων τὴν Τράπεζα θὰ χορηγή δάνεια εἴτε ἐλληνικῶν σκαφῶν ύπὸ ίδιων αὐτῆς εὐδήνων καὶ ἀνευ οὐδεμίαν εύθυνη νὰ ἀναλαμβάνῃ ἔφοδον τὰ δάνεια του Ν.Α.Τ., κατόπιν πάντοτε ἐγκρίσεως τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς ἡ τῶν ἔκαστοτε ἀρμοδιῶν ἀρχῶν.

ἔκεινου τὸ ὄποιον εἰσπράττει παρὰ τῶν Τραπεζῶν τοῦ 'Εξωτερικοῦ. 'Η μόνη ύποχρέωσις την ὄποιαν δέον νὰ ἀναλάβῃ τὸ N.A.T. πρὸς ἐπιτευξην τῆς ἐργασίας ταύτης, εἶναι νὰ μὴ ἀποσύρῃ τὰ παρὰ τὴν Τραπέζη κατατεθείμενα κεφαλαῖα του πρὸ τῆς λήξεως ἑκάστου δανείου, διότι τούτο θὰ καθίσταται ἐκ τῶν πραγμάτων ἀνέφικτον. Πρὸ τὸν σκοπὸν τούτου θὰ πρήπει τὸ N.A.T. πάντοτε ἐνήμερον τῶν χορηγουμένων δανείων, καθὼς καὶ τού χρόνου λήξεως αὐτῶν, θὰ παρίσταται δὲ ἴσως ἀνάγκη νὰ δίδῃ καὶ τὴν συγκατάθεσιν του. Κατὰ τὰ ἄλλα, αἱ καταθέσεις θὰ είναι ἐλεύθεραι δυνάμεναι νὰ ἀναληφθοῦσι μετὰ ὀκταήμερην προειδοποίησίν.

'Εάν τὸ N.A.T. κατ' ἀρχὴν είναι σύμφωνον πρὸς ἐφαρμογὴν τοῦ ύψους ἡμέρων μελετωμένου σχεδίου, παρακαλούμενη ὄπως γνωρίσητε τούτο ἡμῖν, ώστε νὰ προδῷμεν εἰς καταλλήλους ἐνέργειας παρὰ τὴν Κυβερνήσης καὶ τοῖς Νομισματικοῖς. 'Επιτροπὴ πρὸς χορηγήσην τῆς ἀπαύγαμης ἑγκρίσεως. 'Εάν ἀναγκαῖσθαιν ύμιν περισσότεραι διευκρινήσεις, εἰμεθα πάντοτε εἰς τὴν διάθεσιν σας.

Μετά τιμῆς

'Αθῆναι τὴν 23 Φεβρουαρίου 1957  
'Εμπορικὴ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος  
'Ο Πρόεδρος του Δ. Συμβούλιου  
Καθ. ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

'Η συσταθείσα ύπὸ τοῦ N.A.T. ἐπιτοπὴ ἐκ τῶν κ. κ. Θεοχάρη διευθυντοῦ, Παγώνη Κυβερνητικοῦ 'Επιτρόπου του 'Ιδρυματος καὶ τῶν συμβούλων κ. κ. Ματιάτου ἐκπροσώπου της Τραπέζης, 'Ἑλλάδος, Τσίγκον ἐκπροσώπου του 'Υπουργείου Οἰκονομικῶν, Στεριώτη εἰδικοῦ ἀσφαλιστοῦ, 'Αν. Ποταμίου πλαισικτοῦ καὶ Μελέτη προέδρου της Πανελλήνιου 'Ενόπειων Πλοιάρων 'Εμπορικοῦ Ναυτείου, θὰ συζητήσῃ μετά τῶν ἀρμοδιῶν τῆς 'Εμπορικῆς Τραπέζης τὰ λεπτομερεῖα τοῦ θέματος, τὸ ὄποιον θὰ τεθῇ ύπὸ τὴν τελικὴν ἔγκρισιν τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου του N.A.T.

Εἰδικώτερον ἡ συσταθείσα ἐπιτροπὴ ἐλαδεῖν ἐντολὴν νὰ συζητήσῃ :  
1) Κατὰ ποιὸν ποσοστὸν θὰ διανεμθοῦν εἰς τοὺς διασφόρους κλάδους της Ναυτιλίας τὰ κεφαλαῖα ἀπιαναθεῖσα διὰ τὴν διατεθοῦν διὰ τὴν πιστοδότησιν ἐκ μέρους τοῦ N.A.T., τῆς Εμπορικῆς Τραπέζης καὶ τοῦ Ο.Χ.Ο.Α.  
2) Τὸ ἐπιτόκιον τοῦ δανεισμοῦ καὶ τὴν διανομὴν αυτοῦ μεταξὺ N.A.T. καὶ Τραπέζης.

3) Τὴν περιπτώσιαν χορηγήσεως νέων δανείων εἰς ὄφειλοντας τὸ N.A.T. ἐπρογούμενον δανεισμοῦ.

4) Τὸ θέμα τῆς ἀναλήψεως ύπὸ τῆς Τραπέζης τῆς ύποχρεώσεως τῆς εἰσπράττεσσις τῶν ὄφειλουμένων εἰκόνων δανείων πρὸς τὸ N.A.T.

Καὶ 5) Εάν τὸ N.A.T. θὰ ἔχῃ ἡ διανομὴ τοῦ δανεισμοῦ τοῦ δανείου.

## ΤΟ ΤΑΧΥΤΕΡΟΝ Η ΑΠΟΦΑΣΙΣ

Αὐτὴ ἡ ἀτυχῆς ύποθεσίς τῶν δύο μεσογειακῶν, τοῦ 'Αγαμέμνονος' καὶ τοῦ 'Αχιλλέως' τείνει νὰ προκλέσῃ μὲ τὴν ἐκκρεμότητα τῆς ζημιάς σημαντικῆς εἰς αὐτὸ τὸ Δημόσιον, τὴν καθόλου Οἰκονομίαν μας καὶ τὴν ναυτεργατικὴν τάξιν ιδιαιτέρως.

Ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία, ἐφόδου τὸ Κράτος, ἀφοῦ δημιουργεῖται τὸ ζῆτημα μὲ τὴν ἐπιβαλλομένην ἀποφασιστικότητα καὶ τὴν κατανόησιν τῆς δυσκόλου θέσεως εἰς ὃν ἔχει περιέλθει ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία. Τὸ Κράτος ἡξίστε διὰ τῆς ἐγερθείσης ἀγωγῆς τὴν ἐπιστροφὴν τῶν πλοίων. 'Αντίθετον γνώμην δὲν είχεν οὐδὲ ἡ ἐν πλεοδοτική δημοπρασίᾳ ἀγοράσασα αὐτὰ ἐταιρία, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν Βεβαίως, ὅτι θὰ ἐπεστρέψοντο εἰς αὐτὴν τὰ προκαταβληθέντα καὶ τὰ δόσα ἐδαπανήθησαν ἀρχικῶς εἰς μετασκευας καὶ βελτιώσεις, ἀπαραιτήτους ἵνα τὰ δύο σκάφη ἐκπληρώσουν τὴν ἀποστολήν των. Πολλὰ, δυστυχώς, ἥσαν τὰ μειονεκτήματα τῆς κατασκευῆς των, ὄφειλόμενα, ἵσως, καὶ εἰς τὴν ἀδελτηρίαν τῶν τεαγμένων νὰ ἐφορευοῦν εἰς τὰς γαυπηγήσεως τῶν πλοίων. Αὐταὶ αἱ ἀλλειψεῖς ἐπέτρεψαν γόνη πληρωμῶν αἱ κακαὶ κατασκευαὶ νὰ ἐπιδιορθωθοῦν καὶ συμπληρώσεις πολλαὶ νὰ γίνουν, δαπάναις, βεβαίως, τῆς ἀγοραστρίας ἐταιρίας.

Τώρα τὸ Κράτος, ἀφοῦ ἐπέτρεψε, λόγω εὐθυνοφοδίας τῶν 'Υπουργῶν του, τὴν παρατασιν τῆς ἀντιδικίας, τῆς τοσον ἐπίζημου διὰ τῆς ἐγερθείσης ἀγωγῆς τὴν ἐπιστροφὴν τῶν πλοίων, 'Αντίθετον γνώμην δὲν είχεν οὐδὲ ἡ ἐν πλεοδοτική δημοπρασίᾳ ἀγοράσασα αὐτὰ ἐταιρία, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν Βεβαίως, ὅτι θὰ διαθέτῃ ἀνάληψις τῶν συνάλλαγμα τῶν διαθεσίων τῶν πλοίων, διὰ τῆς τοξιδίων την καταθέσεων του εἰς διαθέσιμων ἀπόδεσματος τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, πρὸς δανεισθότησιν τῶν πλοίων, διὰ τῆς τοξιδίων την καταθέσεων του εἰς διαθέσιμων ἀπόδεσματος τῆς Τραπέζης τῆς Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, καὶ ἐπὶ τῇ βάσει αὐτήρων κριτηρίων.

Αἱ μέχρι τοῦδε ἐπανειλημμέναι συσκέψεις τῶν ἀρμοδιῶν τῆς ἀγοραστρίας ἐταιρίας.

## DODWELL & COMPANY LTD.

P. O. Box 2





πλοιάρχου Β'. τάξεως.

Ήταν καιρός βεβαίως, ούσιαστικώτερον τὸ Κράτος νὰ ἐπιβραβεύσῃ τὸν τολμηρὸν αὐτὸν "Ελλήνα, διστὶς διὰ τοῦ κατορθώματός του ἐτίμησε διειδών τὸ δόνομα τῆς ναυτικῆς του πατρίδος. Διότι έδη πρέπει ἐπ' εὐκαιρίᾳ νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἔκτος τῶν χειροκροτημάτων καὶ μιᾶς ἐντυπωσιακῆς ἐπίστησης, ὁ Γεωργίου εἰς τὸ τέρμα τοῦ ἐπικού του ταξιδίου δὲν συνήτησεν εἴμιτον ἀκατανόητον τὴν ἔχθροτηταν ὡρισμένων κύκλων, οἱ διόποιοι συστηματικῶν ἐπεδίωξαν τὴν ἀναμφισβήτητον ἐπιτυχίαν του νὰ μειώσουν.

Τὸ διπλωμα τοῦ πλοιάρχου Β'. τάξεως παρέχει τώρα εἰς τὸν "Ελλῆνα θαλασσοπόρον τὴν δυνατότητα μονίμως νὰ ἐγκατασταθῇ εἰς τὴν Ἑλλάδα βιοπορίζουνος ἀπὸ τὴν θάλασσαν, τὴν ὄποιαν κατὰ τὸν διάπλουν του ὥκεανον ἀπέδειξε πόσον καλῶς δύναται νὰ τιθεσύεται.

Οι "Ελληνες πλοιάρχοι, καὶ ιδιαιτέρως ή "Ἐπαγγελματική των Ὀργάνωσις, εἶναι ἀξιοί συγχαρητηρίων, διότι μὲ τοιάπατα ἐγκάρδια αἰσθήματα περιέβαλον ἔξι ἀρχῆς καὶ ὑποδέχονται τώρα τὸν Γεωργίου εἰς τὴν ἐπαγγελματικήν των οἰκογένειαν.

#### ΤΟ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ ΤΡΟΠΑΙΟΝ!

Εἶχομεν ἀναγράψει εἰς προηγούμενον τεύχος μας, διτὶς ἡ μικροσκοπικὴ δημοκρατία του Ἀγίου Μαρίνου, ἀνεξαρτήτου κομμουνιστικοῦ κρατιδίου ἐντὸς τῆς ἰταλικῆς ἐπικρατείας, ἐφιλοδόξησε νὸν ἀποκτήσῃ... ναυτιλίαν, μολονότι εἶναι χώρα ὀρεινὴ καὶ γεωργική, μηδεμιάν σχέσειν ἔχουσα μὲ τὴν θάλασσαν. Πράγματι, ἡ βουλὴ του Ἀγίου Μαρίνου ἀπεφάσισε τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν νηολόγησιν ἔνοντα πλοίων ὑπὸ τὴν σημαῖαν της. Ἡ ἀπόφασις αὐτὴ προεκλήθη ἀπὸ τὴν ἐπικύρωσιν συμβάσεων, ηῆτις συνήθιστη μεταξὺ τῆς κυβερνήσεως τοῦ Ἀγίου Μαρίνου καὶ μιᾶς ναυτικῆς ἐταιρίας συσταθείσης παρὰ τὸν "Ελληνος ἐφόπλιστον κ. Σταύρου Ἀτυχίδην καὶ τοῦ Ἰταλοῦ κ. Ἰακ. Λαρντα. Κατὰ τὴν ἐν λόγῳ σύνθεσιν, η ἐταιρία θὰ ἐνηρθούῃ τὰ σκάφη της εἰς τὸ Σάν Ρέμο καὶ θὰ κατέβαλλε μέρος τι τῶν κερδῶν της εἰς τὴν δημοκρατίαν τοῦ Ἀγίου Μαρίνου.

Ἡ οὕτω ἀποφασισθείσα σύστασις τοῦ νέου Νηολογίου προεκάλεσε τὴν ἔκδηλον ἴταλικὴν ἀντίδρασιν. Κατὰ τὰς ἑκάτην Ρώμης πληροφορίας, τὸ ἴταλικὸν ὑπουργεῖον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δι' ἐκθέσεών του πρὸς τὸ ὑπουργεῖον Ἐξωτερικῶν καὶ τὸ Γραφεῖον τοῦ Προέδρου τῆς ἴταλικῆς κυβερνήσεως ἀπεσήμανε τὸν κίνδυνον νὰ κατηγορηθῇ ἡ ἴταλια παρ' ἄλλους χωρῶν, ὡς ἐπιτρέψασα νὰ προστεθῇ μία ἀκόμη χώρα εἰς τὸν κατάλογον τῶν «σημαιῶν εὐκολίας». Ἡ ἀνώτερω ἕκθεσις προεκάλεσε δυσφορίαν καὶ ἀντίστοιχον εἰς τὴν κυβερνήσιν τῆς μικροσκοπικῆς ἐρυθρᾶς δημοκρατίας, καθόστιον ἡ ἴταλια ἀπειλεῖ νὰ φέρῃ τὸ ζήτημα τῶν ἐνώπιον τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ., οὐτίνος ἡ νέα σύναρθσις ἀρχεται τὴν 18ην Μαρτίου.

• • •  
Πραγματογνώμονες ἔκ δέκα χωρῶν σύνηλθον ἀπὸ τῆς 25ης Φεβρουαρίου εἰς δεκαπενήμερον διάσκεψιν, ἵνα παρασκευάσουν τὴν ἡμερησίαν διάσταξιν τῆς συνερχομένης κατὰ Μάρτιου τοῦ 1958 διεθνοῦς διασκέψεως εἰς Γενεύην ἡ Ρώμην, ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ Ο.Η.Ε., διὰ τὸν καταρτισμὸν τῶν σχεδίων ἀποφάσεων περὶ τοῦ νόμου τῆς θαλάσσης. Εἰς τὸν ἐλγόνον περιλαμβάνεται, ὡς γνωστόν, καὶ τὸ ζήτημα τῶν «σημαιῶν εὐ-

κανοποιητικῆς» ήτο κατὰ τὸ 1956 ἡ σπογγαλιευτικὴ μας παραγωγὴ. "Αν καὶ μικροτέρα τῆς τοῦ προηγουμένου ἔτους, λόγω τοῦ περιωρισμένου ἀριθμοῦ σκαφῶν τὸ δόποια εξῆλθον δι' ἀλιείαν, ἐπέτρεψεν αὐτὴ εἰς τὰς σπογγαλιευτικὰς ἐπιχειρήσεις νὰ πραγματοποιήσουν ἀξιόλογα κέρδη. Ἐδοήθησε βεβαίως καὶ ἡ κατηγορία τοῦ σπόργου, διστὶς ἡλιεύθη εἰς τὰ βορειοαφρικανικὰ παράλια, σόσιον καὶ ἔκεινον τῶν Ἑλληνικῶν θαλάσσων. Εἰς ἱκανοποιητικὴ τιμὴν ἐπετεύχθη ἡ διάθεσις καὶ τῶν 90.000 ὄκαδων τοῦ πραγματοποιήθεντος σπογγαλιευμάτως.

Συμφώνων μὲ στατιστικὰ στοιχεῖα τοῦ "Υπουργείου Εμπορίου, ἡ κίνησης τῆς Ἑλληνικῆς σπογγαλιείας κατὰ τὸ 1956 ἔχει ὡς ἔξης: Εἰς τὴν Κυρηναϊκήν ἡλίευσαν 23 ἐδῶ σκάφη, ἔξι ὧν τὰ 15 σκάφανδρα, ἐπηγρωμένα μὲ 347 σπογγαλιεῖς. Ἡ παραγωγὴ εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν ἀνήλθεν εἰς 21.802 ὄκαδας. Εἰς τὴν Τορπολίτιδα, ἔξι ἄλλου, εἰς τὸν σποιανδραίον μὲ 350 σπογγαλιεῖς, ἡ παραγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 29.350 ὄκαδας. Τέλος εἰς τὰ Ἑλληνικὰ παράλια, ὅπου καὶ ὁ κύριος δῆγος τῶν σπογγαλιευτικῶν μας ἔκινθη, ἡ παραγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 38.932 ὄκαδας σπόργου, καλῆς ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ποιότητος. Σημειώνεται, διτὶς κατὰ τὸ 1956 εἰς τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας ἡλίευσαν 45 σκάφανδρα, 24 λέμβοι καὶ 20 γκαγκάδαι ἐπηγρωμέναι με 788 δύτας καὶ πληρώματα.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἥρχισαν αἱ πρεσοτιμασίαι διὰ τὴν νέαν σπογγαλιευτικὴν περίοδον. Ἀπὸ ἐδυδομάδος δῆγη λειτουργεῖ ἡ Σχολὴ Δυτῶν τῆς Καλύμνου, εἰς τὴν ὥποιαν φοιτοῦν 50 ἐδῶ ὑποψήφιοι σπογγαλιεῖς ἐκ Δωδεκανήσου καὶ τῆς Παλαιάς Ἐλλάδος. Ἐξ ἄλλου, συντόνως προσπαθεῖται καταβάλλει ἡ Κυβέρνησις, ἐνεργούσσα καταλήλως πλησίου τῶν ἀρμοδιών ἀρχῶν τῆς Λιβύης, διὰ νὰ ἐπιτραπῇ ἐφέτος ἡ ἀλιεία εἰς τὰ παράλια τῆς Κυρηναϊκῆς καὶ Τορπολίτιδος, ὑπὸ δλιγάτερον ἀπαχθεῖς διὰ τὸ Ἑλληνικὸν σπογγαλιευτικὸν δῆρον. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν μάλιστα μετέβη εἰς Λιβύην ὁ διευθυντής τοῦ "Υπουργείου Εμπορίου κ. Σερμπέτης, διτὶς καὶ ἐπέτυχε μίαν κατ' ἀρχὴν ἐπὶ τοῦ θέματος συνώνιμων.

#### ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ

Εἰδόν τελευταίως τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος δύο ἐνδιαφέρουσαι στατιστικαὶ ἔρευναι εἰπὲ τὸν δυνατῶν προβλέψεων τῆς ἀπασχολήσεως τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ τὴν πεντετεῖαν 1955—1960, βάσει τῶν δεδομένων τῆς προηγουμένης περιόδου 1950—1955 καὶ τῶν ὑπευθύνων πως ὑπολογισμῶν ἐπὶ τῆς καταναλώσεως τοῦ πετρελαίου κατὰ χώρας καὶ ἐν συνδόλῳ διὰ τὸν Ελευθερὸν Κόσμον διὰ τὰ μετὰ τὸ 1955 πέντε προσεχῆ ἔτη.

Αἱ δύο αὗται ἔρευναι ἀνήκουν εἰς τὸ Γραφεῖον Γουέστον τοῦ Λονδίνου ἡ πρώτη καὶ εἰς τοὺς γνωστοὺς διὰ τὰς μελέτας των ἐπὶ τῶν ἐκπόστερων ἔξελιξεων τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων κ. κ. John I. Jacobs Ltd τοῦ Λονδίνου ἡ δευτέρα.

Τὸ Γραφεῖον Γουέστον καθορίζει εἰς τὴν κατὰ τομεῖς μεταφορικοὺς ἔρευνάν του ὡς ἔξης τὰς προβλεπομένας μέσας ἐπηρημάτων εἰς τὴν δεξαμενόπλοιον: Διὸ τὰς δυτικῶν τῆς Διώρυγος τοῦ Σουεζίου χώρας τοῦ Ἀνατολικοῦ Ήμισφαιρίου (περιλαμβανομένης καὶ τῆς Εὐρώπης) εἰς σκάφη ταχύτητος 15 μιλλίων, θὰ χρειασθούν πε-

## Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ

**IPAK**

BASRAH  
FAO  
& BAGHDAD

**IPAN**

KHORRAMSHAH  
ABADAN  
BANDAR SHAPOUR  
BANDAR MASHUR  
& TEHERAN

**KOYBEIT**

KUWAIT  
MINA AL AHMADI

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ**

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΣ

TANKERS, FORTΗΓΩΝ ΚΑΙ ΠΑΣΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

**KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ:**

**IPAK: AMERICAN IRAQI SHIPPING CO. LTD.**

20)10 KING FAISAL AVENUE, ASHAR - BASRAH

CABLES: AMESTER-BASRAH

**IRAN: AMERICAN EASTERN CORPORATION**

P.O.B. 4 - KHORRAMSHAH

CABLES: AMESTER - KHORRAMSHAH

**KOYBEIT: AMERICAN EASTERN TANKER AGENCIES OF KUWAIT**

ADDRESS ALL CORRESPONDENCE TO BASRAH - (IRAQ)

CABLES: AMESTER OR AMISCO - BASRAH

ρισόστερα σκάφη 2.344.000 τόν. d.w. έτησίως κατά μέσον όρου διά τα έτη 1955—1960, έναντι αύξησεως 1.922.000 τόν. d.w. της πενταετίας 1950—1955. Οι άνωτέρα άριθμοι στηρίζονται εις τάς προβλέψεις τού Οργανισμού Ευρωπαϊκής Οικονομικής Συνεργασίας περί αύξησεως της ζητήσεως πετρελαιοειδών από τάς χώρας της Ευρώπης κατά 53 % διά τά μεταξύ 1955 και 1960 έτη, καθώς και εις τάς σχεδία συστάσεως νέων και επεκτάσεως τών υφισταμένων διύλιστηρίων.

Διά τάς άνωτολικών τού Σουεζ χώρας ή συνολική κατά μέσον όρου έτησία αύξησης τού άναγκαιούτος τοννάζ ύπολογιζεται διά την πενταετίαν 1955—1960 εις 682.000 τόν. d.w.

Ούτοι δι' ολές τάς χώρας τού Ανατολικού 'Ημισφαιρίου θά ξωμενίαν αύξησην ζητήσεως τοννάζ κατά 3.026.000 τόν. d.w.

Διά τό Δυτικόν 'Ημισφαιρίου αι προβλέψεις έπι τού άναγκαιούντος περισσοτέρους τοννάζ καθορίζονται ως έχης: 'Ηνωμέναι Πολιτείαι 900.000 τόν. d.w. Λοιποί χώρας 220.000 τόν. d.w. και διά τογκόσιμων σύνολον κατά τά έτη από 1955—1960 (μέσος όρος έτησίας αύξησεως) θά χρειασθή έπι πλέον τοννάζ d.w. 4.153.000 ή 20.765.000 τόννων διά τήν θλην πενταετίαν.

\*\*\*

'Η στατιστική έρευνα τού Οίκου Jacobs, άφου διαπιστώνει τό γεγονός, ότι μέ παρόδοσιν μέχρι τού 1963 έχουν παραγγελθή 960 τανκέρες 29.859.950 τόννων d.w. και έξ αύτών μέχρι τέλους τού 1960 θά έχουν παραδοθή κατά τούς πλέον συντηρητικούς ύπολογισμούς σκάφη 23.000.000 τόννων d.w., καταλήγει εις τό συμπέρασμα, ότι τό ύπο παραγγελίας τοννάζ είναι κατά 85 % άνωτερον εις μεταφορική ίκανότητα τού ηδη έν υπηρεσία.

«Δύναται τις εύχερώς — τονίζεται εις τά συμπεράσματα τής έρευνής — νά έξηγηση διατί ή έλλειψις τοννάζ θά συνεχισθή και κατά τό 1957. 'Άλλα μετέπειτα μέση έτησία αύξησης τού διαστήμου τοννάζ κατά 16—17% έτησίως είναι έκτοτάς υψηλή. Λαμβανομένων υπ' οψιν πολλών και διαφόρου μορφής παραγοντών, οίτινες έπιδρούν εις τό μέλλον τής μεταφορικής κινήσεως, είναι δύσκολον νά έκτιμηση τις ποιαί άναγκαι ήταν ύπαρξόν του. 'Άλλα φαίνεται λίαν άμφιδολον, ότι είναι δυνατόν νά ύπερβούν αι μεταφορικαί άναγκαι κατά 6—7% έτησίως πέραν τών άναμενομένων αύξησεων εις τήν κατανάλωσιν τού πετρελαίου.

»Κατά τήν παρελθούσαν δεκαετίαν ή ναυλαγορά τών τάνκερς ένεφάνισε διακυμάνσεις μεταξύ περιόδων ζωηράς ζητήσεως, άλλα βραχείας διαρκείας, με έπακόλουθον τούς υψηλούς ναύλους και περιόδων μακροτέρας διαρκείας, όταν πρός τήν άντιστροφον κατεύθυνσιν έχωρουν οι ναύλοι. Τούτο συνέβαινε, διότι εις έκαστην περίπτωσιν άνδου αι άθροια παραγγελίαι έφερον εις τήν άγοράν πληθωρικόν τοννάζ.

»Άλλης είνε, ότι ποτε προηγουμένων δεν έσπειρει περιόδον, διαγράφουσα τόσον άσφαλτή τήν μεγάλην αύξησιν τής καταναλώσεως τού πετρελαίου ούτε και τόσης μεγάλης διαρκείας και έκτάσεως, άλλ ούτε είπισης άληθες, ότι ποτε άλλοτε δεν συνήθισαν τόσα ναυπηγικά συμβόλαια. 'Επιτρέπεται, συνεπώς, τό έρωτημα: Μήπως ό κύκλος τών γεγονότων έπαναληφθή;

Αύτά είνε τά έκ τών στατιστικών συμπεράσματα. Και διά νά τελείωνωμεν: 'Αναφέρομενα εις παραγράφον έπιστολής ένος "Έλληνος έφοτλιστού, έκ τών πλέον διακεκριμένων τού Κόσμου διά τά δεξαενόπλοια, πρός τόν γράφοντα τό σημείωμα αύτο.

Μάς γράφει μέ τό φιλοπατίγμον υφος του ό έν λόγω έφοτλιστής, τού όπου θετικαί υπόρειαν αι προβλέψεις και κατά τό παρελθόν, έπι αύτών δε έσπειριχη διά νά έπιτυχη ήτι τό πράγματι μεγαλειώδες εις τήν έργασίαν τών δεξαενοπλοίων κατώρθωσε:

«Τί είπες; Πότε θά πέσουν οι ναύλοι τών τάνκερς; Νομίζω πώς

κατά τό 1959/60 θά κλάψη ή μάννα τό παιδι διά τό παιδι τήν μάννα. Τό κακό είνε, ότι έως τότε θά έχουν παραληφθή τά περισσότερα τάνκερς και διέν θα μπορή κανείς να άκυρωση τήν παραγγελίαν!».

Κάποτε έλεχθη, ότι οι στατιστικοί ύπολογισμοί και αι προβλέψεις αποτελούν τροχοτέρην διά τόν έφοτλιστήν. 'Άν πάντοτε ηκολούθει ουτος τάς στατιστικάς διαπιστώσεις, ίσως, νά μη έπωφελείτο τών άποτόμων πρός τά άνω διακυμάνσεων τήν ναυλαγοράς. Τόσοι πράγματα άσταθμητοι παράγοντες και τόσα γεγονότα προκαλούντα τήν ανωμαλίαν έχουν άμεσον εις τήν πορείαν της!

Ποιος, λ. x., προέβλεψε τό κλείσιμον τῆς Διώρυγος και τάς μετ' αύτο έξειδεις εις τήν ναυτήγησιν πλοίων μεγαθρίων; Και ποιος ήμπορει νά διαβλέψη μέσα εις ένα κόσμον άπό δεκάδων έτών άναταρασσόμενον, τί τέξεται ή προϊστάσαι; Οι τολμηροί μέχρι τούδε έδικαια θησαυρούσαν. Θά είνε, ίσως, πάντοτε οι έπιτυχημένοι; Μήπως ή περίσκεψις, τό «σπεύδε βραδέως» θά παυσή νά έχη τήν άσιαν του;

### ΝΑ ΑΠΟΡΡΙΦΘΗ ΑΣΥΖΗΤΗΤΗ

Διά πρώτην φοράν εις τήν ιστορίαν τού πειραϊκού λιμένος θεσπίζεται τέλος προσορμίσεως και διά τά έπισκευαζόμενα πλοία. 'Ο νέος κανονισμός λιμενικών δικαιωμάτων διά τού όποιου δ Ο.Λ.Π. ήναγκάσθη νά καταργήση προηγύμενον κανονισμόν ύπεροδοικών αύξανοντα τά τέλη προσορμίσεως, περιλαμβάνει αιτήν τήν έπικινθυνόν διά τον λιμένα καινοτομίαν.

Και ένδι θά την ταχείαν έγκατάστασιν μιάς μεγάλης δεξαμενής οι πάντες και αύτος ουτος ό 'Οργανισμός, μετ' ένδιαφέροντος κατ' αύτας συζητών, και ένω ακόμη ή ίδρυσις 'Ελευθέρας Βιομηχανικής Ζώνης πάντοτε άντιμετωπίζεται, προκειμένου τάς έπισκευάς του τό πλοίον με τάς ολιγιωτέρας δυνατάς τελωνειακάς και δασμολογικάς όχλησεις νά διενεργήθη, αι άρμοδιας υπηρεσίαι τού λιμένος αγνωστον διά ποιον άκριδώς λόγον, έφθασην ουδείς σοθαρός πόρος διά το λιμενικόν ταμείον δημιουργείται, ζητούν άπό το πρός έπισκευην καταπλέον σκάφος τήν καταβόλην ένοικιον διά την χρήσιν τών λιμενικών κρηπιδωμάτων.

Έχομεν τήν γνώμην, ότι πέτρον τούδον δεν είνε μόνον άντιθετον πρός τό πνεύμα τής προδύμων έξυπητησεως, τό όποιον έπικρατεί διά πάντα έπισκευαζόμενον πλοίον εις οιονδήποτε ζένον λιμένα, διλλά συνιστού τάυτοχρόνως και μίαν μεροληπτικήν, δύον και άδικον μεταχείρισιν τού σκάφους, όπερ έδω θά καταπλέει διά τάς έπισκευάς του. Διέτι ένω άπό τό φορτηγόν πλοίον τό μόνον ούσιαστον έσοδον τού Ο.Λ.Π. είναι τό τέλος παραβολής, άντιθέτως άπό τό έπισκευαζόμενον σκάφος πολύ περισσότερα ουτος έπιστρέπτει και, κατά συνέπειαν, περιστορεα κερδίζει. 'Ενα παράδειγμα: Μόνον διά τό δεξαμενοπλόμον του κατέβαλεν εις τό Ο.Λ.Π. τό κατ' αύτας έπισκευασθέν εις τόν Πειραιά ἀπ' Μαριμπέλα II.» τό οχι εύκαταφρονητον ποσόν τών 800.000 περίπου δοχαρών.

Δικαιολογείται μήπως, ή ύποψιά, ότι παρά τάς σχετικάς διαβεβαιώσεις αι έπισκευαί πλοίων εις τόν Πειραιά δεν είναι σήμερον έπιθυμηται υπό τού Ο.Λ.Π.; Μήπως θεωρούνται ώς άποθεσις ασύμφορος, παρεμποδίζουσα τήν πλήρη έκμεταλλευσιν τών κρηπιδωμάτων; Αύτος είνε ά λόγος διά τόν όποιον δεν άντιμετωπίζεται σοθαρώς και ή έγκατάστασις μιάς μεγάλης δεξαμενής εις τόν Πειραιά; Διά τόν λόγον αύτού τό τέλος έπι τών έπισκευαζομένων πλοίων έπιβαλλεται;

Εύχομεθα νά ύπερεβαλώμεν, νά μην είναι τόσον στενή ή άντιληψις τών διαχειριζομένων τά λιμενικά μας πράγματα και νά οφείλεται εις σφάλμα ή και εις έπιπολαίαν ένεργειαν ή καθιέρωσις τού τέλους αύτού. 'Ας κινηθή, πάντως, δραστηρίας τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας διά τήν Υπουργείου ύπερδήμη πρός έγκρισιν. 'Ας άπορριφθη, ώς πρός τό έπιβαλλόμενον τέλος, άσυζητητή.

## ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ “ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ”

Οι άντιπρόσωποι τής A.B.E.S. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εις τούς κάτωθι λιμένας τού έξωτερικού διατηρούν άποθέματα πάντοτε φρέσκων σιγαρέττων πρός άμεσον έξυπηρέτησιν τών πληρωμάτων πλοίων εις τιμάς λίαν εύνοϊκάς.

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

## ΣΥΝΕΞΙΖΕΤΑΙ Η ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

## ΤΟ ΟΙΚΟΤΡΟΦΕΙΟΝ ΤΩΝ ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ

## ΕΡΓΟΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΟΙΝΟΥΣΣΙΩΝ

Καὶ εἰς ἔτερον λαμπρὸν ἔργον ἀποκρυσταλλοῦται ἡ ἀγάπη τῶν Οἰνουσσίων διὰ τὴν μικράν, ἀλλὰ τόσα ἀποδίδουσαν πατρίδα των. Μετὸν τὸ ναυτικὸν γυμνάσιον, τὸ ὅποιον ἀνήγειρεν ἡ γενναιοδωρία τῶν μιών Διαμαντή Καλλίοπης Πατέρα, ναυτικὸν οἰκοτροφείον ἀποκτούνταρα αἱ Οἰνουσσαί.

Οι χορηγοί του ἔργου αὐτὴν τὴν φορὰν είναι πολλοί. Καὶ ὁ ἐφοπλιστής ἐκ τῶν περισσευμάτων του προσέφερε, ἀλλά καὶ ὁ ναυτικός καὶ ὁ ὄπαρχος εἰσέπι τρούψιν κατέθεσαν τὸν ὄβολόν των. Ὁλόκληρος ἡ νῆσος ἐκινητοποιήθη διὰ νὰ συγκεντρώθων τά ἀναγκαῖα φεράλαια. Κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν τὸ οἰκοτροφεῖον δὲν θὰ είναι, ἀπλῶς, ἔνα κτίριον μὲ πολλὰς ἀνέσεις. Θὰ ἀποτελῇ καὶ τὴν συγκεκριμένη ἐκφρασιν τοῦ ἐνδιαφέροντος ὀδοκλήρου τῆς νῆσου διὰ τὸν νέον, διότις προορίζει τὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Τό οικοτροφείον τών Οινουσσάν είναι ή φυσική καὶ ἐπιβεδλημένη συνέχεια τοῦ εἰς τὴν νῆσον ἀπὸ τριετίας λειτουργούντος ναυτικοῦ γυμνασίου. Συμπληρούται δι' αὐτοῦ ἔνα πρότυπον φυτάριον, εἰς τὸ ὄπιον αἱ πνευματικαὶ καὶ ψυχικαὶ δύνατότητες τῶν αὐτιανῶν ναυτικῶν μας δύνανται ἐπιτυχῶς νὰ καλλιεργηθοῦν.

Διακόπιοι πενήντα μαθητήρι φοιτοῦν στήμερον εἰς τὸ τρώτον ἑλληνικὸν ναυτικὸν γυμνάσιον. Εἴς αὐτῶν οἱ ἔκατον εἴκοσι, προερχόμενοι ἐκ διαφόρων ναυτικῶν περιοχῶν, εύρισκονται μακράν τῶν οἰκογενειῶν των καὶ παρὰ τὴν θερμὴν φιλοδεσινὰν τῶν Οίνουσσίν ενδιαιτῶνται κατά τρόπον, ὅστις δὲ ἐπιτρέπει τὴν ἀσκησιν ἐποπτείας ἐπὶ τῆς ἔξωσθολικῆς των ζωῆς.

Διά τὸν λόγον αὐτὸν ἀκριβῶς ἡτοί ἀναγκαῖον τὸ οἰκοτροφεῖον. Καλῶς θὰ δύνανται νὰ σιτίζωνται καὶ καλῶς νὰ ἐνδιαιτώνται εἰς τούτο οἱ αὐριόνιοι μας ναυτικοὶ ὑπὸ μισθίῳ, τὸ σημαντικότερον, ὅμεσον ἐπιπτείαιν, ηπιτὶ εἰς τὸ πειθαρχίαν Βαθμιαίως ὀδηγεῖ, τὴν τόσον ἀναγκαῖαν διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

"Ηδη τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς ἀπαιτηθσομένης διπάνης διὰ τὴν ἀνέγερσιν του οἰκοτροφείου ἔχει συγκεντρωθῆ. Πρισμένα εφοπλιστικά Γραφεία γενναίως συνεισφέρον. Δρόμωνας, ώστα τοις, συνεισφέρονται καὶ τὰ Οινούστια πλήρωματα ὡς καὶ οἱ Οινούστιοι τῆς στερῆς.

Τὰ σχέδια κατηρτίσθησαν ἥδη ὑπὸ τοῦ ὀρχικέτεκτονος κ. Λαδοπούλου, ἐντὸς τῶν ἡμερών δὲ ἡ ἐκτέλεσις τοῦ ἔργου θά ἀντεῖθη εἰς ἐργαστήρα. Τὸ κτίριον θὰ είναι διώροφον, θά ἀνεγερθῇ εἰς περιοχὴν ἔγγυς τοῦ Γιούμασιον εὐρισκομένην καὶ θά ἔχῃ μίαν ἀπλήν, ὅσον καὶ ἐπιβλητικήν ἀρχιτεκτονικήν μορφήν. Οἱ Αἴγας τὰς ἀνέσεις διὰ τὴν υγίεινην ἐνδιάτετονται πάρεχον, χωρὶς, βεβαίως, νὰ παραθέσθη καὶ οἱ παρόγεντες τῆς λιτής διαβιώσεως, ὁ τοσού ἀναγκαῖος δι' ἓνα μέλλοντα ναυτικὸν.

Εις τὸ ἴσογείον τοῦ κτίρου δύο εὐρυτάτοι χώροι (10,70 X 16,80) θὰ χρησιμοποιηθοῦν ὡς ἑστιατόριον καὶ ὡς αἰθουσα ψυχαγωγίας. Ε-κεὶ ἐπίστη θὰ εὑρίσκωνται καὶ τὰ μαγειρεῖα, αἱ ἀπόθηκαι τροφίων, αἱ λινοθήκαι καὶ τὰ ψυγεία τοῦ οἰκοτροφείου. Διὰ τὸν πρώτον ὄροφον τὰ σχέδια προβλέπουν τὴν κατασκευὴν τεσσάρων εὐρυτάτων κοιτῶνων τῶν τριάντα κλίνων ἔκστασις. Εἰς τὸν αὐτὸν ὄροφον θὰ εὑρίσκωνται ὡσπάτως τὰ διαμερίσματα τῶν λουτρών, τῶν «ντουζ» ὡς καὶ τὰ διαμερίσματα τῶν καθηγητῶν τού γυμνασίου καὶ τοῦ προσωπικοῦ τοῦ οἰκοτροφείου. Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ στατικὴ μελέτη τοῦ κτίρου ἔχει προβλέψει τὴν προσθήκη ἐπ', αὐτῷ καὶ ἐπέρων ὄρφων, ἐφ' ὅστον μεγαλύτερον ἀριθμὸν τροφίμων θὰ παρίστατο ἀνάγκη εἰς τὸ μέλλον νὰ στεγανῆ τὸ οἰκοτροφείον.

