

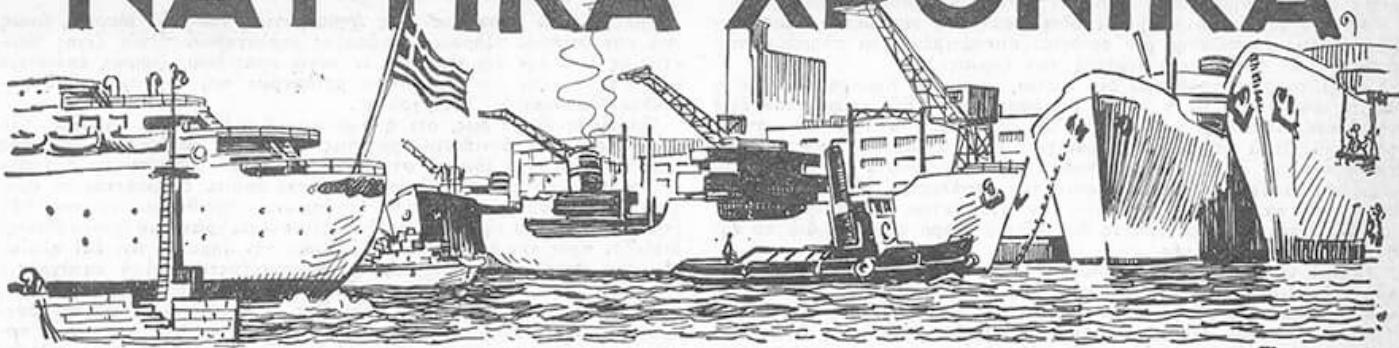
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1957

Αρ. Φύλλου 530/289

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 530/289

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΑΘΗΝΑΙ
1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1957

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Παρ' ἐπιλέκτου συνεργάτου μας, ἔγκυρον δυναμένου νὰ ἔχῃ γνώμην ἐφ' ὅλων τῶν ἀρχόντων τὸ πλοίον ζητημάτων, ἐλάσσομεν τὴν κατωτέρῳ ἐπιστολήν, τὴν ὁποίαν καὶ εύχαριστως δημοσιεύομεν:

Κύριε Διευθυντά,

Θὰ μοῦ ἐπιτρέψῃς τὴν παρέμβασιν εἰς ζῆτημα, μὲ τὸ ὄποιον δὲν ἔχω βεβαίως σχέσιν τίνα ἀμεσον, δὲν παυει, ὅμως, νὰ είναι καὶ γενικότερον ἐνδιαφέροντος. Ἀναφέρομαι εἰς ὅσα τελευταῖς ἐγράφατε διὰ τὴν Ἑλληνικὴν μεσογειακὴν ναυτιλίαν. Ἡ γνωσίς τῶν προσώπων καὶ τῶν πραγμάτων μοῦ ἐπιτρέπει νὰ ἔχω τὰς ἀπόφεις μου — πλήρως ἀντικειμενικὰς — αὐτὰς δὲ θέλω διὰ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» νὰ ἀναπτύξω.

Ἐπισημαίνετε τὸν κίνδυνον τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ μεσογειοκοῦ ἀπὸ τὸν ἑξαπολιθέντα συναγωνισμὸν τῶν ἵταλικῶν πλοίων γραμμῆς καὶ τούς τὰς ἀπογοήτευσιν τῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ἀναλίσκουν τὰς ἐπαγγελματικὰς τὴν ἡμέραν εἰς τὴν μεσογειακὴν ναυτιλίαν. Εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος ἀπόδιδετε τὰς εὐθύνας τῆς κακοδαιμονίας τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου καὶ αὐτοὺς ἐπικαλείσθε τὴν παρέμβασιν διὰ νὰ διορθώσῃ τὰ κακῶς κείμενα.

Διερωτῶμαι, δικαίως: Εἰναι μόνον τὸ Κράτος ὑπέυθυνον τῆς δυσκόλου καταστάσεως ἢ καὶ αὐτοὶ οὗτοι οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταί; Ἐγὼ, τούλαχιστον, ἀφ' ὅπου ἔχειχρήθησαν τὰ δύο νεότευκτα μεσογειακά διὰ πλειστοκηνῆς δημοπρασίας, παραμερισθείσης ἀπὸ τὸ Κράτος, κάθε ἄλλης προϋποθέσεως εἰς τὰς ἑκμεταλλεύσεως τῶν καὶ ἀφ' ὅπου ὁ συναγωνισμὸς μεταξὺ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων — ὅχι μεταξὺ τῶν ιδικῶν μας καὶ τῶν ξένων — δύνατος ἔχειτελύθη εἰς ὅλας τὰς γραμμὰς τῆς Μεσογείου, τῆς Μασσαλίας, τῆς Ἀδριατικῆς καὶ τοῦ Βρινδησίου — δὲν προέβλεπον ἄλλην τινὰ κατάστασιν απὸ τὴν σημερινήν. Ἀπορῶ, μάλιστα, πῶς τόσον ἥρηστος νὰ καταστῇ ἀντίληπτη. Διὰ ὅσους ἔγγυτερον παρηκολούθουν τὰς ἑξεδίξεις, η̄ κρίσις ἀπὸ διετίας διὰ ὅλα τὰ Ἑλληνικὰ μεσογειακά σκάφη υφίσταστο. Οἱ Ἰταλοὶ δὲν ἐπράξαν ὅλο τι, παρὰ προσπίζοντες τὰ ἴδια αὐτῶν συμφέροντα, τὰ σοδαρῶς ζημιωθέντα ἀπὸ τὸν μεταξὺ τῶν Ἑλληνικῶν ἀταριῶν συναγωνισμὸν, ἐτακτοποίησαν ἐφέτος μὲ τὸ καλύτερα πλοία τῶν τὰ δρομολόγια πρὸς τὴν Ἑγγύδην, διὰ νὰ μᾶς δῶσουν τὸ κτύπημα ἐπὶ τὸν τόπο τῆς Χάρτου. Δικαιολογημένη πάντως εἶναι ἡ ἐνέργεια τῶν. Διατί νὰ τὸ ἀρνούμεθα; Δὲν ὑπεβίβασαν αὐτοὶ πρώτοι τοὺς ναύλους, ὅπως οἱ ιδικοὶ μας ἐφοπλισταὶ ἀλληλοσυναγωγιζόμενοι μεταξὺ τῶν. Ἀπλῶς, ὅταν ήτοι μάσθησαν, ἐδρομολόγησαν ἀμύνομενοι τὰ νεότευκτα πλοία τῶν εἰς ὅσα γραμμὰς ἀπὸ πολλῶν ἔτον ἔχειπρετοῦν.

Πρέπει νὰ ἀνατρέξω εἰς τὴν ἐποχὴν τῆς ἐνάρεως τῶν δρομολογίων τῶν δύο μεσογειακῶν διὰ νὰ δικαιολογήσω καὶ τὰς σκέψεις μου.

Ἡ «Ἐλμές» διέθετε τότε — πρὸ τετραετίας — εἰς τὴν γραμμὴν Ἀνατολικῆς - Δυτικῆς Μεσογείου τρία σκάφη, ἀπόταλμάνοντα τῆς πλήρους ἐκτιμήσεως τοῦ ταξιδιωτικοῦ κοινοῦ. Δὲν ἦσαν μικρᾶς ἡλικίας ἐπύγχανον, ὅμως, καλές συντηρήσεως, τὸ δὲ «Ιωνία» εἶχεν ὑποστήσικήν ἐκτάκτως δαπανηρὰν ἀνακατασκευήν, ὅπαν ἡγοράσθη.

Διὸ μίαν ὄμαλων ἀναπτυσσομένην ἐπιχείρησιν τακτική γραμμῆς ἡ ἀνανέωσις τοῦ πλωτοῦ τῆς ὑδρίου ἡτο ἐπιβεβλημένη. Τὰ παρηλίκα ἐπρέπει, σὺν τῷ χρόνῳ, νὰ ἀποσυρθοῦν, νὰ ὑγρασθοῦν τὰ δύο νεότευκτα. Ἡ ἀγόρας αὐτὴ ἡτο μία πρᾶξη συνεπείας διὰ τε τὸ Κράτος καὶ τὴν «Ἐλμές», ἀφοῦ πρωτοβουλία τῆς ἐν λόγω ἑταῖοίσις καὶ βόστη τῶν ὑποδείξεων τῆς παρηγγελθεσαν τὰ δύο σκάφη ἔναντι τῶν ἱταλικῶν ἐπανορθώσεων. Οὕτω μονον ὃ διά ἑκρατεῖτο ἡ μοναδική Ἑλληνικὴ γραμμὴ τῆς Μεσογείου εἰς τὴν ἐμπρέπουσαν θέσιν τῆς καὶ ὃ διά ἀπέδιδεν ἀσφαλῶς. Ὁ συναγωνισμὸς τῶν Ἰταλῶν η̄ οἰσοῦμποτε ἀλλού δὲν θὰ ἡτο ὑπολογίσιμος, ἐφ' ὅσον, ὅπως εἰς ὅλας τὰς ναυτικὰς χώρας συμβαίνει νὰ διὰ τὰς τακτικὰς γραμμὰς ἐθνικῆς σπουδαιότητος, μια καὶ μόνη Ἑλληνικὴ ἀταρία θὰ ἐχειταλλεύετο τὴν γραμμὴν καὶ δὲν θὰ ἀνεπτύσσετο ἔσωθεν ὁ ἀνταγωνισμὸς δύο ὄμοιες ὄργανηση.

Αὐτή, ὅμως, η̄ ἀνανέωσις δὲν ἔγινεν. Ἡ «Ἐλμές» ἐπίστευεν, ὅτι αἱ προσοδοὶ τῆς γραμμῆς δὲν ἦσαν ἀρκεταὶ νὰ ἔχηπετεῖσον τὰ ὄσα τὸ Κράτος ἔζητει διὰ τὴν πώλησιν τῶν δύο πλοίων. Τὰ ἀπεποιηθῆ καὶ ὅταν ἀκόμη τὸ Κράτος ἐδέχθη νὰ τὰ μισθώσῃ εἰς αὐτὴν μὲ ἐνοικιον ὀπωσδήποτε ὄχι ψηλον. Τέλος, η̄ ἀταρία Νομικού προσέφερε τὰ περισσότερα καὶ τὰ ἡγόρασε.

Εἰς τὴν γραμμὴν Αἰγαίου—Πειραιῶς—Μασσαλίας ἐδρομολογήθη

τὸ ἔν καὶ εἰς τὴν γραμμὴν Αἰγαίου—Πειραιῶς—Βενετίας τὸ δεύτερον. Εἰς τὴν πρώτην τὸ «Ἀγαμένων» καὶ τὰ πλοῖα τῆς «Ἐλμές» συνηγονίζοντο, εἰς τὴν δευτέραν τὸ «Ἀχιλλέυς» μὲ τὰ πλοῖα τῆς ἑταίριας Ἰταλάδου. Αὔτος ἀκριβῶς ὁ συναγωνισμὸς μεταξὺ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων εἰς τὰς ἀνωτέρω γραμμὰς, ὀδύτερος δὲ καὶ εἰς τὴν γραμμὴν Βρινδησίου, ὑπῆρξε τὸ βασικὸν σφάλμα, ὅπερ ἐδημιούργησε μίαν δύσκολην κατάστασιν. Διὰ τὸ σφάλμα αὐτὸ ὅλο—τὸ τε κράτος καὶ οἱ ἐφοπλισταί — ἦσαν ὑπεύθυνοι. Ἐπιστεύθη, ὅτι ὃτο δυνατὸν νὰ σταθούν εἰς τὰς ὄλιγας μεσογειακὰς γραμμὰς καὶ νὰ ἀποδύσουσιν συναγωνιζόμενα ἐπτὰ ὅλων σκάφη Ἑλληνικά, διασφόρου πλοιοκτησίας. Αὔτος ἐπρέκειτο νὰ καταστείμενοι μεταξὺ τῶν ἐλληνικῶν κυρίων πελατείων, τὴν ὄχι καὶ τόσον πολυπλήθη καὶ τὸν χαμηλῆς οἰκονομικῆς σταθμῆς Γερμανῶν καὶ Γάλλων περιηγητῶν. Τὸ μεριδίον ἔνος ἐκάστου πλοίου δὲν θὰ ἐκάλυπτε τὰς δαπάνας τῆς κινήσεως του. Τέσσαρα ἡ πέντε σκάφη, συνυπολογιζούμενας καὶ τῆς γραμμῆς Βρινδησίου, τελούντα ὑπὸ ἐνιαίων ἐκμετάλλευσιν, ἦσαν ὑπεραρκετά. Διὰ τὰ ἐμπορεύματα δύο μικρὰ κατάλληλα φορτηγά θὰ συνεπλήρωναν τὰ κενά. Αν διετίθεντο τὰ περισσότερα ἐπιβατηγά, θὰ ἐκίνουντο χωρὶς τὴν πλήρη ἀπασχόλησιν τῆς μεταφορικῆς τῶν ικανότητος καὶ θὰ συνεδαινεῖ ὅτι, εἰς τὸ τέλος καὶ συνέδει: «Ολα — καὶ τὰ ἐπτὰ — σκάφη κατὰ τὸ πορελθόν ἔτος δὲν ἀπεκομισαν κέρδος τι ἀξιόλογον. Τὰ μέν μονον τὸ τοκοχρωλύτιον τῶν ἀπέδωσαν, τὰ δὲ ἐλάχιστον τι ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον ἐπέτυχον ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν — πλὴν τοῦ «Ἀγγελικοῦ» τῆς ἀποτολίας Τυπαλδού. Ἡ ἐργασία, ἀρκετή διὰ τὰ πέντε, κατενέμετο εἰς τὰς ἐπτὰ σκάφη. Περιώρια κέρδους διὰ νὰ ἔχουπρεπετούν τὰ μεγάλα κεφάλαια τῶν νεότευκτων δὲν ὑπῆρχον.

«Ἄνγκη τῶν πραγμάτων ἐπέβαλεν της μεταφορικῆς τῶν ικανότητος καὶ θὰ συνεδαινεῖ ὅτι, εἰς τὸ τέλος καὶ συνέδει: «Ολα — καὶ τὰς ἐπτὰς — σκάφη κατὰ τὸ πορελθόν ἔτος δὲν ἀπεκομισαν κέρδος τι ἀξιόλογον. Τὰ μέν μονον τὸ τοκοχρωλύτιον τῶν ἀπέδωσαν, τὰ δὲ ἐλάχιστον τι ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον ἐπέτυχον τὰς γραμμὰς τῆς Ανατολικῆς—Δυτικῆς Μεσογείου. Κατὰ τὴν κειμερινὴν περιόδον ἐν καὶ μόνον ἐπιβατηγὸν ἡτο ἀρκετὸν εἰς τὴν γραμμὴν Μασσαλίαν. Διὰ τὴν γραμμὴν Βενετίας καπτοίσι συνδυασμός με τὴν ἀτμοπλοΐαν Τυπαλδού. Ἡ πρότερη, ἀρκετή διὰ τὰ πέντε, κατενέμετο εἰς τὰς σκάφη. Περιώρια κέρδους διὰ νὰ ἔχουπρεπετούν τὰ μεγάλα κεφάλαια τῶν νεότευκτων δὲν ὑπῆρχον.

«Ἄνγκη τῶν πραγμάτων ἐπέβαλεν της μεταφορικῆς τῶν ικανότητος καὶ θὰ συνεδαινεῖ ὅτι, εἰς τὸ πόσον θὰ εἰσπράξῃ ἀπὸ τὴν ἐκποίησιν τῶν δύο νεότευκτων μεσογειακά. Αύτα ἐπρέπεν, ὅπωσδηποτε, νὰ ἔχουρασθενείς εἰς καὶ μόνον ἀταρικός ὄργανισμός, στότις θὰ ἔχουπρεπετεῖται ἐπὶ τρία πλοία καὶ διὰ μικρὰ φορτηγά τὰς μεσογειακὰς γραμμὰς τῆς Ανατολικῆς—Δυτικῆς Μεσογείου. Κατὰ τὴν κειμερινὴν περιόδον ἐν καὶ μόνον ἐπιβατηγὸν ἡτο ἀρκετὸν εἰς τὴν γραμμὴν Μασσαλίαν. Διὰ τὴν γραμμὴν Βενετίας καπτοίσι συνδυασμός με τὴν ἀτμοπλοΐαν Τυπαλδού. Ἡ πρότερη, νὰ ἔχουπρεπετούν τὰ μεγάλα κεφάλαια τῶν νεότευκτων δὲν ὑπῆρχον.

Τὸ Κράτος δὲν ἀντεμετωπίσει πάπετο τῆς γενικωτέρας αὐτῆς σκοπιάς τὸ δύο νεότευκτα μεσογειακά πραγμάτων, ἐπάνω τῶν ικανότητος τοῦ πόσον θὰ εἰσπράξῃ ἀπὸ τὴν ἐκποίησιν τῶν δύο πλοίων — ὁ «μπεζσάχτας» συνεκέντρων τὸ ἐνδιαφέρον του — μὲ ἀποτέλεσμα νὰ προκληθῇ ὁ ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ τριών Ἑλληνικῶν ἀταριών. Οἱ Ἰταλοὶ τότε ἐδένθησαν τὴν καταστάσιν. Υφίσταντο μὲν τὰς γραμμὰς τῆς Ανατολικῆς—Δυτικῆς Μεσογείου. Κατὰ τὴν κειμερινὴν περιόδον ἐν καὶ μόνον ἐπιβατηγὸν εἰς τὴν γραμμὴν Μασσαλίαν προέβλεπον καὶ τὸ τέλος.

Τὸ Κράτος δὲν ἀντεμετωπίσει πάπετο τῆς γενικωτέρας αὐτῆς σκοπιάς τὸ δύο νεότευκτα μεσογειακά πραγμάτων. Τὸ ἀπαντον τοῦ τόπου τοῦ δύο νεότευκτων ικανότητος τοῦ πόσον θὰ εἰσπράξῃ ἀπὸ τὴν ἐκποίησιν τῶν δύο πλοίων — ὁ «μπεζσάχτας» συνεκέντρων τὸ ἐνδιαφέρον του — μὲ ἀποτέλεσμα νὰ προκληθῇ ὁ ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ τριών τῶν δύο νεότευκτων Ἑλληνικῶν ἀταριών. Οἱ Ἰταλοὶ τότε ἐδένθησαν τὴν καταστάσιν. Υφίσταντο μὲν τὰς γραμμὰς τῆς Ανατολικῆς—Δυτικῆς Μεσογείου. Κατὰ τὴν κειμερινὴν περιόδον μὲν τρίας κατάστασιν καὶ διὰ ὅλης ἐπιτευχθῆσαν.

Τὸ Κράτος δὲν ἀντεμετωπίσει πάπετο τῆς γενικωτέρας αὐτῆς σκοπιάς τὸ δύο νεότευκτα μεσογειακά πραγμάτων. Τὸ ἀπαντον τοῦ τόπου τοῦ δύο νεότευκτων ικανότητος τοῦ πόσον θὰ εἰσπράξῃ ἀπὸ τὴν ἐκποίησιν τῶν δύο πλοίων — ὁ «μπεζσάχτας» συνεκέντρων τὸ ἐνδιαφέρον του — μὲ ἀποτέλεσμα νὰ προκληθῇ ὁ ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ τριών τῶν δύο νεότευκτων μεσογειακῶν πραγμάτων. Εἰς τὴν γραμμὴν Βενετίας καπτοίσι συνδυασμός με τὴν ἀτμοπλοΐαν Τυπαλδού. Η πρότερη, νὰ ἔχουπρεπετούν τὰ μεγάλα κεφάλαια τῶν νεότευκτων δὲν ὑπῆρχον.

Οἱ ἐφοπλισταί, δικαίως, κατὰ τὴν γνωστὴν συνήθειάν των, ὑπετίμησαν τὴν δύναμιν τῶν νεότευκτων τῶν. Οἱ μὲν ἀνέμενον τὴν πτώχευσιν τῶν δέ. Τὸ Κράτος ἔξ, ἀλλού δὲν παρενέβη, ὅπως θὰ ἐπρέπει, ἀφοῦ αὐτὸ ὄφειλε νὰ ἔφερε τὴν πτώχευσιν τῶν τοιούτων ικανότητων. Τὸ ἀποτέλεσμα σα εἰναι ἡ σημερινή καταστάσιας. Ο Ἑλληνικὸς ναυτιλιακὸς παράγων εἰς τὴν Μεσογείου ἐξησέννεσε, καὶ παρὰ τὴν προσθήκην εἰς τὰς γραμμὰς δύο νεότευκτων μονάδων, κατέστη περισσότερον ευτρωτός ἀπὸ τὸν ἐξαπολυθεότα συναγωνισμὸν τῶν Ιταλῶν μὲ τὰ καλύτερα πλοία. Ἐδώ ἡμέραι ἀντιγωνούμονες ἀκόμη διὰ τὴν κυριότητα τῶν δύο μεσογειακῶν πραγμάτων, ὅλοι δὲ οἱ ἐφοπλισταί, κατάκοποι, καὶ ἀπογονούμενοι, ὅπως μάς πληροφορούν τὰ «Ναυτικά Χρονικά», διακατέχονται ἀπὸ τὴν ἐπιμονήν τῶν σκέψων τῆς Φυγῆς ἀπὸ τὰς γραμμὰς τῆς Μεσογείου καὶ τὴν ἐπιβατηγήν ναυτιλίαν.

Ἐνώ, τούλαχιστον, παρακολουθῶν ἔγγυτατα τὰ πράγματα, δὲν προεβλέπονταν ἀληγη καταστάσιαν ἀπὸ τὴν σημειονήν. «Η ἐπρέπει νὰ ἔχουπρεπετούν τὰ μεγάλα κεφάλαια τῶν συναγωνιζούμενων διὰ νὰ παραμείνη ὁ εἰς κύριος πεδίον — πράγμα απίθανον — η ἐπεβάλλετο νὰ προέλθουν οἱ δύο τούλαχιστον, εἰς μίαν ριζικὴν μεταξὺ τῶν συνενόησιν. Οὔτε τὸ ὄντε το ὄλλο ἔγινε.

Τώρα μάς ἡλθαν οἱ Ιταλοὶ μὲ τὰ νεότευκτα λαμπρά σκάφη τῶν καὶ τὴν ἀριστηγή ὄργανων. Δὲν πρέπει νὰ μάς ξενίζῃ τοῦτο. Ο μεταξὺ μας συναγωνισμὸς τῶν δύο τούλαχιστον, πληροφορούμας, ὅτι εἰς σοδαράς ἐκπτώσεις προβαίνουν ηδη διὰ νὰ ἀποστάσουν ἔργασιαν ἀπὸ τὰς Ἑλληνικά πλοία.

"Αν τό Κράτος δέν σκεφθή ἐν φυχρῷ τὴν κατάστασιν, ή μεσογειακὴ ἐπιβατηγὸς ναυτιλίας βαρύ θά υποστῇ πληγὴ σχὶς τόσον ἀπὸ τὸν ἵταλικὸν συναγωνισμὸν, σον ἀπὸ τὸν μεταξὺ μας συνεχιζόμενον.

Άμφιστος εἶνε ἡ τύχη καὶ αὐτῶν τῶν δύο νεοτεύκτων μεσογειακῶν. Κανεὶς ἐφοπλιστὴς δέν φαίνεται διατεθειμένος νὰ πληρώσῃ τὰς ἀσφαλεῖς ἐκ τῆς ἑκμεταλλέυσεως τῶν ζημιῶν.

Άλλο τὸ σὸν πρόβλημα δὲν λύεται, χωρὶς τὸ Κράτος, νὰ ύποστῃ θυσίας καὶ χωρὶς νὰ παρέμβῃ ἀποφασιστικῶς. Εἰς χειράς του ἔχει τὴν λύσιν. Κατὰ τὴν γνώμην μου δὲν ἐνδιαφέρει τὸ ποῖος θὰ κατέχῃ τὰ πλοῖα, ἀλλὰ τὸ πὼς θὰ ἀπεφεύγετο ὁ συναγωνισμός, πῶς ἡ ἐκμετάλλευσίς των θὰ καθίσταται ἀποδοτική ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὰ ἄλλα υπάρχοντα σκαφή. Μία συνενόησις τῶν ἐφοπλιστῶν θὰ ἀπέδιδε τὴν ἄνεσιν εἰς τὰ δρομολόγια καὶ τῶν νεοτεύκτων. Θὰ ἀπεκρίουν τὰ παρθένικα καὶ θὰ προστίθεντο δύο η τρία μικρὰ φορτηγὰ διὰ τὰ ἐμπορεύματα τῆς γραμμῆς.

Πρέπει νὰ ἐνδιαφερθῇ ἡ Κυβέρνησις διὰ τὴν κρίσιμον κατάστασιν τῆς μεσογειακῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας. Εἰνε ἀκόμη καιρός, ἀφοῦ ἡ κυριότης τῶν δύο μεσογειακῶν περιέρχεται καὶ πάλιν εἰς τὸ Κράτος. Τὰ δύο ἀνωτέρω ἑκέτεια πιστεύω νὰ καθοδηγήσουν τοὺς ἀρμοδίους πρὸς τὴν ἐπιβεβλημένη λύσιν. Γνωρίζω ἀκόμη, ὅτι καὶ παρὰ τοῖς ἐφοπλισταῖς πρόδυμοις διαπιστοῦται τῷρα η διάστασις πρὸς συνενόησιν. Κάποιος, όμως, θὰ ἐπρεπε νὰ ἀναλάβῃ τὴν προσπάθειαν. Ο Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως εἶνε ὁ καταλλήλοτερος. Ἀπομένουν, όμως, καὶ τὰ ζητήματα τῶν μεσογειακῶν φορτηγῶν. «Ἔχω καὶ ἐπ' αὐτῶν τὰς ἀπόψεις μου. Ἐπλιέζω νὰ μοῦ παραχωρήστε τὰς φιλοξένους στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διὰ νὰ συνεχίσω εἰς τὸ ἐπόμενον.

Πειραιεύς, 1ούνιος 1957

Μετὰ πάσης τιμῆς

B. X.

ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΩΝ "ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ",

Νεώτερα ἐπὶ τῶν ἀναπτυσσομένων ἀντιδράσεων κατὰ τῶν «σημαίων εὐκολίας»: Ἡ εἰδικὴ ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν τοῦ Οργανισμοῦ Εύρωπας Οικονομικῆς Συνεργασίας πρέδει ἡδη εἰς τὴν κατάρτισιν ἑξαιρετικῶν ἐνδιαφερούσης ἑκάστεως, ἀναφερομένης εἰς τὸ ζῆτημα τῆς πραγδαίας ἀναπτύξεως τοῦ τονιάς ὑπὸ τὰς σημαίας Παναμᾶ καὶ Λιβερίας.

Τὸ τμῆμα ἐργασίας τοῦ ἐλόγων Οργανισμοῦ εἰς εύρυτάτην πρόσθιη συνζητησιν ἐπὶ τῆς συνταχθείσης μελέτης. «Υπεγραμμίσθησαν κυρίως αἱ ἔξης ἐπὶ τοῦ προβλήματος διαπιστώσεις:

Ἡ ἐπιτροπὴ τοῦ Διεθνούς Δικαίου τοῦ Ο.Η.Ε. ἐξήτασεν ἡδη ἀπὸ πάσης αὐτοῦ πλευρᾶς τὸ ζῆτημα τῆς νηλογήσεως τῶν πλοίων. Συνέτοσην ὅτως, βάσει τῶν ἀρχῶν τῶν παραδεδεγμένων ἀπὸ τὴν πλοιονότητα τῶν Κρατῶν, καθιερώθη ἀπὸ τὴν κατὰ χώρας νομοθεσίαν, ἡ ὑπαρξία τοῦ «εὐνικοῦ στοιχείου προκειμένου νὰ ἔγγραφη ἔνα πλοίον εἰς τὰ ἑθνικὰ ἑκάστης χώρας νηλογία.

Ο ἔλεγχος καὶ ἡ δικαιοδοσία τοῦ Κράτους δὲν ὑπορροῦν — κατὰ τὴν ἐπιτροπὴν τοῦ Ο.Η.Ε. — νὰ ἀσκηθοῦν ἀποτελεσματικῶς ἐπὶ πλοίων τὰ ὅποια φέρουν μὲν τὴν σημαίαν τῶν, ἀλλὰ μεταξὺ αὐτῆς καὶ τοῦ σκάφους δὲν ὑφίστανται ἄλλοι ἀμεσώτεροι δεσμοί παρὰ μόνον ἡ ἀπλὴ ἔγγραφη τῆς πλοιοκτησίας εἰς τὰ νηλογία. «Ινα, δηλαδὴ, ἀναγνωρισθῇ ὡς ἑθνικός χαρακτὴρ ἐνὸς πλοίου ἀπὸ μέρους καὶ τῶν ἄλλων Κρατῶν, θὰ πρέπει νὰ ὑπάρχουν πραγματικοὶ δεσμοὶ οἰκονομικοὶ καὶ νομικοὶ μεταξὺ τοῦ Κράτους, εἰς τὰ νηλογία τοῦ ὅποιου ἔγγραφεται τὸ σκάφος, τῆς πλοιοκτησίας καὶ τῶν ἀνθρώπων ποὺ τὸ ἐπανδρώνουν.

Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὴν τελευταίαν πρὸ μηνὸν συνελθοῦσαν εἰς τὸ Λονδίνον προπαρασκευαστικὴν Διάσκεψιν τοῦ Ναυτικοῦ Τμῆματος τοῦ «Διεθνούς Γραφείου Ἐργασίας» (τὰς σχετικὰ συζητήσεις ἐδημοσίευσαν αἱ στήλαι αὐταῖ), κατηρτίσθη σχέδιον ψηφίσματος κατὰ τὸ ὅποιον αἱ ναυτικαὶ χώραι ὄφειλον νὰ ἀσκοῦν «πραγματικὸν καὶ ἀποτελεσματικὸν ἔλεγχον ἐπὶ τῶν ὄρων διαβίσεως, ἔργασίας καὶ κοινωνίκης προνοίας, ὑπὸ τοὺς ὅποιους τελούν τὸ πληρώματα ἐπὶ τῶν φερόντων τὴν σημαίαν τοὺς πλοίους). Αὐτὰ ταῦτα τὰ ἐνδιαφερόμενα κράτη ὀφείλουν, ἐπίσης, νὰ καταρτίσουν κανονισμοὺς ἔγγυωμένους, ὅτι τὰ νηλογημένα ὑπὸ τὴν σημαίαν τῶν σκάφων θὰ ἔφαρμοζον τὰς διενεῖς συμβάσεις περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ καὶ θὰ ὀργανώσουν καταλλήλους ὑπηρεσίας διὰ τὸν ἔλεγχον ἐπὶ τῶν συνθήκων ἐργασίας, τῶν ἀπολύτων, τῶν συνδικαλιστικῶν ἐλευθεριῶν τῶν ναυτεργατῶν κλπ.

Αἱ δύο αὐταὶ ἑκάστεις τοῦ Οργανισμοῦ Ήθωνών καὶ τοῦ Διεθνούς Γραφείου Ἐργασίας πρόκειται νὰ ἀποτελέσουν ἀντικείμενον εύρυτάτων συζητήσεων εἰς συνερχομένας ἐντὸς τοῦ τρέχοντος καὶ τοῦ ἐπομένου ἔτους διεθνεῖς διασκέψεις. «Ἄσ σημειωθῇ, ὅτι οἱ κύκλοι τοῦ Οργανισμοῦ Εύρωπας Οικονομικῆς Συνεργασίας τονίζουν, ὅτι αὐτὴ καὶ μόνη ἡ ἀπόδοχη τῶν ναυτικῶν χωρῶν θὰ ἥτο ἀρκετή νὰ δώσῃ τὴν λύσιν εἰς τὸ πρόβλημα τῶν «σημαίων εὐκολίας», πρόβλημα ὅπερ τοσον ἡδη

ἀπασχολεῖ τὰς κυβερνήσεις καὶ τοὺς ἐφοπλιστὰς ὅλων τῶν εύρωπακῶν ναυτικῶν χωρῶν.

Τὴν γνωστὴν προσφορὰν τῆς Δημοκρατίας τοῦ Σάν Μαρίνο, ὅπως ὑπὸ κατάστασιν πλήρους ἀσύνδοσίας νηλογηθούν πλοῖα ζένης ιδιοκτησίας ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ ἐλογιασμοῦ κρατιδίου, ζωρᾶς ἐπεκρίνεν ἡ Ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν τοῦ Οργανισμοῦ Εύρωπας Οικονομικῆς Συνεργασίας.

Ἐτοιοῦθεν ιδιαιτέρως, ὅτι ἡ δημιουργία μιᾶς ἀκόμη σημαίας τῆς ἀσύνδοσίας, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὰς συστάσεις τοῦ Ο.Η.Ε. ἐπὶ τῆς προϋποθέσεως τοῦ ἑθνικοῦ στοιχείου, καὶ τὰς συναστικῶν δεσμῶν πλοίους καὶ κράτους, εἰς τὰς υπολόγια τοῦ ὅποιου ἔγγραφεται τὸ σκάφος εἰνε ἀπαραδέκτος. Τὸ πνεύμα τῆς δηλώσεως τῆς Βαρκελώνης τοῦ 1921 ἔτεινε νὰ παράσῃ τὴν ἐπάντασσην εἰς τὸν συγκρότησιν διέσδιον πρὸς τὴν θαλασσαν, νὰ ψύχουν τὴν σημαίαν τῶν πλοίων ἀνοικτῆς θαλάσσης, χωρὶς, όμως, νὰ ἐπιτρέπεται καὶ ἡ κατάχρησις εἰς βάρος τῶν ἐπαραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν τοῦ παραχωρηθέντος δικαιωμάτου. Διευκολύνοντας, πράγματι, τὰ κράτη αὐτὰ εἰς τὴν συγκρότησιν διέσδιον πρὸς τὴν σημαίαν τῶν πλοίων τοῦ Ελβετίας ὅχι, όμως, εἰς τὸ νὰ παραχωροῦν τὴν σημαίαν τῶν εἰς ἀλλοδαποὺς ἐφοπλιστὰς πρὸς τὰς κάλυψιν τῶν ἀθείων ἐπιδιώξεων των.

Αἱ ἀνωτέρω συζητήσεις, καθὼς καὶ ὅλαι αἱ κατὰ καιρούς διεξαγόμεναι εἰς τὰς συνελεύσεις ἑξάντας ἐφοπλιστικῶν καὶ ναυτεργαστικῶν ὄργανων, ὅπως καὶ εἰς τὰς δημοτικούς μορφῆς καὶ ἀποστολῆς, εἰς ἓντας μόνον τείνουν σκοπόν, τὸν ὅποιον τελικῶς καὶ θὰ ἐπιτύχουν: Τὸν περιορισμὸν τῆς ἀσύνδοσίας τῶν πλοίων τῶν «σημαίων εὐκολίας».

ΤΟ ΝΑΥΤΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Κατὰ τὸ ἐννεάμηνον (Ιούλιος 1956—Απρίλιος 1957) τὸ συναλλαγματικὸν ἔσδον ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν ἐστημένως πρέκορ ἄνευ προγευμένου. Εφθασε τὰ 41.260.000 δολ. ἐπὶ συνόλου ἀδήλων πόρων (τουρισμός, ναυτιλία, κίνησις κεφαλαίων καὶ μεταναστευτικὸς ἐμβάσματος) 198.036.000 δολ.

Ἄν με τὸν αὐτὸν ζωηρὸν ρυθμὸν συνεχισθοῦν τὰ ἐμβάσματα τῆς Ναυτιλίας καὶ κατὰ τὸ τρέχον τελευταίον τρίμηνον τοῦ 1956—1957 τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα θὰ ἀνέλθῃ εἰς τὰ 55 περίπου ἐκατομύρια δολαρίων.

Η ΠΑΓΚΥΚΛΑΔΙΚΗ

Εἰς τὴν Σύρον πρέπει καὶ θὰ συσταθῇ ἡ Παγκυκλαδικὴ Σχολὴ ναυτιλῶν καὶ μηχανικῶν τοῦ Ε. Ν. Τὸ θέλουν ἔξεχοντες ἐφοπλιστικοὶ παράγοντες μὲ τὰ ὑπερεκατὸν πλοιά των: Ο Οίκος «Ρεθύμνης-Κουλουκούνητος» καὶ ἡ «Οράιον» τῶν Κ. Υἱῶν Πέτρου Γουλανδρῆ.

Ἡ ἀποφασισθείσα εἰσφορὰ τῶν δύο λιρῶν κατὰ μῆγα καὶ πολύον θὰ ἀποφέρῃ εἰς τὸ Κεφαλαίον τῆς Ναυτικῆς Εκπαίδευσεως ἀπὸ μόνας τὰς ἐπησησίας εἰσφορὰς τῶν δύο αὐτῶν ἐφοπλιστικῶν συγκροτημάτων — τὰ πλοῖα των εἰνε διάσφολισμένα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. — περὶ τὰς ἐπαγγελίας λιρῶν Αγγλίας. Φρούποθεσις, όμως, τῆς καταβολῆς των θὰ προβληθῇ ἡ σύστασις τῆς Παγκυκλαδικῆς Ναυτικῆς Σχολῆς.

Τὸ σητῆμα θεμελιοῦται εἰς τὰς τεραστίας εἰς ἀξιωματικούς ἀνάγκας καὶ τῆς Ναυτιλίας καὶ εἰς τὸ γεγονός, ὅτι αἱ Κυκλαδεῖς είνε ἡ πρότη ναυτική περιοχὴ τοῦ Τόπου μας, μὲ τὰ περισσότερα πλοῖα, τοὺς περισσότερους ναυτικούς, ἀλλὰ καὶ τὸ πλέον ἄγονον τοῦ ἑδάφους. Η θαλασσα τοῦ Κυκλαδίτας η μοναδική διέξδιος τοῦ βιοπορισμοῦ.

Ο Δῆμος Ερμουπόλεως προσέρεται νὰ παραχωρήσῃ διὰ τὴν στέγασιν τῆς Σχολῆς τὸ ὑπερκαταλληλὸν κτίριον τοῦ τέως νοσοκομείου Πρωΐων. Μὲ ἐλάφρυντα τίνας διαρρυθμίσεις αἱ ἀνάγκαι εἰς αἰθούσας διασκαλίας καὶ ἐνδιαίτησεως τῶν μαθητῶν καλύπτονται πλήρως.

Ἀντιρρήσεις ἀπὸ ώρισμένους κυκλους διὰ τὴν σύστασιν τῆς Σχολῆς θὰ προβληθοῦν ἀσφαλῶς. Θὰ τὰς παρακάμψωμεν, διότι ἀνεδαφικαὶ ἐπὶ τῶν πραγμάτων ἀποδεικνύονται καὶ διότι αὐτοὶ οἱ εἰσφέροντες σηματικὰ ποσά εἰς τὸ Κεφαλαίον Ναυτικῆς Εκπαίδευσεως, οἱ καὶ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι, δικαιούνται νὰ ἔχουν ἀποφασιστικὴ γνώμην ἐπὶ τῆς συστάσεως τῶν ναυτικῶν σχολῶν καὶ τῶν περιοχῶν, ποὺ θὰ πρέπει αὖταις διασφόρων νὰ ἔχουν πρότερον.

Θὰ πρέπει, όμως, ἔγκαιρως, ὅτι τὰς διασφαλίσεις τῆς Σχολῆς εἰς τὴν Σύρον, καθισταται, ἐξ αὐτῶν τῶν πραγμάτων, ἀσφαλήσειται καὶ ἡ λειτουργία τοῦ ἑκατοιδευτικού ιδρύματος τῆς Σχολῆς. Θέλουμεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι ἐπιμόνως θὰ σημάνῃ τὸ κλείσιμον τῆς Σχολῆς. Θέλουμεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι ἐπιμόνως θὰ στορίζουν παρὰ τὴν Κυβερνήσει τῶν οἰ δύο ἐφοπλιστικοὶ μας Οίκοι. Δὲν εἰνε,

COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO.

BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.

TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

17 State St. - NEW YORK N.Y.

GENERAL AGENT:
GEORGE CARRAS INC.

Cables: CARRASBRO

όλλως τε, οι μόνοι ένδιαφέρομενοι. "Ολοι οι Κυκλαδῖται έφοπλισταί της Άνδρου, τῆς Σύρου και τῆς Σαντορίνης — θά ένισχυσουν τὴν προσπάθειαν. Τὰ ιδιά τῶν συμφέρονταί θά έξιπηρετήσουν.

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΣΚΑΦΗ

Εἰς τὴν αὐτὴν διαπίστωσιν συμπίπτουν αἱ ἀπόψεις τῶν παραπορητῶν τῶν ἔξελίξεων τῆς ναυλαγορᾶς: "Ολοι πιστεύουν εἰς τὴν καλὴν ἀπασχόλησιν τοῦ φορτηγοῦ πλοίου, τοῦ νεοτεύκτου κυρίως, κατὰ τὸ ἀμέσως προσεχεῖς, ἀλλὰ καὶ τὸ ἀπότερον μέλλον.

Τεράστιαι, πράγματα, διαγράφονται αἱ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι τῆς παγκοσμίου οικονομίας εἰς πρώτας ὥλας καὶ καυτίμα. Τὰ φορτία τῶν γαιανθράκων καὶ τῶν μεταλλευμάτων — διὰ νὰ μὴ ἀνόφερωμεν — τῶν σιτηρῶν, τῶν ψιτοσταμένων τὰς αὐξημοίσεις τῶν κατὰ χώρας ἐσόδειων — θὰ βαίνουν ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος αὐξανόμενα. Ή ἀπασχόλησις τοῦ διαθεσίμου τονάζ, παρὰ τὰς ἀδράσας κατὰ τὰ τρία προσεχῆ ἔτη ναυπηγήσεις, πρέπει νὰ θεωρήται ἔξησφαλισμένη. Δὲν πρόκειται, βεβαίως, νὰ παραπλάνων εἰς τὴν ἐπιδίωσιν τοῦ πασολίκου τονάζ. Τὰ πολαῖα, τὰ ἀντιοικονομικά, πλοῖα θὰ ἔξερχωνται τῆς ὑπερεσίας, ἐφ' ὅσον ἀπὸ τὰ ναυπηγεία θὰ παραδίδωνται τὰ ταχύτερα, τὰ μεγαλύτερα καὶ τὰ οικονομικώτερα εἰς τὴν ἔκμετάλλευσιν τῶν φεδηγα. Ολίγιον ἀκόμη καὶ οἱ ναῦλοι θὰ προσαρμόζονται εἰς τὰς δαπάνας τῶν νεωτέρων πλοίων, ὅταν αὐτὰ εἰς μεγαλύτερον ἀριθμὸν θὰ προσφέρωνται εἰς τὴν ἀγοράν. Τῶν προπολεμικῆς ναυπηγήσεως σκαφῶν καὶ ἐν συνεχείᾳ τῶν λίμπερτος η θέσις θὰ καθίσταται δύσμεραι δυσχερεστέρα.

Αἱ πάσης ἔγκυρου προελεύσεως πληροφορίαι προσδίδουν τὸν τόνον τῆς κρατούσης αἰσιοδοξίας διὰ τὴν αὔριον τῆς ναυλαγορᾶς. Τοῦ ἀμερικανικοῦ κατὰ πρώτων γαιανθράκους η ἔξαγωγικὴ κίνησις διατρέφεται κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη ἔξοχος ἰκανοποιητική. Οἱ ἀμερικανοὶ ἔξαγωγεις ὁμιλοῦν ἡδη περὶ μεταφορῶν εἰς τὸ προσεχές μέλλον πρὸς τὴν Νότιον Ἀμερικήν τῶν γαιανθρακοφορτίων ὄσσων καὶ πρὸς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην. Ή προϊόντα ἀνάπτυξις τῆς οικονομίας τῶν χωρῶν τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς, η ἐκεὶ ἔγκατάστασις μεγάλων χαλύδωργείων — Ἀργεντινή, Βραζιλία, Κολομβία — θὰ στηριχθῇ εἰς τὸν ἀμερικανικὸν γαιανθράκα. Αἱ νέαι ἔγκαταστάσεις εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Χάμπτον Ρόδος — κατασκεύαζονται εἰς τὸ Νιούπορτ Νιούς προβλῆς τούτοντού φορτώσεως 17 σκαφῶν — προεξόφλουν τὸν διπλασισμόν τῆς ἔξαγωγικῆς κινήσεως.

Αἱ αἰδοῦσι αἴσιότητας εἰς τὴν παντοειδῶν μεταλλευμάτων διὰ τὴν χαλύδωργίαν καὶ τὴν παραγωγὴν τῶν μεταλλευμάτων, εἰς ποσότητας ὀλονέν μεγαλύτερας, η στροφὴ ιδίᾳ τῆς ἀμερικανικῆς βιομηχανίας τοῦ χάλυβος πρὸς τὰς ζένας, τὰς ὑπερποντίους, πηγάς καθιστούν ἐπιτακτικήν τὴν ὑπαρξίαν πλοίων ἐπαφορῶν διὰ νὰ καλύψουν τὰς σταθερῶς αὐξανομένας μεταφοράς.

Οἱ χάλυψις ἀποτελεῖ ἔνα ἀπὸ τὰ βασικώτερα στοιχεῖα τῆς συγχρόνου οικονομικῆς ζωῆς καὶ η ζήτησις αὐτοῦ, ἐφόσον θὰ ἀναπτύσσεται η παγκόσμιος οικονομία, θὰ βαίνῃ τὴν ἀνιούσαν. "Αν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν, ὅτι 2½ τόνοι πρώτων ύλῶν χρειάζονται διὰ τὴν παραγωγὴν ἐνὸς τόνου χάλυβος, εὐνόητος καθίσταται η ἔκτασις τῶν μεταφορῶν διὰ τὰ σιδηρομεταλλεύματα, τὰ πολαισιόδηρα καὶ τὸν γαιανθράκα.

Αἱ προβλέψεις τῶν βιομηχάνων χάλυβος φέρουν τὴν κατανάλωσίν του διπλασιαζομένην ἐντὸς τῆς προσεχούς δεκαπενταετίας. Τῶν σιτηρῶν ἀκόμη η ζήτησις δὲν θὰ παύση νὰ είνει ζωηρά, ζωροτέρα τῆς προπολεμικῆς. Τὰ τεράστια γεωργικὰ ἀποθέματα τῆς Ἀμερικῆς καὶ τοῦ Καναδᾶ θὰ ἔχασθον, ὀπωδηπότε, διὰ νὰ διαθέψουν τὰς ἔκατοντάσις ἑκατομμυρίων ψυχῶν, ποὺ λιμοκτονοῦν εἰς τὴν Ἀσίαν. Προσπάθεισι μακροετεῖς θ' ἀπαιτηθοῦν διὰ νὰ ἐπιτύχουν η Ἰαπωνία, αἱ Ἰνδίαι καὶ η Ἰνδονησία τὴν σιτάρκειαν.

Υπὸ τὰς προϋποθέσεις αὐτὰς δὲν κρίνεται πληθωρικὸν τὸ ὑπερεσία τονάζ φορτηγῶν πλοίων οὐτε καὶ δυσανάλογον πρὸς τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τὸ ὑπὸ ναυπηγήσιν. Δὲν πρέπει νὰ παροράται τὸ γεγονός, δὲν δὲν προβλέπονται, μετὰ τὸ 1959—60, παραδοσεῖς σημαντικοῦ τονάζ φορτηγῶν τράμπης. Αἱ ἔσχαραι τῶν ναυπηγείων όλου τοῦ κόσμου εἰνεὶ κλεισμέναι μὲ τὰ δεξαμενόπλοια κυρίως. Εἰς ησσονα μοῖραν εὑρίσκονται τὰ φορτηγά.

Ο ρυθμός, συνετῶς, τῆς αὐξήσεως τῆς χωρητικότητος τῶν φορτηγῶν θὰ βαίνη μετὰ τὸ 1959 ἐπιβραδύνομενος μεχρι καὶ τοῦ 1963, ἐνώ ἐξ ἀντιθέτου η διόγκωσις τῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν θὰ συνεχισθῇ καὶ η ζήτησις σκαφῶν ἀμειώτων θὰ ἔξακολουθησῃ. Δὲν θὰ λείψουν, βεβαίως, αἱ μεταποτώσεις, αἱ ἀποχιακαὶ η καὶ συμπλωτικαὶ. Ή γενική, πάντων, κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς θεωρεῖται υγίεις, χωρὶς καὶ νὰ ἀναμένε-

ται η θεαματική τῶν ναύλων ἀνοδος. Τὰ νεότευκτα σκάφη θὰ ἐργάζωνται καὶ θὰ ἀποδίδουν. Τῶν παρηλίκων αἱ δυνατότητες εἶναι πλέον περιωρισμέναι.

Παράγον, ἐπίσης, καλῆς ἀπασχολήσεως διὰ τὰ νεότευκτα φορτηγά, μὲ τὰ πολλὰ πλεονεκτήματα κυβισμοῦ καὶ μέσων φορτοεκφορτώσεως, εἰνε αἱ χρονοναυλώσεις ἀπὸ τὰς ἑταῖριας τακτικῶν γραμμῶν. Αἱ πλεισται εἶχονται — αἱ ἀγγλικαὶ κυρίως — δὲν διδέστουν τὰ κεφάλαια διὰ τὴν ἐπαρκεία ναυπηγήσιν ιδιοκτήτων σκαφῶν. Θά συνεχιστούν καλύπτουσαι τὰς ἀνάγκας τῶν διὰ τῶν ταῖμ-τοσάρτερς. Τὰ διζελοκίνητα νεότευκτα θὰ τυχήσουν τῆς προτιμήσεώς των. Στερρά εἶναι η πεποιθησίς δύον τῶν δυναμένων ἔγκυρων νὰ ἔχουν γνώμην, θτὶ αἱ εὐρύτεραν κλίμακα ναυπηγήσεις φορτηγῶν σκαφῶν ὑπεδεικνύοντο ἀπὸ τὰ πράγματα καὶ δητὶ οἱ "Ελληνες καὶ οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταί, οἱ πρός τα ναυπηγεία στραφέντες, ἐκέρδισαν μίαν ὑπόθεσιν πολλὰ ὑπισχνούμενην νὰ ἀποδώσῃ.

Δὲν πρέπει νὰ λησμονήται, δητὶ αἱ χρεισταὶ παραγγελίαι ήσαν εὐθυνότεραι τῶν σημερινῶν καὶ αἱ αύριαναι, ἀσφαλῶς, θὰ εἶναι ἀκριβώτεραι. Τὸ μέλον ἀνήκει εἰς τὰ νεότευκτα σκαφή. Οἱ κατέχοντες αὐτὰ καὶ οἱ μέλλοντες ἔντος ὅλουν τὰ ἀπόκτησην θὰ εἶναι περισσότερον ἐπιτυχημένοι. "Ολαι αἱ προβλέψεις προδιαγράφουν ίκανοποιητικὴν τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ συγχρονισμένου τονάζ.

ΤΟ ΧΑΡΤΟΣΗΜΟΝ ΤΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Παρακαλεῖται ὁ κ. Κωτιάδης νὰ ἀναλάβῃ, προσωπικῶς τὴν διευθητήσιν τῆς ὑποθέσεως τοῦ χαρτοσήμου διὰ τὰς εἰσφοράς τῶν ἡσιαλισμένων πορὰ τῷ Ν.Α.Τ. ξενών πλοίων. Τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσίων αἱ ἐνέργειαι δὲν ἀρκοῦν. Οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν δέχονται, καὶ πολὺ δικαίωσις, τὴν καταβολὴν τοῦ χαρτοσήμου (1/00 ἐπὶ τῶν εἰσφερομένων ἀσφαλίστρων), τὴν ἀξιούμενην ἀπὸ τὸ "Υπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν. Δι' ὅλα τὰς ἀσφαλιστικὰ ταμεία, τὰ ἀνήκοντα εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ ὑπουργείου τῆς Ἐργασίας, τέλος χαρτοσήμου διὰ τὰς εἰσφοράς δὲν εἰσπράττεται. "Αδικαιολόγητος συνεπῶν εἶναι ἡ ἔξαρτεις διὰ τὸ Ν.Α.Τ., προκειμένου μόλιστα περὶ ἐκουσίας εἰσφορᾶς καὶ περὶ πλοίων ξένης ιδιοκτησίας.

Αἱ προκολούμεναι ἐντυπώσεις ἀπὸ τὴν παράλογον αὐτὴν ἀξίωσιν τοῦ "Υπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν ἐλάχιστα εἶναι ἐποικοδομητικαὶ τῆς προσπάθειας πρὸς ὀλοκλήρωσιν τῆς ἀσφαλισμένως τῶν ξένων πλοίων, τῶν ἐπανδρουμένων μὲ "Ελληνας ναυτικούς. Παρέχεται τὸ δικαίωμα εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν μη ἡσιαλισμένων σκαφῶν νὰ δικαιολογοῦν τὴν ἐπιδεικνυμένην παρ' αὐτῶν περιφρόντων ἐνός ιεροῦ καθήκοντος πρὸς τὰ πληρώματα, ἐνώ ἐκ παραλήπτου ἀπειλεῖται, λόγῳ τῆς ἀξιόδεσιος τοῦ χαρτοσήμου, η ἀποχώρησης ἀπὸ τὴν ἀσφαλιστικήν παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. καὶ τῶν ηδη συμβληθεντῶν.

Φοβούνται, καὶ πολὺ δικαίωσις, οἱ ἐφοπλισταὶ, ἔχοντες ἄλλως τε τὴν πικάντα πείρων τοῦ παρελθόντος, δητὶ αὐτὸ τὸ 1/00 τοῦ χαρτοσήμου δυνατῶν νὰ εἶναι η ἀποχὴ ἄλλων ἀξιώσεων, ἀγνώστου ἐκτάσεως. "Αδάσιμος, βεβαίως, ὁ φόδος των αὐτός, ἀλλ' οἱ παθόντες εἶναι καὶ περιστότερον φιλόποτοποι.

Ο κ. Κωτιάδης ἔχει, ἀκριβῶς, τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἀρρι τὰς ἀνησυχίας αὐτὰς καὶ νὰ ἀποκαταστήσῃ τὴν ἐμπιστοσύνην εἰς ὅσους ἐσπεύσαν πρώτοι τὴν προσπάθειαν τῆς ἀσφαλίσεως. "Ἄς υποδείη πρὸς τὸν κ. συνάδελφόν του ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν τὸν κίνδυνον νὰ ἴδωνται καταρρέουσαν μίαν ὑπόθεσιν γενικωτέρων κοινωνικοῦ καὶ οικονομικοῦ διὰ τὸν Τόπον μας ἐνδιαφέροντος.

Ο ΝΕΟΣ ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΥΣ

Δὲν ἔφερε τὸν κ. Φάκων Ποταμιάνον εἰς τὴν Γενικὴν Γραμματείαν τοῦ "Υπουργείου Ναυτιλίας ἀνάγκη της κομματικῆς ἡ ἐπιδίωξις τις αἱ πλατείας τοῦ πορθμού διά της διακεκομένου νομικοῦ διὰ τὰ πράγματα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ η διακαής ἐπιθυμία του ἀποδοτικῶν νὰ ἐξυπηρεπτοποιηθῇ.

Ο κ. Ποταμιάνος, ἐνημερούμενος ἐπὶ τῶν ἐκκρεμούντων ζητημάτων καὶ μελετῶν τὰ σόσα θέματα πρώτων στοιχείων την προσπάθειαν την ναυτιλιακής ὑπόθεσιν, θὰ εἰσηγηθῇ πρὸς τὸν κ. Κωτιάδην καὶ τὴν Κυβέρνησην τὰ λυσιτέστερα μέτρα, τὰ διευκολύνοντα τὴν θέσιν τῆς τε ναυτικῆς ἀπιχειρίσεως καὶ τὰ ἀνθρώπων της.

Ἐλπίζει ὁ νέος Γενικός Γραμματεὺς τοῦ "Υπουργείου μας νὰ συναντήσῃ ἀπὸ τὸν κρατικὸν παράγοντα, ἀλλὰ καὶ τοὺς ἐνδιαφερομένους, τὸν πλήρη κατανόησην καὶ τὸν συμπαράστασιν, τῆς προσπάθειας του. Τὰ σόσα ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸν κ. Κωτιάδην καὶ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ "Υπουργείου θὰ ἀποφασισθούν. Θὰ πρέπει νὰ τύνουν τῆς διοικούμενου πό-

Telegrams: NIKAS

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

TELEPHONES: DAY 525
NIGHT 4456

K. R. KNIGHT & C^o
101 LEADENHALL STR.
LONDON E.C. 3.

BANKERS:
THE STANDARD
BANK OF S.A. LTD.