Ως προσανέφερθή, συντόμως θὰ ἀρχίσουν αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν ἀνέγερσιν τοῦ οἰκοτροφείου καὶ θὰ συνεχισθοῦν αὗται μὲν γοργὸν ρυθμὸν, ὡτε κατὰ τὴν προσεχῆ σολιδικὴν περίοδον κανονικῶς τούτῳ νὰ λειτουργήσῃ. Θὰ δύνανται τότε οἱ μη Οἰνούσσοιι μαθηταὶ τοῦ Γυμνασίου, μὲ πολὺν διλιγότερα χρόματα ἀπὸ ἑκείνα τὰ ὅποια σήμερον δαπανοῦν διὰ τὴν συντηρησίν των, καλῶς νὰ σιτίζονται και καλῶς νὰ ἐνδιαιτώνται εἰς ἕνα περιβάλλον διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ ὅποιου τὰ πρότυπα και των ἔξιντα ναυτικῶν οἰκοτροφείων ἐληφθησαν ὑπὲρ ὄψιν.

Παρόκλησομέθασμεν μίαν συζήτησην μεταξύ τῶν πρωτεργατῶν τῆς ὡραίας αὐτῆς προσπαθείας, τοῦ κ. Μιχαὴλ Λαιμοῦ, τοῦ κ. Λέοντος Λαιμοῦ καὶ τοῦ κ. Στεφάνου Πατέρα. Μᾶς συνεκινησεν ὁ ζῆλος μετὸ τὸν ὄπιον τὰς λεπτομερεῖς τῆς ἀγνέρευσεως τοῦ κτιρίου οὗτος ἔξηταζον. Ἐσεμνύνοντα οἱ καλοὶ Οινούστοι διὰ τὰ ἔργα αὐτὸ καθ'

έαυτό, πιστεύοντες, ότι τὰ μέγιστα τὸν νέον τὸν πρὸς τὴν θάλασσαν ὁδεύοντα θὰ ἔξυπηρετήσῃ. Ἐχαιροῦ, ἐπίσης, διότι σήμερον τόσον ἄρισται προύποθεσείς δύνανται νὰ ἔξασφαλίσουν διὰ τὴν καλὴν προ- παρασκευὴν τὸν νέον ναυτικὸν καὶ ὑπερφανέυοντο, τέλος, διὰ τὴν αὐθόρμητον καὶ καθολίκην συμμετοχῆν εἰς τὰς σχετικάς δαπάνας ὀλοκληρού τῆς νήσου των. Τὸ οἰκοτροφεῖον, λέγουν, δὲν θὰ εἶναι ἀπλῶς ἡ δωρεά ἑνὸς ἐφοπλιστοῦ πρὸς τὴν πατρίδα του. Θὰ εἶναι ἡ δωρεά ὅλων τῶν Οἰνουσσίων, πλουσίων καὶ πτωχῶν, πρὸς τὴν ναυτιλούμενην Ἑλλάδα.

ΚΑΙ ΔΗΜΟΤΙΚΟΝ ΣΧΟΛΕΙΟΝ

Αλλὰ τὸ Ναυτικὸν Γυμνάσιον καὶ τὸ Οἰκοτροφεῖον δὲν εἶναι τὰ μόνα. Εναὶ ὥραιον κτίριον, μὲ εὔρειας καὶ ἡλιοδύουστους αἰθύνσας, ἀπέκτησαν, ἐπίσης, αἱ Οινούσσαι διὰ τὴν στέγασιν τοῦ Δημοτικοῦ των Σχολείου.

Εις δέκα πέντε χιλιάδας λιρών ἀνήλθεν ἡ δαπάνη διὰ τὴν ἀνέγερσιν τοῦ κτίρου αὐτού ἦτις καὶ ἐκαλύφθη ὑπὸ γενναιάδις δωρεᾶς του εὐγενικοῦ ἀπόστολου ὥραιών ίδεων, τοῦ καὶ Κιρόγραφος Ἑρμῆστος Λαζαρίου καὶ τῆς καλῆς συζύγου του Κατίγκως τὸ γένος Διαμαντή Πατέρα. Τὸ Πάσχα, παρουσίᾳ τῶν δωρητῶν, θε τελεσθού τὰ ἕγκαίνια τοῦ νέου Δημοτικοῦ Σχολείου, διά τινας ἀράριστη τοῦτο εύθυνς ἀμέρτως τὴν λειτουργίαν την.<sup>1</sup> Αἳς σημειωθῇ, ὅτι μεχρι σήμερον αἱ Οἰνούσσαι δὲν διέθετον κατάλληλον κτίριον διὰ τὴν στέγασιν τοῦ Δημοτικοῦ των Σχολείου. Εἰς τὸ Ναυτικὸν Γυμνάσιον οἱ μικροί μαθηταί τῆς στοιχειώδους ἐκπαίδευσεως μετά τῶν μεγάλων συνεστεγάσσοντο.

Δεν απομένει πλέον διά να καταστούν αἱ Οἰνούσσαι ἔνα πρέτυπον κέντρον ναυτικῆς ἐκταίδευσεως, παρὰ ἡ μονοτάξιος ἑκίνη σχολή, ἥτις ἀνωτέρων ναυτικήν κατάρτισιν εἰς τοὺς μαθητὰς θὰ παρέχῃ. Εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι καὶ αὐτῆς ἡ ἴδρυσις δὲν θὰ βραδύνη, ἐφ' ὃσον οἱ Οἰνούσσιοι ἐπιβεβλημένην τὴν θεωρόσουν.

## ΤΟ ΜΝΗΜΕΙΟΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΣ ΝΑΥΤΟΥ

Η ΔΩΡΕΑ ΤΟΥ ΜΑΚΑΡΙΤΟΥ Ν. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

Μνημείον περικαλλές διά τὸν "Ελληνα ναυτικὸν ἀπόκτα ή νῆσος τῶν ὑπερτετρακοσίων καραβίων, ή "Ανδρος. Θά υψώθη τούτο εἰς τὴν πλατείαν τῆς Ρίβας, ἀντίκρυ τοῦ πελάγους και εἰς μίαν αἰσθητικὴν μορφήν, ητις θὰ φέρῃ τὴν σφραγίδα τῆς ἀπλῆς, ἀλλὰ και ὑποθλητικῆς τέχνης.

Η ίδεα άνηκε εις τὸν πρὸ ἡμερῶν ἀποβιώσαντα εἰς Παρισίους ἐφοπλιστὴν Νικόλαον Ἰωάννου Γουλανδρῆ. Αὐτὸς καὶ τὴν ἀπαιτηθούμενην διατάνην ἔδειξε χιλιάδων λιρῶν προθύμως ἐκάλυψε. Ζῶν, τὸν θύρονδον καὶ τὸν δημόσιον ἐπιστίνον ἀπέφευγεν ὁ σεμνός Ἀνδρίωτης. Τῷρα τὸ ὠραῖον ἐργον του δύναται εύπυτερον γνωστὸν νὰ καταστῇ. Προσφέρεται, πρὸ παντός, ως ἕνα παράδειγμα που θὰ πρέπει πολλοὺς νὰ εύρῃ μιμητάς.

‘Ως σχετικώς μάς έπληροφόρησαν, μέ γοργόν ρυθμὸν προχωρών ήδη αἱ ἐργάσιαι διά τὴν διαμρόφωσιν τοῦ τημπατὸς ἑκείνου τῆς πλατειᾶς τῆς Ρίβας, ἔνθα τὸ μημείον θα ὑψωθῇ, ἐνώ εἰς ἐπιδηλικός ἀνδρίας τοῦ “Ἐλλήνος ναυτικοῦ, εὐρίσκεται εἰς τὸ στάδιον τῆς τελίκης του ἐ-

περιεργασίας είς τὸ ἑργαστήριον τοῦ ἀκαδημαϊκοῦ κ. Τόμπρου.  
Ἐνδιαφέρει, δῆμος, μία λεπτομερεστάτη εἰκόνων τοῦ ὑπὸ ἐκτέλεσιν ἔργου. Δυνάμεθα νὰ τὴν παράσχωμεν ἀμέσως εἰς τὸν ἄνωγάστην: Τὸ ναυτικὸν μνημεῖον τῆς Ἀνδροῦ θὰ είναι ἔνας εὐρὺς διακοσμητικὸς συδιαστός, δοτὶς θὰ καταλαμβάνῃ δόλκηρον τὸ πρᾶς την πλευράν του ἐνεικού θυρώριου τημάτης τῆς πλατείας Ρίβας. Τὰ καταπισθέντα σχέδια ὑπὸ τοῦ γλύπτου κ. Τόμπρου καὶ τοῦ ἀρχιτέκτονος κ. Κριεζή προβλέπουν, σὺν τοῖς ἄλλοις, τὴν ἐπίστρωσιν τοῦ τημάτου αὐτοῦ τῆς πλατείας διὰ πλακῶν ἐκ Τηνίου σκουροχρόνου μαρμάρου, ὡς καὶ τὴν κατασκευὴν περιεμπερικῶν καλλιοθητικῶν στηθαίου ἐκ μπετόν ταχείας πηγεως. Εἰς τὸ κέντρον τῆς κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν διαμορφουμένης πλατείας, ἡ ἀκτίς τῆς δόπιοις θὰ είναι μεγαλύτερα τῶν πενήντα μέτρων καὶ ἐπὶ πολυγωνικοῦ βάσεων ἐκ σκουροχρόνου ἐπίστης γρανίτου θὰ τοποθετηθῇ ὁ ἀνδριάς του Ἐλλήνος ναυτικοῦ. Θά ἔχῃ ύψος 4,5 μέτρων καὶ θὰ παριστάνῃ ἔνα νέον τὴν ἡλικίαν ναυτικὸν βασίζοντα ἀποφαστικῶν πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ φέροντα ἐπ' ὅμου τὸν ναυτικὸν του σάκκον. Τὸ πρόπλασμα τοῦ ἀνδριάντος εἰς μικράς, βεβαίως, διαστάσεις, κατεσκευάσθη ἡρῷ. Ο κ. Τόμπρος φιλοτεχνεῖ τώρα τὸ ἑργον εἰς τὸν γύψον καὶ εἰς τὸ κανονικὸν του μέγεθος, διὰ νὰ ἀποσταλεῖ τοῦτο εὔθυμος ἀμέσως εἰς Ἰταλίαν προκειμένου εἰς τὸν χαλκὸν τελικὸς νὰ με-

---

ΑΙ ΜΕΓΑΛΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΑΙ ΑΩΡΕΑΙ



Δύο σχολεία, ένα έξατάξιον Δημοτικόν και τὸ Κατηχητικὸν ἀνέγειρονται δαπάναις τοῦ κ. Ἀποστόλου Πεζᾶ εἰς τὴν ιδιαιτέραν του πατρίδα, τὴν Νέαν Κιον. Τὸ ὄνωτερω σχεδιάγραμμα ἀπεικονίζει τὸ Δημοτικὸν Σχολεῖον.

ταφερδήν. Πρόκειται περὶ ἑνὸς ἀνδριάντος, κατὰ τὴν γνώμην τῶν εἰδίκων, ιδιαιτέρας καλλιτεχνικῆς ἀξίας. Κατὰ ρεαλιστικὸν τρόπον ἄλλα καὶ ὡς ἔξιδανικευμένον σύμβολον, κατώρθωσε νὰ προβάλῃ ὁ κ. Τόμπρος τὸν ναυτικόν, δῆτις τὴν ὅδον πρὸς τὴν θάλασσαν βαδίζει μὴ γνωρίζων ἣ ποτὲ εἰς τὴν πατρίδην ἐπιστρέψῃ. Κάτω ἀπὸ τὴν ἀρρενωπήν ἐκφραστικὴν καὶ τὴν ἀποφασιστικὴν στάσιν τοῦ χαλκοῦ ἀνδριάντος θὰ δύναται νὰ μάντευσῃ ὁ θεατὴς τὴν συγκρατημένην ὅδύνην τοῦ μεγάλου ἀποχωρισμοῦ.

Ίδιαιτέρα σημασία ἔδοθε ὑπὸ τῶν ἑκπονητῶν τοῦ ἔργου εἰς τὴν πλήρη ἔναρμόνισιν αὐτοῦ μὲ τὸν παραχωμένον χαρακτῆρα, τὸν ὃποιον ἔχει ἡ πλατεῖα τῆς Ρίβας, ἀντικρύζουσα τὸ παλαιόν ἐνετικὸν φρούριον. Αἱ βαθεῖαι ἀπόχρωσις τῆς γρανίτου βάσεως ὡς καὶ οἱ σκούροι τόνοι τῶν μαρμάρων τῆς πλατείας χαρακτήρα παλαιότητος θὰ προσδώσουν εἰς τὸν εύρυν αὐτὸν διακοσμητικὸν συνδυασμόν, εἰς τὸ κέντρον τοῦ ὃποιού ἐλευθέρως θὰ ἔξαιρεται ὁ χαλκοῦς ἀνδριάς.

Εἰς μουσείον ἔξι ἀλλού πρόκειται νὰ διαρρυθμισθῇ καὶ ἡ οἰκία 'Εμπειρικού, ἡ εὐρισκούμενη εἰς τὴν ίδιαν πλατείαν, πρὸς τὴν πλευρὰν τῆς ξηρᾶς καὶ ὅπισθεν ἀκριδῶν τοῦ ἀνδριάντος. Θὰ συγκεντρωθούν διὰ νὰ ἑκτεθούν εἰς τὰς ἑυρυχώρους αἰθούσας τοῦ τὰ ναυτικὰ κειμῆλια τῆς "Ἀνδρου", δειγματα τῶν παλαιῶν καὶ τῶν συγχρόνων τοπικῶν ἐνδυμασιῶν, μικρογραφίαι τῶν παλαιῶν καὶ τῶν νέων ἀνδριακῶν πλοιών, ὡς καὶ πάντα στοιχείον μὲ Ιστορικὴν σημασίαν, τὸ ὃποιον θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν παραστατικὴν προβολὴν τῆς μεγάλης προσπαθείας, τὴν ὃποιαν ἀπὸ τοὺς παλαιοτάτους χρόνους κατέβαλεν ἡ ὥραία νῆσος διὰ νὰ ἐπικρατήσῃ εἰς τὸν ύγρον στίβον.

Ἡ ἑκτέλεσις τοῦ ὅλου ἔργου προχωρεῖ ταχέως ὑπὸ τὴν ἀμεσον ἐποπτείαν τοῦ ἐν Πειραιὲ γραφείου τοῦ Οίκου N. Γουλανδρῆ καὶ προσωπικῶν ὑπὸ τοῦ διευθυντοῦ τοῦ κ. Πορφυράτου. Ἐλπίζεται, διτὶ τὸ 1958 οἱ ἐκπρόσωποι τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας θὰ κληθούν διὰ νὰ παραστούν εἰς τὰς ἀποκαλυπτήρια τοῦ ναυτικοῦ μνημείου τῆς "Ἀνδρου". Ἀπὸ τὴν ιστορικὴν αὐτὴν τελετὴν θὰ ἀπουσιάζῃ, Βεσσαρίως, ἐκεῖνος, δῆτις τὴν ίδεαν ἔρριψε καὶ τὰ χρήματα διὰ τὴν πραγματοποίησίν της προσφέρειν. Ἡ κοινὴ ἀνθρώπινος μοίρα δὲν τοῦ ἐπέτρεψε νὰ ἴδῃ προαγματοποιούμενον ἔναν ἀπὸ τοὺς εὐγενεστέρους ὀρματισμούς του. Ἡ μνήμη, ὅμως, τοῦ Νικολάου Ιωάννου Γουλανδρῆ θὰ διατηρηθῇ, ὡς καὶ τὸ ἔργον τούτο, βαθέως χαραγμένη εἰς τὴν καρδίαν ὅλων τῶν "Ἀνδριωτῶν", ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν καρδίαν ὅλων τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν.



## 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. BUYSSE  
Klapdorp, 26  
ANTWERP

### GERMANY

HANS FICK & CO.  
Agnesstr. 38  
HAMBURG  
(also at Bremen, Bremerhaven,  
Emden, & Kiel)

### DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.  
33, Amaliegade  
COPENHAGEN  
JOHN F. FIDELE  
359, Dadabhai Naoroji Road Fort  
BOMBAY  
(also at Calcutta & Colombo)

### GREECE

D. N. VLACHOS  
7, Leocharous Street--Tel. 42.249  
PIRAEUS

### SYRIA - LEBANON

PAPADOPOULOS & CO.  
LATTAKIA  
(also at Banias, Beirut, Sidon  
& Tripoli)

### JAPAN

MITSUBISHI SHOJI KAISHA, LTD.  
MITSUBISHI SHOJI BLDG.  
No. 10, 2-chome, Marunouchi Chiyoda-Ku  
TOKYO  
(also at Fukuoka, Hakodate, Hirohata,  
Kamashi, Kobe, Moji, Nagasaki,  
Nagoya, Osaka, Otaru, Yawata  
& Yokohama)

### NEW ZEALAND

NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.  
33, Ferry Buildings  
AUCKLAND, C. 1.

### SWEDEN

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

### NORWAY

C. FRIMANN-DAHL A/S  
Dronningensgt. 10/12  
OSLO  
(also at Bergen)  
KRISTIAN HERLOFSSEN  
Dronningensgt. 81  
KRSITIANSAND S.

### ΠΕΝΩΝ



NIKOLAOS I. GOULANDRIS

'Απὸ τὰς πλέον ἔξεχούσας φυσιογνωμίας τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ ὁ εἰς Κύριον ἐδημήσας Νικόλαος Ιωάννου Γουλανδρῆς. 'Ολόκληρον τὸν βίον του ἡγάλωσεν ὁ μεταστάς διὰ τὸ καλὸν τοῦ πλοίου, διὰ τὸν προκόπη τοῦ "Ἐλληνος ναυτικοῦ, διὰ τὸ καλὸν τῶν συνανθρώπων του. Εἰς τὴν κορυφὴν τῆς μεγάλης ἐπιτυχίας ἀνελθὼν ταχέως, ἔχαιρε τῆς βαθεῖας ἐκτιμήστεως τῶν συναδέλφων του καὶ ἀπελάμβανε τοῦ σεβασμοῦ καὶ τῆς εὐγενωμοσύνης ὀλοκλήρου τῆς γενετείρας του, τῆς εὐάνδρου "Ἀνδρου".

Εἰς τοὺς ἄξιους διαδόχους του, τοὺς τρεῖς υἱούς του, ὁ Νικόλαος Γουλανδρῆς ἔνα περίλαπτρον ἐπίχειρηματικὸν οἰκοδόμημα κατέλιπε καὶ ἔνα ἄξιον ὄνομα ὡς βαρείαν, τῷ ὄντι, κληρονομίαν.

'Ἐπὶ σειρῶν ἔτον ὁ μεταστὰς μετέιχεν ἐνεργῶς τῆς διοικήσεως τῆς ἡγεμόνης ἐπίχειρησεως τῆς οἰκογενείας του, πρὶν ἡ διαχωρίσουν τὰ συμφέροντά των οἱ ἀδελφοί Βασίλειος, Λεωνίδας καὶ Νικόλαος Γουλανδρῆς. Μετὰ τὴν ἀποκόρωσίν του ἐπὸν οἰκογενειακού αὐτοῦ συγκροτήματος τοῦ κλάδου τῶν πορεωκανίων ὑπὸ τοῦ διεύθυνσιν τοῦ Λεωνίδα Γουλανδρῆ, ὁ μεταστὰς παρέμεινε συνεργαζόμενος μετὰ τοῦ ἔτερου ἀδελφοῦ του, εἰς τὸν κλάδον τῶν ποντοπόρων σκαφῶν. Τὸ 1953 ὁ Νικόλαος Γουλανδρῆς, ἀνεξαρτητοποιών πλήρως τὴν ἐπιχειρηματικὴν του δραστηριότητα ιδρύει τὸ μεγάλο συγκρότημα ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «N. G. GOULANDRIS» τὸ ὃποιον ἐθεωρήθη ὡς μία κατάκτησις πράτησε τοῖς σειράς του Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ εἰς τὸν διεθνῆ ἐφοπλιστικὸν στίβον. 'Αποθήκησκων ὁ Νικόλαος Γουλανδρῆς κατέλιπε στόλον ἀπὸ Ἑλλήνων κατέπιπτε στόλον περίτου ποντοπόρα σκάφη.

'Η ἀνήσυχία τῆς ἐπίχειρηματικῆς δημιουργίας δὲν ἐστείρευσεν, εὐτυχῶς, τὰ πλούσια αἰσθήματα τοῦ ἀνθρώπου καὶ τοῦ καλοῦ "Ἐλλήνος. 'Ο Νικόλαος Γουλανδρῆς, δῆστις οὐδέποτε καὶ εἰς οὐδένα τὴν βοήθειαν τοῦ ἡδυνήθη νὰ ἀρνηθῇ, θὰ παραιμεῖη, διὰ τὴν ίδιαιτέραν του πατρίδα, κυρίως, ὁ μεγάλος ἀνθρωπιστής καὶ ὁ μεγάλος εὐεργέτης.

Πολύμορφον ἐγγνώρισεν τὸ "Ἀνδρος" τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ἐκλεκτοῦ αὐτοῦ τέκνου της. Εἶναι πολλὰ καὶ ἀξιόλογα τὰ ἔργα τὰ ὅποια ἐσκέφθη καὶ δαπάναις του, καθ' ὅλοκληριαν, ἔξετέλεσεν εἰς τὴν ὥραίαν νῆσον. 'Ο κινηματογράφος τῆς Χώρας ὁ ἔξηλης προτίτλος τοῦ "Ἐλληνος ναυτοῦ εἶναι, ἵσως, τὰ σπουδαιότερα ἔξι αὐτῶν. Πέραν, ὅμως, αὐτῶν, ὁ ἀγάθος καὶ πράσινος Νίκος Γουλανδρῆς, ἐπὶ τοῦ ἀφανοῦς τὴν δυστυχίαν πάντοτε ἐθεράπευεν. 'Ιδιαιτέρως κατὰ τὰ χρήματα τὰ διέθεσε διὰ τὴν ἀνακούφισιν τῶν διενοταθούντων συμπατριωτῶν του, ἐνῷ, μὲ κίνδυνον αὐτῆς τῆς ἐπιχειρηματικῆς του ὑποστάσεως, ἐναντίον του κατατάκτησης.

Εἰς ἡλικίαν δόξην, κατόπιν μακρᾶς νόσου, ἀποθίωσεν εἰς τὴν γαλλικὴν πρωτεύουσαν ὁ ἀείμηντος Γουλανδρῆς. 'Ἐπρόλαβεν, ὅμως, νὰ ἴδῃ ὅλας τὰς ἐπιχειρηματικὰς καὶ οἰκογενειακὰς του ἐπιδιώκεις εἰς τὸ ἀκέραιον ἐπόκλητον μηνύμειον τοῦ "Ἀλέξανδρου εἶναι, ἵσως, τὰ σπουδαιότερα ἔξι αὐτῶν. Πέραν, ὅμως, αὐτῶν, ὁ ἀγάθος καὶ πράσινος Νίκος Γουλανδρῆς, ἐπὶ τοῦ ἀφανοῦς τὴν δυστυχίαν πάντοτε ἐθεράπευεν. 'Ιδιαιτέρως κατὰ τὰ χρήματα τὰ διέθεσε διὰ τὴν ἀνακούφισιν τῶν διενοταθούντων συμπατριωτῶν του, ἐνῷ, μὲ κίνδυνον αὐτῆς τῆς ἐπιχειρηματικῆς του ὑποστάσεως, ἐναντίον του κατατάκτησης.

Εἰς ἡλικίαν δόξην, κατόπιν μακρᾶς νόσου, ἀποθίωσεν εἰς τὴν γαλλικὴν πρωτεύουσαν τὸ "Ἀνδρος" τὸ ἐνέκρηψε μέγαν εὐεργέτην τῆς νήσου τὸν Νικόλαος Ιωάννην. Γουλανδρῆς διὰ τὰς μεγάλας δωρεάς του πρὸς ἐκτέλεσην διαφόρων κοινωνικῶν ἔργων εἰς τὴν γενέτερά του, τὸν "Ἀλέξανδρον, ὃς εἶναι ἡ διαμόρφωσις τῆς πλατείας Ρίβας, ἡ ἰδρυση μουσείου τῆς ναυτικῆς ιστορίας τῆς νήσου καὶ ἡ κατασκευή μημείου τοῦ Ἀφανούς "Ἀνδρίου Ναούτου.

Τὰς "Ναυτικὰ Χρονικὰ" θερμῶς συλλυπούνται τὴν Οἰκογένειαν τοῦ Νίκου Γουλανδρῆ διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ πολυκλαύστου ἀρχηγοῦ της.

ΟΤΑΝ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝ ΑΔΙΚΕΙ

## ΕΝΑ ΑΠΤΟΝ ΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΚΑΚΟΠΙΣΤΙΑΣ

Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΟΥ Α.Π. "ΚΟΡΥΤΣΑ".

Θα μᾶς ἐπιτρέψουν οἱ ἀναγνῶσται μας νὰ ἀπασχολήσωμεν τὰς στῆλας αὐτὰς μὲ ὑπόθεσιν ἐκ πρώτης ὅφεως εἰς τὰ συμφέροντα μιᾶς καὶ μονῆς ἐπιχειρήσεως ἀναφερομένην, γενικωτέραν, ὅμως, προσλαμβάνουσαν σημασίαν, διότι ἔρχεται νὰ καταδείξῃ, ὅτι ἡ κακόπιστος νοοτροπία τῶν ἀνθρώπων τοῦ Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, ἡ εἰς τὸ παρελθόν τόσας καταστροφάς ἐπισωρεύσασας εἰς τὴν ναυτιλιακήν μας ὑπόθεσιν, ἔσκαλουσει ὥν πρατανέψει τὰς ὑπηρεσιακάς των ἐνεργειάς, ἔφαντίζουσα τὸ Κράτος ἀδικον, ἀδηφάγον, καθ' αὐτὸν ἀνέντιμον.

Θα δημοσιεύσουμεν κατωτέρω ὠρισμένα ἐπίσημα ἔγγραφα, ἀναλυούντα τὴν ἐν λόγῳ ὑπόθεσιν, πειρατάνως ἀποδεικνύοντα τὴν οἰκτρὰν τακτικὴν τοῦ σφετερίσμου τοῦ ιδιωτικοῦ συμφέροντος, τὴν ὅποιαν ἐπιχειρεῖ τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον, ὅσακις πρόκειται νὰ ἐκπληρώσῃ ὑποχρέωσεις, καταλογισθείσας εἰς αὐτὸν ἀπὸ τὸ Δίκαιον καὶ τὸν Νόμον.

Τὸ πρώτον ἔγγραφον ἀπὸ 14ης Δεκεμβρίου 1956 προέρχεται ἀπὸ τὸ Ὑπουργείον τῆς Ναυτιλίας καὶ προορίζεται διὰ τὸ Ὑπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν. Ἐχει ὡς κάτωθι:

1.— 'Ως τυχάνει ύμιν γνωστόν, δι' ἀποφάσεως τῆς Μονίμου Ἐκτιμητικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτικῶν Ἐπιτάξεων, ἐπικυρωθεῖσης δι' ὁμοίας τοῦ Διοικητικοῦ Δικαστηρίου Ναυτικῶν Ἐπιτάξεων, ἐπεδικάσθη ὑπὲρ τῆς Α. Ε. «ΑΚΤΟΠΛΟΙΟ·Α. ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΔΟΣ» ἀποζημίωσις ποσοῦ Λ. Α. 54.762.14.0 δι' ἐπανόρθωσιν ζημιῶν τοῦ κατὰ τὸν πόλεμον καὶ ἐ συνεχείᾳ μέχρι τοῦ 1947 διατελέσαντος ὑπὸ ἐπίταξιν ἐπιβατηγοῦ ἀπειπολούμενης της «ΚΟΡΥΤΣΑ». Ἑξ ἡς κατεβλήθη τῇ δικαιούχῳ ἑταῖροι μικρὸν ποσόν, ὄφειλεται δὲ εἰσέτι αὐτὴ τὸ ποσόν τῶν Λιρῶν 'Αγγλίας 39.294.0.6.

2.— Μολονότι αἱ ἀνωτέρω ἀποφάσεις κατέστησαν ἀπὸ τοῦ ἔτους 1948 τελεοῦντος καὶ ἀμετάλλητοι, ἀνεγνωσθῆσθαι καὶ ὑπὸ τοῦ κράτους ὡς νόμιμος ἦσαν αὐτῶν ἀπρέρρυντα ἀπαίτησις ἐν τῷ συντόλῳ της, διὰ τῆς ἐνάρξεως ἐκτελέσεως τῶν ἐν λόγῳ ἀποφάσεων ἐπὶ τῇ καταδολῇ μέρους τῆς ἀπαίτησεως (Λ. Α. 12.182.18.0), ἐν τούτοις καθυστερεῖ εἰσέτι ἀνενομίου αἰτίας καὶ καταδολή εἰς τὴν δικαιούχον. Ἐταιρίαν τοῦ ὀφειλούμενου ὑπολοίπου, καίτοι παρῆλθεν ἔκτοτε ὀκτατεία.

3.— 'Εξ ἄλλου κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος κατόπιν σχετικοῦ ὑπομνήματος τῶν ἐνδιαφερούμενων συνεστήθη δι' ἀποφάσεως τοῦ προκατόχου ὑμῶν Ὑπουργοῦ, ἐπιτροπὴ ἐξ ὑπηρεσιακῶν προσώπων (κ. κ. ΠΑΠΑΤΣΩΝΗΣ, ΔΑΛΑΜΑΓΚΑΣ, ΤΡΑΚΑΣ), ἥπις μετ' ἔξοντας συνεχιστικὴν μελέτην τοῦ θέματος ἀνεγνώρισεν, ὅτι ἡ ἀνωτέρω ἀπαίτησις τῆς ΑΚΤΕΛ είναι ἀπολύτως νομίμης καὶ οὐδὲν κατ' αὐτῆς χωρεῖ ἐνδίκον μέσον.

4.— Εἶναι γνωστόν, ὅτι τὸ Κράτος ἐν τῷ ἐπιθυμίῳ τοῦ ὅπως ἀποκαταστήσῃ τὴν ἐμπιστούμην τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου προέδρη εἰς τὴν ρύθμισιν πολλῶν ἐκκρεμῶν θεμάτων καὶ ἔλαβε σειράγων μέτρων ὑπὲρ τῆς ποντοπόρου φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἐνῷ δὲν ἐπέδειξε μέχρι σήμερον ἀνάλογον ἐνδιαφέροντα πρός ἐνίσχυσιν τοῦ κλάδου τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι τὰ πλοία ταῦτης ἔχουν ἀφετηρίαν τοὺς ἐλληνικούς λιμένας ἐνισχύοντας οὐτών περισσότερον τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν μας, ἰδιαίτερως δὲ τὰ ἐπιβατηγά τοισάντα ἀναγνωρισμένα πραγματοποιούντα κατὰ τὸ πλεῖστον τὰ ἔσοδά των ἐν τῷ ἔξωτερικῷ δαπανούντα ταῦτα κυρίως ἐν τῷ ἐσωτερικῷ, καὶ ὅτι χρησιμοποιούνται ὡς τὰ κυριώτερα μέσα σε διεξαγωγῆς τῶν ἔθνων τῆς χώρας ἀγύνων.

5.— 'Ιδιαίτερα, προκειμένου περὶ τῆς ὧς εἴρηται 'Ἐταιρίας εἶναι γνωστόν, ὅτι αὐτὴ ἔχει προσφέρει πολλάς μέχρι σήμερον ἔθνικάς υπηρεσίας ὑποστάσας τόσον αὐτή δύσον καὶ ἡ μετ' αὐτῆς συνεργαζόμενη Ἐταιρία «ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ Α.Ε.» (ΕΛΜΕΣ) τεραστίας κατὰ τὸ πόλεμον ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τοῦ «Ἐθνικῶν ζημιῶν παρὰ τὰς ὁποίας ἡ δευτέρα ἐκ τούτων συνεχίζει τὴν λειτουργίαν τῶν ἐκτελούσι πολύτιμον ἔργον εἰς τὸν τομέα τῶν μεσογειακῶν γραμμῶν.

6.— Φρουροῦμεν κατὰ ταῦτα, ὅτι ψιφιστον καθῆκον τοῦ Κράτους ἐπιδάλλει νὰ δειξῃ τοῦτο τὴν καλὴν πίστιν του, ικανοποιούντας ταῦτας τε αἴτηματα κατὰ πάντα νομίμων καὶ δίκαιων.

7.— Θὰ ἐπειθωμοῦμεν πρὸς τούτους νὰ προσθέσωμεν, ὅτι ἡ ἐκρεμότης αὐτῆς, ἥτις εἶδε τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος εἰς τὰς στήλας ναυτικού περιοδικοῦ, δὲν συγχωρεῖται, καθ' ἡμᾶς, νὰ παραταθῇ ἐτι περιτέρω, διότι ἔκθετει γενικῶς τὸ Κράτος εἰς τὰ δύματα τῶν πολιτῶν,

ἐκ μέρους τῶν ὅποιών ἀπαιτεῖται ἐν τούτοις συμμόρφωσιν πρὸς τὰς ἔναντι τοῦ ὑποχρεωτικούς των, εἰδικώτερον δὲ ὑποσκάπτει τὰς μετά περιστούμενά της βάσεις δημοιουργίας εύνοικού κλίματος ἐμπιστούμενής καὶ ἀγαθῶν σχέσεων μεταξύ Κράτους καὶ ἐφοπλιστῶν, εἰς ἐποχὴν μάλιστα καθ' ἥν η πρόσφατος ἐπαφὴ τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως μετά τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων τοῦ ἐξωτερικού ανεζωπυροῦ τοῦ τότε λεπτού τῶν ἐλληνικῆς σημαίας.

8.— Ἐχομεν τὴν τιμὴν νὰ παρακαλέσωμεν ὅπως ἐκδώσητε τὰς δεούσας ὁδηγίας διὰ τὴν ταχυτέραν ἐξόφλησην τῆς ἀδικαιολογήτως καθυστερουμένης κατὰ τὰ ἀνωτέρα ἀποζημιώσεως τῆς ΑΚΤΕΛ ἐν τῷ πειθαρχίσματι, ὅποιοι διότι προσφέρετε οὕτω σημαντικήν ὑπηρεσίαν εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας.

Ο 'ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
Σ. ΚΩΤΙΑΔΗΣ

Τὸ δευτέρον ἔγγραφον, εἰς τὸ ὅποιον ἀποκαλύπτεται ἡ ἀκατονόμαστος τακτικὴ τῶν γνωστῶν κύκλων τοῦ Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, είναι ἡ ἐπιστολὴ τοῦ κ. 'Υπουργού τῶν Οἰκονομικῶν πρὸς τὸν Ἀρχιγόν τῶν Φιλελευθέρων κ. Σοφοκλῆν Βενιζέλον, στοις σημείωμα, σχετικὸν μὲ τὴν ὑπόθεσιν τῆς ἀποζημιώσεως τοῦ ἀπόφασης τῆς ΑΚΤΕΛ, ἀπήνυθε πρὸς τὸν κ. Θεοδαίον. Εἰς τὸ σημείωμα αὐτὸν ὅτι 'Υπουργός ἀπήνυθεν ὡς ἔχης :

Κύριε Πρόεδρε,

Εἰς ἀπάντησιν ὑμετέρου σημειώματος, ἔχω τὴν τιμὴν νὰ σᾶς γνωστῶ, ὅτι ἡ ἀπαίτησις τῆς Ακτοπλοΐας τῆς 'Ελλάδος διὰ τὴν καταδολήν αὐτῆς ἀποζημιώσεως διὰ τὸ ἐπιταχθὲν κατὰ τὸν πόλεμον 1940—1941 πλοίου της «ΚΟΡΥΤΣΑ» δὲν εὔσταθε, καθ' ὃσον ἀπασπαι αἱ ἐν λόγῳ ἀπαίτησεις κατὰ τοῦ Δημοσίου διεγράφησαν διὰ τὸν Ν. Δ. 470/1947.

Εἰδικώτερον ὡς πρὸς τὸ θέμα τῆς μετατροπῆς ἐπιβατηγῶν πλοίων εἰς φορτηγά — ως ἡ περίπτωσις τῆς «Κορυτσάς» — ἔξεδόθη καὶ ὑπὸ ἀριθ. 39/1953 ἀπόφασης τοῦ Αρείου Πάγου, δι' ἡς ἐγένετο δεκτόν, ὅτι αἱ εἰκ τῆς αἰτίας ταῦτης ἀπαίτησεις κατὰ τοῦ Δημοσίου θεωροῦνται καὶ αὐταὶ ὡς ἀπαχθείσαι εἰς τὴν γενικὴν διαγραφὴν τοῦ ὑπολείπομενου.

Πέραν τούτων καὶ πρὸς ἄρσην παστήσης τυχὸν ἀμφισθήτησεως, κατηρτίσθη σχεδίου νόμου κατατεθμόσυνον λίαν προσεχῶς εἰς τὴν Βουλὴν πρὸς ἔγκρισιν, δι' οὐ ἐρμηνεύονται αὐθεντικῶς αἱ διατάξεις τοῦ Ν. Δ. 470/1947 συμφώνως πρὸς τὴν προμηνύσθενταν ἀπόφασιν τοῦ Αρείου Πάγου.

Αθήναι 25 Ιανουαρίου 1957  
ΧΡ. ΘΗΒΑΙΟΣ

'Η ἀνωτέρω ἐπιστολὴ μᾶς λέγει καθαρὰ πλέον, ὅτι ὁσάκις τὸ Δημόσιον δὲν θέλει νὰ ἀναγνωρίσῃ ὑποχρέωσίν του τινά, καταρτίζει ἔνα νόμον, διὰ τοῦ ὅποιου, «έρ μη νεύονται αύθεντικῶς διατάξεις προηγουμένου τοιούτου, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι αἱ διατάξεις αὐταὶ τελεστικῶς εκρίθησαν ἀπὸ τὰ ἀρμόδια δικαστήρια καὶ αἱ βάσει αὐτῶν ἀπαίτησεις κατέτησαν ὁριστικάι, οὐδὲν ὅντις ἀνδίκος ἀλλού μέσου χωρούντος διὰ τὸ Δημόσιον, πλὴν ἐνὸς γένους ἀντισυνταγματικοῦ νόμου. Καὶ τολμούν νὰ ὀμιλούν περὶ ἐμπιστούμηνης πρὸς τὸ οὐτω πολιτεύομενον Κράτος!

'Ιδού, τελος, καὶ ἡ ἀπάντησις τῆς ἐνδιαφερούμενης πλοιοκτητρίας Ἐταιρίας, εἰς σάσα ποσδάλει αστράκιτα ὁ κ. 'Υπουργός τῶν Οἰκονομικῶν. 'Η ἀπάντησις ἀπευθύνεται πρὸς τὸν κ. Σοφοκλῆν Βενιζέλον, στοις σημείωμα τοῦ ζητήματος καὶ προέθνει εἰς σχετικά διαδηματά παρὰ τῷ Υπουργείῳ τῶν Οἰκονομικῶν:

Φίλε Κύριε Πρόεδρε,

Ἐλαδον γνῶσιν τῆς πρὸς 'Υμᾶς ἐπιστολῆς τοῦ κ. 'Υπουργού τῶν Οἰκονομικῶν τῆς 25.1.1957 σχετικῶς μὲ τὴν ἀποζημιώσεως τοῦ ἀπόφασηο.

'Η ἀνωτέρω ἐπιστολὴ πολὺ μᾶς ἔξενει. Διότι ὁ κ. 'Υπουργός, μετὰ ὀκτάμηνον δλόκληρον ἀφ' ἥς ἐτέθη τὸ θέμα, παραμερίζων δσα στοιχεῖα ἐτέθησαν ὑπὸ ὅψιν την, στοιχεῖα μηδεμίαν ἐπιδεχόμενα ἀμφισθήτησιν, καταληγεῖ ἀπλῶς εἰς τὴν διαπιστωσιν, ὅτι χρειάζεται καὶ θά γινη νόμος διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ, μετὰ μιὰν δεκαετίαν περίπου ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως της, ἡ καταργήσις τῆς τελεστικοῦ καὶ ἀμετακλήτου ἀποφάσεως δι' ἥς ἐπιδίκασται. Τὰ στοιχεῖα ταῦτα είνε τὰ ἐπόμενα:

1.— 'Η τελεστικοῦ καὶ ἀμετάλλητος ἀπόφασις, ἡ ἐπιδικάζουσα τὴν

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

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Φ. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & Σ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΗ ΤΟ 1925

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΑΤΡΑΙ - ΚΑΛΑΜΑΙ

ΤΗΛΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΕΣ: "ΦΙΛΙΣΙΑ"

NAYTICHOI PRAKTOREIS KAI NAYLOMESTAI

PRAKTOREIS TΗΣ AMERICAN PRESIDENT LINES, TORM LINES, SPERCO LINE,  
ADRIAMARE LINE KAI ALLΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

ΑΔΕΛΦΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΝ ΓΕΝΟΥΗ ΙΤΑΛΙΑΣ

THE BALKAN'S NEAR EAST SHIPPING AGENCY (ITALY) S.a.R.L.