TELEPHONES:
MANSION HOUSE 9131

SHIPCHANDLERS - EXPORTERS - IMPORTERS
COLD STORAGE CHAMBERS

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

στηρίξεως καὶ τῶν παραγόντων τοῦ πλοίου, ἵνα θεσμοθετηθοῦν καὶ ἀποδύσουν.

Δέν πρόκειται, ἄλλως τε, νὰ περιορισθῇ ἀπὸλῶς ὁ κ. Ποταμιάνος εἰς τὴν ἀσκησιν τῶν γραφειοκρατικῶν καθηκόντων τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως. Φιλοδοξεῖ κατὶ τὸ θετικῶς ὡφέλιμον νὰ εἰσφέρῃ καὶ αὐτὸς εἰς τὴν νεατιλασκήν προσπάθειαν. Αν, δῆμως, ἐκ τῶν πραγμάτων ἀποδειχθῇ, ὅτι τὰ ζητήματα τοῦ πλοίου διὰ τὸν ἔνα ή τὸν ἄλλον λόγον δὲν προκειται νὰ τύχουν ικανοποιητικῆς τινος ἐπιλύσεως, ὁ κ. Ποταμιάνος δὴ ἀποχωρήσῃ τὴν Γενικῆς Γραμματείας. Πρὸς τὶ η ἀνάλωσις χρόνου δὶ' αὐτὸν πολυτίμουν;

ΕΝΩ Ο ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΑΓΝΟEI THN YPOΘΕΣIN

Εις τὴν Σύρου, διότι εῖς καὶ μόνος ἄνθρωπος μὲ πίστιν καὶ ἐπιμονὴν — ὁ κ. Ν. Ρεθύμνης — τὸ ήθελησε καὶ τὸ ἐπεδιώξε, καθιερούται ἐλεύθερος τελωνειακὸς χώρος διὰ τὴν περιοχὴν τῶν «Νεωρίων καὶ Μηχανουργείων Σύρου». Τὸ σχετικὸν Διάταγμα κατηρτίσθη ἥδη καὶ δημοσιεύεται κατ' αὐτάς.

Αἱ ἔγκαταστάσεις τῶν Νεωρίων ἀναγνωρίζονται ὡς ἐλέυθερον τελωνειακὸν συγκρότημα ναυπηγήσεων καὶ ἐπισκευών πλοίων. Ἐπιτρέπεται ἡ χρησιμοποίηση τῆς περιοχῆς πρὸς ἐναπόθεσιν παντὸς εἰδούς ὑλικῶν ἀπαραίτημάς τις ναυτικάς κατασκευάς, τάς ἐκτελουμένας ἐντὸς τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης. Τὰ ἕκει ἐκφορτωνόμενα ὑλικά ἀπολλάσσονται τῶν ἀναλογούντων δασμῶν καὶ λοιπῶν φόρων ὅσακις χρησιμοποιοῦνται διὰ ναυπηγήσεις καὶ ἐπισκευας πλοίων. Μὲ ἄλλους λόγους η Ἐλευθέρα Βιομηχανική Ζώνη, τὴν ὥποιαν ἐπηγγέλθησαν διὰ τὸν λιμένα Πειραιῶς αἱ Κυβερνήσεις τοῦ παρελθόντος, ὅπως καὶ ἡ σημερινή, συνιστᾶται εἰς τὴν Σύρον.

Ο θεσμός τού ἐλευθέρου τελωνειακού χώρου προώρισται σημαντικώς νὰ διευκολύνῃ τὴν καλὴν προσπάθειαν, τὴν ὅποιαν καταβάλλει ὁ κ. Ν. Ρεβίμηνς εἰς τὴν Σύρον πρὸς ἀνάδισιν ἐνὸς κέντρου ναυτικῶν κατασκευῶν ὑποδειγματικοῦ διὰ τὴν Ἐλλάδα, ἔξοχως παραγωγικοῦ διὰ τὴν Οἰκονομίαν τῆς, καὶ λίαν ἔξυπηρετικοῦ τῶν ἀναγκῶν τῆς Νευτικίας μας.

Εις τὸ ἐκ βάθρων ἀνασυγκροτούμενον συγκρότημα τῶν Νεωρίων καὶ τῶν Μηχανουργείων τῆς Σύρου εὐθήνα, ταχυτάτα καὶ μὲ ἀρτιότητα παραδειγματικὴν θὰ ἐκτελοῦνται αἱ ἐπισκευαὶ τῶν ποντοπόρων πλοίων μας καὶ θὰ ναυπηγοῦνται τὰ «κόστερ», τῶν πόιων τόσην ἔχομεν ἀνάγκην διὰ τὴν ἀκτοπλούσσαν καὶ την μεσογειακὴν ναυτιλίαν μας.

Καὶ ὁ Πειραιεύς; Αὐτός, διότι τοῦ λείπει ὁ κατάλληλος ἄνθρωπος που θὰ ἔκινε τὴν υπόθεσιν τῆς σιδηροδιομήχανίας του, βλέπει τὴν εἰς ἐπισκευαζόμενην κίνησιν του ἐλάχιστα ἀναπτυσσόμενην, ἐνώ μέγαρα πολυόροφα διὰ τὰ γραφεῖα του Ο.Λ.Π. ἐτοιμάζονται καὶ πολιτελεῖς ἐπιβατικοὶ σταδιοὶ προκειται τῷ ἀνεγερθεῖν. Πλήρης, δηλοδή, ἡ παρέκκλισις κατευθύνσεων ὑγιῶν διὰ τὴν προαγωγὴν τοῦ πρώτου ναυτικού μας κέντρου. Ἡ Σύρος μᾶς ὑποδεικνύει τὸν δρόμον.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΟΡΒΗΓΙΑΝ

Είναι, πράγματι, η Νορβηγία τό ναυτικώτερον έθνος του Κόσμου. Ή χώρα αυτή με τα 3.3 έκατομμύρια τῶν κατοίκων κατέχει τώρα μίαν ναυτιλίαν 8.2 έκατομμυρίων τόν. γκρός και προδόξεπει περι τὸ 1961 νὰ φθάσῃ ή δύναμις της εἰς τὰ 12 έκατομμύρια τόνων! Και ὅλος αὐτὸς ὁ τεραστίος σύγκος τονάς θὰ καλύπτεται ὑπὸ τὴν έθνικην καὶ μόνον σημαίαν. Σποραδικαὶ — δύο ή τρεῖς — εἶνε αἱ ξαιρέσεις φυγῆς του ἐφοπλισμοῦ ἀπὸ τὸ νορβηγικὸν νηολόγιον.

Τὸ κόστος τῶν παραγγελιῶν, τῶν ὑπὸ ἐκτέλεσιν καὶ μὲ παράδοσιν

μέχρι και του 1962, άνερχεται είς τό πημισυ δισεκατομμύριον λιρών Αγγλίας. Μόνον κατά το 1956 παρηγγέλθησαν σκάφη τριών περίπου εκατομμυρίων τόννων γκρός, αξίας 200 έκατομ. λιρών Αγγλίας.

Διὰ τὴν χρηματοδότησιν τοῦ τεραστίου αὐτοῦ ναυπηγικού προγράμματος συνήντησαν οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ πρόθυμον τὸ ξένον κεφαλαιον, τὸ ἀμερικανικὸν κυρίως, ἀλλὰ καὶ τὸ γερμανικόν, τὸ σουηδικόν καὶ τὸ ἀγγλικόν, παντοῦ ὅπου ἔδωσαν τὰς παραγγελίας των.

Δέν υστέρησεν, οὅμως, καὶ ἡ Κυβέρνησις τοῦ "Οσλο εἰς τὴν προώθησιν τῆς προσπαθείας. Εἰδικὰ δάνεια συνήθησαν μεταπολεμικῶς εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἀπὸ τὸ Κράτος διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἀνασυγκρότησιν. Ὁ ἐλεγχός τοῦ συναλλάγματος, ὁ ἀσκούμενος εἰς τὴν Νορβηγίαν καὶ οἱ εἰσαγωγικοὶ περιορισμοὶ ἀποδέπουν, ἐπίσης, εἰς τὴν ἔξικονάμησιν συναλλάγματος διὰ τὴν ἀπόκτησιν πλοίων καὶ τὴν ἔχυπρέπησιν τῶν δι' αὐτὰ συναπτομένων δανείων.

Την μεγάλην, οώμας, πρός τας ναυπηγήσεις έξορμισαν διποσφάλισαν οι Νορβηγοί έφοπλισταί διὰ της αύτοχρηματοδοτησεως. Αύτοί, δι-τηρούντες ἀκέραιαν τὴν πίστιν τους, συνήψαν μεγάλα δάνεια εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐπὶ ὑποθήκῃ τῶν νεοτεύκτων, ἀλλὰ καὶ τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ πλοίων των. Διὰ τὸ πλεῖστον τῶν περιπτώσεων τὰ δάνεια καλύπτουν τὸ 50 % τῆς ἀξίας τῶν πλοίων καὶ εἴνει μακροχρόνια, 5 — 10 ἔτῶν. Ἡ νορβηγικὴ ναυτιλία ἔχει μέχρι τούδε συνάψει δάνεια 500 ἑκατομμυρίων λιρῶν. (Τὰ μὴ ἔξοφληστα εἰσέτι καὶ τὰ ἐπὶ παραγγελίων συμφωνηθέντα.) Διὰ μίαν χώραν μικράν, ὅπως η Νορβηγία, τὸ ποσὸν αὐτὸύ είνει τεράστιον.

Ἐπειδὴ τὸ παραλλήλον ἡ παραγωγικὴ δυναμικότης τῆς νορβηγικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας βαίνει σταθερῶς αὔξανομενή. Σκάφη τριακοσίων χιλιάδων τόννων κατασκευάζονται ηδη κατ' ἑτος εἰς τὴν Νορβηγίαν.

"Εχει, ομως, και τα προβλήματα της η μεγάλη αύτη Ναυτιλία. Και τα σοβαρότερα συνοψιζόνται εις τα κατωτέρω έρωτήματα, άτινα ήδη προβάλλονται εις την σκέψην αύτών τουών των Νορβηγών παραπρετών των οικονομικών έξελίξεων της χώρας των.

Διερωτώντας: Συμφέρει αύτή η μεγάλη διόγκωσις της χωρητικότητος της νορβηγικής ναυτιλίας; Μία χώρα με τόσου μικράν μεταφορικήν κίνησιν και έναν κόσμου έπιμονών αύλακουσθυόντος το δαπανηρόν έχειριμά της ναυτιλιακής αύταρκειας διὰ τού προστατευτισμού, πώς θα κατορθώσῃ νά προσασπίσῃ τα συμφέροντα του νορβηγικού πλοίου, ερειδόμενον διά την απασχόλησήν του εις τὴν ἐλευθερίαν κυρίως τοῦ ὑπερθαλασσίου διεθνούς ἐμπορίου; Τονίζεται σχετικός, στις τά 20 % της νορβηγικής χωρητικότητος μετέχουν εις τὴν διενέργειαν τῶν ἔθνικών μεταφορών, ἐνώ τά 80 % δεν ἔχουν ως βάσιν ἔξορμησεως τους νορβηγικούς λιμενας. Πολλὰ πλοῖα ἐπι μακρά ἐτη δὲν προσεγγίζουν καὶ εἰς αὐτούς.

Καὶ προσθέτουν οἱ ἀναλύοντες τὰ προβλήματα τοῦ νορθηγικοῦ πλοίου : Δέν εἰναι μῆπως ἐπίκινδυνος ἡ ἀνάληψις τόσων δανειακῶν ὑποχρεώσεων εἰς δολλάρια κυρίως, ἡ ἐξυπέρτησις τῶν ὅποιων προύποθετέονται ναυλαγοράν ἐπὶ μακρὸν χρόνον κερδοφόρον καὶ ναύλους εἰς δολλάρια; Πλείστα δύσα πλοία ναυλώνονται εἰς ἄλλα νομίσματα. Ή νορθηγικά Τράπεζα ἀνέλαβε νὰ πληρώνῃ τὰ δολλάρια τῶν τοκοχεωλυτίων μετατρέπουσα τὰ εἰσπραττόμενα εἰς λίρας ἢ ἄλλα ἀσθενῆ θεωρούμενα νομίσματα. Δημιουργεῖται πάντων νομισματικὸν πρόβλημα διὰ τὴν Νορθγίαν ἐκ τῶν μεγάλων δανειακῶν ὑποχρεώσεων τῶν ἐφοπλιστῶν τρι-

Αύτή, ἄλλως τε, ή διόγκωσις τῆς νορβηγικῆς χωρητικότητος ἔχει ηδη προκαλέσει ζήτημα ἐπαρκείας τοῦ ὑπέρβουλκού, ὅπερ πρόκειται νὰ τὴν ἐπανωδράσῃ. "Ενας λαὸς 3.3 ἐκατομμύριών ψυχῶν δὲν ἤμπορει — λέγουν οἱ διατρούνοντες τὴν ἐπιφύλαξιν διὰ τὴν ραγδαῖαν ἀνάπτυ-



"АЛЕКТОР"

Σιν τής νορθρικής ναυτιλίας — νά παράσχη τους σύνορες ναυτεργάτας χρειάζεται ή μεγάλη αύτη ναυτιλία, ένώ έκ παραλλήλου έντονωτάτη είναι η ζήτησης εργατικών χειρών, άπό την έπισης προσδέουσαν χερσαίαν βιομηχανίαν.

Και προβλέπεται το έρότημα: Μήπως θὰ ἔπειτε νά ἐπιζητῇ ή ἀνάπτυξις ἄλλων παραγωγικών πηγῶν τῆς χώρας, μή ἔχαρτωμένων ἀμεσότατα ἀπό την χρηματοδότησιν τοῦ ἔξτερηκου, ἀναστελλομένης, πως τῆς διογκώσεως τῆς Ναυτιλίας, ητος δὲν θεωρεῖται, ἀπό ώρισμένους κυκλους, παρό το γεγονός, ὅτι τόσα εἰσφέρει εἰς την ἰσοσκέλισιν τοῦ ισοδύνου των ἔξτερηκων πληρωμών, ὅτι στενῶς συνδέεται μὲ τὴν λοιπήν δραστηριότητα τῆς χώρας;

Κύκλοι ξένοι πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, ἀποβλέποντες εἰς τὸν βιομηχανικὸν κύριον ἄναπτυξιν τῆς Νορθριγίας, προβάλλουν τὰ ἀνωτέρω ἐρωτήματα. Η ἀπάντησις τῶν ἐφοπλιστῶν ἀναφέρεται εἰς τὴν σημειουμένην μεταπολεμικὴν αὔξησιν τῆς παγκοσμίου ἀπό τὸ θαλασσῆς μεταφορικῆς κινήσεως, εἰς τὴν ἐπαραλλήλου βαίνουσαν αὔξησιν τοῦ ὄγκου τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας καὶ εἰς τὴν ἀνάγκην, ὥπως η Νορθριγία διατηρήσῃ τὴν αὐτήν κατὰ ποσοστὸν προπολεμικῶν συμμετοχῆν εἰς τὴν κίνησιν τοῦ ὑπερποντίου ἐμπορίου.

Καὶ τονίζουν, ἐν κατακλιδῖ, οἱ ἐφοπλισταί: Διὰ τὴν Νορθριγίαν μὲ τὸ σκληρὸν κλίμα, τὸ ἀγόνων τοῦ ἐδάφους καὶ τὰς περιωρισμένας δυνατότητας τῆς χερσαίας παραγωγῆς, τὸ «navigare necesse est».

Ο ΛΙΜΝΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Τοσοχόληθημεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας μὲ τοὺς ἀριθμοὺς τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος Πειραιῶς κατὰ τὸ 1956. Η ἐμπεριστωταμένη σχετικὴ μελέτη του Ο.Λ.Π. μᾶς παρέσχε τὰς σχετικὰς στατιστικὰς πληροφορίας.

Ο λιμὴν ἐνεφανίσεν ἀξιόλογον αὔξησιν τῆς κινήσεως του — ἐμπρεματική, ἐπιβατικής καὶ ναυτιλιακής. Εἰς 4.736.370 τόν. ἔφθασαν τὰ διακινθέντα δι' αὐτοῦ ἐμπορεύματα, ἔναντι τῶν 3.423.295 τόν. τοῦ 1938. Αὐλόγως ἐσήμειώθησαν αὔξησις καὶ εἰς τὴν λοιπὴν δραστηριότητα τοῦ λιμένου.

Εἰς τὴν εἰδικὴν πολυτελὴ ἔκδοσιν, τὴν ἀσχολουμένην μὲ τὴν λιμενικὴν κίνησιν, διάσχοτος εἶναι ἡ διακατέχουσα τοὺς διοικούντας αὐτὸν ἱκανοποίησις, ἀλλὰ καὶ ἡ αἰσιοδοσία διὰ τὸ μέλλον.

Αὐτά, ἄλλως τε, τὰ ἔκτελούμενα καὶ τὰ προβλεπόμενα νὰ ἔκτελεσθον ἔργα, διὰ τὰ ὅποια πρόκειται νὰ ἀναλαβούν ὅλα τὰ διαθέσιμα κεφάλαια του Ο.Λ.Π., ἀπόρροια εἰνεὶς τὰς αἰσιοδόξους αὐτής προσποτικῆς. Πλὴν τῶν κρηπιδωμάτων διὰ τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν, ἔργα καλῆς παραστάσεως τοῦ λιμένος, εὐτερπισμοὶ αὐτοῦ, ἔχουν ἐπίσης προγραμματισθή. Εἴτε πρετερεῖται δι' αὐτῶν ἡ γενικωτέρα τουριστικὴ προσπάσεια, ἀλλ' ὅχι καὶ ἡ καθαυτὸ παραγωγικὴ τοῦ λιμένος ἀποστολὴ.

Αὐτή, ὅμως, ἡ ἀνάλογης τῶν στατιστικῶν ἀριθμῶν καὶ ἡ γνωστὸς τῶν συνθήκων, ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν τῶν ὅποιων προβλέπεται νὰ ἔξελιχθούν τὰ πράγματα τοῦ λιμένος, δικαιολογούν τὴν ἐπιφύλαξιν διὰ τὴν αὐριον καὶ ἐπιτρέπουν τὴν διαπίστωσιν, ὅτι τὸ πρότον ἐμποροναυτικὸν μας κέντρον δὲν ἐπέτυχεν εἰσέτι νὰ ἐκπληρώσῃ τὴν παραγωγικὴν του ἀπόστολην. Πλὴν τὰ ἡδη ἔκτελούμενα ἔργα, πολλὰ τὰ βασικὰ διὰ τὴν ὑπόστασιν τοῦ λιμένος παρελθόμενα νὰ γίνουν καὶ εἰς πολλοὺς τομεῖς ἡ λιμενικὴ δραστηριότης ὑπολείπεται αὐτής τῆς προπολεμικῆς. Καὶ πρῶτον διὰ τὴν κίνησιν τοῦ λιμένος:

Αἱ εἰσαγωγαὶ καὶ αἱ ἔξαγωγαὶ ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ ἀνήλθον κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 3.020.850 τόν., ἐνώ τὰ πετρελαιοειδῆ μετέχουν κατὰ ποσοστὸν 43% τοῦ συνόλου τῆς ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ εἰσαγωγικῆς κινήσεως (1.176.022 τόν.). Αὐτὸν τὸν ὄγκον τῶν εἰσαγέντων ἐμπορευμάτων, ἡ κίνησις τοῦ λιμένος κατὰ τὸ 1956 θὰ ἀπέδεικνετο, ὅτι δὲν ἦτο ἀνωτέρα τῆς προπολεμικῆς εἰμὴ κατὰ δεκάδας τίνας χιλιάδων τόνων. Τὰ εἰσαγέντων πετρελαιοειδῆ ἥσαν κατὰ 950.365 τόνους περισσότερα ἔναντι τοῦ 1938.

Οταν, δηλαδή, μετά τίνας μῆνας θὰ λειτουργήσουν τὰ διύλιστηρια τοῦ Ἀσπροπόρου, ὁ πειραικὸς λιμὴν δημόνον θὰ πάυσῃ νὰ συνυπολογίζῃ εἰς τὴν κίνησίν του τὰ εἰσαγόμενα φορτία ἀκαδράτων πετρελαϊκῶν καὶ τὰ ἔξαγόμενα ἀπό τὸ διύλιστηριον παραγώγα, ἀλλ' ἵσως νὰ προβληθούν καὶ δυσκολίαι εἰς τὴν πραγματοποίησιν τῶν ὅσων τῷρα ἐσοδεύει ὁ Ο.Λ.Π. ἀπό τὰς φορτεκφορτώσεις τῶν πετρελαϊκῶν. Δύσκολον θὰ ἦτο νὰ παραδεχθῇ τις ὅτι ἡ λιμενικὴ περιονή θὰ ἔκινετο μέχι τοῦ κόλπου τῆς Ἐλευσίνος, ὥστε νὰ δικαιολογήται καὶ ἡ ἐπιβάρυνσης τῆς Ἑλληνικῆς κατανάλωσεως μὲ τὴν ἡδη εἰσπραττόμενα δικαιώματα τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς. Αὐτὸν τὸν ἔσδοτον ἐκ τῆς κινήσεως τῶν πετρελαιοειδῶν θὰ περιήρχετο εἰς ἑκτάκτως δυσχερῆ οἰκονομικὴν θέσιν. Η ἀναισφόρωσις τοῦ λιμένος θὰ ἀπέβαινεν ἀδύνατος.

Η μόνη ἀπομένουσα διὰ τὴν κατεύτερον αύριον τοῦ λιμένος ἐλπίς εἶναι τὰ σιτοφορτία. Αὐτὸν, πράγματι, ἔγκαταλειφθῆ ἡ πολιτικὴ τῆς σιταρκείας καὶ προτιμηθῆ ἡ εἰσαγωγὴ περιστοτέρων ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ σιτηρῶν, δυνατὸν ὁ λιμὴν νὰ κερδίσῃ μίαν πρόσθετον κίνησιν 150—200 χιλιάδων τόνων κατὰ τὰ

ἀμέσως προσεχῆ ἔτη, χωρίς, βεβαίως, νὰ ἀποκλείεται καὶ μία φυσιολογικὴ αὔξησις τῆς κινήσεως του κατὰ 5% ἐτησίως εἰς παντοία ἀλλὰ ἐμπορεύματα.

Ἐχει, ὅμως, ὁ λιμὴν Πειραιῶς δυνατότητας εύρυτέρας ἀναπτύξεως, τας ὅποιας μέχρι τοῦδε ἡ διοίκησις του ἡγνόσης παντελῶς. Κέντρον ναυτικὸν ἴσχυράς ἀκτινοβολίας εἶναι ὁ Πειραιεὺς καὶ ὡς τοιούτον θὰ ἡδύνατο νὰ πρωθητὴ τὴν βιομηχανίαν τῶν πλοίων, ἀν ἐπαρκῆ τὰ μέσα τοῦ δεξαμενισμοῦ διετίθεντο καὶ τὰ συνεργεία παρὰ τὸ λιμένα ἐντὸς τῆς ἐλευθέρας βιομηχανικῆς ζώνης — τὰς συζητηθεῖσας ἀλλὰ μὴ συσταθεῖσας — ἥσαν ἐγκατεστημένα.

Τὰ περισσότερα πρὸς ἐπισκευὴν ποντοπόρα πλοία θὰ εἰσέφερον κίνησιν ικανοποιητικὴν εἰς τὸν λιμένα. Τὰ διὰ τὸν ἐφοδιασμὸν τῶν ἔξαγομενα ἐμπορεύματα ἥσαν ἐπίσης περισσότερα, ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς σημερινοὺς ἀριθμοὺς, τοὺς αἰσθητῶς κατωτέρους τῶν προπολεμικῶν. Πράγματι, ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς ἀπώλεσε μέρος σημαντικού τῆς πρὸ τοῦ 1938 κινήσεως του, ὡς κέντρον ἐπισκευῶν καὶ ἀνεφοδιασμού τῶν πλοίων.

Ἐξαιρετικῶς ἐπίσης περιωρισμένα διαπιστοῦνται ἐκ τῶν στατιστικῶν ἀριθμῶν τὰ πρὸς μεταφόρτωσιν εἰσαχθέντα ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ ἐπανεγκαθέντα διὰ τὸν λιμένος μας εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπορεύματα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι ἡ διαμετακομιστικὴ κίνησις, ἡ ἀλλοτε ζωηρὰ διὰ τὸν λιμένος μας διενεργούμενη, τείνει νὰ ἐκλεψῃ.

Ἐμελέτησαν, ἀφρά γε οἱ ἀριθμοὶ τοῦ Ο.Λ.Π. τὸ σοβαρὸν αὐτὸν διῆπητο διὰ τὸ μέλλον τοῦ πειραικοῦ λιμένος; Ήθέλησαν νὰ διακριθῶσιν τῶν λιμένων τὰς ἀφορμάς, αἵτινες κατέστησαν τὸν λιμένα ἀνίκανον νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς μίαν ἔξοχων παραγωγικῆς δραστηριότητα, τὴν τοῦ διαμετακομιστικού κέντρου;

Καὶ τὸ συμπέρασμα τῶν ἀνωτέρων παρατηρήσεών μας συνοψίζεται εἰς τὴν διαπίστωσιν, ὅτι ἡ κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιῶς δὲν ἐμπανύζει εἰσέτι τὰ στοινεῖα ἑκεῖνο. Αἴτια σταθεώς τὴν ἀνιούσαν θεμελιώνων. Ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας κάθε αἰσιοδοξία διὰ τὴν αὔριον δὲν δικαιολογεῖται. Ηγονήσαν, ἀτυχῶς, ἀπὸ τοὺς διοικούντας διοικούντας τὸν λιμένα αἱ δυνατότητες τῆς ἐπὶ ὑγιών βάσεων ἀναπτύξεως του, αἱ σαφὸς ὑποδεικνύμεναι απὸ αὐτὴν τὴν γεωγραφικὴν του θέσιν καὶ τὴν γενικωτέραν ἀπόστολην του. Τὰ ἡδη ἀφόβων δαπανώμενα εἰς λιμενικὰ ἔργα οὐδὲ ἐλάχιστον πρόκειται νὰ προσάγουν τὴν καθαυτὸ παραγωγικὴν ίκανότητα τοῦ πειραικοῦ λιμένος.

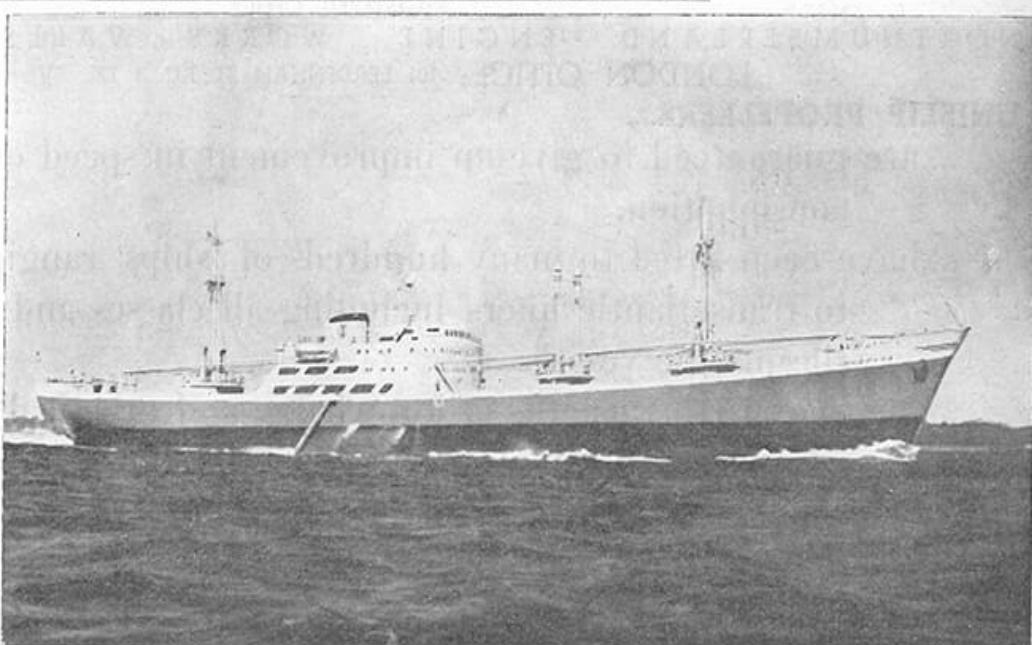
Ο ΑΚΡΙΒΟΣ ΛΙΜΝΗ

Διερωτώμεθα ἀν καπποίος ἀριθμούς παρακολουθῆ καὶ ἐλέγχη τὰ τῶν ἐκάστοτε κρατούντων εἰς τὸν λιμέναν Πειραιῶς τιμολογίων διὰ τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῶν πλοίων εἰς τὰς δύο βασικωτέρας ἀνάγκας των, τὰ καύσιμα καὶ τὸ νερό. Κάθεται ἐπιβάρυνσις ὑπὲρ τὰς κρατουσας εἰς τοὺς ἀλλούς μεσογειακούς λιμένας τιμᾶς καθιστᾷ τὸν λιμέναν ἀκριβώτερον καὶ συνεπῶς ἀπρόσθορον νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν.

Ἐχομεν, λ. χ., τὰ πετρέλαια: Τὸ «φιούελ οἴλ» διὰ μπώνκερς ἐπληρώθη πρὸ ημερῶν ἀπὸ ἐλληνικὸν πλοίον εἰς τὸ Ντζιμπούτι πρὸς 172 σελλίνια ἥπει 714 δραχμὰς τὸν τόνον. Εδῶ ἀξιούται ἡ τιμὴ τὸν 940 δραχμῶν. Η διαφορά, πιστεύομεν, είναι σημαντική. Τὸν λόγον τῆς υψηλοτέρας τιμῆς ὡς ηζήσουν νὰ τὸν μάθουν οἱ ἀριθμοὶ. Εχουν, νομίζουμεν, ὑποχρέωσιν νὰ προλαμβάνουν τὰς καταχρήσεις εἰς βάρος τοῦ λιμένος καὶ τῶν εἰς αὐτὸν προσφεγόντων πλοίων διὰ τὴν προμήθειαν καύσιμων.

Οσον ἀφορεῖ τὸν ςδρευσιν, μᾶς καταγγέλλεται, ὅτι μονοπωλιακῶς καπποίας ςδροδοτικὴ ἔταιρία ἐκμεταλλεύεται τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῶν πλοίων ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸν Ο.Λ.Π. Εἰσπράττει 15.30 δραχ. τὸν τόνον διὰ τὰ πλοία ἔξωτερικοῦ καὶ 9.80 δραχ. διὰ τὰ πλοία ἐσωτερικοῦ, ἔναντι τῆς τιμῆς τῆς 1.20 δραχ. τοῦ τιμολογίου τῆς Οὐλεν!

ΑΠΟ ΤΑ ΛΑΜΠΡΟΤΕΡΑ ΑΠΟΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΥ



Τὸ νεότευκτον δημόσιον φορτηγὸν «Φοιβοῖ», (ναυ πηγεία Χοβαλτσέρκε τοῦ Κιέλου), ἀδελφὸν πλοίον τοῦ «Ορφέως», πρὸ ἔτους ναυπηγήθεντος καὶ μιᾶς σειρᾶς τεσσάρων τοῦ αὐτοῦ τύπου σκαφῶν παραγγελθέντων εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία παρὰ τοῦ Οἰκου «Ἀδελφοὶ Λύρα» τοῦ Λούδινου. Είναι χωρητικότητος 13.300 τ.δ. w. (9.940 τόνων γκρός). Μηχαναὶ Σοῦλτζερ, ἐλεβετικῆς κατασκευῆς δυνάμεως 7.000 ἵππων. Ταχύτητος κατὰ τὰ δοκιμάς 18.75 κόμβων μὲ ὑπερτειακήν τοιαύτην γύρω τῶν 16 μιλλίων. Ιδιαιτέρως ἐξαίρεται ἡ ἐπιμελημένη κατασκευή του, ὑπὲρ τὰς προδιαγραφάς τοῦ Ἀγγλικοῦ Νησιογνώμονος.

«Ἄσ σημειωθῆ, ὅτι τὴν αὐτὴν τιμὴν εἰσπράττει ἡ προνομιούχος ὑδροβοτική ἑταιρία, ἀδιαφόρως ἃν μεσολαβῇ ἡ ὑδροφόρος ἢ ἀπευθείας ἀπό τοὺς ἄγνωτοὺς τοῦ Ο.Λ.Π. διενεργήται ἡ ὑδροληψία.

Πρόκειται, δηλαδή, περὶ ἀδικαιολογήτου, σκανδαλώδους, καθαυτοῦ, ἐπιδρούσεος του τιμολογίου, ἐπὶ τῆς ὄποιας καὶ ἐπικαλῷμέθα τὴν παρέμβασιν τοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς ἡ ἄλλου τινος ἀρμοδίου. Τὸ ζῆτημα εἶναι ἄξιον προσοχῆς. Ἡ ἀφαιμαξὶς τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρησίσεως ἀνέρχεται εἰς πολλὰ ἐκατομμύρια δραχμῶν ἐπηρίωσις. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος μόνον τὰ πλοῖα του ἔξωτερικου παρέλασον περὶ τὰς τετρακοσίας χιλιάδας τόνων ὅδατος.

Διὰ τὰ καύσιμα δὲν θὰ πρέπει νὰ περιμένωμεν διόρθωσιν τῶν κακῶν κειμένων, τῆς ἀσυστόλου ἐκμεταλλεύσεως τῆς Ἑλληνικῆς καταναλώσεως. Αἱ ξένιαι ἑταῖροι πετρέλαιών ἔχουν καὶ ἔδω δημιουργήσει «κράτος ἐν κράτει». Κανεὶς δὲν τολμᾶ νὰ ἔξετάσῃ — πασὶ τὰς τόσας ἐπιμόνους συστάσεις μας — διατὶ ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς εἶναι ἀκριβώτερος εἰς τὰ καύσιμα καθεὶς ὅλων μεσογειακού λιμένου.

Κατὰ μίαν καὶ μόνον πρὸ ἔτῶν περιόδου, ὅταν εἰς τὴν ἔδω ἀγοράν τῶν πετρελαιοειδῶν ἐνεφανίσθη τὸ πρώτον ὁ ρωσικὸς παράγων, αἱ τιμαὶ τοῦ «Φιούλε οἴλο» ἔξεπεσαν κάτω καὶ τοῦ τιμολογίου τοῦ ισχύοντος διὰ τοὺς ἄλλους λιμένας. Ἀλλὰ τότε ἐπρεπε νὰ ἐκποπισθῇ τὸ ρωσικὸν πετρελαιον ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν ἀγοράν. Εἶχον ὅλον τὸν καιρὸν αἱ ἑταῖροι νὰ ὑπερτιμήσουν τὰ προϊόντα των, ὅταν ὁ ρωσικὸς παράγων ἔξουδετεροῦτο. Αὐτὸς καὶ ἔγινε. Τώρα ὁ λιμὴν Πειραιῶς εἶναι ὁ ἀκριβώτερος τῆς Μεσογείου διὰ τὰ καύσιμα.

ΔΕΝ ΜΑΣ ΦΩΤΙΕΙ Ο Ο.Λ.Π.:

Τὸ θέμα τῆς ιδρύσεως Ὁργανισμοῦ Λιμένος, κατὰ τὸ πρότυπον τοῦ Ο.Λ.Π., εἰς τὴν Θεσσαλονίκην, ἀπησχόλησε τους ἀρμοδίους κατὰ τὴν διάρκειαν εὐρέεις συσκέψεως συγκροτηθείσης εἰς τὸ «Υπουργείον Δημοσίων «Ἐργών τῆς παρελθούσαν ἔδδομάδα.

Ἐκπρόσωποι τῶν «Υπουργείων Ναυτιλίας, Ἐργασίας καὶ Δημοσίων «Ἐργών ἀνέπτυξαν κατὰ τὴν σύσκεψιν αὐτὴν τοὺς λόγους διὰ τοὺς ὄποιούς θεωρούν ὅλως ἀσύμφορον τὴν ιδρυσιν ἐνὸς τοιούτου λιμενικοῦ ὄργανον τονίσαντες, ὅτι ὁ ἐπικινδύνων κάμψει εὐρισκόμενος πάντοτε λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης δὲν δύναται νὰ καλύψῃ τὰς δαπάνας μᾶς ἀνεῳ ἀποχόδωντος λόγου πολυτελούς διοικήσεως.

Εἰδικώτερον ὁ ἐκπρόσωπος τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας πλωτάρχης κ. Καλλονιστῆς, ὑπεστρίχειν, ὅτι ἡ ιδρυσις λιμενικοῦ ὄργανον εἰς τὴν Θεσσαλονίκην θὰ ἔγινῃ ὡς συνέπειαν τὴν καθέστων αὔξησιν τοῦ λιμενικοῦ κόστους καὶ τὴν περαιτέρω μείωσιν τῆς περιωρισμένης ἡδη κινῆσίς του. Τὸ παρόν καθέστως διοικήσεως τῆς Ε.Ρ.Φ.Λ. (Ἐπιτροπὴ Ρυθμίσεων Φορτεκφορτώσεων Λιμένος) — καθέστως ἀμερόληπτον καὶ ἀδιάτονον — θεωρεῖται ὑπὸ τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας ὡς τὸ πλέον

ἐνδεδειγμένον κατὰ τὴν παρούσαν, τούλαχιστον, περίοδον κρίσεως τοῦ λιμένος τῆς Μακεδονίκης πρωτεύουσης.

Ἀπαντώντων ἔξι ἄλλου ὁ ἐκπρόσωπος τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας εἰς τὰς σχετικὰς αἰτιάσεις τῶν ἐνδιαφερούμενών διὰ τὴν ιδρυσιν τοῦ Ὁργανισμοῦ, ὑπεστρίχειν, ὅτι εἰνε δύναται ἡ διάλυσις οἰουδήποτε μονοπωλίου τῶν ἔργολάθων φορτεκφορτώσεων, χωρὶς νὰ παρισταται ἀνάγκη ὅπως τὸ μονοπώλιον ἐκ τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας εἰς συσταθεῖσαν ημικρατικὸν ὄργανον περιελθῃ. Ήσαύτως ὑπεστρίχει τὴν ἀνάγκην ρυθμίσεως ὄρισμάνων ἐργατικῆς φύσεως ζητημάτων, τῶν ὄποιων, ὅμως, ἡ ὄρθι ἀντιμετώπισης οὐδεμίον σχέσιν ἔχει μὲ τὴν ἐπιχειρουμένην μεταφύτευσιν εἰς Θεσσαλονίκην τοῦ συστήματος λιμενικῆς ἐργασίας, τοῦ ισχύοντος σύμερον εἰς Πειραιά.

Τὰ πρόσημα τῆς ἐν λόγῳ συσκέψεως, διατυπωθέντα ἐγγράφως, ὑπεβλήθησαν ἡδη εἰς τὰ ἀρμοδίᾳ «Υπουργεία πρὸς λῆψιν ὅριστικῶν ἐπὶ τοῦ θέματος ἀποφάσεων. Οἱ μετέχοντες τῆς συσκέψεως ἐκπρόσωποι τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης, οἱ κυρίας ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν σύστασιν «Οργανισμοῦ — ἄς σημειωθῆ, ὅτι ἐπέτυχον νὰ διατυπωθῇ ἡδη καὶ τὸ σχετικὸν νομοσχέδιον — ἔξητησαν τὴν μετὰ δεκαήμερον ἐπανάληψιν τῆς συσκέψεως, ἐπλέοντες, ίσως, εἰς τὴν ἐν τῷ μεταξύ σύσκησιν ἐντόνος πολιτικῆς πιέσεως.

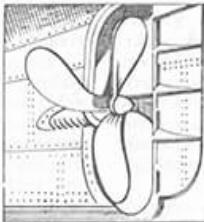
Φρονούμεν, ὅτι θὰ είναι μεγάλη ἡ ευθύνη ἐκείνων, οὕτινες ἀγνοοῦντες τὴν ἐπὶ τοῦ προκειμένου ὄμδων τὸ γνώμην τῶν ἀρμοδίων «Υπουργείων, θὰ προχωρήσουν εἰς τὴν ιδρυσιν Ὅργανον μεταξύ εἰς τὸ λιμένο τῆς Θεσσαλονίκης. «Ο. κ. Πρωθυπουργός, ὅστις ιδιαίτερον ἐνδιαφέρονται σύγχρονος διὰ τὰ θέματα τῆς Βορείου «Ελλάδος, θὰ πρέπει τοὺς οὕτω κινούμενους ἐναντίον τῶν πραγματικῶν συμφερόντων τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης ὄπωσδήποτε νὰ ἀναχαίτισῃ. Τὴν καταστροφήν του ἀπεργάζονται.

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ

Διὰ πρώτην φορὰν ἐρέος ἡ Ναυτικὴ «Εθδομάς ἀφιερώθη εἰς τὴν ξεφαρσιν καὶ τοῦ ἔργου τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. «Αρθρα εἰς τὸν Τύπον, ἐκπομπαὶ καὶ συνθήματα ἀπὸ τὸ ραδιόφωνον, κατατοπιτικαὶ πληροφορίαι εἰς προπαγανδιστικὰ φυλλάδια ἀνέλυντον τὴν σημασίαν τοῦ σπουδαίου αὐτοῦ πλουτοπαραγωγικοῦ κλάδου διὰ τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου καὶ ἔξηρον τὰς ὑπηρεσίας του, τὴν ἐν γένει συμβολήν του ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν τοῦ Ἐθνικοῦ μας βίου.

Καὶ ἡτο καιρὸς αἱ καθιερωθεῖσαν κατ᾽ ἔτος ἐστατικαὶ ἐκδήλωσεις τῆς Ναυτικῆς «Εθδομάς οὐσιαστικώτερον περιεχόμενον νότιοπέτων. «Ἡ ἀναπόλησις, καὶ μόνον ἐπικαν κατὰ προθωμάτων δένητον μαστόν μίαν εὑρεῖαν καὶ ἀποδικήν προπαγάνδαν νὰ στηρίζη. «Ἡ θάλασσα θὰ πρέπει κυρίως νὰ προβάλλεται σήμερον ὡς ἐλεύθερον πεδίον δράσεως, μὲ ἀπειροδιότων δυνατότητας δημιουργίας. Αὐτὴ

THE UNISLIP



PROPELLER

COMPANY LIMITED

174 NEW BRIDGE ST

NEWCASTLE UPON TYNE

REGISTERED OFFICE

NORTHUMBERLAND ENGINE WORKS - WALLSEND - ON - TYNE
LONDON OFFICE: 101 LEADENHALL ST., E.C. 3. TEL. AVENUE 3761

UNISLIP PROPELLERS....

....are guaranteed to give an improvement in speed or a saving in fuel consumption.

....have been fitted to many hundreds of ships ranging from coasters to transatlantic liners including all classes and types of mercantile marine vessels.

....incorporate the benefits of knowledge and practical experience obtained by this Company over more than twenty eight years.

....are supplied in high class manganese bronze and high tensile cast iron.

....are manufactured with an extreme degree of accuracy.

SOLE REPRESENTATIVE IN CONNECTION WITH SHIPPING CONTROLLED BY
GREEK INTERESTS IN U.K., GREECE, CONTINENT OF EUROPE AND U.S.A.:—

THEODORE N. MICHAEL, M.Sc., M.I.N.A., M.I.MAR. E.
CHIEF CONSTRUCTOR ROYAL HELLENIC NAVY (R.T.D.)

είναι ή πραγματική της όψις διά τὸν "Ελληνα καὶ ή πλέον ἐλκυστικὴ ἀναμφισθῆτως. Δέν δυνάμεθα καὶ οὔτε πρέπει, βεβαίως, νὰ παραβλέψωμεν τὸν ἡρῷον χαρακτῆρα τῆς ναυτικῆς μας ιστορίας. Προσδίδει οὔτος ἐπιβλητικὰς διαστάσεις εἰς τὴν ἐπίδοσιν μας εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα: μᾶς ἔξασφαλίζει τὴν παράδοσιν. Ή μονοχερής, ὅμως, ἔξαρσις τοῦ ἡρῷον παράγοντος, ὅπως συνέβαινε μέχρι τουδε κατά τοὺς ἑορτασμοὺς αὐτούς, ἀλλοιώνει τὴν πραγματικὴν μορφὴν τῆς ναυτικῆς μας ἐπιδόσεως, ήτις, τώρα είναι εἰρηνική, ἀποδέπτει εἰς τὴν κατάκτησιν τοῦ στίθιου τῶν διεθνῶν μεταφορῶν. Ἐφέτος ἔγενετο ἡ πρώτη καλὴ ἀρχή. Ἀπὸ τοῦ προσεχούντος ἔτους ή Ναυτικὴ 'Ἐδδομάς συστηματικῶν τὴν γνησίαν ναυτικὴν συνείδησιν τοῦ Τόπου μας θὰ τείνῃ νὰ καλλιεργήσῃ καὶ νὰ ἀνανεώσῃ.

ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ Ο ΠΛΩΤΟΣ ΓΕΡΑΝΟΣ

"Η ύπο τοῦ ἔργοστασίου τῆς Σύρου, κατὰ τὸν ἔκει πρό τινος δεξαμενούμενον, ἐπιθεραπίας τοῦ πλωτοῦ γερανοῦ τῶν 100 τόνων, τὸν ὅποιον πρὸ ἔτῶν ἡγόρασεν ὁ Ὀργανισμὸς Λιμένος Πειραιῶς ἀπὸ τὸν Ο.Δ.Ι.Σ.Υ., ἀπέδειξεν, ὅτι οὗτος εἰς καλὴν κατάστασιν εὐρίσκεται. Παρὰ τὸν μακροχρόνιον παραμονὴν τοῦ ὑπὸ τὰ ὅδατα — ἡτοῦ βυθισμένους εἰς γερανικὸν λιμένα — μόνον εἰς τινὰ σημεῖα τὸ πάχος τοῦ χαλύβου ἥπλατώθη ἀπό 14 εἰς 13.5 ἴντας. "Η συναρμολόγησις καὶ ἡ ἐπισκευὴ συνεπῶς τοῦ πολυτίμου αὐτοῦ διὰ τὸν λιμένα ἔργαλείου, δὲν θὰ πρέπει ἐπὶ πολὺ ἀκόμη νὰ καθυστέρησῃ. "Η ἐπικρατοῦσας ἀπομίση, δὲν παθητικὸν θὰ ἀποφέρῃ ἡ λειτουργία τοῦ εἰς τὸν Ο.Δ.Π., δὲν εύσταχε. Δὲν δύναται νὰ ληφθῇ κεχωρισμένως ἡ ἀπόδοσις μᾶς ἔκαστης μονάδος ἐτῶν συγκροτουσῶν τὸν τεχνικὸν ἔξοπλισμὸν ἐνὸς λιμένος. "Αντιθέτως ἡ ἀπόδοσις ὀλοκλήρου τοῦ τεχνικοῦ αὐτοῦ ἔξοπλισμού ἐπιτρέπει νὰ ἐκτιμήσωμεν ὄρθως τὴν χρησιμότητα τῶν ἐπὶ μέρους λιμενικῶν μηχανημάτων καὶ τῶν διατεθειμένων τεχνικῶν μέσων. Διὰ τὴν καλὴν καὶ μόνον φήμην τοῦ πειραικοῦ λιμένου θὰ ἔχειν ὁ Ο.Δ.Π. ζημίαν τινὰ ἔστω νὰ ὑποστῇ. Αὐτὴ η καλὴ φήμη τοῦ λιμένου σημαντικῶς θὰ ἐνισχύεται ἐπὶ τῆς λειτουργίας ἐνὸς πλωτοῦ γερανοῦ ἀνύψωτηκοῦ ικανότητος 100 τόνων.

"Αλλὰ τὴν ἐπισκευὴν καὶ τὴν λειτουργίαν τοῦ μεγάλου αὐτοῦ γερανοῦ, καθιστά κατ' αὐτὰς ἐπείγουσαν καὶ ἡ ἀνάγκη τῆς ἀμέσου χρησιμοποίησεώς τοῦ εἰς τὰ ἔργα τῆς ἀνέπατης τοῦ ναυπτηγικοῦ κέντρου εἰς τὸν Σκαραμαγκάν. "Η ἐκφρώτωσις καὶ ἡ ἐγκατάστασις ὄγκωδῶν μηχανημάτων ὡς καὶ βαρέων τμημάτων διαφόρων σιδηροκατασκευῶν, ταχέων δύναται νὰ συντελεσθῇ μόνον μὲ τὴν βοηθείαν τοῦ ισχυροῦ αὐτοῦ ἀνύψωτού μηχανημάτου.

"Επὶ μακρὸν χρονικὸν διάστημα ἡ ἀποδοτικὴ ἀπασχόλησις ἔξασφαλίζεται εἰς τὸν πλωτὸν γερανόν, εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά, ἐνῷ συγχρόνως θὰ δύναται εύχερών σύντονος νὰ ἐπαναπλένῃ εἰς Πειραιᾶ — διαθέτει ίδιουν πρώσων — προκειμένου νὰ ἐξυπηρετήσῃ ἐκτάκτους ἀνάγκας τοῦ λιμένος.

"Ἄν πάλιν ὁ Ο.Δ.Π. εἰς τὴν ἀρχικήν του ἀπομίσην ἐμμέίνη καὶ δὲν σκοπεύει ταχέων τὸν γερανόν νὰ ἀξιοποιήσῃ, ἀς ἐξετάστη τὴν ὑποβλήθεσαν ἦδη πρότασιν διὰ τὴν ἀγοράν αὐτοῦ ἀπό τὰ συνιστώμενα ναυπηγεῖα. Μεγάλας ἀνάγκας καὶ ἔκει δύναται ὁ γερανὸς νὰ καλύψῃ, λίαν ἀποδοτικῶς νὰ ἀξιοποιηθῇ.

Η ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΣ ΑΛΙΕΙΑ

Νέα ἀξιόλογος μονάς προσετέθη, κατ' αὐτὰς εἰς τὸν στόλον τῶν ὥκεανοπώρων ἀλιευτικῶν μας. "Η πρόσδοσις καὶ εἰς τὸν τομέα αὐτὸν τῶν θαλασσιῶν ἔργων, εἶναι ἀξιόλογος. Θετικαὶ προοπτικαὶ ζιαγράφουνται διὰ μίαν ἔτι σημαντικοτέραν ἔξελιξιν.

"Ηδη ἡ πρὸ διλίγων ἐτῶν συσταθεῖσα 'Ελληνικὴ 'Επιχείρησις 'Απλαντικῆς 'Αλιείας τοῦ κ. Γ. 'Αρκουλῆ ἐνεκαινίασε τὸ δεύτερον ὄντωτέρας κλάσεως ἀλιευτικὸν της, ἐνῷ ἔνα τρίτον διασκευάζεται διὰ λογαριασμὸν τῆς εἰς τὰ ίσταλικὰ ναυπηγεία.

Τὸ 'Ευάγγελίστρια II', τὸ νέον ἐλληνικὸν ἀλιευτικὸν-ψυγεῖον θεωρεῖται ὡς μία ἀπὸ τὰς πλέον συγχρονισμένας μονάδας, δύναμεν τοῦτο παρόντος νὰ ἀλιεύῃ, νὰ καταψύχῃ καὶ νὰ συντηρῇ τὸ ἀλίευμα. Εἶναι ὀλίκης χωρικτικότητος 450 τόνων, ἔχει μῆκος 52 μ., πλάτος 8.60 καὶ βύθισμα 4.50 μ. Διαθέτει διὰ τὸν πρώσων τοῦ μηχανᾶς Φίατ, δυνάμεως 1100 ἵππων, αἵτινες προσδίδουν εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 14 μιλίων. Εἶναι τοῦτο ἔξωπλισμένον, ὡσάντως, μὲ τὰ πλέον σύγχρονα μηχανημάτα διὰ τὴν κατάψυξιν καὶ τὴν συντήρησιν τοῦ ἀλιεύματος. Καταψύχονται ἀνά 24ωρον 10—12 τόνων ἀλιεύματος διὰ μηχανημάτων ισχύος 350.000 ψυχρομονάρων ὡρίσιων. 'Ο θάλαμος συντηρήσεως, χωρικτικότητος 220 τόνων, ἔχει θερμοκρασίαν 250 Κελσίουν κάτω τοῦ μπρενός.

Τὸ 'Ευάγγελίστρια II' διαθέτει, ἐπίσης, ἡλεκτρονικὰ μηχανημάτα «ἰχθυεντοπισμού», ἡχοδιαστικά συσκευάς, ραδιογνωσίαμετρον, ραδιοτηλέφωνον ὡς καὶ αυτομάτων ἡλεκτρικὸν σύστημα πηδαλίου.

Τὸ νέον αὐτὸν ἀλιευτικὸν μας ἀνοικτῆς θαλάσσης κατέπλευσεν εἰς Πειραιά τὸν παρελθόντα μῆνα προερχόμενον ἐκ τῶν δυτικῶν ἀκτῶν τῆς Βορείου Αφρικῆς, σπου καὶ ἐπραγματοποίησε τὴν πρώτην ἐπιτυχῆ ἀλιευτικήν του ἔξοδην.

ΤΑ 100 ΧΡΟΝΙΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

"Ἐπὶ τὴν συμπληρώσει (κατὰ τὸ 1961) τῆς ἐκανονιστηρίδος ἀπὸ τῆς Ιδρύσεως τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου, ἡ Διοικησίς τοῦ Ιδρύματος ἀπεφάσισεν, διὰ τὴν συνέθετά τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, διά τῆς ὁποίας ζητεῖται ἡ ἀποτολή παντὸς στοιχείου αὐτοφερούμενου εἰς τὴν μακροχρόνιον δραστηριότητα τοῦ Ταμείου.

"Ηδη, ἐκοινωνοῦθη σχετικὴ ἔγκυκλιος πρὸς τὸν διατελέσαντας διεύθυντας τοῦ Ιδρύματος, ὡς καὶ τοὺς γενικοὺς διευθυντὰς τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, διά τῆς ὁποίας ζητεῖται ἡ ἀποτολή παντὸς στοιχείου αὐτοφερούμενου εἰς τὴν μακροχρόνιον δραστηριότητα τοῦ Ταμείου.

"Πλὴν, διότι, τοὺς καθαρῶς ιστορικοῦ αὐτοῦ μέρους τῆς ἀναμνηστικῆς ἔκδοσεως, εἰς εἰδικὰ κεφάλαια θὰ παρουσιασθῆ καὶ διὰ πρώτην φορὰν πλήρως καὶ ἀναλυτικῶς. ἡ ἀπὸ τῆς ἀναδιοργανώσεως τοῦ Ταμείου κρατούσα εἰς αὐτὸν κατάστασις, θὰ ἐκτίθεται δὲ λεπτομερῶς καὶ αἱ ὑπάρχουσαι δυνατότητες διὰ τὴν εύρυτεραν ἀνάπτυξιν τοῦ 'Ιδρυματος ὅπεραν.

"Ενδιαφέρουσα καὶ χρήσιμης θὰ είναι, ἀναμφισθῆτως, αὐτὴ ἡ ἐπετηρίδος τοῦ Ν.Α.Τ., ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι μετὰ προσοχῆς καὶ ἐπιμελείας θὰ ἔργασθον οἱ τὸν σύνταξιν τῆς ἀναλαβόντες. Διότι ἡ ἀληθῆς ἀπεικόνισης τῆς πολυκαύπαντον δραστηριότητος ἐνὸς ἀσφαλιστικοῦ ὄργανου, ἥτις εἰς τὸ βάθος αἰώνος ἔκτείνεται, ἀποτελεῖ προσπάθειαν. Ηπειραίς θὰ ἀπαιτήσῃ μεθοδικὴν ἐργασίαν, κόπον πολὺν καὶ δαπάνας τοῦ εἰς τὸ ἔγγυο μέλλον.

"Ἄσανθος, διότι, θὰ είναι τὸν προσφοράν τοῦ Ταμείου η πρώτη προσφορά.