VIA SAN LORENZO 8 (1ορ.) ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "FILITAL", GENOVA

Οργανισμὸς τριάκοντα ἐτῶν ἐγγυώμενος ταχεῖαν  
εντιμον καὶ εἰδικευμένην ἐξυπηρέτησιν

άποζημώσιν τού α) π «ΚΟΡΥΤΣΑ», έξδόθη μετά τὴν δημοσίευσιν τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος 470/1947, τὸ ὅποιον καὶ ἡρμήνευσαν τὰ ἀρμόδιωτα ἐν προκειμένῳ Διοικητικῷ Δικαστήριῳ ἢτοι ἡ Μόνιμος Ἐκτιμητική Ἐπιτροπή Ναυτικῶν Ἐπιτάξεων καὶ Ναυλώσεων (M.E.E.N.E.N.) καὶ ἐν συνεχείᾳ τὸ Διοικητικὸν Δικαστήριον Ναυτικῶν Ἐπιτάξεων (Δ.Δ.Ν.Ε.Ν.) ἐνώπιον τοῦ ὅποιον τὸ Δικαστήριον εἶχεν ἐφεστάλει τὴν ἀπόφασιν τῆς M.E.E.N.E.N.

2.—Τὸ Δημόσιον ἀναγνωρίσαν τὴν ὄρθιτα τῶν ἀποφάσεων τῶν Διοικητικῶν Δικαστηρίων, κατέβαλεν πρὸς ἑκτέταν τῶν ὑπ' ὀρθιμὸν 2299) 11.12.1947 καὶ 2362) 29.12.1947 ἀποφάσεων τῆς M.E.E.N.E.N. τὸ ποσὸν τῶν £ 12.182.18.0 ἔναντι τῆς δικῆς ἀποζημίωσεως, ἥτις καθωρίσθη διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 10) 1.4.1948 ἀποφάσεως τοῦ Διοικητικοῦ Δικαστηρίου Ναυτικῶν Ἐπιτάξεων εἰς £ 54.862.14.0. Ἀρεταῖ, ὅμως, ἔκτοτε νὰ καταβάλῃ τὸ ὑπόλοιπον μὲ τὴν δικαιολογίαν, ὅτι τὸ N. Δ. 470) 1947 ἡρμηνεύθη κακῶς ὑπὸ τῶν Διοικητικῶν Δικαστηρίων.

3.—Τὴν 28.7.1950 ἐδμοσίευθη ὁ νόμος 1460, ὁ ὅποιος παρέσχε τὸ ἑκτάκον μέσον τῆς ἀναθεωρήσεως κατὰ πάσης ἀποφάσεων τῆς M.E.E.N.E.N. καὶ τοῦ Δ.Δ.Ν.Ε.Ν. τόσον εἰς τὸ Δημόσιον, ὅσον καὶ εἰς πάντα ἄλλον ἐνδιαφέρομενον ἐντὸς προθεσμίας δύο μηνῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως, μεθ' ἣν πάσαι αἱ μέχρι τότε ἔκδοθεῖσαι ἀποφάσεις καθίσταντο ἀμετάλλητοι. Ἡ προθεσμία διέρευσεν ἀπράκτος οὐδεμίας αἰτήσεως ἀναθεωρήσεως γενουμένην ὑπὸ τοῦ Δημοσίου καὶ οὐτω ἡ ἀνω ἀπόφασις κατέστη τελεσιδίκος καὶ ἀμετάλλητος.

4.—Τὸ Νομικὸν Συμβούλιον τοῦ Κράτους, ἐπὶ σχετικοῦ ἐρωτήματος τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, ἀφορώντος τὴν ἀξίαν ἀποφάσεων τῶν M.E.E.N.E.N. καὶ Δ.Δ.Ν.Ε.Ν. καταστασῶν τελεσιδίκων καὶ ἀμετάλλητων, διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 703) 1951 γνωμοδοτήσεώς του, ἀπεφήνατο, ὅτι αὐταὶ εἰνε ὑποχρεωτικαὶ διὰ τὴν Διοικητικήν καὶ τὰ πολιτικὰ Δικαστήρια καὶ οὐδὲν ἐνδικον μέσον χωρεῖ κατ' αὐτῶν.

5.—Μετὰ τὴν ὑπ' ἀριθ. 39) 1953 ἀπόφασιν τοῦ Ἀρείου Πάγου, τὴν ὅποιαν ἐπικαλεῖται ὁ κ. Ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν εἰς τὴν ἐπιστολὴν του, ἔξεδόθησαν αἱ ὑπ' ἀριθ. 646 καὶ 647 τοῦ 1954 ἀποφάσεις τοῦ αὐτοῦ Δικαστηρίου, δι' ὧν ἀπερρίθησαν αἴτησις τοῦ Δημοσίου, περὶ ἀναιρέσεως παρομοίων ἀποφάσεων τοῦ Ἐφετείου, αἵτινες ἀνεγνώριζον, ὅτι οἱ τελεορίδιοι ἀποφάσεις εἰναι ὑποχρεωτικαὶ διὰ τὸ Δημόσιον.

6.—Κατόπιν τῆς ἔκδοσεως τῶν ἀποφάσεων τούτων ἡ Γ.Δ.Δ. Λογιστικοῦ διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 307426) 8.12.54 ἐγγράφου τῆς πρὸς τὴν Ὑπηρεσίαν Ἐντελλομένων Ἐξόδων τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐξῆτησε νὰ πληροφορηθῇ πόσαι καὶ ποιαὶ παρόμοιαι ἀποφάσεις ὑπῆρχον καὶ εἰς ποσὸν ἀνήρχοντο αἱ ἐπιδικασθεῖσαι ἀποζημίωσεις.

7.—Καίτοι ἔκτοτε παρῆλθε διετία ὀλόκληρος καὶ κατόπιν αἰτήσεως μας, τὸ ζῆτημα ἔξανυχισθη παρὰ τῶν διαιφόρων ὑπηρεσιῶν, ὑπηρεσιακῇ δὲ Ἐπιτροπῇ συσταθεῖσα ὑπὸ τοῦ πρώτου Ὑπουργοῦ κ. Εύταξια καὶ ἀποτελεσθεῖσα ἐκ τοῦ τότε Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν κ. Παπατσάνη, τοῦ ἀναπληρωτοῦ Γεν. Διευθυντοῦ κ. Δαλαμάγκα καὶ τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Προϋπολογισμοῦ κ. Τράκα, ἀπεφάνθη περὶ τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ Δημοσίου διὰ τὴν καταβόλην τῆς ὄφειλομέ-

νης εἰς τὴν ΑΚΤΕΛ ἀποζημίωσεως διὰ τὸ ἀ) π «ΚΟΡΥΤΣΑ», ἡ ἀρνητικὴ πρὸς ἀποζημίωσίν μας συνεχίζεται ἀδικαιολογήτως.

8.—Τὸ Ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπανειλημμένως εἰς τὸ παρελθόν καὶ τελευταῖς διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 5246) 267 τῆς 14.12.1956 ἐγγράφου του πρὸς τὸ Ὑπουργείον Οἰκονομικῶν καὶ διὰ τοὺς ἐν αὐτῷ λόγους ζητεῖ τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ Κράτους πρὸς μιὰν Ἐταιρίαν πολλαπλᾶς θυσίας ὑποστάσαν ὑπὲρ τοῦ ἔθνικοῦ ἀγάνων καὶ πλείστας προσενεγκούσαν ὑπηρεσίας, ἵνα οὕτω τοῦτο ἀποδείξῃ καὶ τὴν καθηγή του πάσιν καὶ τὰς ἀγάθας τῆς διαθέσεις ἀπέναντι τῆς Ναυτιλίας, δεδομένου, μάλιστα, ὅτι εἰς τὴν παρούσαν περιπτώσιν ἀναγνωρίζεται κακῶς ὑποχρέωσης τῆς νομικής τούτου ὑποχρέωσης.

9.—Ἡ ὑφισταμένη ὑποχρέωσης ἀποδεικνύεται ἐξ ἄλλου καὶ ἐκ τῆς δηλώσεως τοῦ κ. Ὑπουργοῦ, ὅτι κατηρτίσθη νομοσχέδιον μὲ οὐσιαστικὸν σκοπὸν τὴν κατάργησιν τελεσιδίκων ἀποφάσεων τῶν Δικαστηρίων, ὑπὸ τὸ πρόσχημα τῆς αὐθεντικῆς ἐμμηνίας τοῦ Ν. Δ. 470) 1947, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι παρομοία ἀπόπειρα γενομένη τὴν 19.5.1950 διὰ καταρτίσθητος τοῦ τοιούτου νομοθετήματος.

‘Η παρὰ τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν παραγνώριστις ὅλων τῶν ἀνωτέρω στοιχείων, τὰ διοτία εὐρίσκονται εἰς τὸν σχετικὸν φάκελλον τῆς ἀρμοδιας ὑπηρεσίας τῆς Γ.Δ.Δ.Λ., μᾶς δίδει τὸ δικαίωμα νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι ἡ κατὰ περάσδασιν τῶν κειμένων διατάξεων ἀρνητικῆς ἐκπλήρωσεως τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ Δημοσίου πρὸς τὴν Ἐταιρίαν μας ἀντιτιθεμένη μαλιστὸν πρὸς τὴν ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ἔξαγγελομένην ναυτιλιακὴν πολιτικήν, βάσις τῆς ὅποιας είναι ἡ ἀνάκτησις τῆς ἐμπιστούσων τῶν πλοιοκτήτων πρὸς τὸ Κράτος, φειλεται εἰς ἐλαπτήρια ἀλλα καὶ διχὶ τὴν ἐπικαλούμενην ἀπόφασιν τοῦ Ἀρείου Πάγου, ἥτις οὐδὲν διναταὶ νὰ ἔχῃ ἐφαρμογὴν εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν.

Τὸ συμπέρασμα τοῦτο εἶναι φυσικὴ συνέπεια τῆς ἀδιαφορίας τὴν ὅποιαν ὁ κ. Ὑπουργὸς ἐπέδειξε τόσον εἰς τὰς ὑπόδειξεις τοῦ ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας συναδέλφου του, ὅσον καὶ εἰς τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς ἀναμφισθῆτού νομικῆς τοῦ Δημοσίου ὑποχρεώσεως πρὸς τὴν ΑΚΤΕΛ. Κατόπιν τῶν ἀντότερων ἐκτιθεμένων ἀπαριέμαι εἰς τὴν κρίσιν Ὑμῶν τὸν περιατέρω χειρισμὸν τοῦ ζῆτηματος καὶ Σάς εύχαριστώ θερμότατα διὰ τὴν καλωσύνην ποὺ είχατε ν' ασχοληθῆτε διὰ τὴν τακτοποίησιν μιᾶς δικαίας ὑποθέσεως.

Μετ' ἔξαιρέτου τιμῆς  
ΓΕΩΡΓ. Σ. ΜΑΝΟΥΗΛΙΔΗΣ  
Πειραιεὺς 31 Ιανουαρίου 1957  
Τοῦ Δ.Σ. τῆς Α.Ε. «ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

‘Ο ἀναγνωστης τῶν ἀνωτέρω ἐκτιθεμένων ἐπαρκῆ, πιστεύομεν, θὰ ἀποκτησῃ γνῶμην ἐπὶ τῆς ὅλης ὑποθέσεως. Εἰς τὴν κρίσιν του ἐπαφήμεθα. Άλλοιμον εἰς ἔνα Τόπον, ὅπου ἡ Κυβερνητίς του τοιαύτην ἐπιδεικνύει κακοπιστίαν κατὰ τὰς πρὸς τους πολίτας συναλλαγῆς της, κατὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρεώσεων της. ‘Η φυγὴ τοῦ Κεφαλαίου είναι ἡ ἀμεσος συνέπεια. Καὶ ἔχει ἡ χώρα μας τοσην ἀνάγκην αὐτοῦ διὰ τὸ ἀποκαταστήση τὴν Οἰκονομίαν της, διὰ νὰ ἀναγνωρίση τὴν πολιτικήν της.

## ADRIATIC - PERSIAN GULF LINE

TAKTIKAI MNIAIAI ANAXORHSEIS  
APO ADRIATIKHN MESSΩ AKRWTHTPIOU DIA  
DAMMAM - BAHREIN - KUWAIT - BASSRA - KHORAMSHAH

Διὰ τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων:

S.S. "MARZUK,"	9200 D.W.
S.S. "MAHFUZ,"	8300 D.W.
S.S. "AL-HORRIA,"	8200 D.W.
S.S. "MABRUKE,"	7200 D.W.
S.S. "AL-RIYADH," EX "BHARATJAL,"	8200 D.W.

Πληροφορίαι διὰ φορτία παρά:

ADRIALINES AND TRADING S.A.

VIA DELLA BORSA NO. 1.

Adr. Tel. ADRIALINES TRIESTE Teleph. 23883

MARITIME AND TRADING S.A.

40, RUE DU STAND

Teleg: MARTRADE Telephon: 25-32-20

GENÈVE

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: K. A. ΠΕΤΡΟΥΤΣΗΣ



βάνατε νὰ θέσετε τὴν μεγάλην σας δύναμιν εἰς τὴν πραγματοποίησιν ἐνὸς τόσου σπουδαίου σκοποῦ, ἀναπτύσσοντες μίαν ἀκόμη ὥραιαν πρωτοβουλίαν εἰς τὰς τόσας, εἰς τὰς ὅποιας μᾶς ἔχετε πλέον συνειθεῖσε.

Αθῆναι 5 Μαρτίου 1957

Μὲ βαθειὰ ἑκτίμησι  
Γ. Α. ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ

### Η ΨΗΦΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Ἄξιότιμε κ. Διευθυντά,  
'Ως ἔχει συμβῇ ἐπανειλημένως εἰς τὸ παρελθόν, ὁ κ. Θανάσης Γ. κατώρθωσε καὶ πάλιν τὰ.... στήση ὅρθι τὸ αὐγὸν τοῦ Κολούμβου. Πολλοὶ (καὶ σχι μόνον οἱ ναυτικοί) θά ἐσκέφθησαν, διαδασκόντες τὸ ὅρθρον τοῦ 'Τά τοῖς δεινίας': Πῶς δὲν τὸ σκέφθησαν πρίν; Τὶ ἀπλὴ λύσις!

'Ἐννοῶ δὲ τὰ περὶ ψῆφου τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν εὐρισκομένων 'Ἐλλήνων. Πολλές (οἱ περισσότερες, φαντάζομαι) χώρες ἔχουν τὸ σύστημα τῆς ἐξ ἀποστάσεως ψῆφου, εἴτε παρουσιάζεται τούτῳ ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν αὐτὸν μορφὴν «By proxy» (δι' οὐδὲναταὶ τὶς νὰ ἐπιτρέψει εἰς μέλος τῆς οἰκογενείας του εὐρισκομένον εἰς τὴν 'Αγγλία νὰ ψηφίσῃ καὶ δι' αὐτὸν) εἴτε τὸ ἀμερικανικόν, ἐλεγεντικὸν κ. α. κατὰ τὰ ὅποια δὲν τὸ ἔξωτερικὸν εὐρισκομένος ὑπῆκος δύναται νὰ ψηφίσῃ μέσω τοῦ Προξενείου τῆς χώρας του.

Διερρότατα, λοιπόν, κανεὶς: Γιατὶ δὲν ἐφαρμόζει τὸ ίδιο σύστημα; Καὶ ἀκόμη: Πῶς οἱ ναυτικοί, καὶ οἱ τῶν ναυτικῶν περιοχῶν πολιτεύομενοι δὲν ἔκαμαν ἔως τώρα μίαν κίνησιν διὰ μίαν τοιστὴν λύσιν;

Ἄρκετοι τὸν ἀριθμὸν εἶναι οἱ πολιτεύομενοι, νῦν καὶ τέως ὑπουργοὶ καὶ βουλευταί, συμπολιτεύομενοι καὶ ἀντιπολιτεύομενοι, οἱ ὄποιοι ἔδειχναν καὶ δείχνουν ἐνδιαφέρον διὰ τὰ τὰς ναυτιλίας. Τοὺς διέφυγεν, ἀράγε, ἡ σημασία ην δύναται νὰ ἔχῃ ἕνα τέτοιο μέτρον; Τεσσαράκοντα χιλιάδες ην δύναται εἶναι εὔκαταρφόντα στὴν 'Ἐλλάδα': 'Οταν μάλιστα ἐνωθοῦν μὲ τὰς ἄλλας τεσσαράκοντα χιλιάδας ποὺ διαθέτει, ἀσφαλῶς, ὁ ναυτικὸς κόσμος μέσω τῶν συζύγων καὶ ἄλλων μελῶν τῶν οἰκογενειῶν των; Καὶ, ἐπὶ τέλους, δὲν εἰναι δίκαιοι μιὰ τέτοια μεγάλη μερίδα τῶν 'Ἐλλήνων νὰ ἔχῃ δικαίωμα νὰ ἐκφράσῃ τὴν γνώμην της ἐπὶ τῶν ὑπόθεσεων τῆς Πατρίδος (καὶ τῶν Ιδικῶν της);

Βεβεδε 4 Μαρτίου 1957

Μετὰ πλείστης τιμῆς  
Ε. ΚΩΝΣΤΑΣ



## MARINE CHEMICAL PRODUCTS

"Over twenty years of leadership"



**SELF - RINSE** the original proven method of cleaning and gas freeing double bottom fuel tanks at sea for survey and repair on arrival.



**NO. 61 DETERGENT COMPOUND**· cleaning of cargo tanks from black oil to grain, etc.



**FUEL OIL TREATMENT**· maintains double bottom fuel tanks in sludge free condition.

and other quality products

**C. & H. SALES CO.**

80 BROAD STREET

NEW YORK 4, N.Y.

TEL. HANOVER 2-6998

### ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

### ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ

Πολὺς ἔγινε καὶ πολὺς γίνεται λόγος γιὰ τὴν ἐκπαίδευση τοῦ φυτῶριου τῶν μελλοντικῶν μηχανικῶν καὶ τῶν μελλοντικῶν ναυτίλων ἀξιωματικῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Γιὰ τὸν κλάδο, δῆμας, τῶν Ραδιοτηλεγραφητῶν, τῶν 'Ασυρματιστῶν, ὅπως τοὺς προτιμᾶ ἢ ἔξειγιμενή ἐπιμολογία, τίποτα ἀκόμη δὲν ἔλεχη. Καὶ ἀν δέν ἀπατῶμεν, στὸ ἐπάγγελμα τούτο γίνηκαν μεταπολεμικά καὶ ιδιαίτερα στὰ τελευταῖα χρόνια ἀλματικές ἔξειλίξεις καὶ πολλές ἐφαρμογές νέων μηχανημάτων.

Ἡ Ραδιοτηλεγραφητὴ εἶνε ἡ μητέρα τῆς ἡλεκτρονικῆς ἐπιστήμης. 'Αρα καὶ κάθε ἡλεκτρονικό, νέο μηχάνημα, ἀνήκει στὸ ἐπάγγελμα τοῦ Ραδιοτηλεγραφητοῦ τῶν πλοίων.

Καὶ ἐπὶ τὴν εὐκαιρίας ἡ μού επιτρέψουν οἱ συνάδελφοι μου νὰ τοὺς πῶ κατί πού, Σωστικά, τοὺς πικράν. Καλλίτερα, δῆμας, νὰ τοὺς πικράν. Ἐγὼ παρὰ κάποιος τρίτος ἄλλος. 'Ο Σρόδος ποὺ κρατήσαμε στὰ χρόνια τούτα τῶν νέων ήλεκτρονικῶν ἐφαρμογῶν στὰ πλοῖα, δὲν ἔταν σωστός. 'Αντὶ δὲν ἔγκαλισάσαμε τὰ νέα μηχανήματα, τὰ δικά μας μηχανήματα, ἐπροτιμήσαμε τὸ τερπνὸν ἐπιχειρόματα «βράδα-ζόρι». Πειριώσαμε τὴν ἀποστολὴν τῆς δικαιολογίας μας στὸ πλοίο. 'Ετσι μείναμε ξέπλευτοι τὰ νέα πολύτιμα μηχανημάτων. 'Ελάχιστοι μόρεσαν νὰ λάδουν κάποια ιδέα ἀπὸ Ραντάρ ή ἀπὸ Γυρασκοπή πυξίδα.

Γιὰ νὰ πούμε, δῆμας, καὶ τοῦ στραβοῦ τὸ δίκηο, θὰ ἐπρέπει νὰ ἐπιβαλλεῖ στὸν Ραδιοτηλεγραφητή, μιὰ μετεκπαίδευση, πού, Βεβαία, θὰ ἔταν κάπως πρόχειρη γιὰ τὰς παρθίκες, αὐστηρή, δῆμας, καὶ ὀλοκληρωμένη γιὰ τὰς νέους. Τούτο δὲν ἔγινε. Τὰ νέα μηχανήματα τῶν πλοίων, συντηροῦνται ὅπως δύοι βλέπουμε καὶ δύοι ζέύρουμε. 'Εμπειρική ἢ παρακολούθησή τους.

Ἀλλά εἶπαμε πώς πολὺς λόγος γίνεται τώρα γιὰ τὸ νέο φυτόριο, ποὺ ἀξιώνει ἡ μεγάλη 'Ἐλληνική Ναυτιλία γιὰ τὴν μελλοντική της ζωή. Καὶ νομίζω πώς στὸ σοβαρὸ τούτο θέμα θὰ πρέπει νὰ σταθούμε σύμειλικοι καὶ ἀπαιτητικοί.

Στὸ Ραδιοτηλεγραφητὸν τῶν ἐπερχομένων γενεῶν πρέπει, δίχως τὴν ἐλαχιστὴν ἀναδολὴ καὶ ὑπεκφυγή, νὰ ἀνατεθούν όλα ὅσα τὸν ὑποχρεώνει ὁ προσρισμός του.

Τὸ ἐπάγγελμα τοῦ Ραδιοτηλεγραφητοῦ δὲν κρίζει μιὰς κάποιας προσαρμογῆς μόνο. Θέλει πλήρη ἀναδιοργάνωση. 'Εκεῖνα ποὺ πρέπει ν' ἀνατεθοῦν τῷρα σ' αὐτὸν τὸν ἐπαγγελματία είναι πολὺ πειστόπετρα ἀπὸ κείνα πού ὡς τώρα είχεν ἀναλάβη.

Καὶ επειδὴ καταπιασθήσαμε μὲν ἔνα πολὺ σοβαρὸ θέμα, καλὸ δίκη είνε νάριζουμε μιὰ ματία σὲ σᾶς γίνονται σ' ἄλλες ναυτικές χώρες.

'Έχουμε στὰ χέρια μας ἔνα πούρωμα σχολῆς Ραδιοτηλεγραφητῶν τοῦ Βελγίου καὶ τῆς 'Ολλανδίας. Καὶ τὰ δύο τους είναι περίπου ομοιότητοι.

Ἡ φοίτησις τῶν ραδιοτηλεγραφητῶν προβλέπεται τοιετής, ἀλλὰ τὸ τρίτο ἔτος μοιράζεται μεταξὺ σπουδῶν καὶ δοκίμου ὑπηρεσίας.

Τὰ μαθήματα ποὺ διδάσκονται είνε τὰ ἔξη:

'Ηλεκτρισμός, Ραδιοτηλεγραφία, Συμβάσεις, Γεωγραφία, 'Ανταπόκρισις, 'Αγγλικά.

Κατόπιν, ἡ εύρυτερη Ραδιοτεχνία στὴν διποία συμπεριλαμβάνουνται τὸ ραντάρ, ἡ γυρασκοπή πυξίδα, τὸ Βυθόμετρον, ὁ αὐτόματος πηδαλιούχος, τὸ λορδάν καὶ τὸ ντέκα. 'Ακόμη καὶ κάθε ἄλλη ἡλεκτρονική ἐφαρμογή, ὅπως ὁ κινηματογράφος, τὰ μαγνητόφωνα κλπ. 'Όλα αὐτὰ διδάσκονται καὶ μαθάνονται συστηματικὰ καὶ τέλεια. Μανθάνονται στὴ θεωρία καὶ στὴν ἐφαρμογή καὶ στὴν κατασκευή καὶ στὴ βλάδη.

'Ο σπουδαστής πρέπει νὰ ἔχῃ ἀποτύπωριο Γυμνασίου, διότι διαφορετικά τοῦ είναι ἀδύνατο νὰ παρακολουθήσῃ μιὰ τέτοια θεωρία ποὺ περικλείει ἀνώτερα μαθηματικά. 'Η φοίτησις γίνεται μὲ 38 ½ ὥρων φοίτηση.

Τελικά, ὁ Ραδιοτηλεγραφητής, διδάσκεται καὶ ἄλλα μαθήματα βοηθητικά στὴν ἀποστολὴ του. Καὶ αὐτὰ είναι ἡ γεωγραφία, ἡ ναυτιλία, ἡ χημεία, τὰ λογιστικά. Αύτά συμβάνουν στὸ Βέλγιο καὶ στὴν 'Ολλανδία, κράτη, δηλαδή, τῶν ὅποιων ἡ ναυτιλία είναι ἀσύγκριτα μικρότερη ἀπὸ τὴν μεγάλη 'Ἐλληνική Ναυτιλία.

Καὶ τώρα παρεμβάλλεται ἔνα ἔωθημα: Καλά. "Αν, δῆμας, λογαριάσουμε δύο αὐτὰ σὲ χρόνια σπουδῶν μὲ σᾶς ἀκόμη ἔκτος σπουδῶν είνε ἀναπόφευκτα, τότε κατασταλάσσουμε στὸ συμπέρασμα, διτι:

- 1) 'Απολυτήριο Γυμνασίου, ἄρα ἡλικία ἑταν 18.
- 2) Τριετής φοίτησης Ραδιοτηλεγραφητοῦ, ἡλικία ἑταν 21.
- 3) Στρατιωτική θητεία, διετής, ἡλικία ἑταν 23.
- 4) Ναυτική ὑπηρεσία διετής, ἡλικία ἑταν 25.

Καὶ αὐτά, ἐφόσον δὲν τύχη καμμία ἄλλη προσθήκη λόγω ἀνωτέρας βίας, ύγειας κλπ. Πολὺ πάτει.

Τὸ σχέδιο ποὺ ἀναφέρουμε, τοῦ Βελγίου καὶ τῆς 'Ολλανδίας, παρουσιάζει ἔνα θαυμάσιο νεωτερισμό, ποὺ πειριότει τὴν μακρά αὐτὴν ἀπαλλασσή της ὑποχρέωσεως νὰ ὑπηρετήσῃ στρατιωτικήν θητείαν, μεταφερόμενος ἀμέσως εἰς τὴν καταστασιν τῶν ἐφέδρων Ραδιοτηλεγραφητῶν διὰ τὸν Στρατόν ή τὸ Πολεμικὸν ναυτικόν. Γίνεται ἐπίσης συγχώνευσις τῆς ποσθαλασσίας ὑπηρεσίας μὲ τὸ τρίτον ἔτος τῶν σπουδῶν, δηλούμενος τοῦ διποίου είναι χρόνος προθαλασσίας, ὑπηρεσίας Ραδιοτηλεγραφητοῦ.

Στὴν 'Ἐλληνική Ναυτιλία μίας ἀκριβῆς ἀντιγραφή τοῦ προγράμματος τούτου δέν κρίνεται προσαρμοστή. 'Υπάρχουν εἰδίκες συνθήκες στὴ Ναυτιλία μας, στὴν πατρίδα μας καὶ στὴν οἰκονομία της, ποὺ θέλουν κάποιες ἄλλες λεπτομέρειες.

'Εδώ, π. χ., η Ναυτιλία είναι καὶ θὰ είναι ιδιωτική ἐπιχείρησης. Τὸ Κράτος δὲν είναι δυνατόν νὰ αναλαβεῖ μίαν πολυτελὴ ἐκπαίδευσιν πρωτοβουλίας διὰ τὸν Εμπορικὸν Ναυτικό. Καὶ ἀποτελή συνεπώς ὑπόθεσιν ιδιωτικήν.

Κρίνουτες τὰ καθέκαστα μὲ τὸν Τόπο μας, μὲ τὴ ζωή μας καὶ μὲ τὶς ἀνάγκες τῆς Ναυτιλίας καὶ συνδυάζοντες δύο αὐτὰ μὲ σᾶς πρέπει νὰ διδάσκεται ὁ μελλοντικός ραδιοτηλεγραφητής, νομίζουμε, διτι:

1) Καταρτισμός μιάς καλής ήμικρατικής σχολής, στην όποια νά μπορούν νά φοιτούν, τούλαχιστον, 100 μαθηταί. Η σχολή αυτή μέκρατική βοήθεια, μέ βοήθεια επίσης από την Εταιρία Ασυρμάτου, από τον Ο.Τ.Ε. και από τους έργοδότας, νά πλουτισθού μέ διά, ανεξαιρέτως, τά ηλεκτρονικά άλλα και ναυτικά δργανα. Νά έχη πλήρες συνεργείον επισκευών και κατασκευών άκομη. Νά έχη πλήρες και κατάλληλο προσωπικό γιά δισ τα μαθήματα, τά δε μαθήματα νά είνε δισ σα περιλαμβάνει τό πρόγραμμα τών Σχολών Βελγίου και Ολλανδίας.

2) Τό απόλυτηριον τού Γυμνασίου και αι βάσεις τής Αγγλικής γλώσσης νά άδινωνταν πρό της εισόδου τών μαθητών στη σχολή.

3) Η φοίτησης νά είνε διετής, άλλα με 40 ώρες έδδομαδίσιων και φυσικά την ήμέρα.

4) Η προβαλλασσία υπηρεσία νά περιορισθή σε έπτοισαν, άλλα νά θεσπισθή και έξαμηνος υπηρεσία δοκίμων μετά την φοίτησην.

5) Νά έπιδιωχθή διόπις οι ραδιοτηλεγραφηταί αυτής της έκπαιδεύσεως υπηρετούν τό ήμισυ μόνον της στρατιωτικής τους θητείας και αυτήν με την ίδιοτητα τού ραδιοτηλεγραφητού είς τάς ένόπλους δυνάμεις.

Δέν νομίζουμε, διτε πελαγοδρομούμε. Αντίθετα, άν έξακολουθήσουμε έκπαιδεύσοντας τούς ραδιοτηλεγραφηταί με συστήματα πρωτόγνων, που είνε ίδια, αν όχι χειρότερα από κείνα του 1920 και 1925, άφινουμε στό έλεος τού Θεού μία από τις λατικώτερες ύποθέσεις τού σημερινού και τού μελλοντικού μας πλοιού.

Οι έργοδότα είχουν μέγας συμφέρουν νά ένδιαφερθούν. "Αν δέν ένδιαφερθούμε σύντομα και σοδαρά, τότε πολὺ γρήγορα θά άναγκασθούν νά προστάθουν στά πλοιά τους έναν νέον παράγοντα: Τόν ηλεκτρολόγον χειριστήν. Ένώ ο φυσικός άνθρωπος αυτής της άποστολής, άκολουθών εσαιει τό άμαρτωλον του «βάρδα-ζόρι», θά έντοπισθή περί τό χειριστήριον και τό άκουστικόν του.

Τό Κράτος διά τού Υπουργείου της Ναυτιλίας, πρέπει νά λάρησε σοδαρών υψηλού στο την άναγκην άναπτροσαρμογής τού έπαγγέλματος τού σημερινού και τού προσφέρουν οι ραδιοτηλεγραφητούν.

Ειδικώτερα, διώς, διών, ή άργανωσις τού Ραδιοτηλεγραφητούν θά πρέπει νά καταλάβη ποιο είνε τό πραγματικό καθήκον τών μελών της, ποιές οι άναγκες γνώσεων του φυτώριου και με ποιο δηλα και έπιχειρήματα θά μπορή νά άξιωνη, χωρίς άνωθελους διασφισμούς, χωρίς άνόητα έπιχειρήματα και άντεγκλήσεις, άλλα και δίκως άντιδρασεις τήν διαρκή θετικότητα τού έπαγγέλματος; Βελτίωσιν ήθικην και υλικήν, πού θά συμβιβάζεται άπολυτα με δισ τελικάμενα, σοδαρά και πολύτιμα καλούνται τώρα νά προσφέρουν οι ραδιοτηλεγραφητούν τών πλοιών.

Αντίθετα, άν διοι μας προτιμήσουμε τή συνέχιση της προχειρόπτητος, που στην έποχη μας πήρε τή φαιδρότερη δημη της με τις σχόλες Ασυρματιστών Χαλκίδος, Θεσσαλονίκης. Χιούν και δέν ξεύρων ποιές άλλες, τό έπαγγέλμα τού Ραδιοτηλεγραφητούν, μετά την μετονομασίαν του σε έπαγγελμα Ασυρματιστών, θά προχωρήση δριστικά και σ' άλλες άνομασίες, που νά έξαφανισθή. Κατοιο τηλέφωνο θά άναλαβη τή θέση τού χειριστήριου και τού άκουστικού. Τό δε «βάρδα-ζόρι», που άποτελει σήμερα τό σύμβολον της άποστολής μας, θά ύποστείλη τή σημαία του, μαζί με τον μακάριο όπαδό του.

#### ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

## Harbour, coastwise and deepsea towage



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

# MORAN

TOWING AND TRANSPORTATION

17 BATTERY PLACE - NEW YORK CABLE: "MORANTOW"

#### ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΖΩΗΡΟΤΗΤΟΣ

## Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΛΛΟΦΟΡΩΝ

#### ΚΑΤΩΤΕΡΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ

Τελευταίον δελτίον τού γνωστού διά τάς έπι της κινήσεως τής Ναυτιλίας μελέτας του Γραφείου «Ούεστον, Λτδ», τού Λονδίνου, είνε άφερωμένον είς τά ειδικά μεταλλοφόρα σκάφη και τάς μεταφοράς σιδηρομεταλλευμάτων. Κατά την διάρκειαν τού 1956 — άναφερεται είς την σχετική μελέτην — έστημειώθησαν μεταβολήι είς τάς προμηθείας σιδηρομεταλλευμάτων, με άντικτυπον και έπι τών συνηθικών διακινήσεως τού είδους τούτου. Γενική ύπηρεν ή αυξησης τής παραγωγής και τῆς παγκοσμίου μεταφοράς φορτίων, παρεπήρθησαν, διώς, περιφερειακούς άλλοισεις είς την κατανομήν τών προμηθείων σιδηρομεταλλεύματος. Έξ αλλοι, παραλλήλως προς τήν αυξησην τής μεταφορικής κινήσεως, ηγέτην σημαντικών και στόλου τών μεταλλοφόρων σκαφών. Είς την μελέτην έστεγνονται αι διά θαλάσσης μεταφοράι σιδηρομεταλλευμάτων και αι έπελθούσαι μεταβολήι είς τόν στόλου τών μεταλλοφόρων και είς τήν χωρητικότητά των, δίδονται δέ έν τέλει αι κρατούσαι προβλέψεις έτών μελλοντικῶν άπατησεων και τής σχέσεως αυτών πρός τόν διαθέσιμους στόλουν.

ΑΙ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΩΝ: Μολονότι δέν έχουν συγκεντρωθή άκομη λεπτομερείς πληροφορίαι έξ άλλων τών χωρών περί τήν κινήσεως τών σιδηρομεταλλευμάτων κατά τό 1956, δύνανται πάντως οι άριθμοι διά τό έτος τούτο νά καταστρωθούν έπι τή βάσει δεδομένων, άπινσαν άναφέρονται είς 10 έως 12 μήνας. Είς τόν κατωτέρω πίνακα δίδονται οι άριθμοι διά τάς κυριωτέρας είσαγωγικάς περιοχάς:

#### ΕΙΣΑΓΟΓΑΙ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΩΝ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

(Είς χιλιάδας τόνων διά τό 1956)

ΧΩΡΑΙ	1954	1955	1956
Μεγάλη Βρεταννία	11.600	12.900	14.300
Γερμανία	8.400	13.700	17.000
Λοιποί χώραι Ευρώπης	4.200	4.700	5.200
Ηνωμένη Πολιτεία	15.800	23.400	31.400
Ιαπωνία	5.000	5.500	7.600
Σύνολον	45.000	60.200	75.500

Οι άριθμοι τού 1955 παρουσιάζουν αυξησην 34 %, έναντι τού 1954, ένω διά τό 1956 σημειούνται μία περατέων αυξησης, άπολογιζομένη έξ άλλων τών χωρών περί τήν κινήσεως τών σιδηρομεταλλευμάτων κατά τό 1956, δύνανται πάντως οι άριθμοι διά τό έτος τούτο νά καταστρωθούν έπι τή βάσει δεδομένων, άπινσαν άναφέρονται είς 10 έως 12 μήνας. Είς τόν κατωτέρω πίνακα δίδονται οι άριθμοι διά τάς κυριωτέρας είσαγωγικάς περιοχάς:

#### ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΩΝ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ τό 1956

(Είς χιλιάδας τόνων)

ΑΠΟ:	ΔΙΑ:	Μ. Βρ.	Γερμαν.	Λοιπ. Εύρ.	Ην. Πολ.	Ιαπων.
Καναδάν	»	2490	1470	110	14770	290
Σευρδίαν	»	4380	7330	3450	1080	—
Βενεζουέλαν	»	—	—	—	9210	—
Δυτ. Αφρικήν	»	1640	760	210	1190	—
Βόρ. Αφρικήν	»	2220	510	400	—	2080
Ινδίας	»	—	560	460	—	—
Ιστανίαν	»	830	1780	310	—	2270
Μαλαισίαν	»	—	—	—	—	—
Βραζιλίαν	»	550	420	18	1270	—
Λοιπάς χώρας	»	2240	4200	212	3850	2940
Σύνολον	»	14350	17030	5170	31370	7580

"Τοις γενικόν συνόλον μεταφερόντων κατά τό 1956 σιδηρομεταλλεύματων διά θαλάσσης 75.5 έκατομτάρια τόνων.

Ο άνωτέρω πίνακα δίδει μίαν ιδέαν τής σπουδαιότητος, που ένεχουν ωρισμένοι τοιεύται μεταφορών, ώς, λόγου χάριν, οι τομείς Καναδάς—Ηνωμένων Πολιτειών, Βενεζουέλας—Ηνωμένων Πολιτειών, Σουηδίας—Γερμανίας και Σουηδίας—Μεγάλης Βρετανίας, σίτινες συγκεντρώνων τήν μεγαλυτέρων μεταφορικήν κινήσιν. "Οσον άφορά τάς είσαγωγας σιδηρομεταλλευμάτων είς τάς Ηνωμένων Πολιτειών σημαντικώς ηγέτην ή συμμετοχή είς αυτάς τάς Καναδάς, είς βάρος τών έκ Χιλής και Σουηδίας μεταφορών (14.770 τ. διά τό 1956 έναντι συνόλου 31.370 τ.). Έξ αλλοι λαμβανομένης υψηλού τής καμπιλής περιεκτικότητος σιδηρομεταλλεύματος είς τάς είσαγωγέμενα μεταλλεύματα, σύγκος χωρητικότητος, περισσότερος θά χρειάζεται διά τήν μεταφορών μεταλλεύματος, έτοι τού πολύου θά περάγεται ή αυτή ποσότητα χυτοσιδήρου. Είς τήν περίπτωσιν έν τούτοις τών Ηνωμένων Πολιτειών τό έλογω υπέρ τών πλοίων πλεονέκτημα άντιστομήζεται από τήν πολύ μικροτέρων άποστασιν τών ταξιδίων Καναδάς—Ηνωμένων Πολιτειών, έναντι τών μακροτέρων ταξιδίων έχ Χιλής και Σουηδίας. Ο Καναδάς άπατεινεί έπισης σημαντικός προμηθευτής και τής πόλεων τήν Βόρειον Αφρικήν και άλλας πλησιεστέρας πηγάς, καθηευρουμένων ούτα μακροτέρων ταξιδίων. Τό έκ τών έν λόγω, διώς, περιφερειών μεταλλεύματα δέν είνε κατά ποιότητα άνωτέρω από τά καναδικά. Πράγματι, τά ιστανικά μεταλλεύματα θεωρούνται κάπτως πτωχεύσια.

ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΕΙΣ ΤΟΝ ΣΤΟΛΟ ΤΩΝ ΜΕΤΑΛΛΟΦΟΡΩΝ: Από τού Ιανουαρίου τού 1956, ή είς τόνους d.w. χωρητικότης τού στόλου τών μεταλλοφόρων πολύθηκατά 37%. Ήσείλετο κυρίως τού είς τά έσχάτων συμπληρωμένα από τά τά ναυπηγεία ειδικά μεταλλοφόρα σκάφη, δέδομένου, διτοί αι μεταπροταπά τάνκερς είς μεταλλοφόρα ήσαν πολύ διληγαί. Είς τόν κατωτέρω πίνακα δίδεται ή δύναμις τού στόλου τών μεταλλοφόρων, έκ τών μεταφορών περιλαμβάνονται και έμεταπροτόπων, μέχρι τής Ιης Ιανουαρίου 1957.

#### Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΛΛΟΦΟΡΩΝ

(Είς τόνους d.w.)

Στόλος τήν:	Πλοία	μεταλλοφ.	Πλοία	μεταλλοφ.	Πλοία	Σύνολον
1 Ιανουαρ. 1956	67	1.183.000	46	630.200	113	1.813.200
Προσθήκη 1956	25	568.500	6	95.800	31	664.300

Σύν. 1 Ιαν. 1957 .... 92 1.751.500 52 726.000 144 2.477.500

Είς τόν στόλου τών μεταλλοφόρων περιλαμβάνονται και 29 μικτά

σκάφη, (πετρελαιοφόρα-μεταλλοφόρα), συνολικής χωρητικότητος 617.600 τόνων d.w. Έκ τούτων, τά 24, χωρητικότητος 524.000 τ. d.w., είναι ειδικώς ναυπηγηθέντα ώς μεταλλοφόρα, ένώ τά υπόλοιπα 5, χωρητικότητος 93.600 τ. d.w., προέρχονται από μετατραπέντα δεξαμενόπλοια.

Μεταξύ τών παραδοθέντων κατά τό 1956 σκαφών, περιελαμβάνοντο καὶ τινα πολὺ μεγάλα, μεταξύ τών όποιων καὶ τρία τών 44.600 τόνων έκαστον. Ούτω, ὁ μέσος όρος του μεγέθους τών μεταλλοφόρων άπό 16.500 τόν. τού 'Ιανουαρίου 5, ηδήθη εἰς 17.200 τόν. εἰς τό τέλος τού αυτού έτους. 'Επανήλθε, δηλαδή, το μέγεθος εἰς τὸν μεστόν όρο τού ύψιστάμενον μεσούτον τού 1955, όπότε δὲν είχεν άκομη σημειωθῆναι πλήμμυρα τῆς μετατροπῆς δεξαμενόπλοιων. 'Εξ ἄλλου—εἰδικώτερον—ὁ μέσος όρος μεγέθους τών ναυπηγηθέντων ειδικών μεταλλοφόρων ηδήθη άπό 18.500 εἰς 19.000 τόνων.

**ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ:** Μὲ τὴν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σκαφῶν τοῦ στόλου, ηδήθη καὶ ἡ μεταφορικὴ αὐτοῦ ικανότης. 'Ο ύψιστάμενος κατά τὸ τέλος τοῦ 1955 ἀντίστοιχος ἀριθμὸς τῶν 31.700.000 τόνων, ηδήθη σημαντικώς. 'Εὰν ηδήθη ύπ' θῶν ὡς μέσος όρος ἑτησίων, ταξιδίων ὁ ἀριθμὸς 16.9 καὶ ὑπολογισθῇ ἡ ἐκ 2.477.500 τ. d.w. δύναμις τοῦ στόλου τῶν μεταλλοφόρων, τότε ἡ ἐπιστολαύτην μεταφορική ικανότης ἀναζιθεῖται εἰς 41.870.000 τόν. d.w. — ἀφαιρουμένη τῆς χωρητικότητος τῆς χρησιμοποιουμένης διὰ τὰ καύσιμα κλπ. προμηθείας — εἰς 37.680.000 τόν. d.w. 'Ο τελευταῖος ἀριθμός συγκρινόμενος πρὸς τὸν υπόλογοισθέντα διὰ τὸ 1956 ὅγκον μεταφερθέντων σιδηρομεταλλευμάτων 75.5 ἑκατομμυρίων τόνων, διπλασιάττει, ὅτι ἀνώ τοῦ μήιστος τῶν ἐν λόγῳ μεταφορῶν ἐπραγματοποίησαν ἀπό μὴ ειδικὰ μεταλλοφόρα πλοῖα.

Διὰ τὰ ειδικῶς ναυπηγηθέντα μεταλλοφόρα, ἡ μεταφορικὴ ικανότης των είνεν, φυσικά, ἀντέρα, ἐν σχέσει πρὸς τὰ ἀριθμὸν τῶν πλοίων καὶ πρὸς τὴν συνολικὴν ἀκόμη χωρητικότητα εἰς τὸνούς d.w., καθόστον τὰ πλοῖα ταῦτα ἔκτελον — κατὰ μέσον ὅρον — μεγαλύτερον τοῦ ἀριθμοῦ ταξιδίων κατ' ἔτος. 'Εὰν τοῦτο ληφθῇ, ὡς δεδομένον, ἡ σημειρινὴ μεταφορικὴ ικανότης τοῦ συνόλου τῶν ειδικῶν ναυπηγηθέντων μεταλλοφόρων, οὐδέποτε εἰς 34.200.000 τ. ἑτησίων ἡ εἰς 30.780.000 τόν., ἂν ἀφαιρεθῇ ἡ χωρητικότης διὰ τὰ καύσιμα κλπ. προμηθείας. 'Ἐφόσον ἡ ἀναλογία τοῦ τύπου τούτου αὐδεῖναι πολὺ μεγάλως, ἐν σχέσει πρὸς τὰ μετατρέπομένων δεξαμενόπλοια, δύναται τις ἀσφαλῶς νὰ δεχθῇ, ὅτι καὶ ἡ μεταφορούμενη ικανότης θὰ αὔξηθῇ περισσότερον τῆς σημειρινῆς.

**ΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑΙ ΠΡΟΣΘΗΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΟΦΟΡΩΝ:** Κατὰ τὸ δεύτερον ἑξαμήνον τοῦ 1956 ἐπραγματοποιήθησαν διάφοροι νέαι παραγγελίαι μεταλλοφόρων, ἀλλὰ τὸ συνολικὸν τονιά τῶν ἐν λόγῳ παραγγελίων εἰνες ἀνεπαρκές, διὰ νὰ ὑπερέρῃση πάρα πολὺ τὰς παραδόσεις τὰς γενομένας κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα. Τὰ βιβλία τῶν ναυπηγών μικράν παρουσιάζουν σήμερον μεταβολήν, ἔναντι τῶν μέσων εἰνες — διὰ τὰς νέας παραγγελίας — βραδύτεραι. Πάντως, τὸ ὑπὸ παραγγελίων συνολικὸν τονιά τοῦ 1956 εἰνες κατὰ 22 % ἀνότερον, ἔναντι τοῦ τέλους τοῦ 1955. Ε' τὸν κατωτέρων πίνακα δίδονται οἱ ἀριθμοὶ τῶν ναυπηγήσεων καὶ ὁ χρόνος τῆς παραδόσεώς των:

	Πλοΐα	T. d.w.
Καθελκυσθέντα υπὸ συμπλήρωσιν	8	183.100
Παραδόσεις 1957	33	619.300
Παραδόσεις 1958	28	551.900
Παραδόσεις 1959	21	415.900
Παραδόσεις 1960	12	193.800
Παραδόσεις 1961	2	100.000
Σύνολον:	104	2.064.000

'Η ἀναλογία αὐξήσεως, ὡς ἐμφαίνεται ἐκ τοῦ ἀνωτέρω πίνακος, εἰνε πολὺ μικρότερα τῆς τῶν τριών παρελθόντων ἔτῶν, όπότε ὁ στόλος τῶν μεταλλοφόρων ἐδιπλασιάζετο καθ' ἔκαστον ἔτος. 'Εὰν ἐν τῷ μεταξύ δὲν δοθοῦν νέαι παραγγελίαι, ὁ στόλος οὗτος θὰ σημειώσῃ κατὰ τὸ 1961 αὔξησιν 83 %. Καὶ ἂν ὅμως δοθοῦν νέαι παραγγελίαι μὲν συντόμους παραδόσεις, θεωρεῖται ἀπίθανον νὰ ὑπερβούν κατὰ πολὺ τὰς διὰ τὸ 1957 υπόλογοισθέσας παραδόσεις 600.000 τόνων, αἱ παραδόσεις τῶν ἐπομένων ἐτῶν. Τοῦτο θὰ ἀστικαίνει, ὅτι ὁ στόλος τῶν μεταλλοφόρων θὰ ἐδιπλασιάζετο κατὰ τὸ 1960, όπότε καὶ πάλιν θὰ εἶχομεν βραδυτέρων ἀναλογίων αὐξήσεως ἀπὸ τὴν αὔξησιν τοῦ προσφάτου παρελθόντος.

**ΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ:** 'Ο ἀναπροσαντολίσμος τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς σιδηρομεταλλεύματος οὐδὲντως ἔπαισε. Τὸ νέον σχέδιον Ούγκαρδο θὰ προκαλέσῃ σημαντικῶς ηδήθη σφράσεις ἀπὸ τὸ Λαμπραδόρ, ἐνώ καὶ ἡ θαλασσία ὁδὸς τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου ἀσαμένεται ν' ἀπόρροφην ἀναλογίαν τινὰ τῶν ἐν λόγῳ μεταφορῶν. Εἰς Σαΐν Τζών ντ' ἐλ Ρέυ, τῆς Βραζιλίας, αἱ νέαι ἔξεις εἰνε πιθανὸν νὰ ἔχουν ὡς ἀποτέλεσμα μεγαλύτερας ἔξαγωγάς ἀπὸ τὸν περιοχήν ταῦτην, τόσον διὰ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, δύον καὶ διὰ τὴν Εὐρώπην. Εἰς τὴν Δυτικὴν 'Αφρικήν ἐπίστησ σχεδιάζεται ἐπέκτασης τῆς παραγωγῆς, ἐνώ αἱ τελευταῖς εἰδήσεις ἀναφέρουν οὐσιώδεις αὐξήσεις τῆς παραγωγῆς τῆς Νοτίου Ροδεσίας, χάρις εἰς τὰ νέα υπὸ κατασκευὴν μέσα εἰς τὸ Λούμπιτο.

Μεταβολαὶ ἀκόμη σχεδιάζονται καὶ εἰς τοὺς τόπους ἀνεγέρσεως τῶν νέων χαλυβουργείων. Εἰς τὴν «Εὐρωπαϊκὴν Κοινότητα Γαϊάνθρακος Χάλυβος», ὑπεδήθη πρότασις διὰ τὴν ἔγκατάστασιν τριών νέων συγχρισμένων χαλυβουργείων εἰς παρακτίους τοποθεσίας τῆς Βρετανίας, τῆς Δωυγκέρκης καὶ τῆς Σαβόνας, ἐνώ συγχρόνως τελεῖ ὑπὸ μελέτην ἡ ἔγκατάστασις καὶ ἀλλών ὁδοίων ἐργοστασίων εἰς Μασσαλίαν, Τάραντα καὶ πλησίον τῆς Σπετζίας. Τὰ νέα ταῦτα παρακτία χαλυβουργεία θὰ ἐδαρφώνται ἀπὸ εἰσαγομένας πρώτας ὥλας. 'Εξ ἄλλου τοιούτη περιπτώσει θὰ πρέπει ἡ 'Ιαπωνία νὰ στραφῇ πρὸς ἄλλας κατευθύνσεις διὰ τὴν κάλυψιν τῶν εἰς σιδηρομεταλλεύματα ἀναγ-

ἀπότερον μέλλον. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἀκριβῶς οἱ ἐπόμενοι ὑπολογισμοὶ δεῖν νὰ θεωρηθοῦν ἀπλῶς, ὡς ἐνδεικτικοῖ. Τὸ σύνολον τῶν διὰ διαδόσσεων μεταφερομένων σιδηρομεταλλεύματος εἰς τὴν Εὐρώπην (συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς Μεγάλης Βρετανίας) ὑπολογίζεται ν' ἀνέλθῃ τὸ 1960 εἰς 58 ἑκατομμύρια τόνων. 'Υποτίθεται, ὅτι αἱ εἰσαγωγικαὶ ἀνάγκαι τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν κατὰ τὸ ἔτος ἐκείνο θὰ κυμαίνωνται γύρω τῶν 46 ἑκατομμυρίων τόνων, ἐνώ αἱ ἀνάγκαι τῆς 'Ιαπωνίας θὰ φθάσουν εἰς τὰ 9.5 περίπου ἑκατομμύρια τόνων. 'Έχομεν ταφορᾶς διὰ θαλάσσης οἰωνήστο πεισταγωγῶν εἰς τὰς μικρότερας παραγωγικάς χαλυβούς περιοχάς.

Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀναγεγραμμένων σήμερον παραγγελιῶν εἰς τὰ βιβλία τῶν ναυπηγών καὶ τῶν ἡμερομηνῶν παραδόσεως, δύναται νὰ ὑπολογισθῇ ἡ μελλοντικὴ μεταφορικὴ ικανότης τοῦ στόλου τῶν μεταλλοφόρων. Μὲ βάσιν 16.9 ταξιδίων ἑτησίων, θὰ φθάσωμεν τὸ 1960 εἰς μεταφορικὴν ικανότητα 75.1 ἑκατομμυρίων τόνων, εἰς ἀριθμόν, διπλασιάττει, συντηρητικόν, διπλασιάττει, εἰνε πολὺ μικρότερος τοῦ συνόλου τῶν διάθαλάσσης μεταφορῶν, που προσανερθησαν.

Καὶ ἡ μελέτη τοῦ Γραφείου «Οὐέστον, Λτδ» καταλήγει: Μὲ τοὺς κρατοῦντας σήμερον ὑψηλοὺς ναυλῶν διὰ τὰ δεξαμενόπλοια, πολὺ ὀλίγα τούτων μετατρέπονται τώρα εἰς μεταλλοφόρα. Τὰ μικτά (πετρελαιοφόρα-μεταλλοφόρα) ναυλώνονται, λόγω τῆς ύψισταμένης κατὰ τὴν παρούσαν κρίσιν ἐλλείφεως δεξαμενόπλοιων διὰ μεταφορᾶς ὑγρῶν καυσίμων. Τῶν μεταλλοφόρων υπάρχει σήμερον μεγάλη ζήτησις καὶ ἀν κρίνωνται ἐκ τῶν ἀνωτέρων ὑπολογισμῶν, ἡ προσφορά τονιάζει ἐνδέχεται νὰ τούτο τινὰ χρόνες πλεονάζοντος τονιάζει, ὅπερ ηθελε δημιουργία διὰ χύμα φορτίου καὶ μεγάλων τράμπς.

Serving  
ship and owner



LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

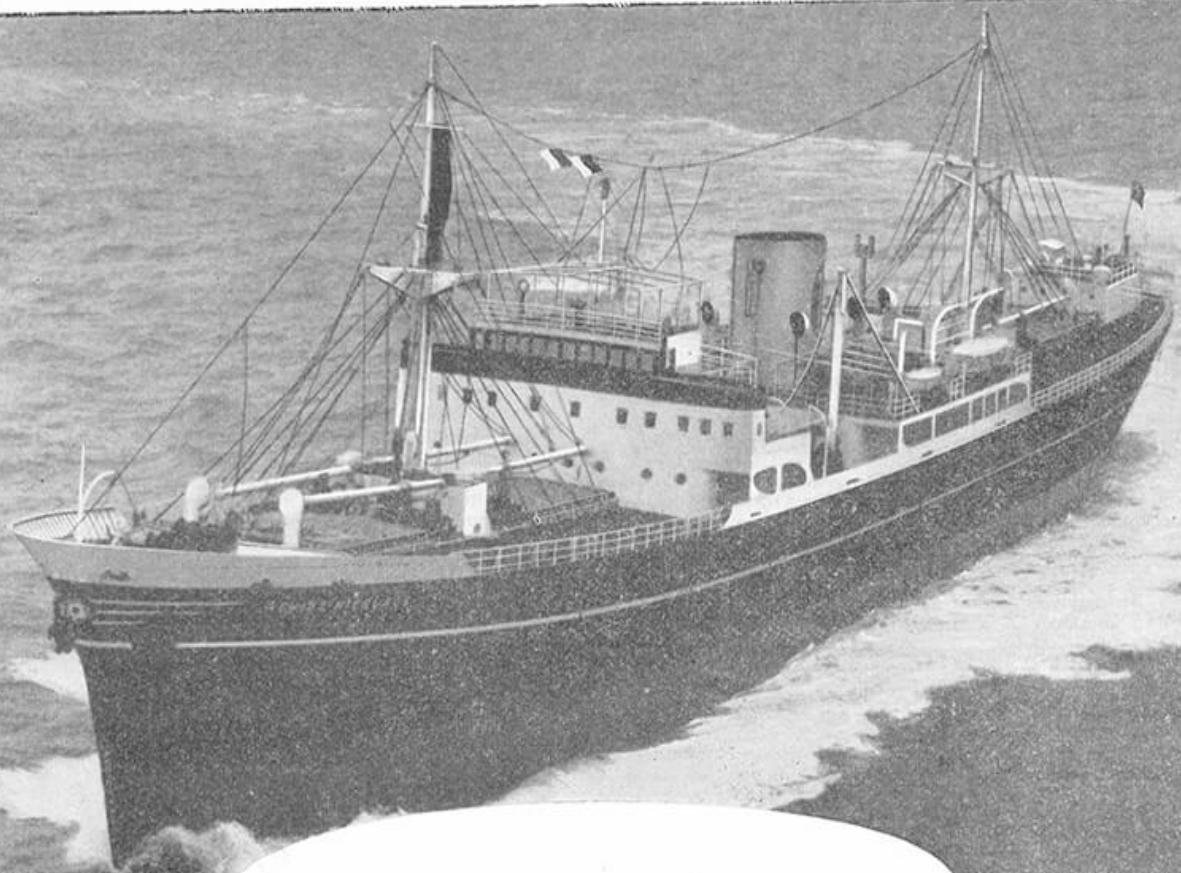
ALSO AT CARDIFF.

NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,

HULL AND GRIMSBY.

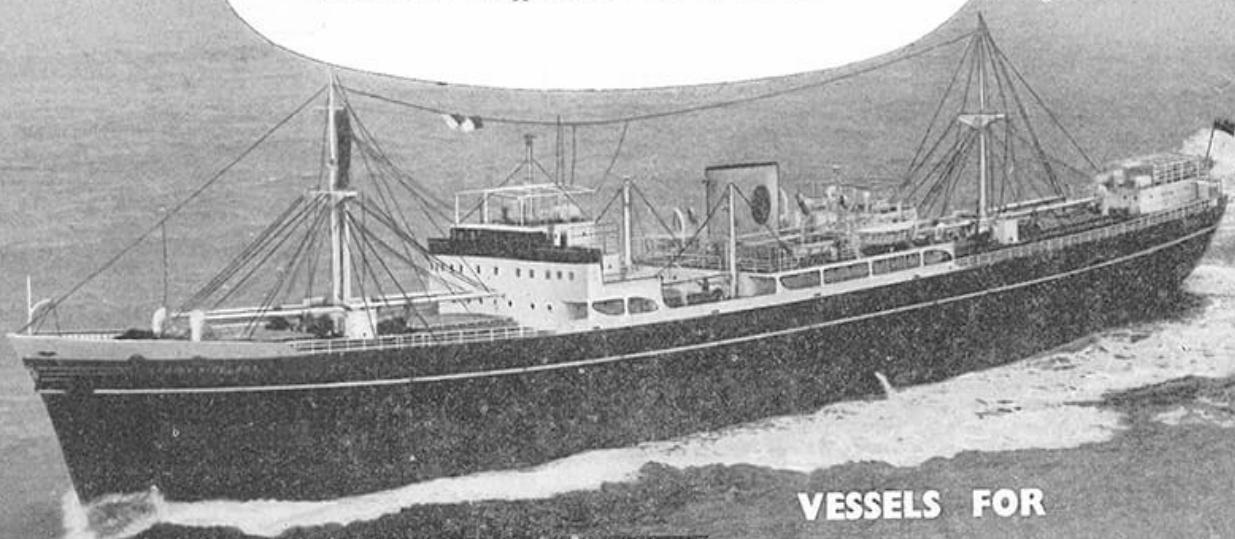
Telephone - AVEnue 2000 · Telegrams - Lambert, London.

(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.3. LN 87901



**'Ο νικητής είς τὰς δοκιμάς**

Τὸ δηζελοκίνητὸν "ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ,,—τὸ  
δεύτερὸν τῶν τριῶν σκαφῶν τῆς ἑταιρίας  
**ΠΟΡΤΟ ΜΠΛΑΝΚΟ ΚΟΜΠΑΝΙΑ ΝΑΒΙΕΡΑ** ἐσχά-  
τως παραδοθὲν μετὰ τὰς ἔκτακτας ἐπιτυ-  
χεῖς δοκιμάς του. Τὸ ὥραῖον αὐτὸ σκάφος  
II.I20 τόν. d.w. κινεῖται ἀπὸ μίαν μηχανὴν  
Ντόξφορδ ἀντιτιθεμένων ἐμβόλων μὲ ύπη-  
ρεσιακὴν ταχύτητα 13 1/2 μιλλίων.



**DOXFORD**

**VESSELS FOR  
ECONOMICAL  
WORLD TRADING**

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

## Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΝΟΡΒΗΓΙΑ

## Η ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΣ

## ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΣ ΤΩΝ

Ανταπόκρισις από το "Οσλο έκτακτου συνεργάτου μας απέικονιζεις την προϊστάμενη άναπτυξή της ύποδειγματικής νορβηγικής νοιτιλίας, έντατο δέ άναφέρεται καὶ εἰς τὰ προδόματα ποὺ τινά άπασχολούν, έν συναρτήσει μὲ τὴν κρατικὴν νοιτιλίακην πολιτικήν, τὴν προσδομὴν τῶν ναυπηγικῶν ἐργασιῶν καὶ τὰς πιθανὰς έξεδίζεις τῆς ναυλαγοφρᾶς.

Απὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς ἀκριβῶς ἡ ἀνταπόκρισις εἶναι ἀξία ιδιαιτέρως προσφέρει, διότι θίγει θέματα γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος. Ή ἐν λόγῳ ἀνταπόκρισις ἔχει ὡς κάτωθι:

Ο ΣΛΟ, (Φεδρουσάριος). — Εύρισκομενος ἐδῶ δι' ἐπαγγελματικὰς ὑποθέσεις μου, ἔδω νὰ μεταδώσω εἰς τοὺς ἀναγνώστας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τὰς ἐντυπώσεις μου ἀπὸ τὴν μεγάλην νοιτιλίακην προσπάθειαν τῆς Νορβηγίας. Στοιχεῖα ἐπ' αὐτῆς σταχυολογῷ ἀπὸ σχετικὰ δημοσιεύματα τοῦ ειδικοῦ νορβηγικοῦ Τύπου. Πιστεύω αἱ πληροφορίαι μου νὰ εἶναι χρήσιμοι. Ίδοιον αὐταῖς:

## ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ

Κατὰ τὴν ἀπὸ τοῦ 1947 καὶ ἐντεῦθεν διαφρεύσασαν δεκαετίαν, ἡ νορβηγικὴ νοιτιλία, ἐμφανίζει προσδετικὴν αὔξησιν τῆς χωρητικότητὸς τῆς, ὡς ἐμφαίνεται ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα:

ETH	Ολικὴ Σύνθετης Νοιτιλίας	Tάνκερς
στόλου, τ. γκρός	τ. γκρός	τ. γκρός
1947	4.000.000	1.600.000
1948	4.600.000	1.800.000
1949	5.100.000	2.100.000
1950	5.500.000	2.500.000
1951	5.800.000	2.800.000
1952	6.000.000	3.100.000
1953	6.500.000	3.400.000
1954	6.900.000	3.800.000
1955	7.500.000	4.200.000
1956	8.100.000	4.400.000

Ἡ αὐτὴ πρὸς τὰ ἄνω πορεία τοῦ νορβηγικοῦ τοννάζ. προβλέπεται νὰ συνεχισθῇ κατὰ τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἐπὶ, δεδομένου, ὅτι εἰς τὸ τέλος τοῦ 1956 εἴχον τοποθετῆθη νορβηγικαὶ παραγγελίαι διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων 4,5 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός καὶ ἄνω, μὲ παραδόσεις ἔξικον μεγάλων μέχρι τοῦ 1964. Αἱ νέαι αὐταὶ ναυπηγήσεις ἀντιπροσωπεύουν τὰ 50 % τοῦ ἐνέργεια ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Νορβηγίας καὶ τὰ 18 % τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς ἐργασίας. Τὸ τελευταῖον αὐτὸς ποσοστὸς εἶναι χαμηλότερον τοῦ ἀντιστοίχου, τόσον διὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον, ὃσον καὶ διὰ τὴν δεκαετίαν 1930—39.

Τὰ 25 % περίπου τοῦ παραγγελθέντος ὑπὸ τῶν Νορβηγῶν πλοιοκτητῶν τοννάζ. ἔχουν τοποθετῆθη εἰς νορβηγικὴ ναυπηγεία, τῶν δόπιων τὸ συνολὸν τῆς ἐργασίας περὶ τὸ τέλος τοῦ 1956 ἀνήρχετο εἰς 1.200.000 τόνων γκρός, εἰς τρόπου ὥστε νὰ ἔξασθαι εἰς αὐτὸς πλήρη ἀπασχόλησιν διὰ τὰ προσεχῆ 6 ἔως 8 ἑτη. Χάριν τῆς συγκρίσεως σημειούται, ὅτι ἡ ἐργασία αὐτὴ ἀνεφέρετο εἰς 179 σκάφη, 1.200.000 τόν. γκρός, ἔναντι 114 σκαφῶν, 600.000 τόν. γκρός, τοῦ Οκτωβρίου 1955.

Τὸ πρασαφέρθεν σύνολον τῶν νορβηγικῶν παραγγελίων (4,5 ἑκατόν. τόν. γκρός), μολονότι αὐτὸς καθ' ἐαυτὸς σημαντικόν, βάθη ἀπὸ ἀκόμη μεγαλύτερον, ἀν δόλκηρον τὸ εἰσκομιζόνεν ἀπὸ τὴν ἐργασίαν τῆς νοιτιλίας εἰς τὴν χώραν ἔχον συνάλλαγμα δέν ἐτίθετο ὑποχρεωτικάς εἰς τὴν διάδεσιν τῆς Τραπέζης τῆς Νορβηγίας καὶ δέν ἔχρησιμοποιεῖτο ἐν μέρει εἰς τὴν κάλυψιν τοῦ ἐλλείμματος του ἐμπορικοῦ Ιστούγιου. Συνέπεια τοῦ γεγονότος τοῦτον εἰνεῖ, ὅτι ἀπαίτεται κυδεναρητικὴ ἀδεια διὰ παραγγελίας πλοίων, τῶν δόπιων ἢ ἀδεια διὰ πληρωθῆται εἰς 179 σκάφη διὰ τῶν συνάλλαγμα. Οὕτω, οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ ἔχουν περιωρισμένην ἐλεύθεριαν ἐνέργειαν, προκειμένου νὰ τοποθετοῦν παραγγελίας εἰς ἔνα ναυπηγεία. Τοῦτο ισχύει κυρίως διὰ σκάφη εἰδικῶν μεταφορῶν, ὡς λ. χ. διὰ δεκαμενόπλοια, μεταλλοφόρα, πλοία-ψυγεία κλπ. Διὰ τοιαύτα σκάφη, τὸ ἀπαίτημένον ἔχον συνάλλαγμα δέν νὰ ληφθῇ ἀπὸ τὰς ἀσφαλιστικὰς ἀπόσημηις εἰς τὸ πλοΐεσθαι πλοίο, ἀπὸ τὸ προϊόντος τῆς πωλήσεως τοῦ προερχόμενα ἐκ ἔνων δανείων. Υπὸ τοὺς ισχύοντας, ὅμως, γενικούς ἐπὶ τῷ πιστοθεών περιορισμούς εἰς πλεισταὶ χώρας, εἶναι δύσκολον νὰ ἔξασθαι στούδιον αἱ ἀνωτέρω προϋποθέσεις. Ἡ νορβηγικὴ κυβερνήσις πιέζεται συνεχῶς ἀπὸ τοὺς πλοϊκήτας πρὸς ισθέπτων, ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν νέων ναυπηγήσεων, φιλελεύθερας πολιτικής, ευθυγραμμισμένης πρὸς τὸ φιλελεύθερον κυμα, ὅπερ διατρέχει κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη τῆς Νορβηγίαν.

Ἀφ' ἔτερου, συνήθη σκάφη ξηροῦ φορτίου ἀπλλάγησαν ἡδη τῶν περιορισμῶν, τὸ δὲ γεγονός αὐτὸς εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα νὰ ὑποκινήσῃ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν, ὅπως στραφούν πρὸς τὴν κατασκευὴν φορτηγῶν. Ἡ Νορβηγία πάντως κατατάσσεται μεταῦν τῶν σημαντικῶν τεράτων ἐν τῷ Κόσμῳ εἰσαγωγικῶν χωρῶν τοννάζ. Κατὰ τὴν δεκαετίαν 1946—50 56 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός, εἶναι νεότερον αἱ συνολού τούτου, μόνον τὰ 16 % προηρχούνται ἀπὸ παραδόσεις ἐκ τῶν νορβηγικῶν ναυπηγείων, μὲ τὴν κάτωθι καὶ ἔτος προσθέτων κατὰ τὰ προσεχῆ δλίγα ἑτη. Τὰ νο-

νηγικὰ ναυπηγεῖα ἐπωφελήθησαν μέχρις ἐνὸς σημείου τῶν περιορισμῶν τοὺς δόπιους ἑπέδολεν ἡ κυδερνήσις τοῦ "Οσλο ἐπὶ τῆς τοποθετήσεως παραγγελίων εἰς ἔνα ναυπηγεία, ἐλλείψει ἐπαρκούς διαθεσίμου συναλλαγμάτως". Υπάρχει κάθε λόγος νὰ πιστεύεται, ὅτι τὰ νορβηγικὰ ναυπηγεῖα θὰ δυνηθοῦν διὰ τῶν ίδιων τῶν μέσων νὰ ἀνταποκριθοῦν πρὸς τὰς ἀπαίτησεις τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν διὰ μελλοντικὰς κατασκευάς. Πέραν τοῦ συγχρονισμοῦ τῶν μέσων των καὶ τῆς βελτιώσεως τοῦ τεχνικοῦ των ἔξοπλισμοῦ, καθὼς καὶ τῆς υιοθετήσεως ὁρθολογιστικῆς μεθόδου παραγωγῆς, τὰ μεγαλύτερα ναυπηγεῖα τῆς χώρας ταῦτης καταστρώνουν ἡδη σχέδια ἐπεκτάσεως τῶν ἔγκαταστάσεων τῶν, προκειμένου ν' ἀναλαμβάνουν τὴν κατασκευὴν καὶ τὸ δεξαμενισμὸν πλοίων μεγαλύτερων μεγεθῶν. Ἐπλίζεται, ὅτι κατὰ τὸ τέλος τῆς δεκαετίας 1950—59 ἡ νορβηγικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία θὰ είνε εἰς θέσιν ν' ἀνταποκριθεῖ εἰς τὰς ἀπαίτησεις, διότι ἀφορεῖ τὰ σκάφη μεγαλυτέρων μεγεθῶν. Τὸ τολμηρὸν τοῦτο πρόγραμμα τῶν νορβηγικῶν ναυπηγείων χρηματοδοτεῖται ἐν μέρει ἀπὸ τὰς προκαταβολὰς τῶν συμβολαίων διὰ νέας ναυπηγήσεις.

## ΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Ἀναφορικῶς πρὸς τὸ εὑρύτατον κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν, σημειώνονται — κατὰ τὴν ἐκφρασιν τοῦ κ. Γιόχαν Σέλαντ, διευθυντοῦ μελετῶν τῆς «Ἐνώσεως» τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν — «τρία μεγάλα κύματα παραγγελιῶν». Τὸ πρώτον, διήρκεσεν ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ πολέμου μέχρι τοῦ θέρους τοῦ 1948, τὸ δεύτερον — ὑψηλότερον τοῦ πρώτου — ἀπὸ τοῦ θέρους τοῦ 1950 μέχρι τοῦ θέρους τοῦ 1952 καὶ τὸ τρίτον — τὸ 1954, κυλιόμενον ἔκτοτε καθ' ὅλον τὸ 1955 καὶ τὸ 1956. Ἡ παγκόσμιος ναυπηγικὴ ἐργασία ἀπό 16.000.000 τόν. γκρός, τοῦ 1952, κατῆλθε τὸ φινιόπωρον τοῦ 1954 εἰς 11.000.000 τόν. γκρός, τοῦ 1955, κατηλθεῖσα πλήρη παραγωγὴν ἰκανότητα δύο ἑταῖς όλων τῶν ναυπηγείων τοῦ Κόσμου, ἔξαρσεται τῶν ναυπηγείων τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν. Κατ' Ιούλιον τοῦ 1956, δὲ, ὅ σγκος τῆς ναυπηγικῆς ἐργασίας περιελάμβανε παραγγελίας διάσοδο 22.000.000 τόνων γκρός, τοποθετημένας εἰς ναυπηγεία δύο ώλων τῶν χωρῶν — πλήρη τῶν ἀμερικανικῶν — καὶ ἀντιπρωσεύουσαν — κατὰ μέσον δρόμου — ἀπασχόλησην δύων τῶν ναυπηγείων διὰ τέσσαρα, τούλασθαι, ἐπὶ ἀπὸ σημερινού. Ἡ κατάτασις αὐτῆς, ἀπὸ τὴν πλευρᾶς τῶν ἐφοπλιστῶν κρινομένη, δεῖν εἰναι εὐχάριστος. Τὰ ναυπηγεῖα δύνανται, τίσως, νὰ διαφυλάξουν τὰ συμφέροντα τῶν διὸ ὅρων μεταβολῆς κλιμακούς τιμῶν, ἐνῷ οἱ πλοιούτας δέν δύνανται, οὔτε νὰ προΐδουν ποιαὶ θά είνε ἡ τιμὴ τοῦ πλοίου τῶν κατὰ τὸν χρόνον τῆς παραδόσεως του, οὔτε νὰ μαντεύουσαν ποιαὶ θά είνε εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναυαλωτῶν κατὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ νέου πλοίου των. Εἰναι, βεβαίως, δυνατὸν νὰ ἐπίτυχουν οἱ πλοιούτας μακροπροθέσμους χρονισμανύλωτες, ἀλλ' ἡ ἔξασθαίσις τὴν ὅποιαν αὐταὶ τοῖς παρέσουν, ἐδέκεται ν' ἀποδῆ μεταπλήσιη, ἀν μὲ τὴν συνέχισιν τοῦ πληρωματικοῦ, αὐτῆς, ὡς εἶναι ἐπόμενον, τὸ ναυπηγικὸν κόστος καὶ τὸ κόστος διαχειρίσεως.

Εἰναι, ἐν τούτοις, πολὺ πιθανόν, ὅτι δέν ἔχουν δοθῇ ὑπερβολικαὶ παραγγελίαι, ὑπὸ τὴν ἐννοιαν, διὰ αὐταὶ προσωρισταὶ προσωρισταὶ νὰ ρίψουν εἰς τὴν παραγγελίαν πάρα πολὺ τοννάζ. Δεδομένου, ὅτι αἱ παραδόσεις ἔξικνονται διὰ περιόδου πολλῶν ἑταῖων καὶ λαμβανομένου ὑπὸ δψιν, ὅτι ἀρκετὰ παρθηλία σκάφων ἔχανται ἀντικατασταθοῦν, ἡ καθὼς αἱ αὔξησις τοῦ παγκομιού τοννάζ δὲν ἔχει διάντογνα μεγαλυτέρα τοῦ ποσοῦ, τὸ δόπιον ἀπερροφήθηται κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἀπὸ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ παγκομιού ἐμπορίου. Αἱ τελευταῖας, δμως, δοθεῖσαι παραγγελίαι εἰς ἀμερικανικά ναυπηγεία, λόγω τῶν συμφωνησιῶν καὶ πραγματοποιησμένων βραχυτερών παραδόσεων, θα αὔξησαν τοὺς κινδύνους τῶν εἰς εύρωπατκά ναυπηγείων παραδόσεις εἰναι βραδύτερα.

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Οσον ἀφορεῖ ἐξ ἄλλου τοὺς ναύλους, τὸ τελευταῖον τμῆμα τοῦ παραγγελίαν τοῦ δέσμου ἔχαρακτηρίζετο, κατὰ τοὺς νορβηγικούς ἐφοπλιστικούς δεύτερους, ἀπὸ δύκον ναυλωθέντος τοννάζ, κατὰ μέγιστον βαθμὸν μεγαλύτερον, ἀπὸ τὸν προγειωμένων ἔως τὸ τοτε σημειωθέντα. Τὸ χαρακτηριστικὸν τοῦτο ἀναφέρεται εἰδικώτερον εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν δεξαμενοπλοίων. Πολλοὶ Νορβηγοὶ πλοιούταται ἐκλεισαν ὀλόκληρον τὴν χωρητι-

## ATHANAS MAVROUDIS

CABLES:  
"NASSOS," STEAMER POINT

"P. O. BOX., 1227

"PHONE,,  
2096

ADEN

## SHIPCHANDLER

GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS:

UNITED KINGDOM: AVGHERINO & APERGUIS  
154, BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.

GREECE: LYCOUDI BROS  
33, AKTI MIAOULI PIRAEUS

κότητά των διά συμβολαίων με τὰς μεγάλας ἑταιρίας πετρελαίων, ὑπὸ μορφὴν χρονοναυλώσεων διά μακρά περιόδους ἡ διά συνεχῆ ταξίδια ἐπὶ πολλὰ ἔτη. Ἡ τάσις αὐτὴ προεκλήθη ἀπὸ τὸ πρόσφατον τέλος τοῦ μέτρου, ὅπερ ἴσχυε καθ' ὅλην την διάρκειαν τοῦ μεγαλύτερου μέρους τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου, καθ' ἣν χρονοναυλώσεις ἡ συμβόλαια συνεχῶν ταξίδιων διά τάνκερ, διαρκείας μεγαλύτερας τοῦ ἐνὸς ἔτους, ἐνεκρίνοντο, ὑπὸ τῶν χορηγούσων τὴν σχετικὴν ἄδειαν συνάμεως τῶν, ἀρμοδίων νορθηγικῶν ἀρχών, ὑπὸ τὴν αἵρεσιν μόνον τοῦ δικαιωμάτος ἐκλογῆς ἐνὸς ταξίδιον κατ' ἔτος πρὸς τὴν Νορδηγίαν.