"Ο τελευταῖος προκρυψηθεὶς μειοδοτικὸς διαγωνισμὸς τῆς Δημοσίεως 'Επιχείρησεως 'Ηλεκτρισμού (Δ. Ε. Η.) διὰ τὴν ἀναληφθεῖσαν τῆς μεταφορᾶς ἔκ διαφόρων λιμένων τοῦ ἔξωτερικοῦ σημαντικῶν ποσοτήτων ὑλικῶν καὶ ὑγκωδῶν μηχανημάτων, μᾶς παρέχει τὴν εύκαιριάν νὰ ἐπαναλάβωμεν πρὸς τοὺς διαχειριζομένους τὸ θέμα τῶν ἀπὸ την θαλάσσης μεταφορῶν τῆς Δ.Ε.Η. τῆς σύστασιν περὶ συμμετοχῆς εἰς τὴν ἐπιτροπὴν μελέτης καὶ ἔγκρισεως τῶν προσφορῶν, ἐκπροσώπου τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητήριου, περὶ προσφορῶν τοῦ Ταμείου.

"Δὲν εἰναι δυνατὸν οἱ ὑπάλληλοι τῆς Δ.Ε.Η. δισηγόροι νὰ κατέχουν καὶ τὴν ἔξειδικευμένην πειραν, διὰ τὸν κρίνουν τὰ πολύτεκνα ζητήματα, ποὺ ἀναποστάτως συνθένονται μὲ τὴν ἀπὸ την θαλάσσης μεταφοράν. Προϋποθέτουν γνῶσιν πραγμάτων, ἀλλὰ καὶ προσώπων τῆς θέματας τῆς προτιμησεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, τῶν ναυλῶν τῶν 'Κόμπερας', τῶν προμηθεῶν καὶ τῶν ἐπιστροφῶν, τῆς μεταφορικῆς ικανότητος πλοίου, προσκειμένου περὶ βαρέων φορτίων κ.ο.κ.

"Η ὑπεύθυνος ἐφ' ἐκάστου ἐξ αὐτῶν εἰσήγησες δὲν ἡμπορεῖ νὰ ἔργον τοῦ πρώτου τυχόντος ὑπαλλήλου. Τὸ ὑπουργείον τῆς Ναυτιλίας, τὸ Ναυτικὸν 'Επιμελητήριον, αἱ ἐφοπλιστικαὶ ὄργανωσις εἰναι, πιστεύοντες, αἱ ὄμοδιώτεραι.

"Εἰδικώτερον διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς τελευταίας δημοπρασίας τῆς Δ.Ε.Η. μᾶς ἐνίζει ἡ καθυστέρησης περὶ τὴν ἔγκρισην τῆς πλέον συμφερούσης ποσφορᾶς. "Οπως πληροφορούμεθα, ἐφοπλιστικοὶ Οίκοι ἐλληνικοί, διαπρούντες τακτικὰ γραμμάτα, προσφέρθησαν νὰ ἀναλαβόνται τὰς μεταφοράς. Διατί τὰ μὴ κατανεμθοῦν μεταξὺ αὐτῶν τὰ φορτία, ἔφοδον αἱ προτάσεις τῶν εἰναι συμφέρουσαι; "Η καθε ἑταίρια τακτικῶν γραμμῶν ἔχει προτερεῖται ὡρισμένην περιοχήν. Τὰ πλοῖα ἐκάστης γραμμῆς διὰ αὐτῶν τῶν μεταφοράν ἐξ ἔκεινων τῶν λιμένων, εἰς τοὺς ὄποις τοῦς προσεγγίζουν.

"Εἰναι ἡ μονή λύσις, ἥτις έδει ἰκανοποιήσει, πιστεύομεν, καὶ τὴν προσπάθειαν τῆς Δ.Ε.Η. διὰ τὴν ἐπίτευξιν καλυτέρων δρῶν μεταφορᾶς καὶ τῶν ἐλληνικῶν ναυτικῶν ἀποχειρήσεων τὰ συμφέροντα. Αἱ ἐπὶ μέσους ἐπιδιώξεις τοῦ ἐνός ή τοῦ ὄλου ἐφοπλιστοῦ θὰ πρέπει νὰ παραμερισθοῦν.

ΤΑ "ΣΟΥΠΕΡ - TANKER"

Τὴν ἀντίθεσιν τοῦ πρὸς τὰ τάνκερ - μαμούθ ιδιαιτέρως τονίζει ὁ κ. Βασ. Μαυρολέων εἰς τὴν ἀνασκόπησιν τοῦ ἐπὶ τῶν πετραγμένων τῆς ἀγγλικῆς ἑταίριας 'London & Overseas Freighters Ltd', τῆς ὁποίας τυγχάνει γενικὸς διευθυντής. 'Αναφέρει σχετικῶς:

"Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους συνηθίσθησαν πρόσθετα συμβόλαια, προβλέποντα τὴν ναυπήγησιν 6 ἀκόμη δεξαμενοπλοίων, συσωληκῆς χωρητικότητος 189.500 τόνων μ.ν. (ῆτοι 1 τῶν 19.000 τ., 3 τῶν 32.000 τ., 1 τῶν 34.000 τ. καὶ 1 τῶν 40.500 τ.). Τὰ ἀνωτέρω ἀνηγγέλθησαν εἰς προκαταρκτικήν ἔκθεσιν τῶν διευθυντῶν τῆς ἑταίριας καὶ σχετικαὶ λεπτομέρειαι περιελθόθησαν εἰς τὸν εἰδικὸν πίνακα τῶν λογοτειασμῶν. Αἱ τούρδεσσοι αὐταὶ πασαγγελίαι συνεπάγονται μιὰν διακινήσεων 12.760.000 λιτών Ἀγγλίας. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ μεγαλύτερον ἐκ τῶν

THE INTERNATIONAL SHIPPING TRADING & INDUSTRIAL C^LTD

33 RUE MAZENOD MARSEILLES

TEL: CO 88-10 & CO 88-11

ALL DECK & ENGINE STORES

REFRIGERANTS (FREON-12)

GAMLEN CHEMICAL TREATMENTS

PACKINGS & JOINTINGS

BELDAM ASBESTOS C^LTD

AGENT

DISTRIBUTOR



GREEK DEPT: MR BETSIS

παραγγελθέντων δεξαμενοπλοίων άναφέρεται εἰς τὸ μέγεθος τῶν 40.500 τόνων d.w. "Ινα μὴ τὸ γεγονός τοῦτο — τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν — δώσῃ λαδήν εἰς τὴν σκέψιν, ὅτι ἡ ἑταῖριά ύστερει ἄνευ λόγου εἰς τὴν τάσιν πρὸς ναυπήγησιν γιγαντιαῖν τάνκερες, εἰνε ἀνάγκη νὰ σημειωθέν παρατηρήσεις τινὲς ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου.

Θεωρητικῶς, ἔνα σκάφος τῶν 100.000 τόνων d.w. δύναται νὰ ναυπηγῇ καὶ νὰ τύχῃ οικονομικωτέρας ἔκμεταλλεύσεως, συνεπῶς δὲ καὶ ἐπικερδεστέρας, ἀπὸ τέσσαρα δεξαμενόπλοια τῶν 25.000 τ. ἥ ἀπὸ τρία τῶν 33.000 τόνων d.w. Τούτο, ὅμως, πρέπει νὰ ἀποδειχθῇ καὶ ἐν τῇ ποάδει, ὅτι εὐσταθεῖ. Ἀφήνοντες κατὰ μέρος τὴν σπάνιν εἰς μέσα δεξαμενισμοῦ, γεγονός κοινῶς γωστὸν, τὸ δυναμικὸν κόστος καὶ ἡ ἀπόλεια κερδοφόρου χρόνου δυνατὸν νὰ είνει παράγοντες παμμεγίστης σημασίας, ἀν παραπότι ἀνάγκη μακός ομιουσλήσεως ἀπὸ τὴν θέσιν τοῦ ἐπισυμβάντος ἀτυχήματος πρὸς τὴν πλησιεστέραν μόνιμον δεξαμενήν. Ἐφ' ἔτεσσι τὸ ἔνα σκάφος τῶν 25.000 τόνων d.w. ἐκ τῶν τεσσάρων, εύρισκομένουν ὑπὸ παρομίας συμβίκας ἀτυχήματος, δύναται νὰ ἀποκατασταθῇ ταχύτερον πρὸς ὑπερεσίαν, εἰς τὸν οιονδήποτε πλησιέστερον λιμένα, καθ' ὃν δὲ χρόνον τούτο θὰ ἐπισκευάζεται, τὰ ἄλλα τρία θὰ συνεχίζουν τὸ μεταφορικὸν τῶν ἔγονον.

Οσον ἀφόρα τὴν ἀποδοτικότητα, δὲν πρέπει νὰ λησμονῆται, ὅτι οὐδεὶς ἀκόμη ἔχει ἀποκτήσει πρακτικὴν πεῖραν ἐκ τῆς διαχειρίσεως τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων. Ταχύτης 17 μιλίων δύναται νὰ είνει πολὺ καλὴ ἀπὸ διεωπτικῆς πλευρᾶς, ἀλλὰ πρέπει νὰ είνει γενιναῖς — ἣν μὴ καὶ παράφρων — ὡς πλοιοκτήτης, πού θὰ ἐπέμενε νὰ διατηρήται τοιαῦτη ἥ καὶ παρομοία ταχύτης ὑπὸ οἰσαδήποτε καιρικὰς συνθήκας, ἐκτὸς τῆς νημείας. Μικρῶν ἔνεσι σημασίαν ἡ ταχύτης τῶν δοκιμῶν ὑπὸ λαμπρὸν κατιόν. Ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ὑπερσιακὴν ταχύτητα, τὴν τηρούμενην ἀπὸ λιμένος εἰς λιμένα καθ' ἔκστον ἔτος. Δὲν είνει δυνατόν νὰ παρίδῃ τὶς τὸν δυσαναλόγως αὐξανόμενον ἀριθμὸν τῶν ἀτυχημάτων εἰς σούπερ-τάνκερες, τῶν ἀναγραφομένων ἐκάστοτε εἰς τὰ δελτία τῶν «λόδες» καὶ νὰ ἀπορθῇ, ἀν τὰ πλοῖα ταῦτα ἐν τῷ πράξι δὲν ὑστεροῦν, ἔναντι τῆς θεωρητικῆς τῶν ὑπεροχῆς.

Ο περιωρισμένος, ἐξ ἀλλοῦ, ἀριθμὸς τῶν τομέων, ἐπὶ τῶν ὄποιων τὰ μεγαλύτερα τάνκερες δυνατὸν εἰς τὸ μέλλον νὰ χρησιμοποιηθοῦν, σημαίνει ὅτι ὁ πλοιοκτήτης τοιούτου σκάφους θὰ ἔξαρται, περισσότερον παρά ποτε, ἀπὸ τὰς ἀταίριας Πετρελαίων πρὸς ἔκσαφάλισιν τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ πλοίου του. "Αν διὰ τινὰ λόγων οὐδεμία υπόρεξη ζήτησε διὰ τὰ τάνκερ-μαυμαύθη, εἰμὶ δὲ" ἔκεινα μόνον πού, κατ' ιδιοκτησίαν ἀνήκουν εἰς ἀταίριας πετρελαίων, καμία ἄλλη ἀπασχόλησίς των δέν θὰ είνει δυνατόν νὰ ἐπιτευχθῇ. Ἐνώ ὁ πλοιοκτήται σκαφῶν ίκανῶν νὰ εἰσπλέουν εἰς πάντα τοὺς λιμένας — ἔξαρτεσι τῶν πολὺ μικρῶν — καὶ δυναμένων, ἐν ἀνάγκη, νὰ διαπλέουν οὐχί — ἔστω — πλήρως ἐμφόρτα τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ, δὲν θὰ αἰσθανθοῦν καμίαν στενοχωρίαν.

Δέν είνε, βέβαιως, ἀξιοκατάκριτα τὸ φιλόδξα σχέδια ἐνίων πλοιοκτητῶν, ἀλλὰ φρονῶ — συνεχίζει δ. κ. Μαυρολέων εἰς τὴν ἔκθεσιν του — δτι δέν ωρίσασεν ἀκόμη ὁ χρόνος δὲ τοὺς πλοιοκτήτας τῆς χώρας ταύτης (τῆς Ἀγγλίας) νὰ στραφῶν πρὸς τὴν ναυπήγησιν δεξαμενοπλοίων χωνητικότητος πολὺ ἀνωτέρως τῶν 40.000 τόνων d.w. Άι ἀταίριας Πετρελαίων μὲ τὰς εὑρείας οικονομικὰς δυνατότητας καὶ τὴν ἡγυγημένη ἀπασχόλησιν τῶν δεξαμενοπλοίων των, καθὼς καὶ οἱ ἀνεξά-

τητοὶ πλοιοκτῆται στόλων ἀσύδοτων ἀπὸ φορολογικὰς ὑποχρεώσεις, δύνανται, ἵσως, νὰ κρίνουν, ὅτι ἀδίζει ἡ ναυπήγησις ἑξαφανίου τονάζ, ἥ ἐπένθυσις, ὅμως, τόσων σημαντικῶν κεφαλαίων εἰς ἕνα μόνον σκάφος μαρμαύθη, μὴ δοκιμασθεῖν, μάλιστα, εἰσέτι ἐν τῇ πράξει, δὲν μαύ φτινεται ἀξιοσύστατος».

Καὶ ὁ κ. Μαυρολέων κλείει τὴν πρὸς τοὺς μετόχους ἔκθεσιν του, μὲ τὴν ἔξης ἐνδιαφέρουσαν πληροφορίαν: «Εύρισκομαι εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ πληροφορήσω τοὺς κ. κ. Μετόχους, ὅτι τὸ Διοικητικό μας Συμβούλιον, κατόπιν ἐμπειριστατωμένης μελέτης, ἀπεφάσισεν, ὅπως ἡ ἐπόνεδος εἰς τὸν τομέα τῶν φορτηγῶν ἡρού φορτίου μὴ ἀναθληθῆ περισσότερον. Μετά τὸν καταρτισμὸν τοῦ Ισολογισμοῦ ἐκρατήθησαν θέσεις εἰς τὰ ναυπηγεία οι οικοδεσπότες τοῦ κ. Πίκκερσγκιλλ διὰ τέσσαρα φορτίου, συνολικῆς χωρητικότητος 64.000 τόνων d.w. καὶ με παράδοσιν 1961—62. "Ἐκαστον τὸν ἐν λόγῳ σκάφων θὰ κοστίσῃ ἄνω τοῦ 1.000.000 λιρῶν».

Η ΔΙΕΝΕΣΙΣ ΤΟΥ Κ. ΝΙΑΡΧΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ "ΣΑΝ ΟΙΔΑ"

Μολονότι ἐκκομεῖ εἰσέτι ἐνώπιον τῶν ἀμερικανικῶν καὶ τῶν ἀγγλικῶν δικαστηρίων ἡ γνωστὴ διένεσις τῆς «Γουόρλντ Τάνκερς Κόμπανυ» (τοῦ κ. Νιάρχου) μετά τῆς «Σάν Οιδά Κόμπανυ», ἡ τελευταία αὐτὴ ἐταίρια ἐθεωρησε σκόπιμον νὰ προβαίνῃ κατὰ καιρούς εἰς τὴν ὑποβολιμιαῖς δημόσιεσιν μονπλεύρων ἑκδόσων ἐπὶ τῆς διαφορᾶς καὶ τῆς διαδικασίας. Τονίζει ιδιαιτέρως εἰς τὰς ἐν λόγῳ ἀνακοινώσεις της, ὅτι ἀξιοί ἀποημίωσιν παρὰ τοῦ κ. Νιάρχου ἔχει 150 ἑκατομμυρίων δολαρίων, μὲ προφανῆ ἀντικειμενικὸν σκοπὸν νὰ σκηνήσῃ πιεσίν ἐπὶ τῆς ἐταιρίας του κ. Νιάρχου, ἐπίπειρουσσαν νὰ κλονίσῃ τὴν πίστιν, τῆς ὅποιας ἀπολαμβάνει τὴς «Γουόρλντ Τάνκερς» μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν καὶ τῶν τραπεζικῶν κύκλων. Κατόπιν τούτου ἡ θιγομένη ἐταιρία «Γουόρλντ Τάνκερς» εύρισκεται εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ προθῇ εἰς τὴν κάτωθι ἀνακοινώσειν.

Η ἀποφιλή τῆς «Γουόρλντ Τάνκερς Κόμπανυ» ἐπὶ τῆς ἐπιμάχου διαφορᾶς μὲ τὴν ἀμερικανικὴν ἐταιρίαν πετρελαίων «Σάν» είνει ἡ ἔξης: "Οταν τὸ πρώτων κατὰ τὸν παρελθόντα Νοέμβριον ἀνέκυψεν ἡ διαφορά, κατόπιν του κλειστήματος τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, οι συμβαλλούμενοι προηλθον εἰς συμφωνίαν, καθ' ὃν οιαδήποτε διαφορὰ ἐκ τοῦ μεταξὺ των συμβολαίου μεταφορᾶς θὰ παρεπέμπετο εἰς διαιτησίαν. Παρὸ ταῦτα, ἡ ἀταίρια πετρελαίων «Σάν» δὲν ἐπήρησε τὴν συμφωνίαν καὶ προέβη εἰς τὴν προσφυγὴν εἰς τὰ δικαστήρια: "Οταν ἡ ἀταίρια «Σάν» ἥρνθη τὴν ὑπαρξίην συμφωνίας περὶ διαιτησίας, ἡ «Γουόρλντ Τάνκερς» κατέφυγε καὶ αὐτὴ εἰς τὴν Δικαιοσύνην. Τὴν Ιδηνή Απρίλιον ἐ. ἔ. τὸ Δικαστήρια ἀπέφανθοσαν, ὅτι ὑφίστατο συμφωνία, καθ' ὃν πάσαι αἱ διαφοραὶ ἔχει νὰ παρεπέμποντο εἰς διαιτησίαν, ἔξεδόθη δὲ καὶ σχετικὴ ἐπιταγὴ πρὸς διαιτησίαν. "Η «Σάν Οιδά Κόμπανυ» ἐφεστίσθη τὴν ἀποφασιν ταῦτην.

Ανεξαρτήτως τῶν ἐγειρομένων νομικῶν ζητημάτων, ἡ «Γουόρλντ Τάνκερς Κόμπανυ» ἐπιθυμεῖ νὰ τονίσῃ, ὅτι καθ' ὅλον τὸ διαφρεύσαν χρονικὸν διαστήμα ἔξεδόλωσε τὴν προθυμίαν της διὰ μίαν φιλικὴν διευθέτησιν τῆς διαφορᾶς. Ἐπιπροσθέτως, ἀν ἡ ἀταίρια πετρελαίων «Σάν» είχε δικαιοίον ἢ ἀδίκον ἐπὶ τοῦ ἀν συνεφωνήθη διαιτησία, ἡ «Γουόρλντ Τάνκερς» ἀδυνατεῖ νὰ ἐννοήσῃ, διατὶ ἡ «Σάν» ἀντιτίθεται νὰ

ADRIATIC - PERSIAN GULF LINE

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΜΗΝΙΑΙΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΙΣ
ΑΠΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΝ ΔΙΑ

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. "MABRUK,,	7200 D.W.
S.S. "AL-RIYADH,, EX "BHARATJAL,,	8200 D.W.

Πληροφορίαι διὰ φορτία παρά:

MARITIME AND TRADING S.A.

40, RUE DU STAND
Teleg: MARTRADE Telephon: 25-32-20
GENÈVE

ADRIALINES AND TRADING S.A.

VIA DELLA BORSA NO. 1.
Adr. Tel. ADRIALINES TRIESTE Teleph. 23883

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : K. A. ΠΕΤΡΟΥΤΣΗΣ

συμμορφωθή πρός την παγκοσμίως παραδεδεγμένην ύπο του ναυτικού κόσμου άρχην, καθ' ίνα αι τοιούτου είδους διαφοράι παραπέμπονται εἰς διαιτησίαν. Παραμεριζομένων τών νομικών ζητημάτων, ή μόνη έξηγησις διὰ την οποίαν ή έταιρια «Σάν» τόσον πολὺ έπειμενεν εἰς την άρνησίν της, έγκειται εἰς το οτι τελευταίως άπωλεσε μίσην έν διαιτησία ύποθεσιν, δι' οι οι έν τω ναυτιλιακώ καὶ τραπεζιτικώ κόσμω φίλοι της θέλουν έκτιμήσει τὰ ἀληθή γεγονότα τῆς ὅλης ύποθέσεως.

Δέον νὰ προστεθή εἰς τα άνωτέρω, οτι το Έφετείον άπερριψε πρὸ ήμερων την έφεσιν της «Σάν Όιλ» καὶ κατά συνέπειαν παραμένει ίσυντο η πρωτόδικος άποφασις, διὰ της οποίας έξουσιοδοτεῖτο ο κ. Λεόπολδος Κήρης, σπώς λάβη τὰς μαρτυρικὰς καταθεσίες καὶ εισηγηθή εἰς το δικαστήριον ἐπει τού θέματος της δικαιοδοσίας.

Ο ΠΑΡΑΓΩΝ ΤΗΣ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗΣ

Τὰ έγγραφέντα εἰς το έλληνικόν νηολόγιον πλοία, βάσει τοῦ ἄρθρου 13 τού νόμου περὶ προσελκυσεως κεφαλαίων ἐκ τού έξωτερικού, άνερχονται εἰς 81, τόνων γκρός 529.072, τὰ πλείστα νεότερα.

Είχον κατὰ κατηγορίας :

1 'Υπερωκεάνιον	τ. γκρός	20.557
7 'Επιβατηγά	»	23.396
43 Ποντοπόρα φορτηγά	»	325.521
18 Μεσογειακά	»	38.416
12 Δεξαμενόπλοια	»	121.182

Σύνολον 81 τ. γκρός 529.072

'Ενδεικτική της βραδέως μέν, ἀλλὰ σταθερώς ἐνισχυομένης ἐμπιστούντης της βραδέως κεφαλαίου πρὸς τὴν Κυανοδελευκον είνε ή ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος αὐξησις τῶν ἑδῶ νηολόγιον μενέν σκαφών. Οὕτω κατὰ την περίοδον 1953/54 μόνον 11 σκαφά, 89.738 τ. γκρός ὑψωσαν, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, την έλληνικήν σημαίαν. Τὸ 1955 ἀνήλθον ταῦτα εἰς 26 τ. γκρός 152.335, τὸ 1956 ἐνηλογήθησαν 24 τ. γκρός 156.497, ἐνῶ κατὰ τὸ α'. πεντάμηνον τοῦ 1957 αἰσθητὴ ἐσημειώθη αὐξησις τῶν ἐγγεγραμμένων. 'Ανήλθον ταῦτα εἰς 20, τόνων γκρός 130.498.

"Αν μὲ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν τοῦ α', πεντάμηνον χωρήσουν αἱ νηολογησίες καὶ κατὰ τοὺς ὑπολοδίους μήνας τοῦ 1957, ρεκόρ ἐγγραφῶν πλοίων θά ἔχωμεν εἰς τὸ τέλος τού τρέχ. ἔτους νὰ σημειώσωμεν.

'Απλὴ εἰνε ή έξηγησις τῆς τοιαύτης ἐνθαρρυντικῆς πρὸς τὴν Κυανοδελευκον στροφῆς. 'Ενισχύεται δύσμεράς ή ἐμπιστούντη πρὸς τὴν ἑδῶ κρατούσαν κατάστασιν καὶ τὴν καλὴν διαχειρίσισιν τῶν ζητημάτων τοῦ πλοίου ἀπὸ μέρους τοῦ ἀρμοδίου 'Υπουργείου. 'Η πολιτική ἔξ ἀλλού σταθερότης, αὐτὴ καὶ μονη, εἰνε ἵκανη τὸ καιριώτερον ναυτιλιακὸν πρόβλημα ριζικώς νὰ ἐπιλυσῃ.

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 and towing assignment to any port around the globe

MORAN
TOWING AND TRANSPORTATION

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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΙ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

Κύριε Διευθυντά,

'Αναφερόμενοι εἰς τὰ σχετικά πρὸς τὴν ἐπιστολὴν τοῦ πλοιάρχου Ε.Ν. κ. Νικολάκη σχολία σας καὶ συγκεκριμένως ἐπὶ τῆς ἀπόφεως, δι τοιούτοις διενεργούμεναι ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτων Πλοιάρχων, Μηχανικών κλπ., είνε τυπικά ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρισθωμεν υμῖν, δι τοιούτοις διπλωμάτων τῆς ιδιοτέλειας προσέπτων εἰς το νὰ καταστήσῃ τὰς ἔξετάσεις ἀπόδοντα πάντα. 'Αντιθέτως, ἐπιδιώκει σταθερῶς τὴν ἀνύψωσιν τοῦ ἐπιπέδου τῆς καταρτίσεως τῶν Αξιωματικῶν Ε. Ν. διὰ τῆς καταρτίσεως καὶ ἐφαρμογῆς νέων ἀπολύτων συγχρονισμένων προγραμμάτων μαθημάτων καὶ ἔξετάσεως ὅλης κατὰ τὰς ἔξετάσεις, ἔχει δὲ κάθε λόγον νὰ πιστεύῃ, δι τοιούτοις διπλωμάτων εἰς το νὰ καταστήσεται ἐπιτυχῶς.

'Ο 'Υπουργός

ΣΤ. ΚΩΤΙΑΔΗΣ

ΜΙΑ ΩΡΑΙΑ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

'Υπὸ τὴν ιδιότητά μου ως Γεν. Γραμματέως τῆς Πανελλήνιου 'Ενωσεως 'Υπαλλήλων Φορτηγού Ναυτιλίας καὶ Εισαγωγέων Γαιανθράκων, ἔσχον τὴν τιμὴν νὰ ἐκπροσωπήσω τὸ Σωματεῖον μου κατὰ τὰ ἐγκαίνια τῶν Πασιδικῶν 'Εξοχῶν τοῦ Συνδέσμου Πρακτορειακῶν 'Υπαλλήλων Ποντοπλοίας, ἀπίνα ἐγένοντο τὴν προπαρελθόνταν Κυριακὴν 16ην τρέχ. εἰς τὰς έντας Νέες Κηφισία (Χελιδονού), ιδιοκτήτους ἐγκαταστάσεις τοῦ εἰρημένου Συνδέσμου.

Κατόπιν τῶν δώσων ἀπὸ τῶν ἐπισκέψεων μου ἀπεκόμισα αἰσθάνομαι τὴν ὑποχρέωσιν δημοσίᾳ νὰ συγχαρώ τοὺς σχόντας τὴν ὥραίν καὶ εὐγενίαν διέδειν τῆς πραγματεύσεως ἐνός τοιούτου ἔργου πολιτισμοῦ, κοινωνίας ἀλληγορίας καὶ ἀγάπης, ἀγαπής θερμῆς διὰ τὸ πασίδι τοῦ ἐργαζομένου. 'Ιδιαστέρως ἀξίος συγχαρητηρίων είνε δι κ. Μ. Φόρτσας, πρόεδρος τοῦ ἐν λόγῳ Συνδέσμου, οστις είνε ἡ ψυχή, η δρώσα δύναμις εἰς τὴν προσπάθειαν αὐτῶν.

Τὸ ἐπιτεύχθεν ἔργον ἀξίζει νὰ ἔχειριθη καὶ νὰ ἀποτελέσῃ παράδειγμα πρὸς μίμησιν παντὸς συνδικαλιστικοῦ ὄργανοντος, ὁ ὀποῖος ἐπιδιώκει τὴν ἔξυπηρέτησιν τοῦ καλῶν ἐννοούμενου συμφέροντος τῶν μελῶν του καὶ τῆς Κοινωνίας. Χωρὶς τυπωτανοκρούσιας καὶ ἐργαστοπειρούκους υπερισμούς εὑρέθησεν πρὸς ενὸς πραγματεύσεως θαύματος ἐπιμούνου δραστηρίτης διὰ τὴν πραγμάτωσιν ἐνός εὐγενοῦς σκοποῦ, εἰς τὸν ὄποιον πιστεύσαντες καὶ οἱ ἔργοδοται τῶν μελῶν τοῦ εἰρημένου Συνδέσμου ἐδοθήσαντες θετικῶς, καθὼς καὶ τὸ ΤΑΝΠΥ καὶ τὸ Κράτος.