Δέοντος παραλλήλως νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὰ σημερινὰ ψηφιλὰ ἐπίπεδα τῶν ναύλων διά τὰ δεξαμενόπλοια σάθινον ἐνεργοῦσαν, λίαν πιθανώτατα, τὴν ίδιαν ἔξελιξιν καὶ ἀκόμη δὲν εἶχεν ἐπέλθη τὸ κρίσις τοῦ Σουεζ, μὲ τὰ γνωστά συνεπείας τῆς ἐπὶ τοῦ μαλαὸν ρυθμοῦ τῆς μεταφορᾶς τῶν πετρελαίων. Κατὰ τὸ παρελθόν θέρος δὲν οἱ παραγόντες ἐπεσήμανον ίσχυράν ἐποχικὴν διόγκωσιν τῶν κατὰ ταξίδιον ναύλων, τούτο δὲ καὶ ἐπεδεινῶθη ἀπὸ τὸ τάσιν τῆς ναυλαγορᾶς, πρὶν ἡ διακοπὴ ἢ μέσω τοῦ Σουεζ ναυσιπλοΐα. Τὸ γεγονός τοῦ κλειστόματος τῆς Διώρυγος προεκάλεσε τὴν ἐπέκτασιν τῶν γραμμῶν μεταφορᾶς ἀπὸ τὸ Περσικὸν Κόλπον πρὸς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, μὲ καποτέλεσμα τὸν πρόσθιον ζήτησιν δεξαμενοπλοίων χωρητικότητος 5.000.000 τόνων, πρὸς διατήρησιν τοῦ ρυθμοῦ εἰς τὴν διακίνησιν τῶν πετρελαίων εἰς τὴν ἀνωτέρω γραμμὴν. Λαμβανομένου ὑπὸ δικαίου, δὲν δικαίουειν ὅτι ὁ ἐκ 45.000.000 τόνων παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων εἶναι πλήρως ἀποσχολημένος, ὅτι ἐπόμενον νὰ ἀνεμένοντο ψηφιλότεροι ναύλοι. «Ἄλλο ἐν τούτοις γεγονότα ἡμπορεῖ νὰ ἰστατισμόσιν τὴν τάσιν ταύτην. Αἱ Ήνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ ἡ Βενεζούελα ἡγήσανται τὴν πετρελαιοπαραγωγὴν τῶν καὶ ἀκέψαν μέγα μέρος τῶν εὐρωπαϊκῶν ἀναγκῶν, αἱ ὀποῖαι πρότερον ἔχυπερετούτῳ ἀπὸ τὰ πετρελαιοφόρα πεδία τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Πρὸς τούτοις, ἡ κατανομὴ τοῦ πετρελαίου εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην καὶ μία στενωτάσιν συγερασίᾳ μεταξὺ τῶν γεγάλων ἑταῖρων πετρελαίων τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν καὶ τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ τῶν Παρισίων, ἔτειναν νὰ προσαρμόσουν τὴν ζήτησιν πρὸς τὴν προσφοράν.

### ΤΑ ΚΕΡΔΗ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΛΟΥΣ ΝΑΥΛΟΥΣ

Κατὰ γενομένας πρὸς τὸν Τύπον ἀνακοινώσεις, τὰ 16% ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς νορθηγικῆς χωρητικότητος ἀπασχολοῦνται στήμερον εἰς μεταφορὰς ἐπὶ τακτικῶν γραμμῶν, τὰ 24% εἰς συνθετικές τράπας μεταφοράς καὶ τὰ ὑπόλοιπα εἰς μεταφορὰς ὑγρῶν καυσίμων. Ἀνω τῶν 50% ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ τοννά (καὶ ἔξ αὐτῶν τὰ 75% ὀδοκόληρου τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων) ἔργασται ὑπὸ μακροχρονίους χρονοναυλώσεις, πενταετοῦ — ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον — διαρκείας. Εἰς τὴν ὄμαδα ταύτην δένοντα νὰ προστεθῇ καὶ ὁ στόλος τῶν λαίνερ, αὐξανομένους οὕτω τοῦ πασσοστοῦ ἀπὸ 50 εἰς 70%. Ἀπὸ τοῦ ὑπόλοιπον ἐμπορικούν στόλου, ὁ 20% ἐργάζονται ὑπὸ ναυλώσεις μέστος διαρκείας, φέρ' εἰπεῖν, 6 ἔως 24 μηνῶν καὶ μόνον τὰ 10% τοῦ συνόλου, δύνανται νὰ ἐπωφεληθοῦν πλήρως τῶν πλεονεκτημάτων τῆς σημερινῆς ναυλαγορᾶς, δηλαδή, τοῦ εὐεργετήματος τοῦ προσφορούμενου ἀπὸ τὰς ναυλώσεις κατὰ ταξίδιον.

Τὰς εἰς συνάλλαγμα ἔσοδα τοῦ νορθηγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου κατὰ τὸ 1955, προβλέφθησαν ἀρχικῶς ὑπὸ τοῦ Γραφείου Στατιστικῆς εἰς 2370 ἑκατομμύρια κορωνῶν, ἐμειώθησαν βραχιόνερον εἰς πρόδηλουν μεταξὺ 2100 ἔως 2200 ἑκατοντά. Κορωνῶν. Τελικῶς, ὁ δημοσιεύθεις κατ' Ιανουάριον τοῦ 1956 κρατικός προϋπολογισμός τὰ ὑπελόγιζεν εἰς 2600 ἑκατομμύρια κορωνῶν. Τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον, ὁ πρόδειος τῆς «Ενώσεως» τῶν Νορθηγῶν ἐφοπλιστῶν κ. Λάρη Ούστερον-Σέντνεσ τέλων δέλωσεν, διὰ τοῦτο πρόσθιον κατὰ τὸν ζητούμενον τοῦ στόλου τὰ εἰς δένοντα συνάλλαγμα καθαρά ἔσοδα τῆς νορθηγικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ 1956 θά ἀνήρχοντο εἰς 2000 ἑκατομμύρια κορωνῶν. Ο κ. Σέντνεσ εἶχε λάβει σχετικῶς ὑπὸ δικαίου τοῦ τὴν ἀγορὰν σκαφῶν ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν, τὰ δάνεια εἰς τὸ ἔξωτερικόν διά νέας ναυπηγήσεις καὶ τὴν εἰς ἀλλοδαπούς πάλων μεταχειρισμένων νορθηγικῶν πλοίων. Ἐκπρόσωπος τῆς ιδίας «Ενώσεως» ἔδιλωσεν ἐσχάτους, διὰ τὸ ἀριθμὸν ὃ δοθεῖ παρὰ τοῦ κ. Σέντνεσ ενσύστησε ἀρκότερον. Κατὰ τὸν ὑπόλογισμούν τοῦ ἐν λόγω ἐπρόσωπου, τὰ καθαρά ἔσοδα εἰς δένοντα συνάλλαγμα (ἀκαθάριστοι εἰσιπράξεις μειον τῶν δαπανῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν) θά ἀνήρχοντο τὸ 1956 εἰς 3000 ἑκατομμύρια κορωνῶν καὶ ἡ ἀγορά σκαφῶν (μειον τῶν δανείων εἰς τὸ ἔξωτερικόν καὶ τῶν πωλήσεων εἰς ἀλλοδαπούς μεταχειρισμένων πλοίοι) θά ἀνήρχετο εἰς 1000 ἑκατομ. κορωνῶν.

Ἐτίθετο, δῆμος, τὸ ἔρωτά μας. «Διατὶ δχι μεγαλύτερα κέρδη;» Οἱ καταβαλόμενοι σήμερον ναύλοι εἰναι ψηφιλοί, ἵσως καὶ ψηφιλότεροι τῶν ναύλων ποὺ ἐπλήρωθησαν κατὰ τὴν περιόδον τοῦ πολέμου εἰς τὴν Κορέαν. Καὶ κατὰ τὸ ἔτος ἐκεῖνο τὰ καθαρά κέρδη τοῦ νορθηγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀνήλθον εἰς 2000 ἑκατομμύρια κορωνῶν, πούρον διπερ, μιλονότι μικρότερον τῶν προβλεπούμενων 3000 ἑκατομ., κορωνῶν διὰ τὸ 1956, ἐπετεύχθη ἐν τούτοις ἀπὸ χωρητικότητα πολὺ μικρότεραν. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1956 η δύναμις τοῦ νορθηγικοῦ στόλου ἀνήρχετο εἰς 7.5 περίπου ἑκατομμύρια τόνων γκρός — εἰς δὲ τὸ τέλος τοῦ ἔτους ὑπὸ τοῦ διεθνοῦ περιθέρη, ὡς εἰδομεν ἀνωτέρω, τὰ 8 ἑκατομ. τόν. γκρός — ἐνὼς τὸ 1952 δὲν ἦτο κατὰ πολὺ μεγαλύτερα τοῦ ἡμίσεος τοῦ ἀνωτέρω ἀριθμοῦ.

Οἱ Νορθηγοὶ, ὡς ἐφοπλισταί, ὡς προσανεφέρθη, διὰ νὰ λαδούν ἄδειαν παραγγείλας πλοίοιν εἰς δένα ναυπηγεία, πόσαν ὑποχρεωμένοι — διὰ νὰ θιγῇ τὸ ἔξωθεν εἰσκομισθεν δυνάλλαγμα — νὰ συνάψουν δάνεια εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἐξοφλούντες αὐτά, ευθὺς ὡς τὰ νεότευκτα σκάφα τὰ ἔτιθετον ἐν ὑπερέστια. Σημαίνει τοῦτο, διτι, οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτήται πάσσονται ναύαγκασμένοι νὰ συνάπτουν προναυλώσεις διὰ τὰ καινουργή πλοιά των, πρὸς ἔξασφαλίσιν τῶν δανείων, δεδομένου, διτι αἱ Τράπεζαι δέχονται μόνον ἔγγραφα ἀποδεικνύοντα ωρισμένων, διὰ χρονοναυλώσεως, εἰσόδημα τοῦ πλοίου, ὡς ἀπαρκῆ ἐγγύησης διὰ τὰ δάνεια. Αποτέλεσμα τούτου εἰναι σήμερον, διτι, ἐνώ οι ναύλοι διὰ τὰς μεταφορὰς ὑγρῶν καυσίμων χωροῦν εἰς τὰ ὑψη, ὡς νορθηγικός στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων εἶναι υποχρεωμένος νὰ ἐργάζεται μὲ ναύλους ἀντιστοιχούντας—κατὰ μέσον δρο— πρὸς 23)— ἐπὶ χρονοναυλώσεων. Μολονότι ὑπάρχουν πολλὰ νορθηγικά δεξαμενόπλοια εἰλεύθερα ἀπὸ μακροχρονίους ναυλώσεις, τὰς ἐλεύθερα αὐτὰ σκάφα — μητ ὑπερβαίνοντα τὰ 50 — ἀπαρτίζονται, κυρίως, ἀπὸ παλαιάς καὶ μικράς μονάδας. «Ἐκ τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων, ἔνα δύο μόνοι εἰναι ἐλεύθερα.

Ως πρὸς τὸν στόλον ἔποιον, ἐν τῷ πραγματικότητι, τὸ ἡμίσιον αὐτού ἐργάζεται εἰς μεταφορὰς ἐπὶ τακτικῶν γραμμῶν καὶ κατὰ συνεπείαν δὲν ἐπρεάζεται ἀπὸ τὰς διακυμάνσεις τῆς ναυλαγορᾶς. «Ο ὑπόλοιπος στόλος τῶν τράπας ἀπασχολεῖται, διτος καὶ διὰ στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων υπὸ χρονοναυλώσεις, πολλαὶ τῶν διποίων ἔχουν κλεισθῆ κατὰ τὸ ἔτος τῆς ναυπηγήσεως τῶν πλοίων, ήτοι κατὰ τὸ 1954. Αἱ τιμαὶ δι-

θεν τῶν ναύλων τῶν εἰναι χαμηλαὶ, ἐν συγκρίσει πρὸς ἐκείνας ποὺ ἐπιτυχάνουν στήμερον τὰ ἐλεύθερα πλοιά ἄλλων χωρῶν. «Η σημερινὴ κατάστασις χαρακτηρίζεται ἀπὸ τὰς πρὸς τὴν κερδοσκοτίαν, οἱ ἐργαζόμενοι ὑπὸ «σημαίας εύκολίας» καὶ μὲ ἀξίας πλοιών καινουργῶν, ἀλλὰ καὶ μεταχειρισμένων, τὰς ὁποῖας εἰς τὸ ἀπότερον μέλλουν θά κημάσουν τὰς ἐργασίας τῶν υπερωκεανών μεταφορῶν. «Ψηφίδων κόστος ναυπηγήσεως θά πληρωθῇ κατὰ τὰ ἐπερχόμενα ἔτη, ἐνώ καὶ αἱ ψηφίδαι τιμαὶ διὰ μεταχειρισμένον τονάντας θά ἐμποδίσουν τοὺς νέους νὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐργασίαν. Τὸ μόνον, πάντως τὸν πρόσθιον προσολόγησην ἔχουν ὑπὸ τὴν διαστίσιμον τῶν στόλους μείζονας τὸν 140.000 τ. γκρός. Αἱ εἰς αὐτῶν δέκα σπουδαίότεραι εἰχον κατά τὴν 31η Δεκεμβρίου 1956 τὴν κάτωθι δύναμιν ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ ὑπὸ παραπλίσθη.

Εἶναι ἐιδιαίστερον νὰ σημειωθῇ, διτι εἰς τετρακοσίους ἀνέρχονται οἱ κυριώτεροι νοσθηγοί οἴστοιστοι Οἰκοι, ἀλλ' οἱ περισσότεροι ἔξ αυτῶν ἐκμεταλλεύονται ἔνα ἔως τρία σκάφη καὶ μόνον 16 ἑταϊρικοὶ ὄργανώσεις ἔχουν ὑπὸ τὴν διαστίσιμον τῶν στόλους μείζονας τὸν 140.000 τ. γκρός. Αἱ εἰς αὐτῶν δέκα σπουδαίότεραι εἰχον κατά τὴν 31η Δεκεμβρίου 1956 τὴν κάτωθι δύναμιν ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ ὑπὸ παραγγελγείαν:

Έταιροι	Πλοιά	T. γκρός	Τόνοι δ.ω.
Ούλι, Βίλεμσεν	60	416.000	363.200
Αντερς Ζάχρ καὶ Σία	56	297.254	165.900
Βέστφαλ-Λάρσεν καὶ Σία	30	233.635	281.000
Λέιφ Χόεγκ καὶ Σία	26	225.850	329.000
Κνουτ Κνουτστόν	35	220.055	—
Φέριλεύ καὶ Έγκερ	28	220.680	196.650
Θόρ Ντάλ	57	196.676	190.600
Φρέντ. «Ολεν καὶ Σία	56	193.606	232.300
Σίγκουρτ Χέρλφεσεν καὶ Σία	17	179.381	111.200
«Ολεν καὶ Ούγκεσλαντ	25	167.906	232.300

### ΤΟ ΕΜΨΥΧΟΝ ΥΑΙΚΟΝ

«Η σταθερά αὐδησης τοῦ νορθηγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἐφερεν εἰς τὸ προσκήνιον τὸ πρόδηλμα τῆς ἐπανδρόσεως, τὸ ψηφίσταμενον ὑπὸ τὴν διαστάσην την θέσην τοῦ νορθηγικοῦ στόλου τῶν παραπλεύσαντων τῶν κατηγοριῶν. Εἰδίκη προσοχὴ ἔδοθη εἰς τὰς ποικίλας καπηγορίας ἀξιωματικῶν καὶ ἡ εἰδιαίστερη γενικῶς ἀπό τὸ ἀξιοσημειωτόν ἐπιτυχίαν. Τὸ μέλλον, ἀπὸ τὴν πλευράς ταύτης, δύναται ν' υιοθετήσῃς τὸν ποιας τίνος αἰσιοδίας, λαμβανομένης ὑπὸ δικαίου καὶ ἡ θέσης τοῦ προσκήνιον εἰς τὸν πλοίον της θεραπείας. Οι μαθηταὶ θά διδάσκωνται νὰ χειρίζονται τούς τελευταίους τεχνικούς ἐξοπλισμούς, τοὺς διόποιούς θά ἀντιμετωπίσουν εἰναι πλάνων της θεραπείας. Εἰχει ἐπίσης καταρτισθεν ἐκπαιδευτικὸν πρόγραμμα ἐπὶ βάσεων συγχρονισμένων πρὸς τὰς νεωτέρας ἀνάγκας. Δέοντος ἀκόμη νὰ προστεθῇ, διτι οἱ ὑπεροχεισιακοί πλοιοκτήται πάσσονται ναύαγκασμένοις νὰ συνάπτουν προναυλώσεις διὰ τὰ καινουργή πλοιά των, πρὸς ἔξασφαλίσιν τῶν δανείων, δεδομένου, διτι αἱ Τράπεζαι δέχονται μόνον ἔγγραφα ἀποδεικνύοντα ωρισμένων, διὰ χρονοναυλώσεως, εἰσόδημα τοῦ πλοίου, ὡς ἀπαρκῆ ἐγγύησης διὰ τὰ δάνεια. Πόστα διδάγματα θά ἀπεκόμιζεν ὁ ιδιόκος μας ἐφοπλιστής καὶ ὁ κάθε με τὰ θαλάσσια ἔργα ἀσχολούμενος εἰς τὴν 'Ελλάδα!

I. Γ.

**Calling at COLOMBO?**  
contact  
**FOOD & SHIPPING Co:Ltd:**  
(SHIP CHANDLERS)  
For all your ship's requirements  
of  
**PROVISIONS-FRESH & FROZEN-DECK & ENGINE STORES & C:**  
5th Floor,  
NEW CAFFOOR BUILDING,  
Church Street,  
**COLOMBO I.**  
(CEYLON)

Day: 78823  
Night: 81154  
grams: "FUDSHIPPER,  
COLOMBO



δίζοντα τὴν ἀνάδασιν τῶν πειρατῶν, ὡς καὶ μηχανήματα (οἱ καλούμενοι κόρακες) δι' ὧν ἀνηρτάσσοντο τὰ πλοῖα.

Οπώς πληροφορούμεθα ἀπὸ τὸν Ἀθηναῖον, σύγχρονον τοῦ Ἀρχιμῆδους καὶ ἐπίσης μέγαν μαθηματικὸν (Βιβλ. Ε' /206), ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρῳ πλοίου ὁ Ἀρχιμῆδης κατεσκεύασε μηχάνημα δυνάμενον νὰ ρίψῃ βλήματα ἔξι λίθισι βάρους 80 κιλῶν εἰς ἀποστασίαν ἑνὸς ἀρχαίου σταδίου (100 ὄργυισιν), ἐπιπροσθέτως δὲ κατεσκεύασε καὶ τὴν Ἐλίκα (κοχλίαν) διὰ τοῦ ὅποιου καὶ μὲ τὴν χρησιμοποίησιν ὀλίγων μόνων ἀνθρωπίνων δυνάμεων, καθεῖλκε τὸ γιγαντιαῖον σκάφος, τὸ δὲ ἐκπληκτικὸν διὰ τὴν ἐποχὴν γεγονός ἐπιβεβαιούται καὶ ὑπὸ τοῦ ἰστορικοῦ Πλούταρχου ἀναγράφοντος τὰ ἔξης:

«Ο Ἀρχιμῆδης αὐτὸς ἀπαθεν καθημένος ὑπὲν σπουδῆς, ἀλλὰ ἥμερα τῷ χειρὶ σίεις ὅρχη τίνα πολυσπάσθον τὸ πλοῖον κατηγαγενεῖ.

Τὸ ὑπέρμεγέθες αὐτὸν ναυπήγημα ὁ Ἱέρων ἀφοῦ τὸ ἐφόρτωσε σίτου καὶ τὸ μετωνόμασεν «ἈΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ» τὸ ἐδώρησεν εἰς τὸν Πτολεμαῖον Β., τὸν Φιλάδελφον, Βασιλέα τῆς Ἀιγύπτου (247 — 221 π.Χ.), εἰς τὸν ὅποιον ἐπροξένετος καταπληκτικὴν ἐντύπωσιν τὸ μέγεθος καὶ ἡ πολυτέλεια τοῦ πλοίου εἰς ἐποχὴν μάλιστα κατὰ τὴν ὅποιαν, δηποτανάς γνωρίζουμεν ἀπὸ τὸν ἔξικόν μας ἱστορικὸν Παπαρρηγόπουλον (ἐπίλογος σελ. 320), ἡ Αἴγυπτος παρετάσσει στὸλον ἐκ δισχιλίων μικροτέρων πλοίων, χιλίων πεντακοσίων μεγαλυτέρων, ἀπὸ ἡμιολίας μέχρι «πεντήρομος» εἶχε δὲ ὑλικὸν διὰ διπλάσια τούτων πλοῖα καὶ θαλασσιγά πρᾶ πρὸς τὴν κρήσιν τῶν Βασιλέων «χρυσόπερμα» καὶ «χρυσούμβολα» περὶ τὰ ὄκτακοσία.

Ἄλλ' ὁ συναγωνισμὸς φαίνεται, ὅτι ἡτο ἔμφυτος εἰς τὸν ἀνθρωπὸν ἐκ παλαιοτάτης ἐποχῆς καὶ διὰ τοῦτο ὁ Πτολεμαῖος ὁ Δ., ὁ Φιλοπάτωρ (βασιλέυσας ἐπὶ τῆς Ἀιγύπτου ἀπὸ 204—181 π.Χ.) ὅπως μᾶς πληροφορεῖ ὁ ίδιος ὁ ἱστορικός (ἐπίλογος σελ. 321), θέλων νὰ ὑπερακοντίσῃ τὸν Ἱέρωνα τὸν Β., κατεσκεύασε «ΝΑΥΝ ΤΕΣΣΑΡΑΚΟΝΤΗΡΩΝ» διὰ τὴν κίνησιν τῆς ὅποιας ἔχειράζοντα χιλιάδες ἑρετῶν.

Κατὰ τὰς μετέπειτα χιλιετηρίδας ἐναυπηγούντο πλοῖα ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν μέχρι τῆς ἀξιομνησούντος ἑποχῆς τῆς ἀπελευθερώσεως τῆς Πατρίδος μας, ὅτε ὑπὸ τὴν πεφωτισμένην καθοδηγήσιν τοῦ «Ἐλληνικοῦ ναυπηγοῦ Τομάζη», μὲ τὰ τότε ἀτέλη καὶ πρωτόγονα μέσα, καθειλύκουθη τὴν 2ην Ἀπριλίου 1837 εἰς τὸν Ναύσταθμον τοῦ Πόρου τὸ πρῶτον Ἑλληνικὸν ἀτέλοπλοιον «ΜΑΞΙΜΙΛΙΑΝΟΣ» (ὅπως ἐκαλεῖτο ὁ ἀδελφὸς τοῦ Οὐθωνοῦ, τοῦ πρώτου Βασιλέως τῆς Ἀναγεννεθῆσης Ἐλλάδας) καὶ μετ' ὅλιγος μῆνας, ὅτοι τὴν 27ην Ὁκτωβρίου 1837, καθειλύκετο τὸ «ΟΘΩΝ» τόννων 430 καὶ ταχυτήτος 9 μιλίων, τὰ ὅποια ἀμέως διετέθησαν διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἀναγκῶν καὶ τὴν μεταφορὴν τοῦ ταχυδρομείου.

«Ἡδη μὲ τὸ νέον «ΑΝΤΑΝΔΡΟΝ», τὸ ὅποιον ἴδρυει ἡ στοργὴ πρὸς τὴν Ἑλλάδα τῶν φιλοπατρίδων ἐφοπλιστῶν, διανοίγεται νέα πηγὴ ὅχι μόνον διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκουμενίας, εἰς τὴν ὅποιαν τόσα ἀνέκαθεν εἰσφέρει ἡ ναυτιλιακὴ μας Γαλανόλευκος.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

## ΑΓΓΛΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

### — ΛΙ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ

Ἐνώπιον βρετανικοῦ Ἐφετείου ἔξεδικάσθη τελευταίως ἀγωγὴ τῆς «Φρότα Ναθιονάλ ντε Πετρούλειρος» ἐνώπιον τῆς ναυτικῆς ἐταιρίας Τόρσχολμ. Ἡ διένεξις ἀνέφη ἀπὸ τὴν ἀκύρωσιν ναυλοσυμφώνου δυνάμει μᾶς ρήτρας, ἥτις ὠρίζεν, ὅτι εἰς ὥν περιπτώσιν δύο ἢ πλειόνες τῶν ἀναφερομένων χωρῶν, περιλαμβανομένων εἰς αὐτάς τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῆς Γαλλίας, ἐνεπλέκοντο εἰς πόλεμον, εἶχε τὸ δίκαιωμα ἔκαστος τῶν συμβαλλομένων νὰ ἀκυρώσῃ τὸ ναυλοσύμφωνον, μετὰ προειδοποίησιν τριῶν ἀνδρομάδων. Τὴν προηγουμένην τῆς παύσεως τοῦ πυρός, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς διώρυγος Σουέζ, οἱ πλοιοκτήται ἐπέδωκαν πρεσβειδοποίησιν ἀκυρώσεως τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ διεθέσαν τὸ σκάφος των εἰς ἔτερων ναύλωσιν, μὲ τιμὴν ναύλου τῆς σημαντικῶς ἀνωτέρων τῆς προβλεπομένης ἀπὸ τὸ ἀκυρώθεν ναυλοσύμφωνον.

Οἱ ναυλωταί ἀμφισθητούντες τὸ δικαίωμα τῶν πλοιοκτητῶν νὰ ἀκυρώσουν τὴν ναύλωσιν ὑπὸ τὰς κοστούσας περιστάσεις, ἥγειραν ἀγωγὴν ἐνώπιον τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων, ἀξιούντες ἀποτίσματιν. Τὸ ναυλοσύμφωνον, δώμας, ὠρίζεν, ὅτι πάσα διένεξις ἀφορῶστα τὴν ναύλωσιν, ἔδει νὰ ἐπιλύεται διὰ διαιτησίας ἐν Λονδίνῳ. Οἱ πλοιοκτήται προχιστοῦν μάσιν διαδικαστίαν ἐν Ἀγγλίᾳ, συμφωνῶν πρὸς τοὺς δύρους τῆς περὶ διαιτησίας ρήτρας. «Ἡδη ἡ ἐν προκειμένῳ δίκη διεδάγεται, κατόπιν ἀγωγῆς τῶν ναυλωτῶν, ἵσχυροις μέντοι οἱ πλοιοκτήται δέουσι νὰ ἐμποδισθοῦν ἀπὸ τὴν διαιτησίαν περὶ διαιτησίας ἐν Λονδίνῳ καὶ ὅτι πρέπει γά τὰ ἀνακληθῆ ὁ διορισμὸς διαιτητῶν, καθόδον ἐκκρεμεῖ δίκη ἐνώπιον τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων.

Ο δικαστής κ. Νέτνιος ἐτόνισεν ἐν τῇ ἀπόφασι του, ὅτι ἡ περὶ διαιτησίας ρήτρα τοῦ ναυλοσυμφώνου ὑποχρεοῖ τοὺς συμβαλλομένους εἰς διαιτησίαν ἐν Λονδίνῳ καὶ παρεπήρισεν, ὅτι δὲν ἐφοδείτο νὰ ὑπάρξῃ σύγκρουσις ἀρμοδιότητος, διότι τόσον τὰ ἀγγλικά, δύσον καὶ τὰ ἀμερικανικά δικαστήρια διὰ ἀνεγνώριζαν τελικῶς, ὅτι οὐδεμία ἔδικασιον εἶται σύγκρουσις ἀρμοδιότητος. Προσέθηκεν ὁ δικαστής, ὅτι δὲν κατώρθωσε νὰ εὕρῃ λόγον συνηγορούντα ὑπὲρ τῆς ἀξιώσεως τῶν ναυλωτῶν, καθ' ἦν

τὸ Δικαστήριον ἔδει νὰ παρέμβῃ, σπῶς παρεμποδίσῃ τὴν διεξαγωγὴν διαιτησίας.

### — Η ΔΙΚΗ ΝΙΑΡΧΟΥ· «ΣΑΝ ΟΤΑ»

Παραπλησίας φύσεως είνει καὶ ἡ διένεξις τοῦ κ. Νιάρχου καὶ τῆς «Σάν Οίλ Κόμπαν» διά τὴν μὴ ἐκτέλεσιν τοῦ ἀπὸ 31ης Μαρτίου 1955 ναυλοσυμφώνου, Ισχυος μεχρι 30ῆς Ἀπριλίου 1961, διὰ τὴν μεταφορὰν πετρελαιών ἐκ Περσικού Κόλπου εἰς τὰ διυλιστήρια Μάρκου Χουκ, τῆς Πιενσυλβανίας. Παρὰ τῆς ἐνδιαφερομένης ἐταιρίας Πετρελαιῶν ἔξεδόθη πρὸ τοῦ εἰδική ἀνακοίνωσις διὰ τὸν τύπον. Ἀνεφέρετο ἡ «Σάν Οίλ» εἰς ὥρισμένας διατάξεις τοῦ ναυλωτηρίου συμβολαίου, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ τοῦ δροῦ περὶ Διώρυγος. Ὁ καθοριζόμενος ναυλολογίος ἦτο 51 % ἐπὶ ἔλαττον τοῦ δροῦ περὶ Διώρυγος, μὲ διμήν ἀπὸ λιμένας Μεσογείου 56 ½ % ἐπὶ ἔλαττον τοῦ δροῦ ναυλολογίοις.

Ο περὶ Διώρυγος δρος προέβλεπεν, ὅτι, ἐάν οἰονδήποτε γεγονός ἡ οἰονδήποτε εἰμφάρξι, καθίστα ἐπικίνδυνον ἡ ἀδύνατον τὸν διάπλου τῆς Διώρυγος. Σουέζ, ἡ Παναμά, ἡ ναυλώτριας ἐταιρία θά δηνύνετο νὰ συνεχίσῃ τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ εἰς τὴν διάθεσιν τῆς τονάκης, εἰς οἰονδήποτε ἀλλού ἐπιτρέπομένον μεταφορικό τομέαν, ἀποζημιώνουσα τὸν ἐφοπλιστὴν κατ' ἀναλογίαν δι' οἰονδήποτε ἀπώλειαν χρόνου ἡ ἐπιπρόσθετον διαδρομήν. Ὁ κ. Νιάρχος προέτεινεν, ὃς γνωστόν, τὴν παραπομπὴν τῆς διενέξεως εἰς διαιτησίαν τοῦ Λονδίνου, ὡς εἴθισται ἐπὶ ναυτιλιακῶν διαφορών, ἡ Σάν Οίλ, δύμα, ἐνώπιον ἀρχικῶν ἀποδέχθη τὴν διαιτησίαν, ἥλασε γνώμην καὶ ἤγειρεν ἀγωγὴν ἐνώπιον τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων, ἀπαίτουσα τὴν καταδολήν ἀποζημιώσεως 150 ἑκατομμυρίων.

## ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

### — ΑΤΥΧΗΜΑ ΕΙΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΗΝ ΚΑΙ «ΜΗ ΝΑΥΣΙΠΤΛΟΥΝ»

Ἐξεδικάσθη πρὸ τοῖς παρὰ τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων ὑπόθεσις απαιτήσεως κατὰ πλοίου δῆθεν «μὴ ναυσίπτλου». Τὴν ἀγωγὴν ἥγειρε λίπαντής, μετέχων τοῦ πληρώματος τοῦ σκάφους κατὰ τὴν πλοιοκτήτριας ἑταίριας, ἀξιῶν ἀποζημιώσεων διὰ τὸν τραυματισμὸν, τὸν ὅποιον ὑπέστη, κατερχόμενος μίαν κλίμακα, εἰς τὴν κορυφὴν τῆς ὅποιας εἶχε τοποθετήθη παρὰ τὸ κιγκλίδωμα τοῦ μηχανοστασίου ἐνάντι τοῦ πλακέ. Τὸ τεμάχιον αὐτὸν ἐρρυπάνθη δι' ἔλασίου. Κατὰ τὸν ἐνάγοντα, ἡ ζημία ὠφείλεται εἰς ἀμέλειαν τῶν πλοιοκτητῶν, μὴ λαθούσαν τὸν δέουσαν πρόσωπον διὰποτροπὴν τῆς ρυπάνσεως. Οἱ πλοιοκτήται, ἔξι ἄλλοι, ἔζητονταν νὰ ἀπορριφήσῃ ἡ ἀγωγὴ, μὲ τὸ ἐπίκειρημα, ὅτι οὐδεμία ὑπόθεσην ἡ προσεκομίσθη ἀπόδειξις, ἐπὶ πόσον χρόνον τὸ διαβένειν τεμάχιον εὑρίσκετο εἰς τὴν ἐλόγω θέσιν. Ὁ ἐνάγων ἀντέταξεν, ὅτι τοιαύτης ἀπόδειξις δεῖ τὸν ἀναγκάζει καὶ ἐπέμεινεν εἰς τὴν διαιτησίαν τῆς ἀγωγῆς του, ὅτι τὸ σκάφος ἦτο «ανίκανον πρός πλούν».

Τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν, ὅτι οὐδεμία ἀξιώσις ἦτο δυνατόν νὰ στηριχθῇ εἰς λόγους ἀνικανότητος τοῦ σκαφούς πρός πλούν, ἐλλείπει αποδείξεως, πτώσης πουνέδην ἡ προσεκομίσθη ἀπόδειξις, ἐπὶ πόσον χρόνον τὸ διαβένειν τεμάχιον εὑρίσκετο εἰς τὴν ἐλόγω θέσιν, ὅτι διά τοῦ ποταμοῦ έχει τοποθετηθεί τοῦ σκαφούς πρός πλούν, δέοντας νὰ μη ἀπαλλάσσεται πάσης εὐθύνης τοῦ περιπτώσεως εἰς τὴν ρυπάνσεως.

### — ΖΗΜΙΑΙ ΚΑΤ ΤΗΝ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΙΝ

Μία ἄλλη ἀξιόλογος ἀπόφασις τῶν ἀμερικανικῶν περιφερειακῶν δικαστηρίων ἔξεδόθη ἐπὶ διενέξεως προκυψάστης ἀπὸ μίαν ρήτραν συμβολαίου ρυμουλκήσεως, δι' ἡς ὁ διοικητής τοῦ ρυμουλκού ἀπηλλάσσετο τοῦ εὐθύνης διὰ πάσαν ζημίαν τοῦ ρυμουλκουμένου σκάφους, προερχόμενη ἐπὶ τῶν πάγων τοῦ ποταμοῦ. Δέοντας νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ Ανώτατον Δικαστήριον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν είχεν ἀποφασθῆ ἐπὶ ἄλλης ὑπόθεσεως, ὅτι ἓν ρυμουλκού δύναται νὰ μη ἀπαλλάσσεται πάσης εὐθύνης τοῦ περιπτώσεως αὐτελείας περὶ τὸν ρυμουλκητηρινό.

Εἰς τὴν παρούσαν ὑπόθεσην ἡγέθειν τὸ δίκημα, ἂν ἡ ἀπόφασις αὐτῆς τοῦ Ανωτάτου Δικαστηρίου ἔχῃ ἐφαρμογὴν καὶ ἐπὶ τῶν διατάξεων ἀπαλλαγῆς τοῦ ιδιοκτήτη τοῦ ρυμουλκού μόνον ἀπὸ τῆς εὐθύνης διὰ πάσαν ζημίαν τοῦ ρυμουλκουμένου σκάφους, στηριχθεῖν ἐπὶ προγενεστέρας ἀπόφασεως εἰς ὑπόθεσιν τῶν αὐτῶν διαδίκων, καθ' ἣν τὸ Δικαστήριον εἰχει τοῖντον — δύναται νὰ είνει δρογματικός. Φαίνεται, ἐν τούτοις, ὅτι διὰ νὰ κρίνῃ τις, ἀν μία συμφωνία είνει ἀντίθετος πρὸς τὸ δημόσιον αἰσθητό, πρέπει νὰ ἐρευνήσῃ καὶ πεισθῇ, ἀν ὑπάρχῃ διάρροχης πτώση τοῦ διοικητή. Ἡ ἐταιρία ρυμουλκῶν, ἀπὸ τὴν ὅποιαν ζητεῖται νὰ ἐπιχειρήσῃ ρυμουλκούς διὰ μέσου ριψοκινδύνων συνθηκῶν ἐκ πάγων, εἶχε τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσῃ τὴν προστασίαν της κατὰ παντὸς ἀπευθείας.

Ἡ προκειμένη ύπόθεσης χρησιμεύει εἰς τὸ νὰ ἐπιβεβαιωθῇ ἡ ἀποψίς, ὅτι ὑπάρχουν ἔξαιρέσεις τοῦ γενικού κανόνος, τοῦ τεθέντος παρὰ τοῦ Ανωτάτου ἀμερικανικοῦ Δικαστηρίου εἰς ἄλλην παρομοίας φύσεως ύπόθεσιν.

## ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικὴ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.

Ταχύτης ἐκτελέσεως

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

Τιμὴ συμφέρουσαι

Η ΠΥΡΗΝΙΚΗ ΕΠΟΧΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

ΕΙΣ ΤΟ ΚΑΤΩΦΛΙΟΝ ΤΗΣ ΕΝΑΡΞΕΩΣ ΤΗΣ

νιμον νὰ си обетети бъд толкунти. месиасиц тобу костоуци еис полемика проограмати.

Εις τὸ κατωτέρω ἄρθρον τοῦ εἰδικοῦ ἀτομικοῦ ἐπιστήμονος κ. Ρι-  
τσαρν Γκόντγουΐν, τῆς ἀμερικανικῆς ἐπιτροπῆς διὰ την ἑφαρμογὴν  
τῶν σχεδίων τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἀναλύονται  
αἱ κατεύθυνσεῖς τῆς ἐν λόγῳ ἐπιτροπῆς διὰ τὴν λίαν προσεχῆ κατ-  
σκευὴν τοῦ πρώτου ἀτομικοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου.

Η σημερινή έποχή είναι έντελώς διάφορος έκεινης καθ' ἥν ἐσπειώθη ἡ στροφὴ από τὸ ιστίον εἰς τὸν ἄτμον. Διὰ τὴν παλαιὰν ἔκεινην μεταβολὴν πλειστοὶ ὅσα πλοιοκτήται ἢσαν διστακτικοὶ πρὸς υἱοθέτους τῆς καινοτομίας, ἐνώπιον δύλιγοι είναι οἱ μῆτρες πιστεύοντες εἰς τὴν προσεχῆ προώσεων διὰ τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας. Βεδανής ἡ ἐποκνή τῆς ἀτομικῆς προώσεως τῶν πλοίων φαίνεται νῦν ἀπέκτη ἀκόμη καὶ θά χρειασθούν μερικά ἔπη, πρὶν ἡ νέα δύναμις ἀποδοῖ ἐμπορικῶς ἐκμεταλλεύσιμος. Πάντως, αἱ τεχνολογίαι πρόσδοιοι ἐφθασαν κατά τὰ τελευταῖα ἔπη εἰς τοιούτου βαθμούν, ὃστε μία χώρα — αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι — νῦν είναι περισσότερον παρεξκευασμένη, ὅπως τὰς δεχθῆ.

Ποικίλοι λόγοι έπιβάλλουν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας νόνιανάλλους την προτοσούδινην ναυπηγήσεως πλοίων μὲν ἀπομικηνή πρόωσιν. Τινές των λόγων τούτων ἀναφέρονται εἰς τὴν ἔθνικην ἀρχαῖαν. «Εμπορικὸς στόλος πρωθυδούμενος διὰ πυρηνικῆς ἐνέργειας δὲν θάξειται, ἀπὸ ξένας πηγάς καυσιμου, ἐνώ παραλλήλως θάξει δυνηθοῦν αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι νόνια διατηρήσουν τὰς ἐλάττουμένα προμηθείας των εἰς ὄρυκτὰ καύσιμα. Σπουδαιότερος ἐν τούτοις λόγος τοῦ ἀμερικανικού ἐνδιαφέροντος εἶναι ἡ πιστίς, ὅτι ἡ πρώσις του ἐμπορικού πλοίου ἀποτελεῖ μίαν ἀπὸ τὰς μᾶλλον οἰκονομικῶς ἐλπιδοφόρους ἐφαρμογάς της πυρηνικῆς ἐνέργειας.