Μετὰ πάσης τιμῆς

Γ. ΑΡΧ. ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ

Ο ΓΝΩΣΤΟΣ ΑΔΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ

Κύριε Διευθυντά,

'Η προθυμία σας νὰ βοηθήτε πάντοτε τοῦς 'Ελληνας ναυτικούς διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ἔκστοτε ζητημάτων τῶν καὶ ἡ ἀπελπιστικὴ κατάστασις εἰς τὴν οποίαν ἔχουμεν περιέλθει ἡμεῖς καὶ Ικανὸς ἀριθμὸς συναδέψων, μᾶς δίδουν τὸ έάρρος νὰ σᾶς ἀπασχολήσωμεν δι' ἐν σοδαρώτατον ζῆτημα, τοῦ ὄποιον ἀν καὶ ἀγωνιωδῶς ἀναμένουμεν τὴν ἐπίλυσιν δὲν βλέπομεν, δύνατον, ἀλλαγὴν, ἀποτοποίησιν. Πρόκειται διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ἔξετάσεων παραποτηρούμενος διά την προσπάθειαν τοῦ Απρίλιον τοῦ 1951 καὶ ὑποετήσαμεν εἰς τὸ Β. Ναυτικὸν μέχρι τέλους τοῦ 1953. 'Εν τελει, κατωρθώσαμεν κατὰ τὸ 1954 νὰ ναυτολογηθῶμεν εἰς πλοίον τῆς ἔταιρας Κουλουκούντη.

Μετὰ παρέλευσιν ἔννεμαίνου τὸ σκάφος ἐπωλήθη εἰς τοὺς 'Ισραηλίτας καὶ παρεμέναμεν εἰς αὐτό, διότι είχομεν ἀνάγκην νὰ ἐργασθῶμεν. Σημειώτεον, δι τοιούτοις διπλωμάτων τοῦς διπλωμάτων πρόσκλησιν, παρεμείναμεν εἰς τὴν 'Ελλάδα ἔως τὸ 1948, ὑπότοτε ἐθεσπισθή Νόμος ἀπαγορεύων τὴν ἐκδοσιν ἀπόδομίας εἰς τὰς λάσσεις 1949 — 50, λόγω τοῦ συμμοριοπολεμού. 'Εκλήθημεν πρὸς κατάστασιν τὸν 'Απρίλιον τοῦ 1951 καὶ ὑποετήσαμεν εἰς τὸ Β. Ναυτικόν μέχρι τέλους τοῦ 1953. 'Εν τελει, κατωρθώσαμεν κατὰ τὸ 1954 νὰ ναυτολογηθῶμεν εἰς πλοίον τῆς ἔταιρας Κουλουκούντη.

Μετὰ παρέλευσιν ἔννεμαίνου τὸ σκάφος ἐπωλήθη εἰς τοὺς 'Ισραηλίτας καὶ παρεμέναμεν εἰς αὐτό, διότι είχομεν ἀνάγκην νὰ ἐργασθῶμεν. Σημειώτεον, δι τοιούτοις διπλωμάτων τοῦς διπλωμάτων πρόσκλησιν, παρεμείναμεν εἰς τὴν 'Ελλάδα ἔως τὸ 1948, ὑπότοτε ἐθεσπισθή Νόμος ἀπαγορεύων τὴν ἐκδοσιν ἀπόδομίας εἰς τὰς λάσσεις 1949 — 50, λόγω τοῦ συμμοριοπολεμού. 'Εκλήθημεν πρὸς κατάστασιν τὸν 'Απρίλιον τοῦ 1951 καὶ ὑποετήσαμεν εἰς τὸ Β. Ναυτικόν μέχρι τέλους τοῦ 1953. 'Εν τελει, κατωρθώσαμεν κατὰ τὸ 1954 νὰ ναυτολογηθῶμεν εἰς πλοίον τῆς ἔταιρας Κουλουκούντη!

Μήπως θὰ πρέπει νὰ ὀκολουθήσωμεν καὶ ἡμεῖς τὸ παράδειγμα ὡρισμένων συναδέψων, οἵτινες κατέθυγον εἰς έναν πατρίδας; 'Επιθυμούμεν, διότι παραμείνωμεν 'Ελληνες διότι ἀγαπῶμεν τὸν Τόπον μας

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ 9
ΤΗΛΕΦ. 614-313

ΑΘΗΝΑΙ

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΑΣΚΗΣΕΙΣ

Πιστεύω όλοι νά έχετε προσέξει τις «Πνευματικές Ασκήσεις», πού δάρουν τά περισδικά, για νά περνά ή ώρα, μικρών και μεγάλων, όταν τους περισσεύνη και δεν υπάρχει τίποτε σοδαρώτερο νά τους απασχολησῃ. Λεγονται και «Σπαζοκεφαλίες». Και είναι πολλών ειδών. Αρχιζουν άπο τά ανίγματα και τους γρίφους, προχωρούν σε περίεργα πρόληματα και παχιδιά, με άριθμους, για νά φύσουν στις «Μαγικές Εἰκόνες» και τους «Λαβυρίνθους». Στα χρονια μας είναι μεγαλι μόδα, για νά μην πούμε λόξα και τά «Σταυρόλεξα», πού κατέκτησαν μεγάλα οικόπεδα στις σελίδες, δχι μόνο τών περιοδικών, άλλα και τών ημερησίων έφημεριδών, άπο την σοδαρώτερη ώς την προχειρότερη και την λαθρόδια.

Υπάρχει και ένα είδος, που κανείς δεν τό έχει σε ύπόληψη και έλαχιστο ενοικιάσμον προκαλεί. Ήτοι τό νόμιζα κι έγω, σαν μεγάλος πελάτης αυτού του είδους τών μελετών και χασμέρως των «Πνευματικών Ασκήσεων». Πρόκειται για τή μεταβολή, που γίνεται στη σημασία τών διαφορών λέξεων, όταν τους άλλαζουμε διαδοχικώς τά γράμματα τους. Ή λέξις Πάρος, π.χ., μπορει να γίνη Ψαράς, με δυο άλλαγές. Μέτην πρώτη γίνεται Πάρας και με τή δευτέρη Ψαράς. Το ίδιο η Άλικη μπορει νά γίνη Φρίκη, τά Φιλιά — Φόλες και οι Εύχες — Τρίχες. Μέντο δύο άλλαγές γραμμάτων στή λέξη και φθάνουμε στην πιο άπιθανη μεταβολή της σημασίας.

Ασφαλώς, δέν υπάρχει σοδαρό περιεχόμενο σ' αυτή τη «Σπαζοκεφαλίων, ούτε και καμμια σχέσης μπορει να υπάρχη με τά καθημερινά συμβάντα.

Έτσι πίστευα κι έγω. Λίγη έκτιμηση έδινα πάντοτε σ' αυτό το παιχνίδι στις καθημερινές μου μελέτες αυτού του είδους. Μά, τώρα, άλλαξα γνώμη. Και έκχηγούμαι :

Κάνετε ένα τηλεγράφημα. Τό κείμενο αύτό θά περάση άπο πολλά χεριά ώς που νά φθάσει στὸν προοδισμό του. Άπο τὸν άνθωπο, που έπαραλάβη τὸ χειρόγραφό σας. Άπο κείνον, που θὰ τὸ λειχίσῃ στὸ μηχάνημα. Άπο τὸ άλλον που θὰ τὸ λάβῃ στὴ λήψη. Οπό κάποιον άλλον, που θὰ τὸ καθαρογράψῃ γιά νά σταλή στὸν άποδέκτη. Δέν άποκλείεται, ο τελείκος σταθμός νά μην έχῃ τηλεγραφείο και ή μεταβίβασις νά γίνη άπο τηλεφώνου. Γιά νά μην μακρυλογύσουμε, αύτό τὸ λακωνικό μήνυμα θὰ περάσῃ άπο τρία-τέσσερα πέντε και περισσότερα χεριά. Τώρα, ήν άπο διασύνη, απροσέξια, κακογραφία, έπιπλαιστητα, βορηγοίσια γίνονται ένα - δυο λαθάκια κατά την διαδρομή «μετ' έμποδίων», τὸ κείμενό μας θιάνει στὸ τέρμα του άγνωρίστο. Δέν είνε σπάνιες οι περιπτώσεις, που φθάνουν τέτοια τηλεγραφήματα άκατάλλητα, γιά τα οποία καποίοι και έπειχηγίσεις.

Παίρνετε ένα υπερεισιακό σημείωμα και πληροφορείσθε, άπι τὸ τηλεγράφημα πρὸς τὸν κ. Κωνστ. Άμοθην, δύος Δείνα αριθμός τάδε, είνε άνεπιδοτον, διότι ο παραλήπτης είνε άγνωστος σ' αυτή την διεύθυνση. Ανοίγετε τά διδίλια σας έν συνεχείας και βλέπετε, άπι τὸ άρχικο δύναμα, που έδωσατε πρὸς Κων. Λάτσης και ήχι Άμοθης. Τώρα, πώς έγινε αυτή ή μεταβολή, είνε άποθεσίς, που θὰ έξηγουστατε, ήν είχατε παρακολουθήσει τά άνασερβέντα μαθήματα τῶν «Πνευματικών Ασκήσεων». Έγιναν άπλουστατα, τέσσερα άλλεπάλληλα λαθάκια κατά την διαδρομήν. Κεί, δασφαλώς, δέν έγιναν άπο τὸν ίδιον. Προσερέθη πολλών ή συνεγνασία. Βέβαια, αυτά τὰ λάθη διορθώνονται και μόνον κάποια καθυστέρησης μένει στὸ παθητικό.

Υπόστρουν, ήμως, και μερικές σατανικές συμπτώσεις, δησού ή παραλλαγή σε μιά λέξη τῆς δίνει τέτοια σημασία, που τὸ κείμενο πάιρνει πολὺ διαφορετική έννοια άπο κείνη τού πρωτοτύπου. Δέν άποκλείονται τότε και παρεχηγήσεις και μπλεξίματα, για τις οποίες χρειάζονται μακρές έπειχηγήσεις και έπικειμήματα γιά νά άποκατασταθούν.

Λένε πώς τέτοια άποδότη παρουσιάζονται και στὴν τυπογραφία, μὲ τὰ «τυπογραφικῷ λεγόμενα λάθη, δησού ή μερικές φορές σκαρώνονται παραπομπές τῶν κείμενών τέτοιες, που δέν τις κατάφερνε ούτε δημευσταθείστες φαρσέρο.

Μιλούμε γιά τηλεγραφήματα. Και έπι τοῦ προκειμένου έχω μιά περίπτωση νωπτή:

Ένα έκδρομικό σωματείο «Ελληνο - Αμερικανών στέλνει χαιρετιστήριο τηλεγράφημα σ' ένα πρόσωπο έπιστημό. Μπορει νά είνε ή Πονθητούγος ή Μητροπολίτης, ή Πρεσβευτής τῆς Αμερικής ή και πρόσωπο, άκομη Υψηλότερο.

ΤΑ "ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ"

Παρὰ τοῦ συνεργάτου μας κ. Αθανάσιον σε βιβλίο μερικά άπο τὰ καλλίτερα χρονογραφήματά του, που κοτά καιρούς έδημοσιεύθησαν στὰ «Ναυτικά Χρονικά», μὲ τίτλο : «ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ». Εύρισκεται εἰς τὴν «Ενωσιν Αξιωματικῶν Ασυρμάτου και εἰς τὰς Ενωσίες Πλοιάρχων και Μηχανικῶν Ε. Ν. Τιμὴ Δραχμαὶ 30.

Εις τὰς έπαρχιας άποστελλεται και άπο τὸν ίδιον, ἀν ζητηθῇ δι' έπιστολῆς, στὸ ονομά του, άπο διεύθυνσιν Λυκούργου 54, Καλλιθέα Αθηνῶν.

Ο άποδέκτης συμβαίνει νά βρίσκεται μακριά άπ' τὴν Αθήνα. Σὲ έπαρχια μακρινή. Το τηλεγράφημα αύτό ύπογράφεται άπο τὸν «Υπατο Αρχηγὸν τῶν Ελλήνων - Αμερικανῶν» έκδρομέων κ. Κωνστ. Μπάλλων. Σὲ δυο-τρεῖς μέρες φθάνει και ή άπαντησις, ή δοπία, ομως, άπευθύνεται πρὸς τὸν... Κωνστ. Πάλλων, «Υπατον... Αρμοστὴν τῶν... Αμερικανῶν...».

Άν καταφύγετε στὸ σύστημα τῶν «Πνευματικῶν Ασκήσεων», θὰ δρῆτε πόσα λάθη έγιναν στὶς άλλεπάλληλες άντιγραφές, μεταβιβάσεις και τηλεφονήματα, γιά νά έπελθῃ η παραλλαγή στὸ ονομα. στὸν τίτλο και σημασίαν.

Φυσικά, στὸν τελευταῖο σταθμὸ άλλα άποκατεστάθησαν «αύθαιρέτων», γιά νά παραδοθῆση στὸν αποστολέα τῶν χαιρετισμῶν ἀστιλη ή άπαντησις. Τὰ φαινόμενα αύτὰ εἰνε συνηθισμένα και έχουν χαρακτήρα διειδήνη. Πρέπει, ομως, νά παραδεχθούμε, άπι στὸν τόπο μας γίνονται κάπως συχνότερα. Και ζαναλήμε, άπι οφείλονται στὴ δισσόντι, στὸν έπιπλοσιότητα, στὰ νεύρα, στὸν άσεντο σε θάση μας ένδισφέρουν άμεσα, στὸν ζεμανθούσιμο και στὴν κακογραφία, δησού πολλές φορές δέν μπροστούμε νά διαβάσουμε ούτε τὰ δικά μας χειρόγραφα.

Ούτε και μουσιπάλι τῶν τηλεγραφημάτων είνε τὸ κακό. Γίνεται και στὸν έγγραφα, δησού διανούμενο τηλεγραφημάτων τηλεγραφημάτων στὸν έγγραφο σχετική.

Κάποιος, που τὸ ονομά του ήταν κάπως κακόποχο — τὸν έλεγον Σαλλιαρέλη — σκέφθηκε νά τὸ άλλάξῃ. Έπροτίμησε δὲ άπο κάθε άλλο, τὸ γενελόγικό δινομο της μητέρας, που τὸν ικανοποιούσε άπολυτα : Καλλικρατίδας. Και ώρασι και έπιβλητικό και άρχαιοπρεπές και οίκογενειακό του στὰ τελευτα.α. «Έκαμε, λοιπόν, τὴν αίτησή του, τὴν έχαρτοσή μας και τὴν υπέβαλε άρμοδιώς.

Όπως συμβαίνει, ούτε τὰ έγγραφα περνοῦν άπο πρωτόκολλα, άπο πελλές και διάφορα γραφεία, άντιγράφονται έν περιλήψει, ξεσηκωνόνται τέ στοιχεῖα τους και ταλαιπωρούνται πολὺ ώς που νά φθάσουν στὸν άποφαση και στὴν τακτοποίηση, που στὸν περιπτώση αυτή είνε τὸ Εθνικό Τυπογραφεῖο και ή σχετική δημοσιεύσις στὸν Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Και τότε έκπληκτος ένδιαφερόμενος έπληροφορείτο, άπι, άντι τὸν Καλλικρατίδας, που έπιστησε μὲ τὴν αίτησή του είχε λάθει τὸ λίαν εύπονο διακορετίδας!....

Φυσικά, έπροτιμός μά διατηρήση τὸ πρώτο του ονομα στὸ προκαλέσουν τὸν άλοκληρωτική καταστροφή.

Τὴν εύθυνη στὸ θέμα τοῦ δὲν τὴν συγκεντρώνω σὲ άριστερό στόχο. Ούτε μπορει νά είνε έν δράστης ένας και μόνος. Δημιουργείται άλισθια λαθῶν και άντικαταστάσεων γρυμμάτων, ώς που νά γίνη τὸ κακό.

Φυσικά, μά καλὴ θέλησις, θά μπορούσε νά διατρέψῃ δσα άπεργάζονται ή διασύνη, ή κακογραφία κι τὰ άλλα, που άραδισαμε και μὲ τὰ οποία ή ράστα μας ιδιαίτερα χαρακτηρίζεται.

Τὸ δέν θέμα δέν είνε σάσχετο μὲ τὰ συμφέροντα τῶν πλοίων, που στὸν τηλεπικοινωνία διακυβεύνται τεράστια συμφέροντά των.

Έδω τὰ άποτελέσματα θὰ έχουν πολὺ διαφορετική συνέπεια άπο κείνη που έχει ή Πάρος. δησού γίνεται Ψαράς, ή Λάτσης, δησού γίνεται Αμοθης και ή Υπατος Αρχηγὸς τῶν Ελλήνων - Αμερικανῶν, δησού γίνεται Ηπατος Αρχηγὸς τῆς Αμερικανῶν....

Η έλαφροτέρη παραλλαγή στὸ κείμενο έφοπλιστικού τηλεγραφήματος μπορει νά φέσῃ ζημια άνεπανόρθωτη και πολὺ ιενάλη. Δεδημένον, εύτυχως δέν έχουμε.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι άναγωρήσεις νεοτεύ-

κτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον ψυγείου

Ἐκ ΔΑΝΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, καὶ ΓΑΛΛΙΑΣ

δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ

καὶ ΤΟΥΡΚΙΑΝ καὶ ΤΑΝΑΤΤΑΛΙΝ

Δι' έμπορεύματα και πληροφορίας άπευθυντέον πρὸς τὸν Γενικοὺς Πράκτορας ἐν ΕΛΛΑΔΙ:

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΗΥ Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ

IPAK

BASRAH
FAO
& BAGHDAD

IPAN

KHORRAMSHAH
ABADAN
BANDAR SHAHPOUR
BANDAR MASHUR
& TEHERAN

KOYBEIT

KUWAIT
MINA AL AHMADI

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΣ

ΤΑΝΚΕΡΣ, ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΚΑΙ ΠΑΣΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:

IPAK: AMERICAN IRAQI SHIPPING CO. LTD.

2010 KING FAISAL AVENUE, ASHAR - BASRAH

CABLES: AMISCO OR AMEASTER-BASRAH

IPAN: AMERICAN EASTERN CORPORATION

P.O.B. 4 - KHORRAMSHAH

CABLES: AMEASTER - KHORRAMSHAH

KOYBEIT: AMERICAN EASTERN TANKER AGENCIES OF KUWAIT

ADDRESS ALL CORRESPONDENCE TO BASRAH - (IRAQ)

CABLES: AMEASTER OR AMISCO - BASRAH

GAMLENITE

Ελαττώνει τὰ κατάλοιπα ἐπὶ τῶν ἐπιφανειῶν τῶν αὐλῶν καὶ πυριμάχων ύλικῶν.

- Διευκολύνει τὴν ἀφαίρεσιν τῶν καταλοίπων.
- Ελαττώνει τὴν ἐπικάθησιν σκωρίας ἐπὶ τῶν πυριμάχων ύλικῶν.
- Βελτιώνει αἰσθητῶς τὴν ἀποδοτικότητα.

Τὸ GAMLENITE προμηθεύει ἀπλῆν καὶ ἀσφαλῆ χημικήν μέθοδον ἀπομακρύνσεως τῶν καταλοίπων καύσεως καὶ σκωρίας ἐκ τῶν ἐπιφανειῶν τῶν αὐλῶν καὶ πυριμάχων ἀτμολεβῆτων.

Τὸ GAMLENITE δὲν αύξάνει τὴν θερμοκρασίαν τῶν καμίνων. Δὲν εἶναι εὔφλεκτον, οὔτε ἔκρηκτικὸν καὶ χρησιμοποιεῖται ἀποτελεσματικῶς εἰς ΚΑΘΕ τύπον λέβητος, χρησιμοποιοῦντος ΚΑΘΕ εἶδος καυσίμου.

Η ΧΡΗΣΙΣ ΤΟΥ GAMLENITE ΕΙΝΕ ΣΥΜΦΕΡΟΥΣΑ ΔΙΑΤΗΡΕΙ ΤΟΥΣ ΛΕΒΗΤΑΣ ΕΙΣ ΚΑΛΗΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΝ ΚΑΘΑΡΙΖΕΙ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΕΙ ΤΑ ΠΥΡΙΜΑΧΑ ΥΛΙΚΑ ΤΟ GAMLENITE ΕΙΝΕ ΗΓΓΥΗΜΕΝΟΝ.

Ἡ τακτικὴ χρῆσις τοῦ GAMLENITE προλαμβάνει τὴν συσσώρευσιν τῶν καταλοίπων καύσεως, ὅτινα ύπεξαιροῦν τὴν θερμότητα καὶ παρατείνει τὸ χρονικὸν διάστημα μεταξὺ τῆς διακοπῆς λειτουργίας τῶν καμίνων διὰ καθαρισμού.

NEW YORK : GAMLEN CHEMICAL CO. PHONE: WHITEHALL 4-3357 CABLE: GAMLENITE - NEW YORK
24 STATE STREET, EAST PATERSON N.J.

LONDON : GAMLEN (LONDON) LIMITED. PHONE: LANGHAM 2431 CABLE: GAMLENITE - LONDON
40, GREAT PORTLAND STREET.
LONDON, W. 1.

AΘΗΝΑΙ : ΟΜΟΡΡΥΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΣΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ THA. 812-881 CABLE: MIDLEASTCO

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΙ ΤΡΙΜΗΝΙΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΜΑΣ

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ 365 ΣΚΑΦΗ 1.535.298 Τ.ΓΚΡ.

Καὶ κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ τρ. ἔτους ἐξηκολούθησε μὲτα-θερότητας ἡ πρὸς τὰ ἄνω πορεία τῆς καλυπτομένης ὑπὸ τὰ ἔθνικά μας χώρας χωρητικότητος. Περαιτέρω καθαρὰ προσθήκη ἑσημειώθη καὶ θετικαὶ ἐπικρατοῦν προδιάλεψεις, διὰ τὴν ἀντί πορεία θὰ συνεχισθῆ καὶ κατὰ τὸ ὑπόλοιπον ἡμίσου του ἔτους διὰ τῆς ἐγγραφῆς εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νησολόγιον καὶ νέων μονάδων, ιδίᾳ δὲ καινουργών τοιούτων. "Ηδη ἔχει ἀναγγελθῆ, διὰ τὴν ὑψωθῆ Κυανόλευκος εἰς τίνα ὑπὸ καθελκυστικού φορτηγά, περιλαμβανομένων τοῦ 'Ἀργώ-Ἐλλάς' καὶ τοῦ 'Καπετάν Χιώτης'. 'Η καθαρὰ προσθήκη τοῦ δεύτερου τριμήνου περιέλαβε 10 σκάφη καὶ 52.673 τ. γκρός, ἥπερ δὲ κατὰ ἓνα σκάφος καὶ κατὰ 14.952 τ. γκρός ἀνωτέρα τῆς τοῦ πρώτου τριμήνου, εἰς τρόπον ὡστε τὸ πρώτον ἔξαμνον τοῦ ἔτους ἔλλησε διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας μὲ καθαρὰ προσθήκην 19 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 90.394 τ. γκρός. Τὸν κύριον ἐν τούτοις δύοκον τῶν προσθηκῶν συνεκνήτωσε καὶ πάλιν ἡ λιθεριανὴ σημαία, μὲ καθαρὰν αὐξησιν 53 σκαφῶν, 578.872 τ. γκρός διὰ τὸ β'. τρίμηνον, ἐναντί καθαρᾶς αὐξησεως τοῦ πρώτου τριμήνου ἔκ 47 πλοίων καὶ 536.058 τ. γκρός. Οὕτω, ἐντὸς τοῦ α', ἐξαιμηνού τοῦ 1957, ἢ εἰς τὸ νησολόγιον τῆς Μονρόδιας ἐγγεγραμμένης χωρητικότης Ἐλληνικῶν συμφερόντων ἐνεφάνισε τὴν σημαντικὴν αὐξησιν ἔξ 100 δλῶν σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 1.144.930 τ. γκρός. Αἱ κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον προσθήκαι εἰς τὴν λιθεριανὴν σημαίαν, αἱ προερχόμεναι ἐκ νέων ἀγρέων παρ' Ἐλλήνων ἐν τῆς ἀλλοδαπῆς, ἥσαν λιγανούσιαν. Ἐνδεικτικῶς σημειούμεν, διὰ τὴν προσθήκαι αὐτῆς ἀνεφέροντο εἰς τρία μόνον παλαιά φορτηγά καὶ εἰς δύο μεταχειρισμένα δεξαμενοπλοία. 'Ο μέγας δύοκος τῶν προσθηκῶν ὡφείλετο, κυρίως, εἰς τὰς νέας ναυπηγήσεις, παραλλήλως δὲ καὶ εἰς τὰς ἀθρόας μεταφορὰς ἀμερικανικῶν καὶ καναδικῶν λίμπερτυς καὶ δεξαμενοπλοίων, ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, εἰς τὴν λιθεριανὴν σημαίαν. Παρὰ τοῦ κ. 'Ινασός μόνον, μετεφέρθησαν ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν εἰς τὴν λιθεριανὴν 12 τάκενος, συνολικῆς χωρητικότητος 127.008 τ. γκρός, ὡς σημειούμενοι εἰς τὴν στήλην τῆς 'Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας', τοῦ παρόντος τεύχους.