Τὸ πρόδηλα ἐπίτευξεως ἑνεργείας χαμηλού κόστους ἐκ τῶν πυρινῶν ἀντιδραστήρων ἀντιμετωπίζεται πότι εἰς τὰς Ἡνωμ. πολιτείας ἐν τῇ ἔξειδι τῶν εἰς τὴν χώραν ταῦτην ἀντιστοίχων ἐγκαταστάσεων Ἑπρᾶς. Οἱ ἐμπειρογνώμονες ἐπὶ τῆς ἀτομικῆς ἑνεργείας εὑρίσκουν δύσκολον ν' ἀντιμετωπίσουν τὸν συναγωνισμόν, που παρουσιάζει ἡ προμήθεια εὐθήνων δρυκτῶν, καυσίμων, καὶ ἡ ἀποδοτικότης τῶν νεωτέρων ἐγκαταστάσεων ἑνεργείας. 'Ἐν τούτοις, εἰς ἐφαρμογὴν ἐν τῇ ναυτιλίᾳ οἱ πυρηνικοί ἀντιδραστῆρες — κατὰ Βασίμους προσδοκίας — θὰ καταστούν ἐκαρίτερον οἰκονομικώτεροι ἀπό τὰς ἀντιστοίχους μονίμους ἐγκαταστάσεις, Ἑπρᾶς. Πολλοὶ λόγοι συνηγορούν εἰς τοῦτο. 'Ἐν πρώτοις, αἱ πυρηνικοὶ εγκαταστάσεις, πρώσωπας ἐνδέχεται νὰ είναι περισσότεροι συμμηκοὶ ἀπό τὰς συνήθεις ἐγκαταστάσεις, ἐνώ δὲν χρειάζονται καὶ χώρου πρὸς ἐναποθήκευσιν καυσίμων. Οἱ οὐσῶς ἔξοικονομούμενοι χώροι δύνανται νὰ μετατραποῦν εἰς ὀφελίμους χώρους διὸ φορτίον.

Αναμένεται, διτά διά πυρηνικής ένεργειας πρωθυμένεια πλοιαί θάλαιναί ικανά νά μεφανίσουν υπερλοτέρας ταχύτητας ἐπί μακροτέρων ταξιδίων, ἀπό τά πλοιά τα πρωθυμένα διά συνήθους ένεργειας. Ἐφόσον δέ τα ἀτομικά πλοια δέν θά χρειάζωνται συχνὸν ἀνεφοδιασμὸν εἰς καύσιμα, θά καταναλίσκουν διλγυθέρων χρόνου διά φορτεκόρπωσίς εν λιμένι. Τὰ πλεονεκτήματα ταῦτα θεωρούνται ως πλέον ἡ Ισοφαρίζοντα κόστος τοῦ καυστιμοῦ τῶν διά πυρηνικῆς ένεργειας πρωθυμένων οκαφών.

Ἐπί πλέον, δὲν ἀναμένεται, ὅτι τὸ κόστος τοῦ πυρηνικοῦ καυσίμου πάραπλείστη ἐπὶ μακρὸν εἰς ψηφλὰ ἐπίπεδα. Μεγάλαι ἐπετελέσθησαν πρόδοιοι εἰς τὴν ἀελίειν τῶν ἀντιδραστήρων δι' ἔγκαταστάσεις ἐνεργείας ἐν τῇ Ἑρᾶ καὶ μέγα μέρος τῶν τεχνικῶν αὐτῶν βελτιώσεων δύναται νὰ μεταφερθῆ καὶ ἐφαρμοσθῆ ἐπὶ τῷ ναυτικῷ ἔγκαταστάσεων. Δέοντη πτίσης νὰ ἀναμένεται, ὅτι κατὰ τὸ ἀμέσως προσεχῆ ἔτη πολλαῖς νέαι φαρμαγοιὰ θὰ ἐπιτελεσθούν εἰς τὸν τομέα τῆς προσωσεων τῶν πλοίων, ἥρθοσθετοι παράγοντες περικοπῆς τοῦ κόστους εἶναι ή ἀπάλειψις τοῦ ὀστούς ἀσφαλείας καὶ ή οικονομία, ἥτις δύναται νὰ προέλθῃ διὰ τῆς πριμιτοποίησεως ἐν τῷ ἔργῳ τοῦ ἀντιδραστήρος τῶν ἀλταποιών ἑκείων τῆς Ιδιωτικῆς Βιομηχανίας, ἀτίνα περικόπτουν τὸ κόστος. Αἱ ναυτικαὶ ἐπίσης ἔγκαταστάσεις δύνανται νὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰ ἡδη πάροχντα ναυπηγεῖα, καλῶς ηδη ἐφασιάσμένα μὲ τεχνικὰ μέσα καὶ ισθέστωντα ἐμπειρονο ποσαστικοῦ.

Έτερον ζήτημα είναι, διατί ύπαρχε ἀνάγκη χωριστού ναυτικού ρουγάμυματος πυρηνικής πρώσεως, δεδομένου, ότι ίκανη ἔργασσια ἔ-ει πή συντελεσθή εἰς τὸν τομέα τῆς ἀτομικῆς πρώσεως σκαφῶν. Οὐ-μεία μόνιμα υστίσταται ἀμφιβολία, διτὶ πολλαῖς πληροφορίαι, συλλεγεῖσαι ἀπό τὴν κτηθείσαν πείραν, δύσις ἀφορᾶ τὸν ναυτικὸν ἀντίδραστρα, θά-ναι ώφελίμοι. Είναι ἐν τούτοις ἀλλόθες, διτὶ αἱ ἀνάγκαι καὶ ή μεγαλυ-έρα ἔμφασις ἐνὸς προγράμματος ἐμπορικοῦ πλοίου σημαντικῶν διαφέ-ρουν εἰναῖν, αἱ ὀποῖαι διέπουν τὸ πρόγραμμα κατασκευῆς ἐνὸς πολε-σκού σκάφους. Ἐπὶ παραδείγματι, η ἐφαρμογὴ τῆς πυρηνικῆς ἐνεργεί-ας εἰς πολεμικά σκάφη ἀποτελεῖ ζήτημα ἑθνικῆς ἀμύνης καὶ ἐνδεχομένως ὅτις τὰύτης τῆς ἑθνικῆς ἐπιβιώσεως. Εἰς τὸ πεδίον, δῆμως, τῆς ἐμπο-ρικῆς ικατιλίας ἡ ἀπόδοσθή τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας θὰ ἔξαρτηθῇ ἀπό τοὺς ἀκονιμικοὺς παράγοντας. Οὕτω, δὲν είναι ἀπάνταγκες διὰ τὰ ἐμ-πορικά πλοία νὰ ἔχουν τὸ εύχειόιστον ἢ τὴν ίκανότητα γί-νεσθαι εἰς στρατιωτικὰς ἀνάγκας, ὅπως ἀπαιτεῖται διὰ τὰ πολεμικά σκά-φη. Ἀφ' ἔτερου, τὸ πρόγραμμα διὰ τὰ ἐμπορικά πλοία θὰ σγάγῃ εἰς τις οιστιν τοῦ κόστους κατὰ μεγαλείσεος θαυμίων προ-στάσης, ἀλλα-γών.

Αι άνωτέρω σκέψεις άποτελούν μερικάς έξι δσων κείνται δησθεν τού ένδιαφέροντος τών Ήνωμένων Πολιτειών έτι τού προγράμματος κατασκευής ναυτικών μονάδων κινουμένων διά πυρηνικής ένεργειας. Τό πρόγραμμα διά τά άτομικά έμπορικα πλοία τών Ήνωμένων Πολιτειών προχωρει διά δύο μεγάλων λεωφόρων. Η πρώτη άναφερεται εἰς πρόγραμμα βραχείας άκτινος, άποβλέπον εἰς τήν απόκτησιν στοιχειώδων τινων τεχνικών και οίκονομικών δεδομένων περι τής ζωῆς τών διά πυρηνικής ένεργειας κινουμένων πλοίων και τούτο διά της κατασκευής ένδιν ή περισσοτέρων σκαφών. Η δευτέρα άναφερεται εἰς τήν κατάστρωσιν έξειδη-κτικού προγράμματος έγκαταστάσεων πυρηνικής ένεργειας έκτελουμένου εἰς άριθμον τινα έτων και αποβλέποντος εἰς τήν έπιτεχνην προώσθιας τών έμπορικών πλοίων έντος πλαίσιον έμπορικών συναγωνιστικού. Σημειωτέον, ότι τό πρώτον πρόγραμμα δὲν ένδιαφερεται πρωτίστως διά τού κόστους, ένω εἰς τό δεύτερον πρόγραμμα οι παράγοντες τού κόστους συγκεντρώνουν τό μεγαλύτερον ένδικαρέσσαν.

Η Ναυτική Διοίκησης τού 'Υπουργείου Εμπορίου και η 'Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας τών Ηνωμένων Πολιτειών συνεργάζονται διά την εύδοξων τού όλου έργου. Συνεστήθη μάλιστα και μικτή διάσκεψη προσώπους έκαστης υπηρεσίας, η οποία είναι ύπολογος διά την έκτελεσιν του προγράμματος. Η 'Επιτροπή πιστεύει, ότι η έργασια της μικτής ταύτης διάσκεψης θα είχε ως απότελεσμα την ταχυτέρων ανάπτυξην αρμόδιοτης είς τον τομέα τού άτομικου πλοίου.

Γενάται, δώμας, τό ερώτημα: Θά μετάσχη, ἀρά γε, εἰς τὴν προσπάθειαν ταύτης ἡ ἀμερικανική βιομηχανία; Ἔγενετο δεκτόν, ὅτι ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν πρέπει ἐν πρώτοις νὰ πάρσχῃ ὁκονομικῆν ὑπόστηξιν καὶ νὰ ἀναλάβῃ τοὺς μεγάλους ἀρχικούς κινδύνους. Η Ἐπιπρότερη ἐλπίζει νὰ δυνισιοργήσῃ Βάσιν εὐρυτέρας, μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, συμμετοχῆς τῆς Βιομηχανίας, πιθανὸν μάλιστα παρουσίαν Βάσιν πρὸς ἔκεινην, ἥτις ἐλπίζει διὰ τῆς συγκέντρωσιν τῆς ἔξειδεως τοῦ σταθμοῦ πυρηνικῆς ἐνέργειας. Η Κυβέρνησης τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἔθεσεν ὑπὸ τὴν αἰγίδα της τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν κατασκευὴν μέχρι του σημερινού, κατὰ τὸ ὄποιον ἡ ιδιωτικὴ βιομηχανία είναι τέλον εἰς θεσιν νὰ προσχωρήσῃ εἰς τὸ ἔργον μὲ κυβερνητικήν ἐπίχορησιν, διδομένην εἰς τινὰς περιπτώσεις.

Καὶ ὑπὸ τὴν κρατουσαν κατάστασιν τῶν πραγμάτων ή 'Επιτροπὴ ληπίζει νὰ συναγάγῃ τὰ περικόπιτα τὸ κόστος κίνητρα τῆς βιομητρίας, ἐν τινὶ μέτρῳ, διὰ τῆς υἱοθέτησεως συμβολίσει μὲ τιμᾶς ὠριμενας. 'Επι παραδειγματι, εἶναι πεπειμένην ἡ 'Επιτροπή, ὅτι τόσον ναυπήγησις τοῦ σκάφους ὅσον καὶ ἡ ἔγκαταστασις πρώσεως διὰ τὸ πρώτον ἀτομικὸν πλόιον, δύναται νὰ γίνη κατὰ τὸν ἀνάτερόν τρόπον. Θά είναι δὲ τὸ πρώτον σύστημα ἀντιδραστήρος τοιαύτως μεγάλης υψηλότητος, διὰ τὴν ἀμερικανικὴν κυβερνήσην μὲ υμβόλισιον εἰς τιμᾶς ὥρισμέναν. Πιστεύει ἡ 'Επιτροπή, ὅτι οἱ κατεκεστατικοὶ ἔγκαταστασέων πυρηνικῆς - πρώσεως θὰ παράσχουν ἐγγυήσεις διὰ τὴν ἑκτέλεσιν καὶ διὰ τὰ ὄλικα, παρομοίως πρὸς παρεχομένας ἓφοδισμάτων μηχανῶν συνήθους πρώσεως. Τὸ πρώτον μέρος του διουργάματος, τὸ μέρος, δηλαδή, ποὺ ἀφόρε τὴν ναυπήγησην τοῦ πρώτου πλοίου, είχε τὴν ἐπίσημον ἀπάρχηγν του τὴν 15ην Ὁκτωβρίου ἔτους, δὲτε ὁ Πρόεδρος κ. 'Αιζενχάουερ διεβίβασεν ἐντὸλην εἰς τὴν αυτικὴν Διοίκησιν καὶ τὴν 'Επιτροπὴν 'Ατομικῆς 'Ενεργείας νὰ προσῦν τὸ ταχύτερον εἰς τὴν ἐκπόνησιν σχεδίου διὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ πρώτου μὲ ἀτομικὴν πρώσωσιν ἐμπορικοῦ πλοίου.

Δύο σημαντικαὶ ἀπόφασεῖς, ἀφορῶσαι τὸ ἐν λόγῳ πλοίον, ἐλήφθησαν δη. Ἡ μία ἀναφέρεται εἰς τὸν τύπον τοῦ πλοίου. Θά είναι τούτο μίαν σκάφος δι' ικανὸν ἀριθμὸν ἐπιβατῶν καὶ μὲν χώρων 12.000 τόνων ν. π. διὰ φορτίου, θά ἔχῃ δισαστάσεις μήκους 595 ποδῶν καὶ πλάτους 8 ποδῶν, θά ἀναπτύσσῃ δὲ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 21 μιλίων. Ἡ ἕτερα ἀπόφασις ἀφορᾷ τὸν τύπον τοῦ χρησιμοποιηθεούμενου ἀντιδραστῆρος ἡ τὴν ἔγκαττάστασιν ἐνεργείας. Θά είναι ἀντιδραστὴρ πεισμένου ύποτος, δυνάμενος νὰ ἀναπτύξῃ δύναμιν ἀτράκτου 22.000 πτπων. Ός δός την ἀρχικὴν ἀπόφασιν, ὅτι τὸ πρώτον ἀτομικὸν πλοίον θὰ ἐπρεπε εἴναι μᾶλλον δεκαεμπόλιον, παρὰ μικτὸν (δι') ἐπιβάτας καὶ φορτίου), ἐτονίζετο, ὅτι πράγματι οὐδεμία υπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι μεγάλα ἱεμενοτόποια δύνανται νὰ χρησιμοποιήσουν ἐπωφελεστέρων — εἰς τὸν κονομικὸν τομέα — τὴν πυρηνικὴν πρώσιν, παρ' οσον τὸ μικτὸν ισον.

Δέν άντιμετωπίζει έν τούτοις ή 'Επιτροπή, ότι θά δύναται τό πρώτον μόπλιον νά είναι οικονομικών συναγωνιστικών ύπο ποιανδήποτε περι- ασσιν, λόγω τής άναγκης ἀπαιτήσεως πείρας ώς πρὸς τὴν πράκτικὴν τασκευήν καὶ λειτουργίαν. Συνεπῶς, τὸ οικονομικὸν αὐτὸ πλεονέκτη- τον δεξαμενοπλίον δεν έδινε, ώς ἐπιβαλλόμενον.

\* \* \*  
'Αντιρρήσεις, οσσον άφορά τό πρώτων πλοίων, ένέχουν μάλλον τὸν χαρακτήρα, ὅτι τούτο θὰ ἀπέτελει ἀπλῶς τὸν «διαφημιστὴν» ἢ — κατὸν χαρακτηρισμὸν τοῦ Προέδου κ. Αἰζενχάουερ — «ὅτι θὰ ἦτο πλωτὸν ἐργαστηρίον πρὸς παροχὴν ἀπαραιτήτων πληροφοριῶν διὰ τὴν πε-

**HELLAS TECHNICAL SHIP SUPPLIERS G.M.B.H.**  
SPECIALIST ON DIESEL ENGINES

REPAIRS ON DIESEL ENGINES  
DOCKING ARRANGEMENTS AND SUPERVISING

**DIESEL ENGINE SPARE PARTS**  
LINERS AND PISTONS CAMS FUEL PUMPS

HAMBURG 1 - BRANDSENDE 24

**CABLES: ERGANI**

PHONE: 33 46 41  
33 46 42



# GAMLEN

# CHEMICAL COMPANY

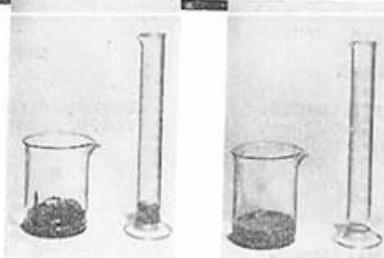
CHEMICALS AND SOLVENTS FOR CLEANING AND MAINTENANCE  
OF EQUIPMENT IN INDUSTRY, TRANSPORTATION, SHIPS AND SHIPYARDS

GET ALL  
THE  
POWER  
YOU  
PAY  
FOR !

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΝΤΕ  
ΟΛΗΝ ΤΗΝ  
ΚΑΥΣΙΜΟΝ ΥΛΗΝ  
ΔΙΑ ΤΗΝ ΟΠΟΙΑΝ  
ΠΛΗΡΩΝΕΤΕ  
ΜΕΤΑΤΡΕΠΟΝΤΑΣ  
ΤΗΝ ΙΛΥΝ  
ΕΙΣ ΚΑΥΣΕΛΑΙΟΝ



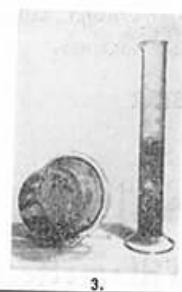
WATCH GAMLENOL WORK —  
TURNS SLUDGE INTO OIL!



1.  
Heavy sludge from  
bottom of an oil tank  
is placed in a beaker  
with small amount of  
Gamlenol.

2.  
Sludge is completely  
dissolved shortly there-  
after. Action is chem-  
ical . . . takes place  
while equipment is in  
full operation.

3.  
Liquified sludge is  
completely dissolved — flows ready-  
ly, handles easily, burns  
completely.



SERVICE AND STOCKS IN PRINCIPAL CITIES  
AND PORTS THROUGHOUT THE WORLD

## GAMLENOL ADDITIVE FOR DIESEL OR BOILER FUELS

- Improves Atomization and Combustion
- Dissolves Sludge; Reduces Combustion Deposits
- Increases Efficiency—Heat Transfer

Add Gamlenol to your fuel tank through filling line or sounding pipe—the effect is immediate!

Gamlenol dissolves sludge and reduces combustion deposits throughout the system—turns sludge into useful fuel. Gamlenol improves atomization and combustion; increases efficiency, gives more heat and power from each gallon of fuel. Continued use of Gamlenol prevents further sludge accumulations, reduces sulphur and vanadium corrosion.

Gamlenol is safe; non-explosive. Approved for ships' stores; contains no acids, alkalis, or chlorine compounds.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΚΑΙ ΔΙΑΝΟΜΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΝ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ:

**ΟΜΟΡΡΥΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΣΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ**

ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΙΓΑΙΝΟΥ 1 - ΑΘΗΝΑΙ

ΤΗ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙ:  
"MIDDLEASTCO,"

NEW YORK : GAMLEN CHEMICAL CO.  
24 STATE STREET

PHONE: WHITEHALL 4-3357

CABLE: GAMLENITE - NEW YORK

LONDON : GAMLEN (LONDON) LIMITED.  
40, GREAT PORTLAND STREET.  
LONDON, W. 1.

PHONE: LANGHAM 2431

CABLE: GAMLENITE - LONDON

ΔΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΩΣ ΜΕ ΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΜΑΣ  
ΑΠΟΤΑΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΑΝΩ ΩΣ ΚΑΙ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥΣ ΜΑΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ:  
812-881

# Directory of Ship's Agents, Stevedores, Tugowners, Shipchandlers etc

## Adelaide

Messrs E. R. & FRASER  
13, Grenfell Street,  
Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»  
**PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD.**  
Tolley's Buildings, Lipson Street  
Tele: J. 1582/2 1713  
After Hours J. 6869  
Cables «PORTADPROV».

## Amsterdam

**STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD.**  
Tele: 41860 Binnenkant 47  
Cables «FRANSSWART».

## Antwerp

**STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD.**  
Kattendijk Dock W. 27  
Tele: 329238 Cables «FRANSSWART».

**JOSEPH J. LEE & CO.**  
17, Batavia Street,  
Tele: 33.61.36.-33.61.37-33.61.64  
Cables «LEE».

**BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING COY.**  
Avenue d' Italie 92,  
Tele: 337.846 Cables «BELBUNKER» Telex An. 212

**STEVEDORING CO. GYLSEN**  
Rue de Genes 7,  
Tele: 35.08.82-35.09.68 Cables «GYLSEN»

### STEVEDORES AND CONTRACTORS

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

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,  
GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

### STEVEDORES

STEVEDORES & CARGO  
SUPERINTENDENTS

STEVEDORING  
SUPERINTENDING

STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN  
WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS

## Baltimore

**TERMINAL SHIPPING CO.**  
Tele: Plaza 2910 Garrett Building Cables «TERMINAL»

**MARYLAND SHIP CEILING CO. INC.**  
320 Chamber of Commerce Bldg,  
Tele: Lexington 1860-61 Cables «MARSHIPCO»

**CURTIS BAY TOWING CO.**  
Mercantile Trust Building  
Tel. MULberry 5-8700  
Cable & Radio «CURTISBAC»

## Calcutta

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

STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIP-  
PING & PAINTING CONTRACTORS

**GI NDELINGER & SON (PTY) LIMITED.**  
Waygood Otis Building, 95, Strand Street,  
Box 2587; Phone 22756, Teleprinter CX 207.  
Cables: «MIDSHIPMAN»

### SHIPCHANDLERS

SHIPPING, CLEARING AND  
TRAVEL AGENTS,

## Cape Town

**HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD.**

2 Selkirk Street  
Tele: 3-1478 Cables «HERMES»

**GI NDELINGER & SON (PTY) LIMITED.**

Waygood Otis Building, 95, Strand Street,  
Box 2587; Phone 22756, Teleprinter CX 207.  
Cables: «MIDSHIPMAN»

**Casablanca**

**H. G. SMITH & CO. LTD.**

119, Avenue du General Drude  
Telephone: 208-85 Cables «SMICO»

**L. BARBER LIMITED**

(Also SAFFI, AGADIR, PORT LYAUTHEY, ALGIERS)

119, Avenue du General Drude  
Telephone: 607-21 Cables «BARIMER»

**Ceuta: NORTH STAR**

**(RIERA & AMARANTINIS)**

Falange Espanola 59,  
Teleph.: 1613 & 2278 Cables: RIHERMA or  
AMARANTINI)

**Columbia & Willamette River Ports**

**PORLTAND STEVEDORING CO.**

1732, N. W. Quincy Street, Portland Ore  
Cables «PORTSTEVE» Telephone Broadway 5497

**Dakar**

**"SOCOMAR"**

Tele: 108 21 Bd Pinet, La Prade Cables «OVERALL»

**Dunkirk**

**SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES**

Tele: 470 2 Quai Freycinet Cables «TRAVINDUS»

**JOKELOSON & HANDTSÆM**

8 Place des Nations  
Tele: 7825 Cables «JOKELOSON»

**Durban**

**J. E. PALMER & CO. (Pty) LTD.**

220/224 POINDEX ROAD, DURBAN  
Cables «ROULETTE»

**GUNDELINGER & SON (PTY) LIMITED.**

110, Victoria Embankment,  
Box 1477, Phone 2-8347, Teleprinter DX 61. Cables: «MIDSHIPMAN»

### STEVEDORES AND GRAIN FITTERS

### STEVEDORES

### STEVEDORES

### STEVEDORES

SHIPPING, CLEARING  
AND TRAVEL AGENTS

## Finland

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

## Fremantle

**NICHOLLS PTY LIMITED**  
26 Mouatt St. Tele: L 1034 Cables «STEVNICH»

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 MOLINAR LTD.**  
Irish Town 40, Tele: A. 368 Cables «JAMES»

SHIPCHANDLERS

## Hamburg

**THOR NILSEN**  
21, Kajen, Tele: 23.28.41(42)  
Cables: «STEVEDORING HAMBURG»

STEVEDORES

## Baste & Lange

Brook, (Free Harbour), Cables «PROVISIONS»

Tele: 36 62 08/99

## Hull

**P. E. HOLLAND, LTD.**  
11, Redon Road-HULL  
Cables: «DUCAL», Tel 31370

STEVEDORES

## Humber Stevedoring Co. Ltd.

11, Hedon Road, HULL  
Cables «STEVEDORE», Tel. 33371

STEVEDORES

## Karachi

**COWASJEE & SONS**  
KEAMARI, Cables «JUBILEE»  
Telephones: 33362, 33109, 32010, 5115

SHIP'S AGENTS, STEVEDORES,  
SHIP CHANDLERS, COAL BUNKERERS,  
TUGS, BARGE OWNERS

## Liverpool

**REA LIMITED**  
Pacific Building, James St.  
Tele: Central 6070 Cables «IGNEUS»

STEVEDORES

## Lourenco Marques

**VITORIA LIMITADA**  
P.O.Box 83  
Tele: 4428 & 3228 Cables: «CRETIKOS»

SHIPCHANDLERS

## N. KASSIMATIS

62, Avenue Alvaro Cabral  
Tele: 5254 Cables «NIKAS»

SHIPCHANDLERS

## Madras & Coast Ports

**N. SELVARAJALOU CHETTY & CO.**  
620 North Beach Road.  
Tele: 3580 Cables «STEVEDORE-MADRAS»

STEVEDORES &  
SHIPCHANDLERS

## Melbourne

**UNITED STEVEDORING PTY LTD.**  
Tele: MX 5231 88102 Normanby Road, SC 5  
Cables «FLEETWAYS»

STEVEDORES

## THE FLEET FORCE PTY LTD.

Tele: MX 5233 9113 Lorimer St, SC 5

Cables «FLEETWAYS»

SHIP REPAIRERS

## UNITED SERVICES PTY LTD.

Tele: MX 5231 88102 Normanby Road SC 6

Cables «FLEETWAYS»

SHIP'S FITTINGS

Messrs. E. P. & A. FRASER

«Phosphate Houses», 515, Collins Street

Tele: MB 3155 Cables «STEVEDORE»

STEVEDORES & CONTRACTORS

## Mormugao

**LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD.**

Cable «LEMUIR»

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

## I. P. NORONHA

Cable «IGNATIUSNORONHA»

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

## Naples

**DITTE RIUNITE PUCCI BROS**

Tel. 21128 Piazzale Porta di Massa

Cables «PUCCI BROS»

SHIPCHANDLERS & BONDED

WAREHOUSE OWNERS

## New York

**MORAN TOWING & TRANSPORTATION CO. INC.**

Tele: 3-8787 17 Battery Place, Cables «MORANTOW»

TUGOWNERS

## Penang

**S. V. K. PATCHEE BROS (Manum)**

Tele: 1085 15 Bishop Street Cables «ISMALIA»

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

# ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ Κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

**ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Μάρτιος.** — Της Γαλλίας ή οικονομική θέσις προκαλεί σοδαράς άνησυχίας. Αἱ πληθωριστική τάσεις έκτείνονται, τὸ ἔλεμπα τοῦ δημοσίου προϋπολογισμού του 1957 υπολογίζεται εἰς 4.2 δισεκ. δολλάρια, τὰ ἀπόβεματα συναλλάγματος ἐλαττούνται ἐπικινδύνως διὰ τὴν νομισματική σταθερότητα, αἱ τιμαὶ ἀνέρχονται, τὸ κόστος τῆς ζωῆς ἐπίσης (8.6% ἀπὸ τοῦ Φεβρουαρίου τοῦ 1956), ἐνῷ ἡ κρίσις τοῦ Σουεζ προεκλεσε δαπάνας ἔκτάκτους καὶ διαρροήν συναλλάγματος σηματική διὰ τὴν προμηθείαν καυσίμων ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν.

• Τῆς Γερμανίας τεύναντίον ἔξαρτεται ἡ σταθερώς βαίνουσα τὴν ἀνίσουσαν εὐημερία. Η παραγωγὴ θέρασεν εἰς τὸν περιόδον τῶν προηγουμένου, ἡ ἀπασχόλησις εἶναι πλήρης καὶ τὰ εἰς δολλάρια ἀπόβεματα αὔξανονται ταχύτατα. Τὸ μάρκον είναι ἐν ἀπὸ τὸ ὄλιγα ὑγιά νομίσματα.

• Δέν φαίνεται νὰ ἀπέχῃ ἡ ἡμέρα τῆς χαλαρώσεως τῶν περιορισμῶν εἰς τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς τῆς κομμουνιστικῆς Κίνας, τῶν χωρῶν τῆς Δύσεως καὶ τῆς Ιαπωνίας.

— Υπὸ τὴν πίεσιν κυρίων τῆς Ἀγγλίας, τῆς Δυτικῆς Γερμανίας καὶ τῆς Ιαπωνίας αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι ἀντιμετωπίζουν τὸ ζῆτημα καὶ αἱ ἐπ' αὐτοῦ ἀπόφασεις εἶναι προσεχεῖς.

— Ήδη ἡ Κίνα αὐξάνει ἀπὸ τὴν ἡμέραν εἰς ἡμέραν τὰς συναλλαγάς τῆς καὶ τὸ συμφέρον πλέον τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου φαίνεται νὰ ὑπαγορεύῃ τὴν περαιτέρω διεύρυνσιν τῶν ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν.

• Η κυβέρνησης τῆς Συρίας, κατόπιν τῆς ἀποκωρήσεως τῶν στρατευμάτων τοῦ Ἰσραήλ ἀπὸ τὰ αἰγυπτιακὰ ἑδάφη, ἐπέτρεψε τὴν ἔναρξιν τῆς ἐπισκευῆς τοῦ διαβαθμού τῶν πετρελαιαγωγῶν, ὡστε συντόμως νὰ ἐπαναληφθῇ διοιχετεύει τῶν πετρελαιών μεριοῦ τοῦ Μεσογειακοῦ τέρματος τοῦ ἀγωγοῦ. Υπολογίζεται, ὅτι ἐντὸν ἐπτὰ ἡμέρων θὰ καταστήσῃ τὸν ἀγωγοῦ, μὲ ἀπόδοσιν 11 ἑκατομμύριον μέτρων ἑτησίων.

— Εν τῷ μεταξὺ ἐγγίωθη, ὅτι ἀπὸ τῆς 16ης Μαρτίου αἱ Ἐταιρίαι πετρελαιών θὰ ἀρχίσουν νὰ κατευθύνουν τὰ σκάφη πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Μπάνιας καὶ τῆς Τριπόλεως, ὅπου 220.000 βαρελίων θὰ πασαδίδωνται ἡμερισίως. Πάντως, ἡ πλήρης ἀποκατάστασις τοῦ ἀγωγοῦ καὶ τῶν τριῶν σταθμῶν ἀντλήσεως, θὰ χρειασθῇ 12 ἑως 15 μῆνας.

• Ός συνέπεια τῆς μειώσεως τῶν ὡρῶν ἐργασίας εἰς τὰ γαιανθρακωρύχεια τοῦ Ρού, ὑπολογίζεται, ὅτι κατὰ τὸ δωδεκάμηνον Ἀπριλίου 1957—58, ἡ παραγωγὴ θὰ σημειώσῃ ὑπερώχρησιν 1 ἑως 2 ἑκατομμύριων τόνων. Οὕτω, ἡ γερμανικὴ βιομηχανία θὰ ἴδῃ τὰς ἐκ τοῦ Ρού προμηθείσας της εἰς γαιανθράκα νὰ κατατίπτων εἰς 57 ἑκατομμύρια τόνων, ἔναντι 63 καὶ πλέον τοῦ παρελθ. ἔτους ἐνῷ, τούναντίον, η κατανάλωσις θὰ ἀνέλθῃ ἀπὸ 64 εἰς 66 ἑκατομμύρια τόνων.

— Οσον ἀφορᾶ τὴν παραγωγὴν κώκ., αἱ κρατούσαι προβλέψεις εἶναι εὐνοϊκαί. Θὰ φθάσῃ αὐτῇ εἰς 38 ἑκατομμύρια τόνων, ἔναντι 36.5 ἑκα-

τομμυρίων τόνων τοῦ προηγουμένου ἔτους, κρίνεται δὲ ἡ ἐν λόγῳ ποσότης ὡς ἀρκετή διὰ τὸ ἀντικύρση τὸν ζῆτημα.

• Κατὰ τὸ 1957 προβλέπουν οἱ εἰδίκοι παρατηρηταί, ὅτι ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη θὰ καταναλίσκῃ κατὰ 12 % περισσότερον γαιανθράκα, ἔναντι τοῦ 1955, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι διὰ τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας ἀναμένεται μέχρι τοῦ 1967 ἡ παραγωγὴ ρεύματος 15 ἑκατομμυρίων κιλοβάτ.

— Τὸ 1955, ἡ Εὐρώπη εἰσήγαγε 30 ἑκατομμύρια τόνων γαιανθράκων, ἐκ τῶν ὄποιων τὰ 60% ἐχρησιμοποιήθησαν πρὸς παραγωγὴν κώκ. διὰ τὴν χαλδουργίαν. Κατὰ συνέπειαν, ἡ εύρυτέρα ἐφαρμογὴ τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας προβλέπεται νὰ ἔχῃ περιορισμένον ἀντίκτυπον εἰς τὰς εἰσαγωγαὶς γαιανθράκων.

• Μὲ ίκανοποίησιν χαριτεῖται εἰς τὴν Ἀγγλίαν τὸ γεγονός, ὅτι κατὰ τοὺς διαφερούσαντας δύο μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους διὰ πρώτην φοράν, ἀπὸ τῆς κρατικοποίησεως τῶν γαιανθρακωρυχείων, ἀνωρυχθῆ ποσότης γαιανθράκων μεγαλύτερα κατὰ 1.250.000 τόνων, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου 31ημήνου π. ἔτους. Ἐνέχει τοῦτο μείζονα σημασίαν, καθόσον ἡ αὐξησις ἐπετεύχθη μὲ 1400 ώλιγνωτέρους ἐργάτας.

— Ἰδιαιτέρως ἔτοντίσται ἡ διαπιστωτεῖσα διάθεσις τῶν ἀνθρακωρύχων νὰ αὐξήσουν τὴν παραγωγὴν περισσότερα. Σημειώνεται ἀκόμη, ὅτι τὸ σήμερον υφιστάμενα ἀποθέματα γαιανθράκων εἶγαι, τὰ μεγαλύτερα ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ πολέμου καὶ ἐντεύθη. Ἡ τοιαύτη αὔξησης τῶν ἀποθέματων ὀφείλεται εἰς τὸν ἡπιότητα τοῦ ἐφετεινοῦ χειμῶνος, καθὼς καὶ εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ζῆτησις ἐκ μέρους τῆς βιομηχανίας δεν ηὔκηθη ἀναλόγως πρὸς τὴν ζῆτησιν τῶν προηγουμένων διάδεκτων μηνῶν. Η σημειωθεῖσα αὔξησης προήλθεν ἀπό τὴν ἐλλειψιν πετρελαίων, συνεπείᾳ τῆς κρίσεως τοῦ Σουέζ.

• Ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη θὰ καλύπτῃ τὰ 95% τῶν εἰς πετρέλαια αναγκῶν της, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἀνοιγμάτος, εἰς τὴν καυστιπλοΐαν τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ καὶ τῆς ἀπανάλειτουργίας τῶν βλαβερῶν πετρελαιαγωγῶν. Ἀναγνωρίζεται σχετικῶς, ὅτι ἡ ἀμερικανικὴ συμβολὴ ὑπῆρξε πολύτιμος, διότι χάρις εἰς αὐτήν ἐπετεύχθη ἡ κάλυψις τῶν κενῶν. Τὸ ζῆτημα οὕτως τῆς Διώρυγος ἔπαισε νὰ ἀσκῇ ἀμεσον περίσσει ἐπὶ τῆς εὐρωπαϊκῆς οἰκονομίας.

• Αἱ ἐξαγωγαὶ γαιανθράκων ἀπὸ τὰς Ἕνωμέναις Πολιτείαις πρὸς δύο τὰς χώρας, συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ Καναδᾶ, ἀνήλθον τὸ 1956 εἰς 68.544.323 τ., ἔναντι 51.287.525 τ., τοῦ 1955. Ο Καναδᾶς ἀπέρροφησεν 20.652.419 τ., αἱ δὲ λοιπαὶ χώραι 48 ἑκατομμύρια τόνων. Εἰς τὴν Εὐρώπην — εἰδίκετον — εἰσήχθησαν — εἰσήχθησαν — 41.155.982 τ., ἔναντι 28.687.525 τόνων, τοῦ 1955.

• Ἔνας νέος σοδικικὸς λιμῆνος κατασκευάζεται 25 χιλιόμετρα ἀπὸ τῆς Ὁδοσσοῦ, ὡς ἀνάγγειλεν ὁ ρώσος ἀρμόδιος ἐπὶ τῆς καυστιπλοΐας εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Ο νέος λιμῆνος, δισταὶ θὰ ὀνομασθῇ Ἰλιτοφέσκ, εἰς μηνην τοῦ Λενίν, θὰ δύναται νὰ δεχθῇ τὰ μεγαλύτερα πετρελαιοφόρα, προορίζεται δέ νὰ ἀποσυμφορήσῃ κατὰ ἔνα ποσοστὸν τὴν κίνησιν τοῦ λιμένος τῆς Ὁδοσσοῦ.

• Λιμένα ικανὸν νὰ δεχθῇ ὀκεανοπόρα σκάφη — δηλαδὴ σκάφη μὲ ἀνάλογα βιθυσμάτα — προτίθενται οἱ Ἐβραίοι νὰ κατασκευάσουν ἔντος τριετίας εἰς τὸ Ἐλάθ, ἀντὶ δαπάνης 35 ἑκατομμυρίων ἵστραπλικῶν λιμένων. Ο ἔξοπλισμός καὶ ἡ ἔκτασις τῶν κρηπιδωμάτων τοῦ θα εἴνε, δῆτα καὶ εἰς τὸν λιμένα τῆς Χάιφας. Διὰ τοῦ νέου λιμένος ἀποθέλεται τὸ Ἰσραὴλ νὰ προσθήσῃ τὴν διασεπακομιστικὴν κίνησιν τῆς Ἀπωλ. Ἀνατολῆς καὶ νὰ ἔξυπερθετῇ τὴν κίνησιν τῶν πετρελαιών καὶ τῆς ἀλιείας.

— Τὸ πρώτον στάδιον τῶν ἔργων προβλέπεται τὴν κατασκευὴν κρηπιδωμάτων μὲ ἀνάλογα βιθυσμάτα, ἐπιτρέποντα τὴν πλεύρισιν δύο μεγάλων σκαφῶν καὶ τριῶν δεξαιοποίοντον. Τὰ τελευταῖα ταῦτα θὰ ἔχουν προτερωτάτως ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸν πετρελαιαγωγὸν διαμετρου 32 ίντσων, τοῦ ὄποιον μελετάται νὰ ἔγκατάστασις ἀπὸ τοῦ ἑβραϊκοῦ τούτου λιμένος πρὸς τὴν Μεσογείον.

• Η λήξασα ηδη ἀπέργια τῶν προσωπικῶν τῶν ναυπηγείων εἰς τὸν περιοχὴν τοῦ Σλέσβιγκ Χολσταΐν, ἥτις ἐκπρύθη τὸν 24ην Ὁκτωβρίου ἀπὸ 34.000 ἐργατοτεχνίτας, ἥτοι ἡ μεγαλύτερη ἀπέργια τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου καὶ παρέλυσεν ἐπὶ μακρὸν χρόνου πολλὰ ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα γερμανικὰ ναυπηγεία. Η λύσις ἐπετεύχθη κατόπιν ἀπόδοχης τῶν αἰτημάτων τῶν ἀπεργῶν διὰ τὰς ἀδείας μετ' ἀποδοχῶν καὶ τὴν προστίσιαν τῶν κατά κινδύνων ἀσθενείας. Πολλῶν ἐλληνικῶν σκαφῶν ὑπὸ παραγγελίαι, ἀλλού μὲν καθυστέρησης ἢ καθέλκουσις καὶ ἄλλων ἐπεβραδύνθη ἡ τοποθετησιαὶ τῆς τρόπιδος ἐπὶ τὸν ἔσχαρων.

• Ἀπέργια ἀπειλεῖται εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεία. Απὸ τὰς οἰκείας ὄργανων εἰς τὸ προσωπικόν, ταῖς αριθμούσας 250.000 μελάνων, ἔδθη ἡ διαταγὴ διακοπῆς τῆς ἐργασίας ἀπὸ τῆς 16ης Μαρτίου, ἀν ἐν τῷ μεταξὺ δὲν γίνεται ἀποδεκτή ἀπὸ τοὺς ἐργοδότας ἡ αἰτηθεῖσα αὔξησις 10% τῶν ἡμερομισθίων.

• Η προσωρινῶς ἐπιβλῆσις ἀπαγόρευσις ἔξαγωγῆς παλαιοισθῆρα, ἥρθη. Τὸ γεγονός εἶναι ἐνθαρρυντικὸν διὰ τὴν κίνησιν τῆς ναυλαγορᾶς, ἀν καὶ ἡ παρατηρουμένη ύφεσις εἰς δλοις σχεδὸν τοὺς τομεῖς προβλέπεται, ὅτι θὰ συνεχισθῇ.

• Τὸ παλαιοισθῆρα ἀναζητοῦν εἰς τὴν Ἀμερικὴν ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη καὶ

## DAWOOD & CO.

7, Raffles Quay—SINGAPORE  
Cables «LATHIPHA» Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 68

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





ξεμενοπλοίων. Πρόκειται περὶ προσπαθείας γενικωτέρας μορφής, εἰς τὴν ὅποιαν τὸ ἀγγλικὸν κεφάλαιον συμπαρίσταται. Οὖτω, μετά τὸ πρώτον συναρθέν δύοντας 30 ἑκατομμύριαν λιρῶν ἀπὸ τὸν «Οὐμίλον Σέλλη», νέον καὶ εύρυτέρας ἐκτάσεως οἰκονομικὸν σχέδιον ἀνέκοινώθη ἀπὸ τὴν «Μπρίτις Πετρόλεουμ». Βάσεις αὐτοῦ θὰ χρηματοδοτηθοῦν παραγγελίαι δεξαμενοπλοίων συνολικῆς δύξις 40 ἑκατομμύριαν λιρῶν. Τὸ σχετικὸν πρόγραμμα ὄντα πέραν εἰς 23 σκάφη τῶν 32.000 ἔως 42.000 τόνων ή.ώ. ἔκαστον καὶ εἰς τίνα σούπερ-τάνκερς τῶν 60.000 τόνων δ.ώ. ἡ καὶ μεγαλύτερα. «Ηόη, ἀρκετά ἔκ τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν ἔχουν παραγγελθῆ εἰς βρετανικὰ καὶ ἵτακά ναυπηγεῖα.

## NOPHITIA

TO LΛ' NEP "ΜΠΕΡΓΚΕΝΣΦΙΟΡΑ",

Ἐλεῖς ἕνδιαφέροντα τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἀπόδοσεως τῶν μηχανῶν καὶ τῆς κατανάλωσεως καυσίμου ἐνὸς ἔξαιρετον σκάφους, τοῦ ὑπερωκεανού «Μπέργκενσφιορδ» 18.739 τόν. γκρός, τῆς Νορβηγικῆς Γραμμῆς Βορείου Αμερικῆς. Κατά τὰ ἔπτα πρώτα κυκλικά του ταξίδια ἀπέδωκε μέσην ταχύτητος 19.67 μιλλίων, μὲ δύναμιν 19.410 ἑνδεικτικῶν ἵππων εἰς τὰ 119.9 στροφάς κατὰ λεπτὸν καὶ μὲ κατανάλωσιν 72.6 τόνων καυσίμου. Μερικά ἀπό τὰ ταξίδια του σκάφους ήσαν ἐκτάκτως δυσχερῆ, συνεπείᾳ τρικυμίας μὲ ισχυρούς ἀνέμους καὶ καταιγίδας. Εἰς μίαν μάλιστα περίπτωσιν ὑπερχρεώθη τὸ σκάφος νά πλέῃ ἐπὶ εἰκοσιν ὥρας μὲ ταχύτητα 7 μιλλίων μόνον.

Καρυμία δὲν ἔσημειώθη ἀνωμαλία, ἐν σχέσει μὲ τὰ ἔξι ἀλλομυνίου ὑπερκατασκευασμάτων τοῦ πλοίου, οὔτε καὶ εἰς τὸ σύστημα τοῦ ἑναλλασσούμενού ἡλεκτρικού ρεύματος. Ἡ ὑψηλοτέρα μέση ταχύτητος του ἔφθασε τὰ 20.9 μιλλία, μὲ κατανάλωσιν 75.3 τόν. καὶ 125 στροφάς κατὰ λεπτὸν. Διὰ τοὺς πρώτους πέντε μῆνας τῆς ὑπηρεσίας τοῦ σκάφους τὸ καύσιμον, ὅπερ κατηνάλισκε, ἦτοι ντηζελ-օɪλ, κατὰ δὲ τοὺς ἐπομένους μῆνας ἦτο τὸ ἔλαφρότερον τοῦ φιούελ-ɔɪl.

## ΟΛΛΑΝΔΙΑ

ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΟΝΤΑΙ ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΤΗΣ

Ἐκδήλων προεκάλεσε δυσφορίαν εἰς τοὺς ὀλλανδικούς ἑφοπλιστικούς κύκλους ἡ σκέψις τῆς κυβερνήσεως τῆς Χάγης, ὅπως περιορίσῃ καὶ ἐνδεχομένως καταργήσῃ τὴν ἀδιά παρεχομένην φορολογικὴν ἀπότασιν δι' ἐπενδύσεις κεφαλαίων εἰς τὴν ναυτιλίαν. Ἐκφράζουν τοὺς φόδους τῶν ἐν λόγῳ κύκλων ὃ πρόδεδρος τῆς 'Ἐνώσεως Ολλανδῶν ἑφοπλιστῶν κ. Γιόγκχερ, ἐτόνισεν, ὅτι μία τοιαύτη πρᾶξις θὰ ὑπερχρεώνε τοὺς ὀλλανδούς πλοιοκτήτους νά αναβάλουν τὰς παραγγελίας των διοικητῶν διασκέδαλων τῶν δύο τάριχών της εὐκαιρίας, ὅπως ἀπασχολήσουν διὰ λογαριασμὸν των τὰ ὀλλανδικὰ ναυπηγεῖα. Συνεχίζουν ὁ Γιόγκχερ τὰς δηλώσιες του ἐπὶ τῆς σπουδαιότητος, τὴν δύοτοίν εἶχε νὴ ναυτιλία διὰ τὴν εὐημερίαν τῶν Κάτω Χωρῶν, εἰπεν, δη, παρό, τὴν ίκανοποιητικὴν τάσιον, ποὺ παρουσιάζει σήμερον ἡ ὀλλανδικὴ ναυτιλία. ἔχει ἀδύτη νά ἀντιμετωπίσῃ μεγάλα προδῆματα, ὡς λ. χ., τὴν ἀντικατάστασιν τῶν παρηλίκων σκαφῶν της διά νέων, καθώς καὶ τὴν περαιτέρω αύξησην τῆς χωρητικότητός της. «Ἄν ὁ ἐμπορικός στόλος τῶν Κάτω Χωρῶν — εἶπε — πρόκειται νά διατηρήσῃ τὴν σημερινὴν ἐν

τῇ παγκοσμίῳ ναυτιλίᾳ δέσιν του, θὰ πρέπει νὰ προσαΐνῃ τακτικῶς εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τῶν παλαιῶν του μονάδων, ἵνα ἀντιμετωπίσῃ τὸ συναγωνιστόν τῶν δέσιν πλοίων. Ἐν τούτοις, τὰ βιθλία τῶν ναυπηγῶν, κατὰ τὴν παρούσαν στιγμήν, παρουσιάζουν τοιαύτη εἰκόνα, ὃστε ἡ παράδοσις σκαφῶν παραγγελθέντων πρὸ τοῦ καιροῦ νὰ μη ἀναμένεται, ὅτι θὰ είναι δυνατόν νά πραγματοποιηθῇ ἐνωπίον τῶν τεσσάρων ἢ πέντε προσχών ἑταῖς. Ἡ κατάστασις αὕτη θέτει εἰς δύσκολον δέσιν τοὺς πλοιοκτήτας, ἐν δψει, ιδίᾳ, τοῦ γεγονότας τῆς συνεχούς ψύμεων τοῦ ναυπηγικού κόστους. Πράγματι, οὐδεμία ὑπάρχει σήμερον διάσπορον πρόσθιον περιορισμὸν της τελείωσις τοῦ ναυπηγείου.

Μολονότι — συνέχειεν ὁ κ. Γιόγκχερ — τὸ πρόβλημα τῶν ἑκατάχρον καὶ διακρίσεων σημαίας περιῆλθεν ἀπό τίνος εἰς δευτέραν μοίραν, ἔτεσσον καὶ σπουδαιότερον πρόβλημα ἥλθεν εἰς τὸ προσκήνιον, τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὰς «σημαίας εὐκολίας». Χώραι — εἶπεν — ὅπως ὁ Παναμαῖς καὶ ἡ Λιβερία, στήμαντον ἔχουσαν πρὸ τοῦ πολέμου χωρητικότητα, ἀδημιουργησαν σήμερον ἔνα ἐμπορικὸν στόλον 10 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός, καλύπτοντα τὰ 10% του παγκοσμίου τονάζ. Κατὰ τὰ προσεχῆ, μάλιστα, ἐτη δὲν ἀποκλείεται αἱ δύο αὗται χώραι νὰ θέσουν ὑπὸ τὸν ἐλεγχούν των τὸ ¼ τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς ικανότητος. Ἡ ὀλλανδικὴ ναυτιλία παρεστήρησεν ὁ κ. Γιόγκχερ — δὲν ἔδοκίμασε μέχρι τῆς στιγμῆς δυσχερείας ἀπό τῆς πλευρᾶς ταύτης. Όταν ἀνακάμψουν, ὅμως, ἴσως, σούδαρά προβλήματα, δητὸν νὰ σημειωθῇ εὐκολίας, λόγω της φορολογικῆς αὐσθοσίας τῶν πλοίων ὑπὸ τὰς επημαίας εὐκολίας ἀνησυχήσαν την πρόθεσιν τῆς κυβερνήσεως τῶν νὰ μειώσῃ ἡ τόσως — ίσως καὶ νά καταργήσῃ χάριν κρατικῶν οἰκονομιῶν, τὴν παρεχομένην ηδή φορολογικὴν ἀπότασιν ἐπὶ τῶν ἐπενδυμένων εἰς τὴν ναυτιλίαν κεφαλαίων.

Ἡ ὀλλανδικὴ ναυτιλία — εἶπεν ὁ κ. Γιόγκχερ — ἐκφράζει τὴν λύπην της διὰ τὸ μελετώμενον μέτρον, καθόστο, ἀλλως τε, τούτο δὲν δύναται νὰ προκαλέσῃ ἀμεσον τούς μειώσιν τῶν κρατικῶν δαπανῶν, ἐν δψει τοῦ ύφισταμενού ναυπηγικοῦ προγράμματος καὶ διότι τὰ ἀποτελέσματα τοῦ ἐν λόγῳ μέτρου δὲν θὰ είναι δυνατόν νὰ καταστοῦν αἰσθητά, εἰμὴ μόνον τὸ 1960. Ἀκριβῶς, τότε, ὅμως, ἡ ἀντικατάστασις τοῦ προπολεμικοῦ καὶ πολεμικοῦ κατασκευῆς τονάζ, καλύπτοντας καὶ σήμερον τὰ 50% του ἐμπορικοῦ στόλου τῶν Κάτω Χωρῶν, δὲν είναι λίστην ἐπείγουσα. Υπάρχει, ἐπίσης, φόδος, ὅτι οἱ δέσιν ἑφοπλιστῶν θὰ ὑπεφεληθοῦν τῆς εὐκαιρίας καὶ θὰ τοποθετήσουν παραγγελίας εἰς τὰ ὀλλανδικὰ ναυπηγεῖα, ἀπάχολύτες τὰς ἔσχαράς των, εἰς τρόπον ὡστε νὰ παρεμποδισθοῦν αἱ ὀλλανδικοὶ παραγγελίαι. Συγκρίνων τὴν κατάστασιν πρὸς τὴν Ἐγγύτια ύφισταμένην, ἐτόνισεν ὁ κ. Γιόγκχερ, ὅτι εἰς τὴν Μεγ. Βρετανίαν κατέστη δυνατόν νὰ θεσπισθῶν εἰδίκει διατάξις διὰ τὰς ἀγγλικάς ναυπηγήσεις. Ἐπὶ πλέον οἱ Ἀγγλοί πλοιοκτήται ἔχουν τὴν εὔχερειαν νὰ συστήσουν ἔταιριας εἰς Βερμούδας, τυγχάνοντες ούτω τοῦ εὐεργετήματος τῆς ἑκάστης ισχυρότητος φορολογίας.

Ἐσημειούντο εἶπεν εὐκαριοίσ, ὅτι εἰς τὸ τέλος τοῦ 1956 ἡ ὀλλανδικὴ ναυτιλία ηρίθμει δύναμιν 1485 σκαφῶν, 3.970.709 τόνων γκρός, ἔνατοι 1.399 σκαρῶν, 3.689.101 τόνων γκρός, τῶν ἀρχῶν τοῦ Ιστίου ἔτους καὶ στὶ τὰ 56.5% τῆς ύφισταμένης ικανότητος (ἥτοι σκάφη 2.240, 833 τ. γκρός) ήσαν ναυπηγήσεως 1945 καὶ νεωτέρας.

Telephones :

1001-1002

Cable Address

TONIO-COLON

# "TAGAROPULOS CORPORATION"

COLON, REP. PANAMA

## SHIP CHANDLERS

**Fresh Meats, Fresh Fruits and vegetables, complete line of European and North American canned foods and vegetables, Wine, Scotch Whiskey and other Liquors, fresh pasteurized Milk, Ice Cream and Butter...**

General Representatives and Suppliers of Greek products for the Latin America through the Colon Free Zone.



S. & E. & A. METAXA COGNAC BRANDY

"PARNASOS", OLIVES OF TOULIATOS C°

JAMS & PRESERVES OF THE AEGIAN FACTORY

OF CLONIS BROTHERS

ACHAIA CLAUSS WINES (MAVRODAPHNE and RETSINA)

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Cattulas















## ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. Κάρυκα 'Οσεάνικα .	56	11350	είς Γκρήνοκ, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας .	04	2425	διήλθε Πειραιά 21 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ	Παπαγεωργίου κλπ. .	20	985	διήλθε Κωνσταντινούπολιν 9 Μαρτ. διά Λίβανον
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μιτλάγκο» .	54	6498	έθ. Πόρτο Αρβανηρ 3 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 7
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώνας» .	54	8450	ἀνεχ. Χάρην 2 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρῆ» .	18	2974	άργει Πειραιά ἀπό 16 Δεκ., ἐπισκευὴ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου .	44	10448	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοὶ Δ. Πανταλέοντος .	11	4248	ἀνεχ. Λισανδρών 25 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Άδ. K. X' πατέρας .	43	7231	ἀνεχ. Ντακάρα 7 Μαρτ. δι' Εύρωπην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μιτλάγκο» .	55	6548	διήλθε Τρίνινταντ 6 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικ. Νικολέρης .	27	1887	έθ. Βάρναν 6 Μαρτ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοψαύτης .	20	844	έφθ. Σαντορίνη 1 Μαρτ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης .	43	7232	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διά Χάμπιτον ρόδις
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική» .	56	2744	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 Μαρτ. διά Θεσσαλονίκην
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή N. 'Αμερ.	53	3575	ἀνεχ. Σαλβαντόρ 7 Μαρτ. διά Πειραιά
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Φιλιόρι» .	44	7125	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 1 Μαρτ. δι' Ούζαν
ΑΚΤΗ	«Άδ. Λιβανών» Α.Ε. .	44	7176	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. διά Χάμπιτον ρόδις
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμπυρα» .	42	7191	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 25 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατῆς 'Ανδρεάδης .	44	7254	ἀνεχ. Κίελον 1 Μαρτ. διά Χάμπιτον ρόδις
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	σδ. Τσουρινάκη .	20	1115	εἰς ταξίδια Μεσογείου
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α.Ε. .	43	7234	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ. καὶ 'Αμβούργον 11
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανών» Α.Ε. .	43	7229	διήλθε Λόδης 'Αντζελες 26 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΑΞ	έτ. «Αναξ» .	55	6462	έφθ. Αμερέσαν 3 Μαρτ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Χρ. Σαρλής .	21	1037	εἰς ταξίδια 'Ανατολ. Μεσογείου
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας .	42	7177	ἀνεχ. Εμπεν 18 Φεβρ. διά Χάμπιτον ρόδις
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς» .	24	1556	έφθ. Πειραιά 7 Μαρτ.
ΑΝΙΑ	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς .	44	7257	ἀνεχ. Ειδεν 23 Φεβρ. διά Χάμπιτον ρόδις
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανώς» Α.Ε. .	43	7176	έφθ. Πάρας 26 Φεβρ. καὶ εἴτα Πειραιά
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας .	43	7176	ἀνεχ. Χάμπιτον ρόδις 25 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	29	6022	ἀνεχ. Χάμπιτον ρόδις 9 Μαρτ. διά Βέλγιον
ΑΡΓΩ	σδ. Τυπάλδου .	18	5532	έφθ. Βάρναν 10 Μαρτ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανώς» Α.Ε. .	41	7460	διήλθε Λόδης 'Αντζελες 19 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις» .	44	7240	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ. διά Χάμπιτον ρόδις
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός .	53	13415	έφθ. Φάλμουθ 2 Μαρτ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	Ασημ. Γκούμα .	39	1008	έφθ. Θεσσαλονίκην 10 Μαρτίου
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης .	43	7176	διήλθε Παναμάν 3 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός .	43	7227	ἀνεχ. Χάμπιτον ρόδις 1 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ	σδ. Τυπάλδου .	22	5856	εἰς Ακάμπα 25 Φεβρ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελίξ» .	44	7176	έφθ. Μασσαλίαν 7 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Έθν. Γραμ. 'Ελλ.—'Αμερ.	28	20553	ἀνεχ. Πειραιά 10 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΒΑΣΙΛΗΣ	N. Πουπαλς & Σία .	11	1881	έφθ. Καράται 6 Μαρτ.
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε. .	46	2035	διήλθε Ντάγκενες 6 Μαρτ. διά Βίσμαρ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης .	43	7176	έφθ. Φλαδέφειον 9 Μαρτ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε. .	44	1923	ἀνεχ. Κατάκωλον 3 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Γ. Νικολάου» .	22	3846	έφθ. Πειραιά 6 Μαρτ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε. .	46	2016	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 9 Μαρτ. διά Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.	N. Λαμπτήρης .	31	967	ἀνεχ. Χουέλβαν 7 Μαρτ. διά Χούλλ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	σδ. Γράτσου .	44	7176	εἰς Νέτριντζε 3 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίου .	21	5728	διήλθεν 'Αζόρας 20 Φεβρ. διά Χάμπιτον ρόδις
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	«Σαλαμίς» .	35	5654	διήλθε Παναμάν 7 Μαρτ. διά Γκουαγιακίλ
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ	άδ. 'Ανδρεάδη .	43	7233	ἀνεχ. Χάμπιτον ρόδις 4 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΓΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Στ. Νιάρχος .	54	20991	ἀνεχ. Περσικόν Κόλπον ἀπό 14 Φεβρ. δι' Εύρωπην
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.	Π. Καλλιμανοπούλου .	44	7176	διήλθε Μομπάσσα 1 Μαρτ. διά Νταμμάκι
ΔΑΝΑΗ	'Αλεξάτος — Δούκας .	23	1634	έφθ. Οδησσού 9 Μαρτ.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδινού .	24	2728	έφθ. εἰς Ίταν 4 Μαρτ., ΕΠΩΛΗΘΗ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη .	40	5006	ἀνεχ. Γκάλθεσταν 7 Μαρτ.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιοὶ Δ. 'Ιγγλεση .	18	5275	ἀνεχ. Μορμουγάρα 20 Φεβρ. διά Τεργέστην
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνίευς .	26	4862	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. Βεργωτῆ .	44	7232	διήλθε Λορεντό Μάρκες ἀπό 12 Φεβρ. διά Τρίνινταν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Παντάλεων .	43	7229	διήλθε Σάιν Μικέλ 7 Μαρτ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ντιαμάντε» .	55	6110	ἀνεχ. Εμδεν 24 Φεβρ. διά Χάμπιτον ρόδις
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα .	43	7232	ἐπόδισε Νέαν Σκωτίαν ἀπό 17 Φεβρ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανών .	37	4839	ἀνεχ. Ρίον Ιανείρον 8 Μαρτ. διά Χιούστον
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε. .	43	7256	διήλθε Τρίνινταν 22 Φεβρ. διά Ρίον Ιανείρον
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος» .	27	4142	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ. διά Βραζίλιαν
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)	άδ. Τυπάλδου .	27	6346	ἀνεχ. Αμδέρσαν 3 Μαρτ. διά Δυτ. 'Ινδιας
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκυώνα» Α.Ε. .	44	7253	ἀνεχ. Αμπερσόνταμ 5 Μαρτ. διά Χάμπιτον ρόδις
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκουντή .	38	5500	ἀνεχ. Πρινς Ρούπερτ 1 Μαρτ. δι' Εύρωπην
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία .	43	7176	διήλθε Παναμάν 24 Φεβρ. δι' Οζάκαν
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανό — Πρίντεζη .	21	1549	ἀνεχ. Αδεν 10 Μαρτ. διά Μασσάβαν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη .	22	3553	διήλθε Ήσουσταν 9 Μαρτ. δι' Ημιγχαμ
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε. .	56	2746	έφθ. Γενόβαν 10 Μαρτ. (διά Νέαν 'Υόρκην)
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός .	43	7176	διήλθε Παναμάν 1 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΛΛΗΜΙΝΑ	Εύτ. Γκούμας .	22	1055	εἰς Σύρον ἀπό 22 Φεβρ.. ἐπισκευὴ
ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε. .	39	6281	ἀνεχ. Χιούστον 13 Φεβρ. διά Νταμμάκι
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμανοπ. .	44	7207	έφθ. Κολδούταμ 11 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε. .	56	7510	ἀνεχ. Κολδούταμ 11 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	«Ελληνική» Α. Ε. .	56	7510	ἀνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 26 Φεβρ. δι' Αλεξανδρέτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε. .	43	7254	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 Μαρτ.

**S. ELEFTERIU L<sup>TD.</sup>**

( SHIPPING AGENCY DEPARTMENT )  
( WILL IN FUTURE OPERATE AS: )

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

**MONTEVIDEO (URUGUAY)**

TELEGRAMS:  
ARGOSHIP - MONTEVIDEO

TELEPHONES  
8-22-26

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Παναμάν Σίτυ 1 Μαρτ. διά Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7203	άνεχ. Κοιδόποταμ 1 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	Α.Ε. Ναυτιλ. 'Επιχ.	56	8000	είς 'Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΝΙΣ	Π. Πρίντεζης	43	7176	διῆλθε Φαγιάλ 2 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΠΙΛΙΣ	«Επίδαιρος» Α.Ε.	19	1492	έφθ. Στρατώνι 6 Μαρτίου
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	43	7253	έφθ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαρτίου
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Λαυράγκα - Κοιλύμβα	21	2369	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 3 Μαρτίου
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	άνεχ. Καρθαγένην 26 Φεβρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	Παπά — Ελευθεριάδη	17	3976	διῆλθε Λάς 'Αντζελες 17 Φεβρ. δι' 'Οζάκαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Υιοι Πέτρ. Γουλανδρή	43	7244	έφθ. 'Οδησσον 2 Μαρτίου
ΕΥΑΝΘΙΑ	Θανόπουλος - Κουτλάκης	08	1699	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 Μαρτίου
ΖΑΤΟΥΝΑ — ΠΟΛΙ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	έφθ. Πειραιά 11 Μαρτίου
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Δημ. Ν. Καυφός	44	1923	έφθ. Αμστερδαμ 1 Μαρτίου
ΗΡΩΝ II.	έτ. «Ιάνιον»	44	7257	έφθ. Νουέντας 1 Μαρτίου
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	44	7198	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαρτίου
ΘΕΜΩΝΗ	'Απ. Πεζάς	56	8250	άνεχ. Τεργέστην 5 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	4815	άνεχ. Ρόττερντα 2 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	'Απ. Πεζάς	43	7207	έφθ. Πρόβιτνες 27 Φεβρ.
ΙΓΟΡ	άδ. Τυπάλδου	30	7924	διῆλθε Λάς 'Αντζελες 21 Φεβρ. διά Τόκιο
ΙΝΔΙΚΟΣ (δεξαμ.)	έτ. Φαφαλιού	56	9050	παραλαμβάνεται έντος του Μαρτίου
ΙΩΑΝΝΗΣ	Υιών Δ. 'Ιγγλεση	42	7035	άνεχ. Ρόττερντα 9 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7176	διῆλθε Κέιπ Τάουν 11 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	έτ. «Αθηνάς» κλπ.	44	10441	διῆλθε Παναμάν 16 Φεβρ. διά Βρέμην
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	I. & άδ. K. X' πάτέρως	43	7255	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 Φεβρ. δι' Ούζαν
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Μιχαλινός»	44	7198	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 Μαρτ. διά Ρόττερντα, έφθ. 10
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Στροβίλη»	56	6330	διῆλθε Λάς 'Αντζελες 2 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	άδ. Κοιλουκουντή	43	7229	άνεχ. Αμβέρσαν 27 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Σαδόνιαν 24 Φεβρ.
ΚΑΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7260	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 5 Μαρτίου
ΚΑΣΤΩΡ	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	άνεχ. Άρχοντος "Άρχοντος" 8 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	άδ. Τυπάλδου	52	1793	διῆλθε Κέιπ Τάουν 11 Μαρτ. διά Καρθαγένην
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	Θ. Επιφανειάδης	44	7224	ε'ς Πειραιάς από 13 'Ιαν.
ΚΕΧΡΕΑ	M. Νομικός	56	8429	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	N. Κουνιδήλης	44	7253	άνεχ. Πειραιάς 4 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΡΗΤΗ	Θ. Επιφανειάδης	43	7198	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 Μαρτ. διά Πειραιά
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	διῆλθε Τρίνινταν 13 Φεβρ. διά Κέιπ Τάουν
ΚΟΡΘΙΟΝ	M. Ευπειρικός	45	3805	διῆλθε Τρίνινταν 15 Φεβρ. διά Σάντος
ΚΡΙΟΣ	έτ. «Τρανσπερόλη»	20	6416	άνεχ. Ρόττερντα 25 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	«Άδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7244	διῆλθε Πούλο Μπεκίου 14 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΥΜΑ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7223	διῆλθε Ποναμάν 7 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	έτ. «Αύρας»	56	9074	διῆλθε Χάμπτον ρόδς 6 Μαρτίου
ΚΥΡΑ - ΚΑΤΙΓΚΩ	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Μαρτ. διά Ρόττερντα
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	N. Απόδικας	45	7176	διῆλθε Μεμπάσαν 24 Φεβρ. διά Μπαχρέϊν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	άρ. Λώς	56	8450	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Μαρτ. δι' Ούζαν
ΚΩΣΤΗΣ	'Αλεξάτος — Δουκας	25	964	άνεχ. Πειραιάς 13 Μαρτ. διά Στρατώνι
ΛΑΚΩΝΙΑ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	διῆλθε Θέουταν 1 Μαρτ. διά Κόλπουν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	έφθ. Βαλτιμόρη 6 Μαρτίου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	άνεχ. Βαλτιμόρη 1 Μαρτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	A & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	22	1535	έφθ. Κευθείτ 3 Μαρτ. και Μπάραν 8
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 12 Φεβρ. διά Κέιπ Τάουν
ΛΙΔΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	25	5531	διῆλθε Βρούδας 9 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύάγγ. & M. Νομικός	43	7229	έφθ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαρτίου
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7176	έφθ. Κασάτσι 3 Μαρτίου
ΜΑΙΡΗ Β.	Γ. Βατικιώτη	17	2032	ε'ς Κάρδιο 5 Μαρτίου
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνοδινού	19	3858	έπλ. Μοριουγκάρο 5 Μαρτίου
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Μαρτίου
ΜΑΝΕΣ	N. Εύσταθιου	55	8526	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	20	5401	διῆλθε Βρούδας 9 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	Γ. Μ. Κουλουκουντής	21	6703	έφθ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαρτίου
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Γερ. Σταθάτος	43	7187	έφθ. Βεσέμην 8 Μαρτίου
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	«Είρηνικός» Α.Ε.	43	7204	άνεχ. Ρόττερντα 23 Φεβρ. διά Κόλπουν
ΜΑΡΙΑΜ	«Οθών Κ. Λέφας Τετενές	44	7258	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 Φεβρ. δι' Ούζαν
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΕΤΕΝΕ	έτ. «Ματζεούλιας	20	2400	άνεχ. Βουδάνη 21 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	Μάρκος Νομικός	54	6546	έφθ. Πειραιάς 9 Μαρτίου
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μιχ. Καραγεώργης	54	11577	άνεχ. Ρόττερντα 7 Μαρτ. διά Φάλμουθ, έφθ. 8
ΜΑΡΙΟΣ II.	άδ. Κουλουκουντή	23	1175	έφθ. Βασιλικό Μπαίη 23 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	έτ. «Φωσίαν» Α.Ε.	48	5500	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 Φεβρ. δι' Εμδεν
ΜΑΤΡΩΟΣ	έτ. Χανδρή	57	8950	ε'ς Εμδεν, υπό συμπλήρωσιν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. Χανδρής - Παπαζούλης	16	2081	έφθ. Μαντράς 3 Μαρτίου
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. Χανδρής	41	7157	άνεχ. Ρουέν 26 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΙΜΙΝΑ	N. Εύσταθιου	56	9000	ε'ς Ριγιέκαν, υπό παραλαβήν
ΜΙΧΑΗΑ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Ρουέν 21 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιου	44	7176	έφθ. Τακοράντι 5 Μαρτίου
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμή N. Αμερ.	54	2709	άνεχ. Σαλδαντόρ 5 Μαρτ. διά Πειραιά
ΝΑΒΙΓΚΕΙ-ΤΟΡ	έτ. «Ντέλ. Κάριμπ	43	7176	διῆλθε Κιβωτούλης 28 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	I. M. Καρράς	44	7247	άνεχ. Αμβούργον 5 Μαρτ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Σαούθαμπτον 8 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενία» Α.Ε.	43	7230	διῆλθε Λάς 'Αντζελες 25 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7231	έφθ. Βολτιμόρη 7 Μαρτ.
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. E. Χατζηλίας κ.λ.π.	37	5205	έφθ. Χούλι 8 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	K. Πατέρας & Σιά	43	7176	έφθ. Τόκιο 27 Φεβρ.

**DINOS MITROPOULOS-ATHANASIOS HADJIGEORGIOU**

Telegrams: MITHA SHIPBROKERS AND AGENTS  
PIRAEUS PIRAEUS - GREECE Teleph | 475652 40851 40798

**NTINOS MITROPOULOS - AΘ. ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ**  
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Άκτη Ποσειδῶνος 3 — Τηλ. 475.652, 40.851, 40.798

Τηλεγρ. Διεύθυνσης: ΜΗΤΧΑ—ΠΕΙΡΑΙΑ

**Δ.Ε.Η.****ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ**

Φέρεται εἰς γνώσιν τῶν ἐνδιαφερομένων, ὅτι η ΔΕΗ προκηρύσσει διαγωνισμὸν διὰ τὴν ἀνάθεσιν ἐκτελέσθεως τῆς μεταφορᾶς τῶν ὄλικῶν της, μηχανιμάτων κλπ. προελεύσεως ἐξωτερικοῦ διὰ θαλάσσης ή καὶ σιδηροδρόμου.

"Εντυπα τῆς δημοπρασίας δύνανται οἱ ἐνδιαφερόμενοι νὰ λάδουν παρὰ της 'Υπηρεσίας Προμηθειῶν, Μετοχικὸν Ταμείον Στρατού, ὀδός Σταδίου 4, ίος όροφος, δωματίουν ἀριθ. 25, μεταξὺ τῶν ώρων 12:00 καὶ 14:00, καθ' ἐκάστην, απὸ τῆς Τρίτης 12.3.1957.

"Ημερομηνία ύποβολῆς προσφορῶν ὡρίσθη ἡ 15η Απριλίου 1957.

ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ .....	Θωμάς "Επιφανειάδης .....	43	7176	ένεχ. Ρουέν 2 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς διήλθε Κρίστεμπαλ 24 Φεβρ. δι' Οζάκαν
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ .....	άδ. Σιτινά .....	43	7254	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαρτ. διά Βρέμην
ΝΙΚ. ΚΑΙ-ΡΗΣ .....	Ε. Κουλουκ. — I. Καΐρης .....	43	7244	έφθ. Λονδίνον 7 Μαρτ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III .....	έτ. «Μιχαλινός Α.Ε. ....	41	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαρτ. δι' Αμέρισαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ .....	έτ. «Λά Πλάτα» .....	55	9250	διήλθε Κων) πολιν 2 Μαρτ. διά Νεάπολιν, έφθ. 9
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ .....	έτ. «Σαλαμίς» .....	24	1564	άνεχ. Γάνδην 6 Μαρτ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	7207	έφθ. Πάτρας 1 Μαρτ.
ΝΙΚΟΣ .....	Χρ. Σαρλής κλπ. ....	19	1023	είς Μπρεμερχάφεν, υπό συμπλήρωσιν
ΟΘΩΝ .....	έτ. «Νέα Τύχη» .....	57	9000	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ .....	έτ. «Λά Πλάτα» .....	56	9217	έφθ. Μακάπι 21 Φεβρ.
ΟΛΓΑ .....	Έμπορ. — Έφοπλιστική .....	44	7284	άνεχ. Πειραιά 27 Φεβρ. δι' Εύρωπην
ΟΛΛΑΝΔΙΑ .....	έτ. «Ελληνική» .....	56	2745	έφθ. Φιλαδέλφειαν 22 Φεβρ.
ΟΝΤΡΥ .....	Κ. Γράτσος .....	45	7176	έφθ. Σητατή 1 Μαρτ.
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ .....	Κων. Β. Σκαρρόλης .....	43	7235	έφθ. Κολόμπο 8 Μαρτ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ .....	Δ. Ψυχογιός .....	17	3703	έφθ. Άλμπαν (N.Y.) 4 Μαρτ.
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ .....	έτ. «Ωκεανός» Α. Ε. ....	19	5182	έφθ. Ρόττερνταμ 11 Μαρτ.
ΟΡΦΕΥΣ .....	έτ. «Ορφεύς» .....	56	8479	έφθ. Πειραιά 11 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ .....	Άλεξάτος — Δαύκας .....	21	1001	έφθ. Λός Αντζελες 4 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ. .....	Α. Καραδίας .....	43	7258	άνεχ. Καματίσι 17 Φεβρ. διά Σαϊγκόν, έφθ. 28
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ. .....	Δράκος — Χ. Πατέρας .....	43	7250	έφθ. Χάρονη 6 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ .....	Πλάνος Κουμάνταρος .....	44	7244	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
ΠΑΝΑΡΓΥΡΟΣ .....	"Αν. Κανδηλιώτης .....	42	1445	άνεχ. Λονδίνον 27 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς είς Κύπρον 24 Μαρτ. υπό φόρτωσιν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ .....	έτ. «Εύπλοια» .....	45	7240	άνεχ. Πειραιά 6 Μαρτ. διά Πύλον
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ. .....	Γαγάνης .....	20	1331	έφθ. Βιζαγκαπατάμ ρόδς 8 Μαρτ.
ΠΑΤΡΑΙ .....	«Ελληνική» Α.Ε. ....	47	2754	έφθ. Μαρακάϊμπο 1 Μαρτ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ .....	«Ιόνιον» Α.Ε. ....	43	7253	έφθ. Σαβάννων 26 Φεβρ.
ΠΕΤΑΛΟΙ .....	Μαρ. Έμπειρικός .....	45	3822	έφθ. Κολούμπιας Ρίβερ 6 Μαρτ.
ΠΕΤΡΟΣ .....	Υιοι Π. Γουλανδρή .....	44	11473	άνεχ. Ιδιώνα 1 Μαρτ. διά Ραθέναν
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ .....	Μάρκος Νομικός .....	42	7176	άνεχ. Λιθέρπουλ 20 Φεβρ. διά Κουόναν
ΠΗΝΕΙΟΣ .....	έτ. «Άθηνά» .....	44	7207	έφθ. Βομβάνη 10 Μαρτ.
ΠΙΝΔΟΣ (δεξ.) .....	έτ. «Τζένερα Φίνανς» .....	22	7053	διηλθε Φινιστέρου 7 Μαρτ. διά Λονδίνον, έφθ. 10
ΠΙΝΤΑΡ .....	«Κομιμέρσιαλ» κ.λ.π. ....	54	6129	έφθ. Βομβάνη 10 Μαρτ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης .....	43	10193	άνεχ. Σιδώνα 1 Μαρτ. διά Ραθέναν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ .....	έτ. «Λά Πλάτα» .....	56	7232	άνεχ. Λιθέρπουλ 20 Φεβρ. διά Κουόναν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ .....	έτ. «Φιλίοις» .....	43	7124	έφθ. Τουάφ 4 Μαρτ. (διά Πειραιά)
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II. (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σιά .....	16	1808	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 7 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.) .....	έτ. «Άλλαρις» .....	55	16566	άνεχ. Τύνιδα 6 Μαρτ. διά Πόρτ Σαϊδ
ΡΙΤΑ .....	Υιοι Σιγάδα .....	25	1412	έφθ. Θέουταν 7 Μαρτ. διά Πειραιά
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ Ι ΌΝΣ	έτ. «Γαλαξίας» .....	45	7253	άνεχ. Χάρονη 27 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΡΙΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε. ....	44	1923	άνεχ. Νέαν Όρλεάνη 24 Φεβρ. διά Βηρυττόν
ΡΟΔΟΣ (δεξ.) .....	έτ. «Τρανσπετρόλ» .....	18	5563	έφθ. Πειραιά 1 Μαρτ.
ΣΑΜΟΣ .....	Υιοι Δ. Ιγγλέση .....	43	7176	άνεχ. Χάρονη 27 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ .....	Υιών Σιγάλα .....	43	7176	άνεχ. Νέαν Όρλεάνη 24 Φεβρ. διά Βηρυττόν
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ. .....	Α. Πρίντεζης .....	28	1660	έφθ. Πειραιά 1 Μαρτ.
ΣΟΥΖΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ .....	Νικ. Παπαδάτος .....	22	2201	άνεχ. Τρίνινταντ 13 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΣΤΑΜΟΣ .....	έτ. «Φάραλλον» .....	56	8789	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 8 Μαρτ.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	έτ. «Εντίνα» .....	56	8800	άνεχ. Μόζι 8 Μαρτ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΣΤΑΥΡΟΣ .....	έτ. «Κάσσος» .....	44	7223	διηλθε Πλαναμάν 8 Μαρτ. διά Μόζι
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ .....	Ίω. Κουμάνταρος .....	44	7176	είς ταξίδιον Βάρνας—Ελλάδος
ΣΤΕΛΙΟΣ .....	δύδειφών Τυτάλδου .....	11	2255	έφθ. Οζάκαν 27 Φεβρ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ .....	δύδ. Βλασσόπουλοι .....	43	7244	έφθ. Σαβάννων 5 Μαρτ.
ΤΑΣΜΑΝΙΑ (ύπερωκ.) .....	«Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	40	11672	έφθ. Οδησσόν 10 Μαρτ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ .....	Μιχ. Καραγιώργης .....	24	877	άνεχ. Περσικον Κόλπον από 9 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Ευγενία I. Χανδρη .....	43	10448	άνεχ. Αμβέρσαν 5 Μαρτ. διά Νέαν Ύόρκην
ΤΟΥΡΚΙΑ .....	έτ. «Τρανσπατασίφικ» .....	56	2745	διηλθε Τρίνινταντ 2 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΤΡΙΤΩΝ .....	δδ. Γράτσοι — Φουντή .....	44	7250	άνεχ. Βαλτιμόρην 5 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΥΔΡΑΙΟΣ II. .....	Κληρ. Αθ. Κουλούρα .....	30	4557	άνεχ. Βασάροραν 25 Φεβρ. διά Νταμμάν
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ .....	Λουκάς Νομικός .....	21	1783	Ίδε : «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ», ώς μετωνυμάσθη
ΦΛΩΡΙΝΑ .....	Κ. Παπαγεωργίου κ.λ.π. ....	20	985	έφθ. Βηρυττόν 1 Μαρτ.
ΦΡΑΓΚΙΣ .....	Ο. Σταφυλοπάτης .....	27	755	είς λιμένας Έρυθράς Θαλάσσης 1 Μαρτ.
ΦΡΥ .....	Καθρέπτη — Φουντή .....	07	1056	έφθ. Γένοβαν 5 Μαρτ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ .....	«Κάσσος» Α.Ε. ....	45	7256	έποδισ Νέαν Όρλεάνη από 4 Φεβρ. έπισκευή
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ .....	Χ. Χατζηπατέρας .....	44	7238	άνεχ. Ρόττερνταμ από 12 Φεβρ. διά Καράτσι
ΧΕΛΑΤΡΟΣ .....	«Κάσσος» Α.Ε. ....	44	7246	άνεχ. Μασσάλιαν 9 Μαρτ. διά Πειραιά
ΧΙΟΣ .....	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες» .....	56	10580	άνεχ. Ρόττερνταμ από 10 Μαρτ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ .....	«Απ. Πεζάς .....	55	8225	έποδισ Νέαν Όρλεάνη από 4 Φεβρ. έπισκευή
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.) .....	έλληνικά συμφέροντα .....	44	1293	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΨΑΡΑ .....	έτ. «Νέα Τύχη» .....	45	7255	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς

### ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΒΑΝΣ .....	έτ. «Αθανάς» .....	21	3275	διηλθε Ράς Τανούρα 6 Μαρτ.
ΑΓΑΘΗ .....	έτ. «Ντέλ Μάρ» .....	44	7158	έφθ. Ρουέν 5 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Σάντα Αγγελίκα» .....	21	1173	έφθ. Κων) πολιν. 5 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ. δεξ.) .....	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	56	20140	διηλθε Λάς Πόλμας από 16 Φεβρ. διά Περσικόν
ΑΓΓΕ .....	έτ. «Αιλα ντέ Όρο» .....	24	2107	άνεχ. Βομβάνη 9 Μαρτ. διά Γένοβαν

## 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	MASAWA	A S S A B	ASMARA	ADDIS ABBEVA	ADEN (CAMP)
P.O.B. 15 Tel. 281	P.O.B. 6 Tel. 187	P.O.B. 63 Tel. 8	P.O.B. 115 Tel. 488	P.O.B. 312 Tel. 2311	P.O.B. 55 Tel. 681

UNDER THE STYLÉ: -

## THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

Cables for all Offices: "PHRONITS,"

ΑΓΓΕΛΙΚΗ II. (παναμ.)	έτ. «Γκρίνιβιλλ»	44	7210	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαρτ. διά Μασσαλίαν.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αϊτίαν Μάρ»	10	1471	έφθ. Νταμπάμ 23 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7214	άνεχ. Σηματτή 25 Φεβρ. διά Κόμπε
ΑΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	Μαρίνος - Φρόγκος	21	6803	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 Φεβρ.
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7265	εἰς Τύνιδα ἀπό 18 Φεβρ.
ΑΔΩΝΙΣ (Κοστ.)	έτ. «Άδωνις»	14	2467	έφθ. Πόρτ. Σαΐδ 10 Μαρτίου
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνκα»	42	7223	άνεχ. Ρουέν 21 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΡΙΑΝΗ (λ. 8.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20250	διῆλθε Λάς Πάλμας 20 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιβ.)	έτ. «Άιλας»	43	7238	έφθ. Δουγκέσκην 5 Μαρτίου.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7176	άνεχ. Μορμουγκάρι 1 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ρεπούμπλικ»	53	13675	άνεχ. Μοτεβίδε 4 Μαρτ. διά Καμπάνα, έφθ. 8
ΑΖΟΥΤΟ	έτ. «Άλζουέρος	44	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 27 Φεβρ.
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ' (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7248	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 27 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μαρίτσα»	20	5227	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. δι' Ινδίας
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθενης»	44	7161	διῆλθε Κείτ Τάουν 4 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΑΘΗΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Πάγελ»	44	2893	εἰς Μασσαλίαν 5 Μαρτίου
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάτικ»	54	18784	άνεχ. Κιςυρασάο 6 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άβανος»	29	3958	διῆλθε Κείτ Τάουν 3 Μαρτ. διά Μπανιόλι
ΑΙΓΕΥΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8394	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 16 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. «Ρέα»	31	9063	άνεχ. Εμδεν 17 Φεβρ. διά Γκάλβεστων
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Σάν Γκρεγκόριο»	43	7176	άνεχ. Κόρπους Κρίστι 18 Φεβρ. διά Χάιφαν
ΑΙΟΛΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράίον»	43	10459	διῆλθε Παναμάν 4 Μαρτ. (διαταγάς)
ΑΙΟΛΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντεγκέντο»	22	1057	έφθ. Τεργεστήν 27 Φεβρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ Α-ΙΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Άγκουιλλα»	57	8440	εἰς Μπερτάτιλαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (λιβ.)	έτ. «Πασικόν Τραίντιγκ»	56	9200	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαρτ. διά Νόρντεγχαμ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ	έτ. «ΝΤΕΛ Έτζέρ»	44	7240	άνεχ. Γένοχαν 6 Μρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 5 Μαρτ. και Χαβάναν 10
ΑΙΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	έφθ. Χιούστον 22 Φεβρ.
ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Άκροπολις»	28	5244	έφθ. Γένοβας 3 Μαρτίου
ΑΙΚΤΗ (λιβερ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7123	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 Φεβρ. διά Γαλλίαν
ΑΙΚΤΙΟΝ (λιβερ.)	έτ. «Ρόντα»	43	7213	διῆλθε Πούλο Μπεύκου 7 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΙΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ	Άο. Όνασης	43	28738	έφθ. Βιζιγκαπατάμ 10 Μαρτ. (διά Ριγιέκαν)
ΑΙΛ — ΡΙΒΑΝΙ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	30	4696	άνεχ. Σουάνζ 5 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν, έφθ. 8
ΑΙΛΑΣΚΑ (λιβ.)	ετ. «Άρκτούρος»	43	7244	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 Μαρτίου
ΑΙΛΕΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρίταλες»	25	2323	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΑ (λιβ.)	έτ. «Κολόν»	56	10482	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 1 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λαϊμπιρίαν»	56	20926	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζεούλιαν»	18	5555	εἰς Σπέτζιαν 4 Φεβρ., έπισκευή
ΑΙΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)	έτ. «Μονρέβια»	53	7409	διῆλθε Τούνιταντ 2 Μαρτ. διά Ρίον Ιανείρου
ΑΙΛΙΤΣΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άλιτσιας»	24	5026	έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαρτίου
ΑΙΛΚΗΣ (λιβερ.)	έτ. «Άλκινιδης»	42	7066	έφθ. Καλκούταν 3 Μαρτίου
ΑΙΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Άλκιμος»	43	7176	ποσελήνθη, εἰς Ιαπωνίαν, Μαρτ. 8
ΑΙΛΚΥΩΝ (λιβ.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	διῆλθεν Ηγίεν Βικέντιουν 6 Μαρτ. δι' Υμουίντεν
ΑΙΛΜΑ (λιβερ.)	έλληνικά συμφέροντα	41	7472	έφθ. Ρουέν 5 Μαρτίου
ΑΙΛΜΕΡΙΑ (λιβ.)	έτ. «Μαρκούνεντο»	21	4358	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 Φεβρ. διά Γαλλίαν
ΑΙΛΜΠΑ	έτ. «Έξτραμάρ»	44	723J	διῆλθεν Αγίεν Βικέντιουν 6 Μαρτ. δι' Υμουίντεν
ΑΙΛΤΑΙΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βιλλάλμπα»	43	7231	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ. διά Λά Πλάταν
ΑΙΛΧΟΡΡΙΑ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	50	10775	έφθ. Κόρρεζ Σάχα 3 Μαρτίου
ΑΙΑΒΕΡ (παναμ.)	έτ. «Χέρεντια»	27	4966	έφθ. Καλκούταν 3 Μαρτίου
ΑΙΑΛΙΑΣ (λιβ.)	έτ. «Άλλαν»	19	5729	ποσελήνθη, εἰς Ιαπωνίαν, Μαρτ. 8
ΑΙΑΜΑΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8459	διῆλθεν Ηγίεν Βικέντιουν 6 Μαρτ. δι' Υμουίντεν
ΑΙΑΜΑΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8571	έφθ. Ρουέν 5 Μαρτίου
ΑΙΑΜΑΤΑ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Φοινίξ»	44	10721	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ. διά Λά Πλάταν
ΑΙΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Νίτεάρο»	11	3015	έφθ. Βαλτιμόρη 6 Μαρτίου
ΑΙΑΜΕΛΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	άνεχ. Χάριον 2 Μαρτ. διά Πειραιά, έφθ. 6
ΑΙΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10578	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 5 Μαρτ. διά Μαρακάιμπο
ΑΙΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λιβ.)	έτ. «Άλτο Μάρες»	44	7164	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ. διά Βρέμην
ΑΙΑΜΠΑ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8462	άνεχ. Πολέμουν 20 Φεβρ. διά Κιςυροσάο
ΑΙΑΤΑΙΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άμιπα»	42	6995	άνεχ. Χάριον 6 Μαρτ. και Ρουέν 8
ΑΙΑΧΟΡΡΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Ηστημάσουντ»	38	7949	άνεχ. Πολέμουν 20 Φεβρ. διά Κιςυροσάο
ΑΙΑΒΕΡ (παναμ.)	έτ. «Ντέρνα»	42	7999	άνεχ. Πούλο Μπεύκου 27 Φεβρ. διά Νιούπορτ
ΑΙΑΝΔΡΑ (λιβ.)	έτ. «Μπινενθίντο»	45	7331	άνεχ. Ροζάριο 6 Μαρτίου
ΑΙΑΝΔΡΕΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	13262	έφθ. Ροζάριο 6 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΑΙΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	άνεχ. Αρσούταν 26 Φεβρ. Σιά Ντακάρ
ΑΙΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	διῆλθε Κείτ Τάουν 5 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΙΑΝΔΡΕΑΣ Κ.	έτ. «Άτλαντις»	38	6219	άνεχ. Μορμουγκάρι 2 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΑΙΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8395	άνεχ. Μακάρεο Ρίβερ 27 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΑΝΔΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πατσίφικα»	43	7188	εἰς θέσιν 38 Β. — 45 Δ., Μαρτ. 6 διά Γένοβαν
ΑΙΑΝΔΡΟΣ Α-ΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντούραντο»	53	18736	άνεχ. Αρσούταν 26 Φεβρ. Σιά Ντακάρ
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕ-Υ. (λιβερ.)	έτ. «Οράίον»	43	8459	διῆλθε Κείτ Τάουν 5 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (λιβ.)	έτ. «Οράίον»	43	11568	άνεχ. Παλέμουν 7 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	53	17845	εἰς θέσιν 17 Ν. — 37 Δ., Μαρτ. 6 διά Καζαππλάγκαν
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΒΙΓΚΟΡ (λιβ.)	έτ. «Οράίον»	40	8427	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕΤΙΛ (λιβ.)	έτ. «Οράίον»	56	10150	άνεχ. Βαλτιμόρη 19 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λιβ.)	έτ. «Οράίον»	56	10200	άνεχ. Πούλο Μπεύκου 2 Μαρτ. διά Αρούμπαν
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράίον»	56	10080	άνεχ. Αμβούργον 8 Μαρτ. διά Βαλπαραίσον
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΚΕΣΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράίον»	56	25000	διῆλθε Ντόθερ 9 Μαρτ. διά Καλλίαν
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ	έτ. «Οράίον»	56	24526	εἰς Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΑ (λιβερ.)	έτ. «Οράίον»	40	23469	άνεχ. Ράς Τανιόυρα 8 Μαρτ. δι' Αργεντινήν
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΛΗΤΖΕΝΤ	έτ. «Οράίον»	42	8427	διῆλθε Λάς Πάλμας 4 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΛΙΟΝ (λιβ.)	έτ. «Οράίον»	43	7010	διῆλθε Παναμάν 7 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Οράίον»	43	7206	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαρτ. διά Κίελον
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβ.)	έτ. «Οράίον»	43	7239	άνεχ. Υάντζελες 7 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΠΙΛΑΓΚΡΙΜ (λιβ.)	έτ. «Οράίον»	45	11534	διῆλθε Φάλμουθ ἀπό 14 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΣΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράίον»	43	8444	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 21 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
	έτ. «Οράίον»	41	8325	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. δι' Αρούμπαν

**ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.**  
 STEAMSHIP BROKERS & AGENTS  
 CABLE ADDRESS: ORIONSHIP  
 80 BROAD STREET  
 NEW YORK, N.Y.



















# ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

## HELLENIC SUPPLY

DION. ASKITIS & CO.

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΝ ΑΜΒΟΥΡΓΩ,  
Fresh and dry stores, Bonded stores,  
Deck-and Engine Stores

Office and Warehouse: HAMBURG-FREEPORTE  
Brooklarkai 12  
After office-Hours: 45 21 21  
Telegrams: ASKITIS  
Telephone: 33 85 77  
(13 Lines)

## VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP-CHANDLERS

Πρακτορεύσεις και τροφοδοσίαι  
τῶν Έλληνικῶν πλοίων

Address: Riva Schiavoni 4159  
Cables: VISCONTI-VENICE  
VENICE - ITALY  
Phones: 28779  
Private: 29065 - 34715

PHONES: 31478.25889

Teladdr: HERMES  
CAPE TOWN

## HERMES SUPPLIERS (PTY) Limited

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ & Α. ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ

Τοόφιμα, ψήσικά μηχανῆς, καταστρώματος  
και «ΤΡΑΝΣΙΤ»

Γενικοί άντιπρόσωποι τῶν AMEROIDS εἰς Ν.ΑΦΡΙΚΗΝ  
2, Selkirk Street - CAPE TOWN

## S. G. COTTAKIS

SHIPPING AGENT

Agent for:

The Hellenic Mediterranean Lines Co.Ltd.

ALEXANDRIA (EGYPT)

63, Rue Nebi-Daniel

Tel. Address: SPICOTTAKI-ALEXANDRIA

## GALANOS SHIP SUPPLY - CO.

20. South Water Street

MOBILE, ALA.

NICK GALANOS

PHONES	DAY 3-0464 or 3-5730 NIGHT 6-4564
--------	---

ESTABLISHED IN 1869  
HEAD OFFICE: 9, RUE JACQUES BINGEN, PARIS

## JOKELSON & HANDSAEM, S.A.

LICENSED STEVEDORES, SHIP'S SHIPPING AND FORWARDING AGENTS

DUNKERQUE • CALAIS • HAVRE  
ST. NAZAIRES • NANTES

Agents for the United Kingdom (Liverpool and Glasgow excepted) -  
C. P. FRESHWATER, 10, Leadenhall Street, London E. C. 3.  
Telegrams: "FRESUPPLY, FEN.", Telephone: AVEnue 4773

LIVERPOOL: POLLEXFEN & CO. LTD., Chapel Chambers North  
28, Chapel Street.  
Telegrams: "POLLEXFEN.", Telephone: CENtral 7206/7

GLASGOW: THOMAS BROCK & CO., 29, Waterloo Street.  
Telegrams: "LINDEN.", Telephone: CENtral 1914

## E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ - ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ  
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRIKON: 158/9, HIGH STREET HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ:

57/65, FONTENOY STREET, LIVERPOOL, 3,  
69, ST. VINCENT STREET, GLASGOW, C. 2.

ΕΠΙΣΗΣ:

E. E. SHARP & SONS (NORTHERN), LTD  
BOROUGH ROAD  
NORTH SHIELDS.

## LIVIERATO & CO.

TELEGRAMS: P. O. Box 1224  
"PIRAMIS", STEAMER - POINT ADEN

SHIPCHANDLERS

SERVICE QUALITY  
SATISFACTION GUARANTEED

## ΚΕΡΚΥΡΑ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ΚΟΝΤΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ-ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ  
ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. "ΚΟΝΒΟΥΔΑ"-ΚΕΡΚΥΡΑ

LLOYD'S AGENT

CONWOOD-CORFOU

## JOHN ANGOURAS & CO.

(D. Capotas, J. Paraskevas & Co. Succrs)  
SHIPPING AGENTS

ALEXANDRIA P.O.B. 548

Tel. Address: ANGOURAS

Telephone: 29965

## HELLENIC SHIPSTORES

BREMEN

NIC. FOTOU & CO.

Νωπά και ξηρά έφοδια, έφοδια τράνζιτ  
ύλικά μηχανῆς και καταστρώματος

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ

Office: Bremen 8, Nordstr. 344/46  
Telefon 83886/7

Night phone:  
N. Fotou 83095.

Cables: FOTOU, Bremen

## KARL LEICH

Ships-, Tanks - and Boiler - Cleaning

HAMBURG 4, BERNHARD NOCHTSTR. 77

TELEPHONE 42 07 29 (NIGHT CALL: 45 72 01)

## Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΣ ISTANBUL

'Από τὸ 1920

P. O. BOX 79 GALATA

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ  
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΗΛΕΡ.: PULOS, ISTANBUL ΤΗΛΕΦ.: 44.413 ΗΜΕΡΑΝ ΚΑΙ ΝΥΚΤΑ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣΘΕ ΤΑ ΦΡΕΣΚΑ ΣΑΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ  
**HORACE L. OKELL & SONS**

SHIPPING BUTCHERS & FRESH PROVISION MERCHANTS

139)141 Park Road  
**LIVERPOOL 8.**  
 Telephone: ROYAL 4482  
 24 Hour Service

183)185 Regent Road  
**SALFORD, 5, MANCHESTER**  
 Telephone: TRAFFORD PARK 0573  
 Telegrams: REPLENISH ALL PORTS

Πλήρως κατηρισμένον Έλληνικόν τμῆμα θά σάς παράσχῃ ἀμεσον καὶ ἀμεμπτον ἔχυτηρέτησιν.

**C. G. VARCADOS & CO.**  
 SHIPCHANDLERS

CABLE ADDRESS: "VARCADOS,"

**ADEN**

Provisions and General Groceries  
 Fresh Meats, Engine and deck Supplies  
 We Guarantee: Prompt Service, Best Quality, low Prices  
 and Entire Satisfaction.

**EΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ**

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ  
 ORIENT FRACHTKONTOR  
 STUBBENHUK 10., HAMBURG 111 GERMANY  
 ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ERMIS."

BREMEN: Langenstr 136  
 EMDEN: Handelshof  
 ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΣΥΛΑΣ  
 F. MOSNY

**ENG CHEONG PENG KEE LIMITED**

SHIP CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS  
 COLD STORAGE PROPRIETORS

CABLES: 15 & 16 HONG KONG STREET TELEPHONE:  
 "FOODTON," P. O. Box 1263 22894, 21504  
 SINGAPORE 1 (MALAYA) 34561

United Kingdom Agents:  
 AVGHERINO & APERGUIS  
 154 BISHOPSGATE,  
 LONDON E.C. 2  
 Telephone: Bishopsgate 1343  
 Telegrams: AGESILAUS, LONDON

Telephones:  
 AVenu 2671)2

**For World Wide Information**

Regarding Port Facilities and Charges, Repairs, Stevedoring, Grain Fittings, Agency, Towage, Tallying, Water, Stores and Provisions, "Laying up" Facilities etc., etc.  
 Costs Relating to above services, Investigated

CONSULT **A. E. SHEPPARD & CO.** BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS, LONDON, E.C. 3.

**D. J. PAPADIMITRIOU SONS**  
 SHIPPING AGENTS • BROKERS FOR CHARTERING • FORWARDING AGENTS  
**ALEXANDRIA**

P. O. Box 1746

Members of the Baltic and International Maritime Conference

Telegrams: All Offices "DIORYX,"

**GEBR. SCHOEMAKER**

**BREMEN**

ESTABLISHED 1888

TEL. NR. 26146)48 OFFICE SCHLACHTE 29  
 Telegrams: AUSRÜSTUNG BREMEN

AGENTS OF MOBIL OIL A.G.,  
 BELDAM PACKING & RUBBER CO. LTD. LONDON  
 PIETER SCHOEN MARINE PAINTS ROTTERDAM  
 SHIPPING - BUTCHERS - SHIPCHANDLERS

MANAGER OF THE GREEK DEPARTMENT  
**JOANNIS KARAGIANNIDIS** TEL. 53-7 38

**RACHOVIDES BROS & CO. LTD.**

DECK, ENGINE, CABIN & PROVISION MERCHANTS. BONDED STORES  
 SUPPLIES EFFECTED TO ALL U. K. AND CONTINENTAL PORTS

Warehouse & Office

15, Bell Lane,

**LONDON, E.C. 1.**

Cables: "RACHOVIDES, LONDON"

City Office

154, Bishopsgate,

**LONDON E.C. 2.**

Telephone Bishopsgate, 9878 (3 lines)

Γνωστὸν κατάστημα διὰ τὰς ἀμέσους καὶ  
 ἀποτελεσματικὰς ύπηρεσίας του.

**LEETE'S (SHIPPING AGENCIES) LTD.**

**LONDON**

BURY COURT HOUSE 7)8 BURY COURT, LONDON E.C. 3. ΤΗΛ. ΔΙΕΥ.: SEABURDOCK  
**STEVEDORING & TALLYING K.A.P.**

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς τοὺς κυριωτέρους  
 Λιμένας

Διευθύνεται προσωπικῶς ὑπὸ τοῦ "Ελληνος  
 Κου ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ  
 Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάστιψιν του εἰς τὰ Ναυ-  
 τιλακά ζητιματα.

**"BUGSIER,,**

REEDEREI - UND BERGUNGS - AKTIENGESELLSCHAFT  
**HAMBURG II.**

Johanniskollwerk 10

Telefon 35 16 31  
 Night 52 46 38

Salvage-Tugs Stationed North Sea  
 and Western Baltic

Wireless Call - Signal: D A A B  
 All kinds of salvages and towages undertaken

Cables:  
 "AESALPORTS, London

# CANADIAN CHANDLERS LIMITED

WHOLESALE SHIP SUPPLIERS  
PROVISION & MARINE HARDWARE

TELEPHONE:

DAY : Pacific 2635  
NIGHT: Marine 5949  
Cedar 8094

193 EAST HASTINGS STREET  
VANCOUVER 4, B.C.  
CANADA

CABLES:

"SHIPSTOR,"  
VANCOUVER, B.C.

## ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

ROTTERDAM OFFICE  
WESTERLAAN 3  
TEL.: 113994 - 113984 - 24510  
TELEGRAMS: DIOSKUROI

N. MAVROLEON AMSTERDAM  
SHIPBROKERS & AGENTS  
DAMRAK 89  
TEL.: 40115

## R. BALGIS

STEAMSHIP, FORWARDING & INSURANCE AGENT

Agent for:

The Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd.  
BEIRUT RUE DE LA MARSEILLAISE

Tel. address: PRAKTEL-BEIRUT

Phone: Office 59.33  
Residence 58.39

Telephone Nos. office 3877  
Private 84164

## NEGRIS & Co.

(ESTABLISHED 1902)

SHIP CHANDLERS  
GENERAL MERCHANTS & NAVAL PURVEYORS  
NEGRIS BUILDING, YORK STREET, FORT.  
P.O. Box 663.

COLOMBO

CEYLON

## SHIPSTORES

RUDOLF BREMICKER

'Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός Οίκος ύλικών καταστρώματος και μηχανής. Τροφοδοσία.

BREMERHAVEN, BREMEN, BRAKE, NORDERHAM  
Tel. 44412 81672/83172 510 2443  
CUXHAVEN 2125

TAKΗΣ ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ  
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

REPRESENTED BY: AVGHERINO & APERGUIS  
154 BISHOPSGATE LONDON, E.C. 2.  
Telegrams: "AGESILAUS" - LONDON

Telephone:  
BISHOPSGATE 1343

GENERAL STEVEDORES & CONTRACTORS

## ALL UNITED STATES NORTH PACIFIC PORTS

LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH  
ROTHSCHILD INTERNATIONAL  
2247 E. MARGINAL WAY  
SEATTLE-WASHINGTON

ENQUIRIES SOLICITED

CABLE ADDRESS:  
SENOJ - PORTLAND, OREGON  
ROTHSCHILD-SEATTLE-WASH.

GRAIN FITTING & TRIMMING

W. J. JONES & SON, INC.  
817 BOARD OF TRADE BLDG.  
PORTLAND, OREGON

Telegrams: "GENICOLAOU..  
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ  
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ  
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

# GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

PORTSOKEN HOUSE, MINORIES, LONDON E.C. 3.

Telephone: ROYAL 7981

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.  
ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ  
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ  
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

Cables: FINAMUS-NEW YORK  
ALL SHIPPING CODES

SHIP'S MANAGEMENT CORPORATION  
80 BROAD STREET NEW YORK 4, N.Y.

Telephone : 5082  
Whitehall 3 | 5083  
5084

# CAMREX

SUPER QUALITY PAINTS

Προφυλακτικόν μή δξειδούμενον διά δεξαμενάς, ύδρορροάς, καταστρώματα, κάτωθι ξύλου καὶ γενικῶς θέσεις ἀπροσφόρους διά ἐπαναχρωματισμόν.

"CAMERONS", ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΥΦΑΛΑ

Ειδικῶς παρασκευασμένα διά τροπικά κλίματα

"CAMARINE", ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΤΑ ΝΗΤΠ-ΤΑΝΚΣ  
Διά τὰ τάνκς ἔρματος φορτίου καὶ υδατος.

"CAMLAC", ΔΙΑ ΤΑΣ ΥΠΕΡΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣ ΚΑΠ.  
Παρέχει ἔξαιρετα ἀποτελέσματα.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ  
ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΚΑΙ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ

CAMREX PAINTS LTD.

CAMREX HOUSE HUDSON ROAD SUNDERLAND

Telephone:  
4401 SUNDERLAND or  
2362 AVENUE-LONDON  
26,832 CARDIFF

Telephones:  
"CAMREX", SUNDERLAND  
CARDIFF

# PORT OF LIVERPOOL REA LIMITED

Pacific Building, James Street, LIVERPOOL, 2

STEVEDORES OF CARGO  
OF ALL KINDS

Contractors to Leading Lines &  
Tramp Owners

Telephone: Nos 3361.36-3361.37-3361.64 Société Anonyme Telegrams: LEE-Antwerp

JOSEPH J. LEE & CO.

STEVEDORES, SWORN WEIGHERS  
SUPERINTENDENTS OF GRAIN and OTHER GARGOES BATAVIA STREET 17  
ANTWERP

LONDON AGENTS: ROBERT WATERS,  
18/19, GT. ST. HELEN'S  
LONDON, E.C. 3. TELE: AVENUE 5048  
AND  
AVGHERINO & APERGUIS  
154, BISHOPSGATE,  
LONDON E.C. 2. TELE: BISHOPSGATE 1343

# LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

## SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΤΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:  
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΤΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ" & "ΟΛΥΜΠΟΣ".  
TELEGRAMS: LOUCAS JEDDAH

"ΟΛΥΜΠΟΣ",  
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ  
ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ  
I. K. ARVANITIDΗΣ & ΣΙΑ

ΑΘΗΝΑΙ  
ΤΙΑΝ ΣΜΑΤΣ, 4  
ΤΗΛΕΦ. 30.078 - 27.541

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΑΚΤΗ ΜΙΛΟΥΛΗ 41  
ΤΗΛΕΦ. 42.328

'Εκδόσεις: 'Αεροπορικών Σιδηροδρομικών και 'Ατμοπλοϊκών Εισιτηρίων.

'Αποστολαὶ πληρωμάτων - Ναυτικαὶ Ἐργασίαι  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΟΛΥΜΠΟΥΡΣ"

# ARGO SHIPPING & TRADING CORP.,

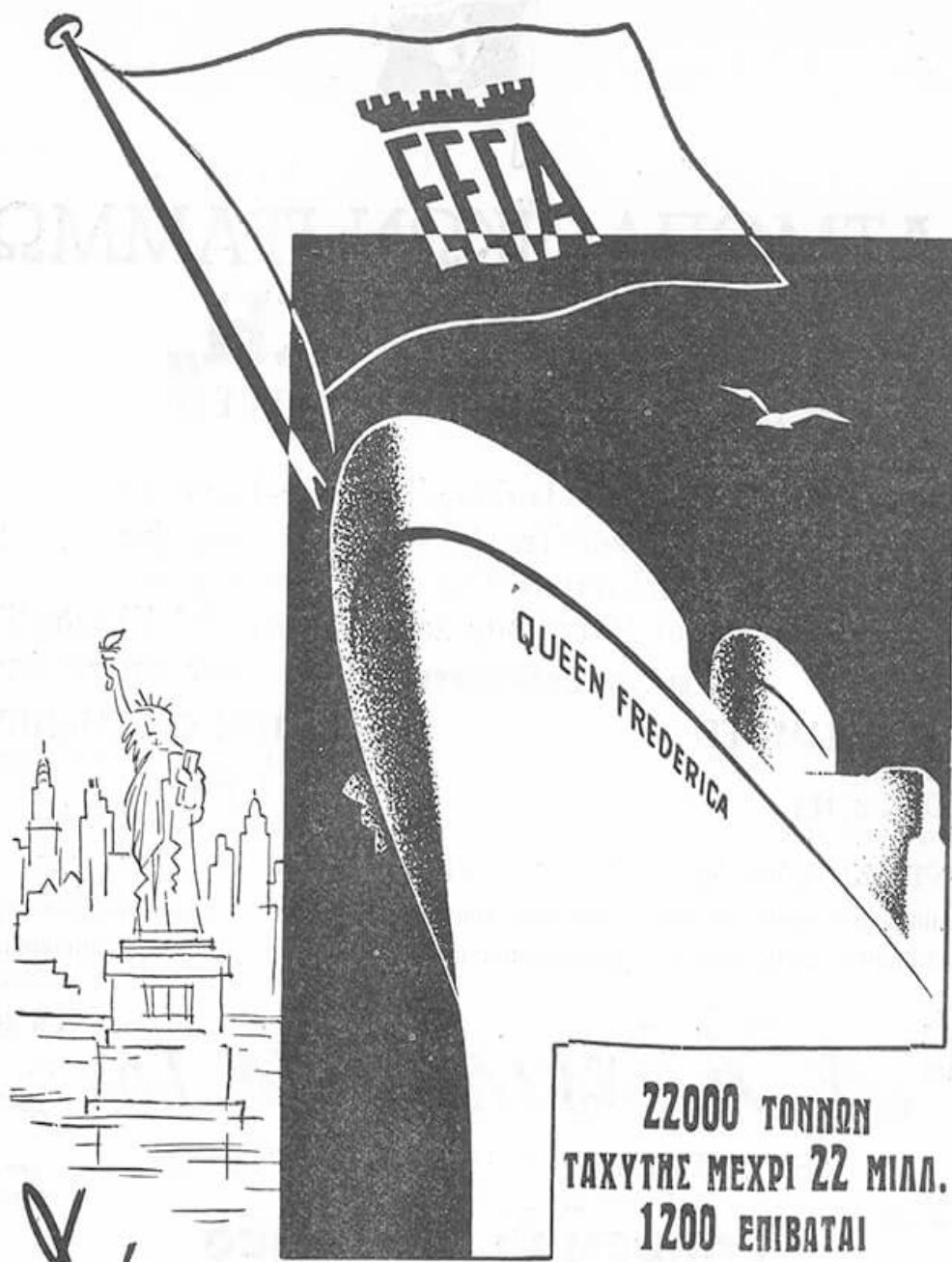
530 West Sixth Street,  
Los Angeles 14, CALIFORNIA

TRAMP SHIP AGENTS  
at  
LOS ANGELES - LONG BEACH HARBORS

Cable address: "ARGOSHIP", Los Angeles Teletype: LA 1876  
Tel: MUtual 6247, MUtual 6248

Representatives:

NEW YORK: WORLD STEAMSHIP SERVICE COMPANY  
LONDON : AVGHERINO AND APERGUIS



22000 ΤΟΝΝΩΝ  
ΤΑΧΥΤΗΣ ΜΕΧΡΙ 22 ΜΙΛΛ.  
1200 ΕΠΙΒΑΤΑΙ

*άνα* ΧΑΛΙΦΑΞ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

ΕΘΝΙΚΟΝ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΟΝ  
**ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ**

Τό πλωτόν άνάκτορον είς τὸν ἰστὸν τοῦ ὅποιου κυματίζει ύπερή-  
φανα ἡ Γαλανόλευκη.... Ταχύτης - Ανεσις - Ἐλληνικόν πλήρωμα -  
Ἐλληνικό γλέντι - Ἐξαιρετική Ἐλληνική κουζίνα - Πολυτελῆ δια-  
μερίσματα Πρώτης καὶ Τουριστικῆς Θέσεως.

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 10 - ΤΗΛ. 30-875-76

**ΕΘΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ**



# Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ “Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,” (HELLENIC LINES LIMITED)

## ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

Έξι Λιμένων Κόλπου Μεξικού-Ιταλίας-Έλλαδος-Τουρκίας και τάναπαλιν  
Έξι Λιμένων Βορ. Ατλαντικού-Ιταλίας-Έλλαδος-Τουρκίας και τάναπαλιν  
Έξι Λιμένων Βορείου Ατλαντικού διὰ Περσικὸν Κόλπον  
Έξι Λονδίνου-Αμβούργου-Ρόττερνταμ και Αμβέρσης δι' Έλλαδα-Τουρκίαν και τάναπαλιν.

## ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED

39, BROADWAY  
NEW YORK 6, N.Y.  
Cables: «ELLINIKI» NEW YORK

KENTRIKON: Ιω. Δροσοπούλου 17, ΠΕΙΡΑΙΑ.—Τηλέφωνα: 43.027, 42.870

THE FENTON STEAMSHIP Co. Ltd.

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS  
LONDON E.C. 3.  
Telegrams: «FENBURY» - LONDON

Telegrams: NIKAS

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

Telephones: Day 525  
Night 4456

K.R.KNIGHT & C°  
101 Leadenhall St.  
LONDON E.C. 3

Bankers:

THE STANDARD  
BANK OF S.A. Ltd.

SHIPCHANDLERS - EXPORTERS - IMPORTERS  
COLD STORAGE CHAMBERS

Telephones:  
MANSION HOUSE 9131

*M. Kassimatis, Ltd.*

SHIPCHANDLERS - EXPORTERS - IMPORTERS  
COLD STORAGE CHAMBERS

Telephones:  
MANSION HOUSE 9131

**LOURENCO MARQUES**

LARGE STOCKS: Fresh and Frozen Meats, Poultry Fish, Dairy Products, Bacon, Hams, Vegetables, Fruit and a large variety of all kinds of Canned-Foodstuffs always available on prompt delivery. All kinds of BONDED STORES PROVISIONS and cigarettes. Live stock of all kinds can be supplied at short notice.

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS  
62 Av. ALVARES CABRAL

**SHIPPING & GENERAL AGENCY CO. LTD.**  
SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

**Α. Ε. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ**  
**ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ**

Ναυλώσεις, Ηρακτορεύσεις, Αγοραπωλησίαι πλοίων και πάσης φύσεως  
έμποροναυτικαὶ ἐργασίαι.

Αντιπρόσωποι ἐν Έλλαδι τῶν BRITISH PAINTS, LTD. προμηθευτῶν τῶν ἀρίστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων  
Ἐργοστασίων τῆς Ἀγγλίας κοινοποιούμενον ἀπὸ τῆς τρόπιδος μέχρι τῶν κοιτωνίσκων και ἵστων.  
Μεγάλη παραπαταθήκη TRANSITO τῶν "NELSON," και "EMPIRE," COMPOSITIONS SUPERTROPICAL και TROPICAL.

Γραφεῖα: Ἐν Πειραιεῖ Ἀκτὴ Μιαούλη 17-19, Μέγαρον Τ.Α.Ν.Π.Υ. Τηλέφ. 41.479. Τηλεγραφική Διεύθυνσις Ἐξωτερικοῦ: «UNION»  
» Αθήναις: Εὐπόλιδος 10, Τηλ. 21.441, 61.680. » Εσωτερικοῦ: «OUNION»

# ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 11.  
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ - ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ  
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Κ. ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "COMERZBANK."

## ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ

### Α Θ Η Ν Ω Ν

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	'Οδός Σοφοκλέους 11
ΑΘΗΝΑΣ	» 'Αθηνών 14α
ΑΧΑΡΝΩΝ	» 'Αχαρνών 114
ΒΑΘΗΣ	» 'Αριστοτέλους 15α
ΠΛΑΤ. ΗΡΩΩΝ	» Καραϊσκάκη 31
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	» Κολοκοτρώνη 47
ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	» Ιψίγενειας καὶ Λεωφ. Θησέως
ΦΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	» Θεμιστοκλέους 4
ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ	» Παν. Τσαλδάρη (Πειραιώς) 87

ΚΟΛΩΝΟΥ	'Οδός Συρράκου 5
ΚΥΨΕΛΗΣ	» Κυψέλης 86
ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ	Γανία Μαυρομιχάλη — Καλλιδρομίου
Ν. ΙΩΝΙΑΣ	'Οδός Μικράς Ασίας 11
ΠΑΓΚΡΑΤΙΟΥ	» Εύτυχιδης 23
ΠΛΑΚΑΣ	» Πατησίων 164
ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ	» Νέας 11 & Πανδρόσου
ΣΠΟΚΡΑΤΟΥΣ	Λεωφ. 'Ελ. Βενιζέλου 2
	'Οδός Σωκράτους 31

### Π Ε Ι Ρ Α Ι Ω Σ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	'Οδός Ιωάν. Δροσοπούλου 15
ΚΑΜΙΝΙΩΝ	» 'Αθηνών & 'Ηπείρου
ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	Κανελλοπούλου όριθ. 6
Μ. ΣΤΟΑΣ	Λεωφ. Δ. Γούναρη 3
ΝΙΚΑΙΑΣ	'Οδός 'Αντιοχείας 2

## ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ:

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘΥ - ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β'. ('Εγνατίας), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΒΑΔΕΙΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ, ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΠΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΗΝΟΣ, ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

## ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

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

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

ΜΕ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ & ΚΑΪΡΩ.

Ταχεῖα πληρωμὴ ἐμβασμάτων ἐκ τοῦ ἔξωτερον, ἀγορὰ  
Cheques, Traveller's Cheques καὶ χαρτονομισμάτων.

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

## THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

ESTABLISHED 1922

HEAD OFFICE: LONDON  
E.C. 3, 17 ST. HELEN'S PLACE  
CABLE ADDRESS: "ETNEARACO."

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. STRATIS G. ANDREADIS

### B R A N C H E S :

ALEXANDRIA : 16 CHERIF PACHA STR.

CAIRO : 9 CHERIFEIN STR.

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

AFFILIATED TO : THE COMMERCIAL BANK OF GREECE

# AMERICAN EXPORT LINES INC.

## NEW YORK

Τακτική δεκαπενθήμερος έπιβατική γραμμή

Πειραιώς - Νέας Υόρκης

διὰ τῶν πολυτελῶν έπιβατηγῶν:

"EXCALIBUR,,

"EXOCHORDA,,

"EXETER,,

"EXCAMBION,,

Μέσω

Νεαπόλεως - Γενούης - Μασσαλίας - Βαρκελώνης

Δεκτοὶ ἐπιβάται Πρώτης θέσεως μόνον εἰς δικλίνους καὶ τρικλίνους καμπίνας πολυτελείας μὲ ὅλας τὰς συγχρόνους ἀνέσεις ὡς καὶ ἐμπορεύματα.

Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἐκ

Νεαπόλεως - Γενούης - Καννῶν

διὰ τῶν νεοτεύκτων ύπερωκεανείων

"INDEPENDENCE,, & "CONSTITUTION,,

29.500 τόννων

	ΕΚ ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ	ΕΚ ΓΕΝΟΥΗΣ
"CONSTITUTION,,	6 Ἀπριλίου	7 Ἀπριλίου
"INDEPENDENCE,,	15 Ἀπριλίου	16 Ἀπριλίου
"CONSTITUTION,,	28 Ἀπριλίου	29 Ἀπριλίου

Διάρκεια ταξειδίου 8 ἡμέρας

Διὰ πληροφορίας καὶ κρατήσεις θέσεων ἀπευθυντέον :

## AMERICAN EXPORT LINES INC.

'Ακτὴ Μιαούλη 17, ΠΕΙΡΑΙΑ, τηλ. 43.491, 40.671 ὡς καὶ εἰς ἄπαντα  
τὰ Γραφεῖα Ταξειδίων. Δι' ἐμπορεύματα τηλέφωνον 43.662