Αὐξησιν ἐνέφανος καὶ ἡ παναστική σημαία μὲ 5 σκάφη καὶ 29.486 τ. γκρός κατὰ τὸ α', τρίμηνον, διὰ τὸ ἔξαμνον ἡ αὐξησις αὐτὴ ἀνῆλθεν εἰς 21 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 212.985 τόν. γκρός. Πρέπει τὰ ὑπόμνημα, διὰ τὴν προσθήκαι αὐτῆς καὶ μη ἀναμενομένη αὐξησις ὡφείλετο κατὰ πρώτον λόγον εἰς τὴν παρὰ τοῦ κ. Νιάρχου ἀγοράν 11 παναστικῶν τάκερες, 163.990 τ. γκρός, παραλλήλως δὲ καὶ εἰς τὴν προσθηκὴν ἐνίων παλαιῶν πλοίων, ἅτινα ὡς ἔνηλογοῦντο εἰς Κοσταρίκαν, ἀν δὲ ὑπὸρχειν ἡ ἕκεινη γνωστὴ ἀπαγγέρευσις, ἡ ληφθεῖσα πρὸ ἔτους περίπου. Αἱ ὑπόλοιποι δύο σημαῖαι, ἡ τῆς Κοσταρίκας καὶ τῆς 'Ονδούρας, ἐσήμειώσαν περαιτέρω ὑποχώρησιν κατὰ τὸ τρίμηνον κατὰ ἓνα πλοῖον 1057 τόν. γκρός ἡ πρώτη καὶ κατὰ 2 πλοῖα 16.293 τ. γκρός ἡ δευτέρα. Οὕτω, κατὰ τὸ α', μόνον ἡ καθαρὰ μειώσις ἔφθασεν εἰς 2 πλοῖα καὶ 3611 τ. γκρός διὰ τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας καὶ εἰς 3 πλοῖα καὶ 25.393 τ. γκρός Σίᾳ τὴν σημαίαν τῆς 'Ονδούρας. Εἰς τὸν κατώτερον πίνοκα ἐμφανίζονται ἀναλυτικώτερον αἱ αὐξησινέστεραι τῶν πέντε σημαῖων κατὰ τὰ δύο τρίμηνα τοῦ τρέχ. ἔτους χωριστὰ καὶ κατὰ τὸ ἔξαμνον:

	α'. 3μηνον	β'. 3μηνον	δμηνον	
ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοία	Τ. γκρός	Πλοία	Τ. γκρός
'Ελληνική	+ 9	37.721	+ 10	+ 52.673
Λιθεριανή	+ 47	536.058	+ 53	+ 578.872
Παναστική	+ 16	183.499	+ 5	+ 29.486
Κοσταρίκας	- 1	2.554	- 1	- 1.057
'Ονδούρας	- 1	9.100	- 2	- 16.293
Σύνολον:	+ 70	745.624	+ 65	+ 643.681
				+ 135 + 1.389.305

Εἶναι χαρακτηριστικόν, διὰ τὸ αἱ προσθήκαι νεοτεύκτων φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων, ἀνελθοῦσαι διὰ τὸ ἔξαμνον τρ. ἔτους εἰς 54 σκάφη καὶ 755.514 τ. γκρός, ἐκάλυψαν πλέον τοῦ ἡμίσεος τῆς πραγματοποιηθεῖσης, ὡς ἄνω, καθαρὰς αὐξησεως, ὑπὸ τὰς πέντε σημαῖας. Αἱ προσθῆται εἰχον ὡς ἔχει:

α'. τρίμηνον 28 σκάφη, 404.101 τ. γκρός

β'. τρίμηνον 26 » 351.413 »

Σύνολον 54 » 755.514 »

Έξ αὐτῶν 30 ἡσαν φορτηγά, συνολικῆς χωρητικότητος 277.282 τ. γκρός, τὰ δὲ ὑπόλοιπα, 24, χωρητικότητος 478.232 τ. γκρός ἡσαν δεξαμενοπλοία. 'Η νεότευκτος αὐτὴ χωρητικότης κατενεύηθη εἰς τὰ κάτωθι ψηλόγια:

Έλλαδος 8 σκάφη, 72.065 τ. γκρός

Λιθερίας 43 » 653.209 »

Παναστ. 3 » 30.240 »

Σύνολον: 54 » 755.514 »

ΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

'Αναλυτικώτερον, εἰς τὴν Ἐλληνικήν, σημαίαν προσετέθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ β'. τριμήνου ἐ. ἐ. 12 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 66.600 τ. γκρός, ἡτοι 5 νεότευκτα φορτηγά, 47.058 τ. γκρός, 3 φορτηγά μεταχειρισμένα (τὸ ἔνα ἐκ μετατοπῆς ἀπὸ ἐπιβατηγὸν εἰς φορτηγὸν) 18.493 τ. γκρός καὶ 4 διάφορα 1049 τ. γκρός. Τὰ σκάφη ταῦτα ἡσαν τὰ κάτωθι:

α) Φορτηγὰ νεότευκτα

«Αγιος Σπυρίδων» 9800 τ. γκρός, καθελκυσθὲν εἰς Ἀγγλίαν

«Ἀργώ - Όλλανδια» 10000 » καθελκυσθὲν εἰς Όλλανδιαν

«Ἐλλην Ήρωας» 7300 » καθελκυσθὲν εἰς Ἰαπωνίαν

«Καπετάν Αντώνης» 10000 » καθελκυσθὲν εἰς Γερμανίαν

«Φοίδης» 9950 » καθελκυσθὲν εἰς Γερμανίαν

Σκάφη 5 47050 τ. γκρός

β) Φορτηγὰ μεταχειρισμένα

«Αύλις»	3275 τ. γκρός, ὑποστείλαν τὴν παναμακήν
«Νορλάντα»	7581 » ἀγορασθὲν ἐξ Ἰταλίας
«Τασμανία»	7637 » μετατραπὲν εἰς φορτηγὸν

Σκάφη 3 18493 τ. γκρός

γ) Διάφορα

«Αγ. Νικόλαος» (ναυαγος.)	160 τ. γκρός, ἀγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
«Εύαγγελίστρια III» (ἀλιευ.)	339 » ἀγορασθὲν ἐκ Γερμανίας
«Μαρία» (κόστερ)	211 » ἀγορασθὲν ἐξ Ἰταλίας
«Ναυτίλος» (κόστερ)	339 » ἀγορασθὲν ἐκ Νορβηγίας

Σκάφη 4 1049 τ. γκρός

"Ἐναντὶ τῶν ἀνωτέρω προσετέκων, διεγράφησαν τὸ ἐπιβατηγὸν ὑπερ-ωκεάνιον «Τασμανία» 11.672 τ. γκρός, ὅπερ μετετράπη εἰς φορτηγόν, μὲ νέαν χωρητικότητα 7637 τ. γκρός καὶ τὸ πωλθὲν εἰς παναμακήν ἐταιρίαν φορτηγὸν «Στέλιος» 2255 τ. γκρός, ἡτοι 2 σκάφη 13.927 τ. γκρός. 'Απὸ τὰς ἀνωτέρω μεταβολὰς προῆλθε μία καθαρὰ προσθήκη ἐκ 10 πλοίων καὶ 52.673 τ. γκρός, ἡτοις προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν Ιητί 'Απετρίου δύναμιν, μάς δίδει σημειρινὴν τοιαύτην ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον ἀπό :

365 σκάφη, 1.535.298 τ. γκρός

"Η δύναμις αὐτὴ κατὰ κατηγορίας σκαφῶν ἐμφανίζει τὴν κάτωθι σύνθετον :

Φορτηγὰ συνήθων τύπων	135 τ. γκρός	549.199
Φορτηγὰ «λίμπερτυς»	90 »	646.989
Φορτηγὰ τύπου «Κριός»	2 »	7.627
Δεξαμενόπλοια	22 »	193.816
Υπερωκεάνια	2 »	37.554
Ἐπιβατηγά	34 »	71.476
Διάφορα	80 »	28.637

Σύνολον : 365 » 1.535.298

ΥΠΟ ΤΗΝ ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ

"Ο μέγας δύοκος τῶν προσθηκῶν ἐξησφαλίσθη καὶ πάλιν ἀπὸ τὸ λιθεριανὸν νηδόλιον. Προσετέθησαν εἰς αὐτὸν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ β'. τριμήνου 52 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 586.108 τ. γκρός, ἡτοι 19 φορτηγά, 147.630 τ. γκρός, 6 «λίμπερτυς», 43.432 τ. γκρός καὶ 29 δεξαμενόπλοια, 395.046 τ. γκρός, 'Αναλυτικώτερον, αἱ προσθῆκαι αὐταις ήσαν αἱ κάτωθι :

1) Νεότευκτα φορτηγά

Τ. γκρός	«Ατλαντικ Σάν»	10500 καθελκυσθὲν εἰς Ιαπωνίαν
Τ. γκρός	«Γρέτσιον Έμπλεμ»	9500 καθελκυσθὲν εἰς Αγγλίαν
Τ. γκρός	«Εύρωμέδων»	9000 καθελκυσθὲν εἰς Όλλανδιαν
Τ. γκρός	«Μαΐρη Σοφία»	8000 καθελκυσθὲν εἰς Ιταλίαν
Τ. γκρός	«Μάστερ Στέλιος»	9168 καθελκυσθὲν εἰς Γερμανίαν
Τ. γκρός	«Μαχητής»	9200 καθελκυσθὲν εἰς Γιουγκοσλαβίαν
Τ. γκρός	«Ντόνια Έντυ»	7300 καθελκυσθὲν εἰς Σουηδίαν
Τ. γκρός	«Πασιόρια Τσάλεντζερ»	10000 καθελκυσθὲν εἰς Ιαπωνίαν
Τ. γκρός	«Πολυζένη Γ.»	8500 καθελκυσθὲν εἰς Νορβηγίαν

Σύνολον 9 81168

2) Φορτηγά (κανοδικά)

Τ. γκρός	«Ελλημαρή»	7138 «Κυπρίνια»	7133
Τ. γκρός	«Κασσιόπεια»	7150 «Μοντεπλάτα»	7132
Τ. γκρός	«Κηφεύς»	7150	Σκάφη 5: 35703

3) Φορτηγά συνήθων τύπων

Τ. γκρός	«Γιούνιον Καπιτόλη»	6610 «Σῆ Σπραίη»	7191
Τ. γκρός	«Παρκοράλι»	3806 «Φούλμαρ»	7087
Τ. γκρός	«Σή Αίλα»	6065	Σκάφη 5: 30759

4) Λίμπερτυς

Τ. γκρός	«Άμπαλον»	7258 «Μινώταυρος»	7228
Τ. γκρός	«Άνασσα»	7237 «Ομνιούμ Έξπλόρερ»	7215
Τ. γκρός	«Άνδρος Λαϊδη»	7257 «Πάλιοτ»	7237

"Ητοι σύνολον 6 λίμπερτυς: 43432

5) Δεξαμενόπλοια νεότευκτα

Τ. γκρός	«Αελώ»	25000 καθελκυσθὲν εἰς Ιαπωνίαν

<tbl_r cells="4" ix="5" max

6) Δεξαμενόπλοιας «T.2»

Πρόχροντο καὶ τὰ σκάφη ταῦτα ἐκ μεταφορᾶς ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν εἰς τὴν λιβεριανήν:

	Τ. γκρός	Τ. γκρός	
«Ἀνδρος Λάρκη»	10530	«Νάσιοναλ Πήγη»	10611
«Ἀνδρος Σπάρρου»	10611	«Οσεαν Νόρα»	10551

“Ητοι δεξαμενόπλοια «T.2», ἐν δλω 4: 42303

Πρέπει, δῆμος, νὰ προστεθούν εἰς τὰ ἀνωτέρω καὶ 11 δεξαμενόπλοια τοῦ τύπου «T.2» (ἀπὸ τὰ 12 τοῦ κ. Ὁνάση, τὰ μεταφερθέντα ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν εἰς τὴν λιβεριανὴν σημαίαν), ὅποτε ἔχομεν 15 «T.2» δεξαμενόπλοιας συνοικικῆς χωρτικότητος 158.013 τ. γκρός. Τὸ δυσδέκατον προστεθὲν δεξαμενόπλοιον τοῦ κ. Ὁνάση ἥτο τὸ ναυπηγήσεως 1948 «Ολύμπικ Γέλιμης».

Καὶ 7) Τάνκερς ἑτέρων τύπων

Προσετέθησαν δύο, ἥτοι τὸ «Εὐαγγελίστρια» 5843 τ. γκρός, ἀγοράσθεν ἐκ Νορβηγίας καὶ τὸ «Τρανσκάστωρ» 9097 τ. γκρός, μεταφερθὲν ἀπὸ τὴν σημαίαν τῆς Ὀνδούρας εἰς τὴν λιβεριανήν, ἥτοι 2 σκάφη 14.940 τ. γκρός.

Ἐχομεν οὕτω συνοικικὰς προσθήκας εἰς τὴν λιβεριανὴν σημαίαν 54 σκαφῶν, 586.108 τ. γκρός. Ἐναντὶ τῶν ὅποιών διεγράφῃ ἔνα μόνον σκάφος, τὸ ναυαγῆσαν «Λίμπερτο-τάνκερ» 7236 τ. γκρός. Προ-ήλθεν οὕτω μια καθαρὰ αὔξησις ἀπὸ 53 πλοίων, 578.872 τ. γκρός, ἡπὶς προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν Ἰην Ἀπρίλιον δύναμιν, μᾶς δίδει σημερινὴν τοιαύτην ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν, ἀπὸ:

562 σκάφη, 5.793.174 τ. γκρός

‘Η χωρτικότης αὐτῆς, κατὰ κατηγορίας πλοίων, ἔχει τὴν κατωτέρω σύνθεσιν :	Φορτηγά συνήθων τύπων	150 τ. γκρός	1.160.388
Φορτηγά λίμπερτυς	184 »	1.327.255	
Δεξαμενόπλοια	227 »	3.282.552	
Ἐπιβατηγά	1 »	22.979	
Σύνολον:	562 »	5.793.174	

ΠΑΝΑΜΑΣ, ΚΟΣΤΑΡΙΚΑ, ΟΝΔΟΥΡΑ

Μικράν τινα αὔξησιν κατὰ 5 πλοίων και 29.486 τ. γκρός ἐνεφάνισε, μᾶλλον συμπτωματικῶς, καὶ ἡ παναματικὴ σημαία. Οὕτω, προσετέθησαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς 4 πλαταία φορτηγά 13.072 τ. γκρός, 1 λίμπερτο 7289 τ. καὶ ἕνα καθελκυσθέν δεξαμενόπλοιον 12.400 τόν. γκρός, διεγράφῃ δὲ ἔνα φορτηγόν 3275 τ. γκρός. Τὰ προστεθέντα φορτηγά ἥσαν τὰ κάτωθι: «Κάλφα» 2031 τ., «Λουλού» 2051 τ., «Ρένε» (εχ «Στέλιος») 2255 τ. καὶ «Σινοερίτη» 6735 τ. γκρός, τὸ λίμπερτο «Εἰρηνικός» 7289 τ. γκρός καὶ τὸ νευτεύκον δεξαμενόπλοιον «Μοντελάνιο» 12.400 τόν. γκρός, ἥτοι σκάφη 6, συνοικικῆς χωρτικότητος 32.761 τ. γκρός. Ἐναντὶ αὐτῶν διεγράφῃ τὸ ύψωσαν τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Ἄβανς» 3275 τ. γκρός. Ἡ προσλθούσα ἐπὶ πλέον διαφορὰ κατὰ 5 πλοίων και 29.486 τ. γκρός, προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν Ἰην Ἀπρίλιον δύναμιν, μᾶς δίδει σημερινὴν τοιαύτην ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν, ἀπὸ:

268 σκάφη, 1.935.534 τ. γκρός

‘Η δύναμις αὐτῆς, κατὰ κατηγορίας πλοίων, ἔχει τὴν κατωτέρω σύνθεσιν :

Φορτηγά συνήθων τύπων	60 τ. γκρός	293.765
Φορτηγά λίμπερτυς	123 »	884.869
Δεξαμενόπλοια	55 »	684.453
Ὑπερωκεάνια	4 »	54.852
Ἐπιβατηγά	1 »	2.388
Διάφορα	25 »	15.207
Σύνολον:	268 »	1.935.534

‘Η σημαία τῆς ΚΟΣΤΑΡΙΚΑΣ είχε μόνον μίαν διαγραφήν, τὴν τοῦ μικρού φορτηγοῦ «Αἴολος» 1057 τ. γκρός, πωληθὲν εἰς ἐφοπλιστάς τῆς Κούβας, οὐδεμίαν δὲ νέαν προσθήκην. ‘Η δύναμις τῆς δύνης ἐμφανίζεται σήμερον μέ :

98 σκάφη, 442.768 τ. γκρός

Κατανέμεται ἡ δύναμις αὐτῆς, δοσον ἀφορά τὴν σύνθεσιν τῆς, ὡς κάτωθι :

Φορτηγά συνήθων τύπων	74 τ. γκρός	284.350
Φορτηγά λίμπερτυς	20 »	144.222
Δεξαμενόπλοια	2 »	11.870
Διάφορα	2 »	2.326

Σύνολον: 98 » 442.768

Τέλος καὶ ἡ σημαία τῆς ΟΝΔΟΥΡΑΣ ὑπὸ τὴν ὅποιαν φιλοξενεῖται ἔνα τημῆτα τοννάς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, ἐπηνδρωμένον μὲ ἐλληνικὰ πλη-

ρώματα, δὲν ἐνεφάνισε κατὰ τὸ β'. τρίμηνον προσθήκην τινά, ἀλλὰ μόνον τὴν διαγραφὴν 2 σκαφῶν, 16.293 τ. γκρός. ‘Ησαν ταῦτα τὸ λίμπερτο «Μύρισι» 7196 τ. γκρός, πωληθὲν εἰς ἐφοπλιστάς τῆς Φορμόδης καὶ μεταφερθὲν εἰς τὴν σημαίαν τῆς Ἐθνικιστικῆς Κίνας καὶ τὸ δεξαμενόπλοιον «Τρανσγκόλφ» 9097 τ. γκρός, δόπερ μετεφέρθη εἰς τὸ λιβεριανὸν νηπλόγιον μετονομασθὲν «Τρανσκάστωρ». Ἀφαιρουμένων τῶν δύο τούτων σκαφῶν ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν τὴν Ἰην Ἀπρίλιον δύναμιν, παραμένει: τοι-αύτη σήμερον ὑπὸ τὴν ὄνδουριανήν σημαίαν, ἀπὸ :

23 σκάφη, 215.891 τ. γκρός

‘Η δύναμις αὐτῆς κατὰ κατηγορίας πλοίων ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν: Φορτηγά συνήθων τύπων 2 τ. γκρός 3.623 Φορτηγά λίμπερτυς 12 » 86.318 Δεξαμενόπλοια 9 » 125.950

Σύνολον: 23 » 215.891

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΩΝ ΠΕΝΤΕ ΣΗΜΑΙΩΝ

Βάσει τῶν ἀνωτέρω στατιστικῶν δεδομένων, ἡ δύναμις τῶν σκαφῶν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὰς πέντε σημαίας, ὑπὸ τὰς ὁποῖας τὰ πλοῖα επανδρώνονται, κατὰ κύριον λόγον, μὲ ἐλληνικὰ πληρώματα, ανέρχεται σήμερον εἰς :

1316 σκάφη, 9.922.665 τ. γκρός

Κατὰ κατηγορίας πλοίων ἡ δύναμις αὐτῆς ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν: Φορτηγά συνήθων τύπων 421 τ. γκρός 2.291.325 Φορτηγά «λίμπερτυς» 429 » 3.089.653 Φορτηγά τύπου «Κρίδος» 2 » 7.627 Δεξαμενόπλοια 315 » 4.298.641 Ὑπερωκεάνια 7 » 115.385 Ἐπιβατηγά 35 » 73.864 Διάφορα 107 » 46.170

Σύνολον: 1316 » 9.922.665

Δέον νὰ προστεθῇ, δότι ἔχουν ηδη παραγματοποιηθῆ πέντε εἰσέτι ἀγοραὶ φορτηγῶν σκαφῶν, ἥτοι τριῶν ἀγύλικῶν, ἐνὸς γιουγκοσλαβικοῦ καὶ ἕνὸς φιλανδικοῦ, συνοικικῆς χωρτικότητος 28.724 τ. γκρός, ἀτίνα καὶ θά παραληφθούν μέχρι του προσεχούς ‘Οκτωβρίου.

Η ΑΡΓΟΥΣΑ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΣ ΜΑΣ

29 ΣΚΑΦΗ, 121.701 τ. ΓΚΡΟΣ

‘Η ἀπότομος ὑποχώρησις τῶν ναυλῶν κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τέτοιους καὶ ἡ εἰς ικανὸν βαθύδον μείωσις τῆς ζητήσεως τοννάς ἔσχον, ὡς ἢποτέμενον, τὸν ἀντίκτυπόν των εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτίλιον μας τὴν καλυπτομένην ὑπὸ τὰς πέντε σημαίας. Τούτοις αὐτῷ παρετηρεῖτο καὶ διὰ τὰ ὑγρὰ καύσιμα, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἀρχίσῃ ἀναγγελλόμενος ὅπου διαρκός παροπλισμὸς δεξαμενοπλοίων, κυρίως μετρίου μεγεθούς καὶ παλαιοτέρας ἡλικίας, ἐνῷ κατὰ τὸ α' τρίμηνον δὲ τὰ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας τανκέρες εύρισκοντο ἐπί πλήρης ἀπασχολήσει. Αὔξησις οὕτω προσέκυψεν εἰς τὴν ἀργούσαν χωρτικότητα. ‘Ανηρχετο αὐτή εἰς τὸ τέλος τοῦ β', τρίμηνον εἰς 29 σκάφη, 121.701 τόν. γκρός, μὲ αὔξησιν, ἔναντι τοῦ α', τρίμηνον κατὰ 16 σκάφη καὶ 77.526 τ. γκρός. Σκάφη μας ὑπὸ τὴν Κυανοδεικούν έτελον ἐν ἀργίᾳ 14, χωρτικότητος 47.775 τόν. γκρός, ἀπαντα — πλὴν ἐνὸς — εἰς Πειραιά, μὲ τὴν κάτωθι σύνθεσιν κατὰ κατηγορίας πλοίων:

Φορτηγά ὡκεανοπόρα 2 τ. γκρός 13.068
Φορτηγά μεσογειακά 9 » 15.419
Δεξαμενόπλοια 3 » 19.288

Σύνολον: 14 » 47.775

‘Εξ ἄλλου, ἀπὸ τὰς ἐλληνικῶν συμφερόντων σκάφη, τὰ τελούντα ὑπὸ τὰς τέσσαρας γνωστάς «σημαίας ἐγκλίας», εύρισκοντο παρωπλισμένα κατὰ τὸ τέλος τοῦ β'. τρίμηνον 15 σκάφη, 73.926 τόν. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 9 ἐν ‘Ελλάδι, 23.696 τόν. γκρός καὶ τὰ ὑπόδοπτα 6 εἰς λιμένας τοῦ ἑξατερικοῦ, 50.230 τόν. γκρός. ‘Η παρωπλισμένη αὐτὴ χωρτικότης είχε τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά ὡκεανοπόρα 6 τ. γκρός 33.082
Φορτηγά μεσογειακά 6 » 7.867
Δεξαμενόπλοια 3 » 32.977

Σύνολον: 15 » 73.926

Συγκεντρωτικῶς, τὰ ὑπὸ τὰς πέντε σημαίας ἀργούντα 29 σκάφη μας 121.701 τόν. γκρός, είχον τὴν κάτωθι, κατὰ κατηγορίας πλοίων, σύν-θεσιν, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὸ πρώτον τρίμηνον:

A'. Τρίμηνον	B'. Τρίμηνον		
Πλοΐα	Τ. γκρός	Πλοΐα	Τ. γκρός
Φορτηγά σκαφά 9	3δ.413	8	46.150
Φορτηγά μεσογειακά 4	5.762	15	23.286
Δεξαμενόπλοια —	—	6	52.265

Σύνολον: 13 44.175 29 121.701

Συμειωτέον, δότι τινὰ ἐπώντας πλοίων τελούν ἐν ἀργίᾳ συν-επείς ζημιῶν. Οὕτω περιελήφθησαν εἰς τὴν στατιστικήν Δας τὸ συγκρουθέθη φορτηγὸν «Ιωάννη», δόπερ πρόκειται νὰ ἐκτελέσῃ εὑρείας ἑκτάσεως ἐπισκευάς καὶ τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Γουόρλην Τζιούρη», δόπερ ὑπέστη ζημιάς εἰς τὸ Σουέζ, συνεπείς προσκρούσεως ἐπί νάρκης. Δέον ἀκόμη νὰ προσθῇ, δότι κατὰ τὰς ὑπαρχούσας προδιέψεις, ἀλλὰ καὶ πληφορίας, ἀνὴρ ἡ χαλάρωση τῶν ναυλῶν διατηρηθῆ κατὰ τοὺς προσεχεῖς δύο ἡ τρεῖς μῆνας, ἀρκετά φορτηγά μας — 18ίας παλαιοτέρας ἡλικίας — θέλουν παροπλισθῆ. ‘Η ἀπραξία τῆς ναυλαγορᾶς διευ-κολύνει εἰς τὴν ἑκτέλεσιν ἐπισκευῶν, αἵτινες είχον ἀναβληθῆ κατὰ τὴν περίσσον τῆς εὐημερίας.

“TRITON,,
SHIP SUPPLY COMPANY

59 NORTH WATER STREET P.O.Box 1168
MOBILE ALABAMA USA

PROVISIONS - DECK - ENGINE & CABIN STORES

C. VAFIADES

CABLE: TRITON

Τὰ ἀνήκοντα εἰς τὴν βρετανικὴν σημαίαν φορτηγά σκάφη ἔξακολουθῶν ἀκόμη νὰ κατέχουν δεσπόζουσαν θέσιν, ἀλλὰ τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαῖαν εἶνε τὴν ὥρη πολυάριθμα καὶ ἐνδέχεται ἐντὸς δόξης νὰ υπερβοῦν τὸν ὄριθμὸν τοῦ βρετανικοῦ στόλου τῶν τράμπς. Ἡ βρετανικὴ θέσις δὲν ἔβελτιώθη ἀπὸ τοῦ Μαρτίου π. Ἑ. καὶ ἐπεύθεν, εἰνε, δῆμος, πιθανὸν νὰ βελτιωθῇ, κατόπιν τῶν φορολογικῶν παραχωρήσεων, αἵτινες ἀνηγγέλθησαν διὰ τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ. Σκάφη φέροντα τὰς «σημαίας εὔκολιας», ἐκτὸς τῆς λιβεριανῆς, ἔξακολουθῶν νὰ αὐξάνουν, ἔχαιρεσι μόνον τῶν φερόντων τὴν σημαίαν τῆς «Οὐδούρας». Αἱ ἐλών σημαῖα, δῆμος μετὰ τῆς λιβεριανῆς, θὰ καταλάβουν ἕτι μᾶλλον ἔξεσσον θέσιν, ἐφ' ὅσον τὸ ὑπὸ ἔφαρμογύν ναυπηγικὸν πρόγραμμα θὰ βαίνῃ συμπληρωμένον.

Ἡ Ἰταλία καταλέγεται μεταξὺ τῶν χωρῶν, αἵτινες ἐστημέωσαν μίαν ἀρκετά εὐρείαν αὐξήσιν τῆς τράμπη χωρητικότητὸς των. Ἀποδίδεται τοῦτο εἰς τὰς νέας ναυπηγήσεις, αἱ ὁποῖαι περιλαμβάνουν μεγάλα ικαὶ ταχύπλοα σκάφη, ἡ ἀνάλογία, δῆμος, τῶν σκαφῶν τύπου «λίμπερτ» παραμένει ἀκόμη καταλιπτικόν, καταβιδάζουσα οὕτω εἰς χαμηλὸν ἐπίπεδον τὸν μέσον ὅρον τῆς ταχύτητος. Ἐνδιαφέρουσα ἐπίσης εἶνε ἡ ἐπέκτασις τοῦ στόλου τῆς Νορβηγίας, ὀφειλομένη καὶ αὐτὴ εἰς τὴν προσθήκην νεοτεύκτων καὶ ταχέων σκαφῶν. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς Νορβηγίας ἡ αὐξήσις εἶνε πρόσφατος, ὃ δὲ στόλος τῆς ἀποτελεῖται κατὰ μέγα μέρος ἀπὸ ταχύπλοα σκάφη, εἰς τρόπον ἀστέ υψηλὸς νὰ ἐμφανίζεται ὁ μέσος ὅρος τῆς ταχύτητος. Τὸ νορβηγικὸν τοννάς ὑπολογίζεται νὰ αὐξηθῇ ἐπὶ περαιτέρω, καθόστον σεβαστὸς δύκος τελεῖ ὑπὸ παραγγελίαν, ὑπερβαίνων τὸν ὑπὸ παραγγελίαν βρετανικὸν, ὑπολειπόντος, δῆμος, τοῦ δύκου τοῦ προοριζομένου διὰ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν.

Μεταξὺ τῶν χωρῶν, τῶν ὅποιων ὁ φορτηγὸς στόλος ἐμφανίζει τὸν ὑψηλότερον μέσον ὅρον ταχύτητος, καταλέγονται καὶ ἡ Ἐλβετία μὲ 13.2 κόμβους καὶ ἡ Νορβηγία μὲ 13.1 κόμβους. Ὁφείλεται τούτο διὰ τῆς Ἐλβετίας εἰς τὸ ὅτι κατέχει ἔνα μικρὸν στόλον, ἀποτελούμενον, δῆμος, ἀπὸ νεοτεύκτους μονάδας. Ὡς πρὸς τὴν Νορβηγίαν, δέοντος τοῦτο νὰ ἀποδῷθῃ εἰς τὴν προτίμησιν ποὺ δεικνύουν οἱ πλοιοκτήται τῆς πρὸς τὰ ταχύπλοα φορτηγά. «Οσον ἀφορᾷ τὴν Ἰσπανίαν καὶ τὴν Γερμανίαν, παραπέραιται, ὅτι μια ἀρκετά μεγάλη ἀναλογία τῆς ταχύτητος τῶν ἀποτελεῖται ἀπὸ μεγάλα καὶ ταχέα σκάφη, γεγονός ὅπερ δὲν ἀνεμένετο διὰ τὴν Γερμανίαν, ἡ ὁποία περιλαμβάνει ικανὸν πολαίδιον τοννάς εἰς τὸν στόλον τῆς. Τὸν κατώτερον μέσον δρον ταχύτητος — ἐμφανίζουν — με 9.9 κόμβους — ἡ Ἰσπανία καὶ ἡ Τουρκία, ὀφείλεται δὲ τούτο εἰς τὸ ὅτι ἀμφότεραι κατέχουν σκάφη μεγάλης ἡλικίας καὶ μικροῦ μεγέθους.

ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ: Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα αἱ ἀναγράφουσαν τὸ ὑπὸ ναυπηγήσιν καὶ παραγγελίαν τοννάς καὶ τὸ ἀντίστοιχον ποσόστον διὰ τὴν χώραν, ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς ὅποιας προκειται νὰ νηρολογηθῇ:

	Χιλιάδες τόνων d. w.	Ποσοστὸν τοῖς %
Λιβερία καὶ Παναμᾶς	2.298	31.2
Νορβηγία	1.583	21.5
Μεγάλη Βρετανία	1.051	14.2
Γερμανία	731	9.9
Ἰταλία	368	5.0
Ισπανία	299	4.1
Λοιποὶ χώραι	1.041	14.1
Σύνολον :	7.371	100.0

Ἐμφαίνεται ἀπὸ τὸν ἀνωτέρω πίνακα, ἡ σημασία ποὺ συγκεντρώνουν διὰ τὸν μελλοντικὸν στόλον τῶν τράμπς, αἱ σημαῖα τῆς Λιβεριανῆς καὶ τοῦ Παναμᾶ. Παραλήπτης, δῆμος, ἔξεσσον καταλαμβάνουν θέσιν καὶ αἱ μεγάλαι παραγγελίαι διὰ νορβηγικὸν λογαριασμὸν. «Ἄν δεχθῶμεν — τονίζεται εἰς τὴν μελέτην Οὐέστον — διὰ δὲν θὰ ἐπέλθουν ἐν τῷ μεταξὺ μεταβολαί, δύον ἀφορᾶ τὴν πλοιοκτησίαν, τότε τὸ διὰ τὸν νορβηγικὸν σημαίαν παραγγελθὲν τοννάς θὰ ὑπερβῇ τὸ τῆς Γερμανίας καὶ τῆς Ἰσπανίας, δῆμος λαμβανόμενον, θὰ εἰνε δὲ σχεδὸν ίσον πρὸς τὸ τῆς Ἰταλίας, κατὰ τὴν ἐποκήν καθὴ ἦν ἡ ἐκτέλεσις τοῦ ὑπὸ ἔφαρμογήν ναυπηγικού προγράμματος θὰ ἔχῃ ἀποπερατωθῆναι. Εἰς τὰς «λοιπὰς χώρας» ἔχουν αἱ Κάτω Χώραι τὸ μεγαλύτερον ὑπὸ παραγγελίαν τοννάς, ἐνώ καὶ ἡ Σουηδία ἀντιπροσωπεύεται μὲ σημαντικὸν ποσὸν παραγγελιῶν.

«Ως πρὸς τὰς ἡμερομηνίας παραδόσεως, κάθε παρεχομένη πληροφορία δέσνεται γίνεται δεκτὴ μετ' ἐπιχυλάξεως, καθόστον ὑφίστανται πολλοὶ ἀπρόβλεπτοι παράγοντες, ὡς λ. χ., ἀπεργίαι εἰς τὰ ναυπηγεῖα, οἵτινες δύνανται νὰ ἐπιθραβδύσουν τὴν συμπλήρωσιν τῶν ὑπὸ παραγγελίαν σκαφῶν. Δίδονται, πάντως, οἱ ἀκόλουθοι πιθανοὶ ἀριθμοὶ εἰς τὰς παραδόσεις, κατὰ μεγέθη φορτηγῶν σκαφῶν:

	Ἀπρ.-Δεκ.	(Εἰς 1000άδας τόνων d.w.) Πέραν	
Μεγάλη	1957	1958	1959 1960 1961 1962 1962
Κάτω 9000 τόν.	51	24	56 20 — — — 18 169
9 ἔως 9999 »	75	38	19 — — — 9 141
10 ἔως 10999 »	331	175	156 125 84 — — 10 881
11 ἔως 11999 »	306	168	46 46 11 22 22 80 701
12 ἔως 12999 »	449	248	312 137 100 75 37 136 1494
13 ἔως 13999 »	251	66	131 145 157 78 26 27 881
14 ἔως 14999 »	174	258	317 100 29 86 57 100 1121
15 ἔως 15999 »	277	245	167 106 91 92 — 61 1121
16 ἔως 16999 »	65	81	67 32 32 32 — — 309
ἄνω τὸν 17000 »	20	107	100 37 77 90 100 94 635
Σύνολον:	1999	1420	1371 748 581 475 242 535 7371

Ἐπὶ τῇ βάσει, πάντως, τῶν σημερινῶν στοιχείων ὑπολογίζεται νὰ παραδοθῇ κατὰ τὸ 9μηνον (Ἀπρίλιος-Δεκέμβριος) τοῦ τρέχοντος έτους, σκάφη φορτηγά 1.999.000 τόνων d. w. τὸ 1958 σκάφη 1.420.

ΑΝΑΣΤ. Ι. ΔΑΜΑΣΚΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

000 τ., τὸ 1959 σκάφη 1.370.000 τ., τὸ 1960 σκάφη 748.000 τ., τὸ 1961 σκάφη 581.000 τ., τὸ 1962 σκάφη 475.000 τ. καὶ πέραν τοῦ 1962 σκάφη 242.000 τόνων d. w. Ὁ μεγαλύτερος δύκος νέας χωρητικότητος, προβλέπεται οὕτω νὰ παραδοθῇ κατὰ τὸ τρέχον έτος καὶ δεδομένου, διὰ τοῦ 1957 θὰ φθάσῃ τα 2.5 ἑκατομμύρια τόνων d. w. καὶ θὰ είναι ὑπέρτερον τῶν παραδόσεων τοῦ 1956 κατὰ 1.8 ἑκατομμύρια τόνων d. w. Ὁντες διὰ τοῦ 1956 συνεπήρωσαν ημερησιών, ἀλλὰ καὶ ἐν τῷ περιπτώσει ταῦτη μέγας θὰ είναι ὁ ὄριθμὸς τῶν ἐφετεινῶν παραδόσεων. Ἐξ αὐτῶν, τὰ τῆς κλάσεως τῶν 12 ἔως 13.000 τόνων d. w. θὰ είναι τὰ περισσότερα, ἐνώ καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν σκαφῶν τοῦ μεγέθους τῶν 15 ἔως 16.000 τόνων d. w. θὰ είναι σημαντικός.

Τὸ πλέον ἔξεχον χαρακτηριστικὸν τῶν υφισταμένων τάσεων εἰς τὸν παγκόσμιον στόλον τῶν τράμπη εἶναι ἡ ταχύτης τῶν μεταβολῶν, μεθ' ὅλων αὐτῆς τῶν γνωρισμάτων. Αἱ μεταξὺ 1954 καὶ 1956 μεταβολαί εἰς τὸ μεγένος, τὴν ταχύτηταν καὶ τὴν πλοιοκτησίαν τῶν τράμπη ήσαν ἀξιομείοι, ἀλλὰ κατὰ τὸ παρελθόν ἐτούτος καὶ αἱ τρεῖς αὐταὶ τάσεις προσέλαβον μεγαλύτερον τόνον καὶ εἴναι πιθανόν νὰ ενισχυθοῦν ἐτη περαιτέρω. Μὲ τὴν αὐξήσιν εἰς τὸν πρόσθιον μέσον, ἀποτελούμενον, ἀλλὰ τὸ περιπτώσεις προσέλαβε την πλοιάρισμαν, ἀλλὰ τὰ παλαιοτέρας ηλικίας καὶ μικρότερας ταχύτητος ποὺ διατίθεται, τούτη τῶν πατασχολήσην του. Δὲν θὰ είναι, δῆμος, τὸ νεότερον τοννάς ἔκεινο ποὺ θὰ ἀποκλεισθῇ τῆς ναυλαγορᾶς, ἀλλὰ τὰ παλαιοτέρας ηλικίας καὶ μικρότερας ταχύτητος πού διατίθεται, τούτη τῶν πατασχολήσην του.

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.S. LN 80901

ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑ ΤΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ, ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Από την προσφάτως δημοσιευθείαν έκθεσιν του Όργανισμου Εύρωπαίκης Οικονομικής Συνεργασίας επί τών προβλέψεων διά την έξελιξιν των εύρωπα πορταριών μεταφορών κατά την πεντετεύαιαν 1956—1960, παραλαμβάνομεν τα τμήματα της αναφερόμενων είς τάς από τη θαλάσσης τοιαυτας. Κατά τας διαπιστώσεις της εκθέσεως, το τονιάς του παγκοσμίου υπολογισμού των συντήρων φορτηγών ανήρχετο το 1955 είς 56 έκατομμύρια τόνων γκρός και τού στόλου τών δεξαμενοπλοίων είς 26 έκατομμύρια τόνων γκρός (έξαιρουμένων τών παρωπλισμένων έφεδρικών τού κρατικού στόλου τών Ήνωμένων Πολιτειών — 14 έκατ. τόνων γκρός — και 4.000.000 τ. άπασχολουμένων είς τάς Μεγάλας Λίμνας). Τό έν λόγω τονιάς τελεί ύπό πλήρη άπασχόλησην, ή δέ αύξησης της μεταφορικής του δυναμικότητος οφείλει νά ακόλουθη την δυναμικότητα τών θαλασσίων μεταφορών, προκειμένου νά ικανοποιήθη η ζήτησης. Πρέπει, πάντως, νά ύποθεσώμεν, διότι το παγκόσμιον έμποριον δέν θα ύποτη μεγαλυτέρας διαταράχας μακράς χρονικής διασκείας. Αι διά το έτος 1960 προβλέψεις επί τη διάσει, άκριδας, της προύποδέων ταύτης ένενοντο.

Από τινων έτων ή αύξησης τών διά τη θαλάσσης παγκοσμίων μεταφορών φρείλεται κατά μέρα μερις είς τή μεγαλυτέρα διακίνησην τών πετρελαίων και πιστεύεται, διότι αύτη θά συνεχισθή, «Υπελόγισαν οι Εύρωποι γνώμονες του Ο.Ε.Ο.Σ., διότι αι καθαραί είσαγαγούται πετρελαιοειδών από τάς χώρας της Εύρωπης θά άνθλουν το 1960 είς 11 έως 12 έκατομμύρια μετρικών τόνων, έναντι 8 έκατ. τόνων του 1955. Θά έχωμεν, δηλαδή μιαν αύξησην 50 %, περίπου. Αι καθαραί εύρωπαίκαι είσαγωνται σιδηρομεταλλεύματος ύπολογίζεται νά φθάσουν τό 1960 είς 12 έκατομμύρια τόνων, έναντι 7 έκατομμυρίων τόνων του 1955, ήτοι θά αύξησην κατά 70%, ένων αι είσαγωγαι παλαιοστήρων είς Εύρωπην θά κατέλθουν είς 2.5 έως 3 έκατομμα, τόνων του 1960, έναντι 4.2 έκατομμυρίων τόνων του 1955. Τέλος, αι καθαραί έξαγωγαι χάλυβαν από τη Εύρωπην, ύπολογίζονται διά το 1960 είς 12 έκατομμύρα μετρικών τόνων, έναντι 7 έκατομμυρίων τόνων του 1955, ήτοι θά αύξησην 70%.

Η αύξησης τών μεταφορών πετρελαίων έχει ως απεισον συνέπειαν την συμαντική ανάπτυξην του στόλου τών δεξαμενοπλοίων. Πρός ύπολογισμόν του ναυπηγηθούσομεν τονιάς δεξαμενοπλοίων, πρέπει νά ληφθείν ύπ' ουν — κατά την έκθεσιν του Ο.Ε.Ο.Σ. — παράγοντες, οίοι είνε, λ.χ., αι πιθαναί άναγκαι άντικαταστάσεως τών παραπλίων σκαφών, ή η πολυμένη ταχύτης τών νεοτεύκτων πλοίων και τώ γεγονός, διότι τάς μεγαλύτερα τών ήδη ύπο κατασκευήν δεξαμενοπλοίων δέν δύνανται νά χρησιμοποιήσουν, λόγω τούς μεγάλους αύτών βιθίσματος, τών διώρυγας του Σουέζ. Προφανώς, οιοσδήποτε άκριδής ύπολογισμός είνε άδύνατος. Οι κατά προσέγγισην, θωμαίς ύπολογισμοί αναθίδαζουν το ναυπηγηθούσομεν κατά την πεντετεύαιαν 1956—60 διλοκών τονιάς δεξαμενοπλοίων είς 15, περίπου, έκατομμύρια τόνων γκρός, τούθι διάρ θά άναβιδάστη την χωρητικότητα τού παγκοσμίου στόλου τών δεξαμενοπλοίων είς 38 έκατομμύρια τόνων γκρός.

Η χωρητικότης του παγκοσμίου στόλου τών φορτηγών ήμηρε μέ δραδύτερον ρυθμόν, έναντι τού στόλου τών δεξαμενοπλοίων, τό δέ 1955 ή χωρητικότητας αύτη, σχεδόν, δέν υπερέβανε το προτολεμικόν άπιτεδον. Η έκδηλωσησα σταθερότητας φέρειτο είς το γεγονός, διότι αι παγκόσμιοι άνταλλαγαι διαρέων προϊόντων και υλών δέν έξειλιχθησαν εύρυτερον κατά την μεταπολεμική περίοδον. Έν τούτοις, ήδη, από ένως ή δύο έτών ή ζήτησης διά τη μεταφοράς έρου φορτίου ηδηθή έντονωτερον και είνε πιθανόν, διότι διά την κατηγορίαν ταύτην τών φορτηγών πλοίων θά ύπαρξη κατά τά προσεχή έπη διαρκών και μεγαλυτέρας ζήτησης.

Οι προσενέθηκη προβλέπεται αίσθητη αύξησης τών ήδη θαλάσσης μεταφορών όρυκτων και είνε πιθανόν διότι συμαντικαί θά είναι αι είς την Εύρωπην είσαγωγαι άμερικανικούς γαιαδηρικούς. Η άναγκη διά νέας ναυπηγήσεις θά ένισχυθή έπίσης, διότι ήδη χρειασθή νά άντικατασταθή συμαντικοίς άριθμος πασοφίλων πλοίων. Τό 1955 ή χωρητικότητας τών σκαφών έρου φορτίου ήλικιας 25 ήτων και άνω. άνηρχετο είς 13 έκατομμύρια τόνων Βεβαίως, ή άντικαταπίτσασις τών ήδη λόγω παλαιών πλοίων, είνε, προσανώς, δυνατόν νά άναβληθή η και νά έπιταχυνθή. άναλόγως της ζητήσεως τη ήδηρη και τή πορείας τών τιμών τών ναύλων. άλλα κανονικῶν τά πλοία ταύτη θά πρέπει, κατά τό πλειστον, νέ: άντικατασταθούν έντος τών προσεχών πέντε έτών. Άλλοι τε, αι ύπο ναυπηγήσην νέας μονάδων, από πλειυράς ταχύτητος και αποδητικότητος είνε πολὺ τών ήδηρης της προσερίσας πλοίων. Λαμβανουμένων, θήρευ, ύπ' ουν διλων αύτών τών παραγόντων πιστεύεται, διότι αι νέαι ναυπηγήσεις φορτηγών έρου φορτίου ήδη έπειτε νά φθάσουν κατά την περίοδον 1956—60 είς τά 20, περίπου, έκατομμύρια τόνων γκρός. Ούτως, είνε πιθανόν, διότι αι παγκόσμιοι ναυπηγήσεις μετεξέν τών έτων 1956—60 θά άντιπροσωπεύουν ένα σύν-

ολον 35 έκατομμυρίων τόνων γκρός. έκ τών όποιων τά 15 έκατομμύρια τόνων γγος, θά αναφέρωνται αναμφιδόλως, είς τά δεξαμενόπλοια, τά δέ λοιπά 20 έκατ. τ. γκρός είς τά κοινά φορτηγά.

Δέον νά σημειωθή, διότι ή κατανούμενη τών παραγγελιών είνε άρκετά διάφορος της προβλεπούμενης. Πράγματι, τό συνολικόν ύπο ναυπηγήσεων ή παραγγελίαν τονιάς κατά την 31η Οκτωβρίου 1956, άντεπροσώπεις 16 έκατ. τ. γκρός συνήθη φορτηγά. Αι παραγγελίαι, διμοί, δέν άποτελούν πάντοτε την κατητέραν ένδειξην της πραγματικής εξέλιξεως: Πράτο, διότι τά ναυπηγεία δέν καλύπτουν πάντοτε την δυναμικότητά των έκ τών προτέρων διεύθετον διεύθετον περίοδον και δευτέρων. διότι παραγγελίαι τινές δύνανται καλύπταντα την έποπτηποθύον, άναλόγως τών έκαστοτε περιστάσεων. Τό 1955 τά άντη τό κόσμον ναυπηγεία κατεσκεύασαν πλοία συνολικής χωρητικότητας 6 έκατομμυρίων τόνων γκρός, ναυπηγικόν δέ πρόγραμμα 35 έκατομμυρίων τόνων γκρός, ήτοι / έκατ. τονων έπησιος, θά απήτησε σημαντική αύξησην της παραγωγικής ίκανότητος τών ναυπηγείων. Θά είνε, πάντως, δυνατόν, μέ μίαν ύπερτεραν προπτεύειαν, νά έπιτευχθή τό αποτέλεσμα τούτο.

Κατά Μάρτιον του 1956, τά 77%, περίπου, τών ύπο ναυπηγήσεων άντη τόν Κόσμου πλοίων ήσαν κατανεμένα είς τά ναυπηγεία τών χωρών-μελών τού Όργανισμού Εύρωπαίκης Οικονομικής Συνεργασίας και τά 64%, περίπου, τού νέου τονιάς πρωρίζουτο νά νηολογηθούν είς τάς χώρας τώτων. Είς την περίπτωσην διεύθετη τό δευτέρων άποτημον ποσοστόν, τούτο θ' άντιπροσώπευται 22.5 έκατομμυρία τόνων γκρός, περίπου, ή κατασκευή τών όποιων θά άπητηται διαπάνην 7 δισεκατομμυρίων διλαρίων, ώς έγγιστα, έντος πέντε έτών.

Αι σημειριναί, έξι άλλου, λιμενικαί έγκαταστάσεις έχουν ήδη ύποθεληθή είς σκληράν δοκιμασίαν, διότι συμφόρησίς των θά έπιδεινοθή μέ την αύξηση τών είσαγωγων πετρελαιού, γαιανθράκων, σιδηρομεταλλεύματος και άλλων βαρέων φορτίων. Θά απατηθούν, δθεν σεβασται έπενδυσης κεφαλαίων πρός συγχρονισμούν και άναπτυξην τών έκαστοταχού λιμενικών έγκαταστάσεων συμφωνών πρός τόν σύγκον και τήν διάρθρωσιν τών έπιτορκην συναλλαγών. Διά τά έργα ταύτη πρέπει νά ληφθούν ύπ' ουν αι νέαι τα όπιτερα τών πλοίων. Δέν είνε δυνατόν νά γίνουν έν προκειμένων άκριδες ύπολογισμοί, άλλ' οι κατά προσέγγισην άριθμοι άναβλησούν τό κόστος τών άπαραιτήτων αύτών έργων είς 1.5 δισεκατομμύρια δολαρίων διά τά προσεχή πέντε έτη. Αι έπενδυσεις διά τά έργα θά άνθλουν, συνεπώς, είς 300 δισεκατομμύρια δολαρίων — κατά μέσον ήδηρη — έπησίως, ήτοι θά καλύψουν διπλάσιον ποσόν — κατά μέσον ήδηρη — έπησίως, ήτοι 300 δισεκατομμύρια δολαρίων. Αι έπησίων διά τό πλεόνασμα αύτο θά έξακολουθήση αύξανόμενον.

Έν κατακλείδι — άνσφερεται είς την έκθεσιν — φίνεται λογικόν νά προβλέπεται, διότι αι είσποτες και αι πληρωματικοί πόροι πρός την Εύρωπην προστάσειν τόν πληρωμών τών χωρών-μελών δύνανται και μεγαλυτέραν σπουδαίαν στούδησειν του Ο. Ε. Ο. Σ. — καταβάλη ίκανήν προστάσειν της ανάπτυξην τών θαλασσίων μεταφορικών της μέσων και τού τουρισμού, θά δυνηθή συμαντικάς νά αύξηση τούς άντιποις πόροις της. Καθ' οιν μέτρον είνε δυνατός δέν θαλασσίων μεταφορών, φαίνεται, διότι αι χωρών-μελών έχουν τό 1955 έκ τού λοιπού Κόσμου καθαράς έκ ναύλων είσπραξεις 600, περίπου, έκατομμυρίων δολαρίων. Έν τούτοις, στοιχεία τινά τού κεφαλαίου «Μεταφοράς» τού ισοζυγίου πληρωμών δύνανται νά πιστοποιηθούν άπακριδως, ώς, λ. χ., αι πληρωματικοί πίστες με τάς μεταφορής ύγρων καυσίμων ύπο τών διεθνών έταιριών πετρελαιού. Δεδομένης της προβλεπούμενης περαιτέρω ανάπτυξης τών παγκοσμίου έμπορου ποσά τά προσεχή έπη. είνε πιθανόν, διότι τό πλεόνασμα αύτο θά έξακολουθήση αύξανόμενον. Αι άνωτέρω, έν τούτοις, προβλέψει δέν λαμβάνουν ύπ' ουν τών ένα νέων γεγονός ύψιστης σημασίας. Πρόκειται περί τών «εσυδότων σπουδαίων», είς τάς δύοις όπιστες άποιειται ή σανδαιά αύξησης τού ήδηρημού τών σκαφών τού παγκοσμίου έμπορικου στόλου, τών νηολογημένων είς χώρα— όπως ο Παναμάς, ή Λιβερία και ή Όνδούρα. Έν ή έξελιξης αύτη συμειχισθή — τούζεται έν τή έκθεση — τό πλεόνασμα της Εύρωπης έκ ναύλων θαλασσίων μεταφορών θά είνε κατώτερον τών προβλέψεων.

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΕΝΤΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

PANTAP - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ - ΛΟΡΑΝ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Π. ΒΡΑΝΑ

ΑΙ ΜΟΝΑΔΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ
(ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΠΑΡΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ)

- 1) ΔΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ Α, Β & Γ, ΤΑΞΕΩΣ
- 2) ΔΙΑ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΤΑΣ Α, & Β, ΤΑΞΕΩΣ
- 3) ΔΙΑ ΔΟΚΙΜΟΥΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΤΑΣ

ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ ΤΑ ΜΟΝΑΔΙΚΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ (PANTAP ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΑΣ) ΕΝ ΠΛΗΡΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

ΕΝΑΡΞΙΣ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ ΕΚΑΣΤΗΝ 1^{HN} ΚΑΙ 16^{HN} ΕΚΑΣΤΟΥ ΜΗΝΟΣ

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 139 & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ - ΤΗΛ. 471.041 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

όπωσδηποτε συινθαλόντας διὰ τὴν ἀνέγερσιν, τὸν ἔσοδισμόν, τὴν συντήρησιν καὶ τὴν λειτουργίαν τῆς καὶ ἡ Σχολὴ τῆς "Υδρας εἶναι, κατὰ τὴν γνώμην μας, ΥΠΕΡΑΡΚΕΤΑΙ. Κάθε ἄλλῃ σχολῇ θὰ είναι πλεονασμός, θὰ δημιουργήσῃ ἔξιδα καὶ θὰ ἔξυπηρετήσῃ μόνον κομματικάς η ἄλλας τινας σκοπιμότητας.

"Ἄρευνηθῆ, ἐν προκειμένῳ ὁ ἀριθμός τῶν ναυτικῶν σχολῶν εἰς τὰ μᾶλλον προηγμένα ναυτικά Κράτη, λαμβανομένων ὑπ' ὅψιν καὶ τῶν ἀναλογιῶν, θὰ πεισθῶμεν, διτὶ ΣΙΕΥΔΟΜΕΝ, μὲ κίνδυνον νὰ καταστρέψωμεν μίαν δώραταν προσπάθειαν.

Δέν νομίζομεν, διτὶ ἐπειδὴ σῆμερον ὑπάρχει ἐντατική κίνησις εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ δῆλοι οἱ "Ἐλληνες ἄνεργοι ζητοῦν καταφύγιον εἰς τὴν θλασσάν, δραμώμενοι καθε ὅλο παρὰ ἀπὸ ἀγάπην πρὸς τὸ πλοῖον καὶ τὸ ὑγρὸν στοιχεῖον, πρέπει νὰ παρασυμένων εἰς σφεράρες ἐνεργείας, αἱ συνέπειαι τῶν δόπιων εἰς τὸ τέλος θὰ είναι τραγικαῖ.

"Ἡ προσωρινότης τοῦ παρόντος δὲν θὰ πρέπει νὰ μᾶς ὀδηγήσῃ εἰς τὸ σφάλμα ν' ἀγνοήσωμεν τὸ μέλλον.

Ναυτικά Γυμνάσια: "Ἡ σύντασις τῶν Ναυτικῶν Γυμνασίων, ὁμολόγως, ἔχει παρεχηγήθη, διότι δὲν ἔχηγεται ἄλλως ἡ σπουδὴ διαφόρων πολιτικῶν μας ἀξιούντων ἰδρυσιν Ναυτικῶν Γυμνασίων εἰς τὰς ἐκλογικάς των περιφερείας καὶ κυρίως εἰς μέρη ἔνθα οὔτε παράδοσις ναυτική ὑπάρχει, ἄλλ' οὔτε καὶ ἔξι ἐπαγγέλματος ναυτικοί ἔχηθεν ἕκειθεν ποτέ.

Παρουσιάσθη τὸ φαινόμενον "Ἐλληνος βουλευτοῦ, ἀρθρογραφουντος, διὰ να ἀξιώσῃ τὴν ίδρυσιν Ναυτικοῦ Γυμνασίου εἰς περιφέρειαν ἀποκλειστικῶν ὥρεσιδιών. Περιφορῶν οὔτος καὶ τὰς στοιχεώδεις γνώσεις τῶν ἀναγνωστῶν του, προσπαθεῖ νά... ἀποδείξῃ, διτὶ ἡ ἐκλογικὴ τοῦ περιφέρεια εἶναι ἀκραψιῶν ναυτική, ἀσχέτως ἀν τὰ Μητρώα Ἐργατῶν Θαλάσσης μαρτυρούν, διτὶ εἰς τὴν περιφέρειαν αὐτῆν πλὴν ἀλιέων καὶ λεμβούχων τινῶν οὐδεὶς ἔξι ἐπαγγέλματος ναυτικὸς ὑπάρχει.

Τὰ Ναυτικά Γυμνάσια Οἰνουσῶν καὶ Ιθάκης καὶ ἡ εύρυθμος καὶ ἀποδοτικὴ λειτουργία τῶν δὲν θὰ πρέπει νὰ μᾶς παρασύρουν εἰς τὴν σύστασιν Ναυτικῶν Γυμνασίων πέραν τοῦ ὑπὸ τοῦ ἀρχικοῦ νόμου προβλεπούμενου ἀριθμοῦ, διότι ἐν ἐναντίᾳ περιπτώσει καταστρέφομεν διτὶ τὸ καλὸν προσπαθούμενον νὰ δημιουργήσωμεν.

Διενέργεια ἔξετάσεων: "Ἡ Διοίκησις μας ἔξακολουθεῖ νὰ πιστεύῃ, διτὶ εἰς οὐδὲν ὠφελεῖ, ἄλλ' ἀντιθέτως βλάπτει, η διενέργεια τόσον συχνῶν ἔξετάσεων. Ἐχουμεν τὴν γνώμην, διτὶ διὰ μὲν τὰ προσαγωγικὰ διπλώματα θὰ ἔδει νὰ καθορισθῶν δύο περίοδοι κατ' ἔτος, διὰ δὲ τὰ εἰσαγωγικὰ ἀπάντη τοῦ ἔτους.

Εὐεργετικά καὶ Κυβερνητικά διπλώματα: "Ἡ συνέχισις τῆς ἔφαρμογῆς τοῦ μέτρου τῶν εὐεργετικῶν διπλωμάτων ἀποτελεῖ, κατὰ τὴν γνώμην μας, ὃχι ἀπλῶς ἀναχρονισμὸν καὶ καθαρὰν χαριστικὴν πρᾶξιν, ἄλλ' εἰς ἐποχὴν καθ' ἥν πάντες οἱ ἀρμόδιοι προσπαθοῦν νὰ ἔξικουσσον τὸ ἐπίπεδον τῆς μορφώσεως καὶ καταρτίσουν στελεχῶν, ἀποτελεῖ ΕΜΠΑΙΓΜΟΝ καὶ καταφέρει πλήγμα ἐναντίον τῆς ἐκπαιδεύσεως ἡ συνέχισις τῆς χρηστήσεως εὐεργετικῶν διπλωμάτων.

Ανίκανοι ἐπαγγέλματικῶν, ἀγράμματοι καὶ ἀκατάρτιστοι πυκνώνουν τὰς τάξεις τῶν ναυτίλων ἀξιωματικῶν ἐν ἑταῖροι, 1957, εἰς ἐποχήν, δηλαδὴ, καθ' ἥν πάντες κοπτόμεθα διὰ τὴν ἀρτίαν ἐκπαίδευσιν καὶ τὴν καλὴν κατάρτισιν τῶν στελεχῶν τοῦ Ε. Ν. Τὰ εὐεργετικὰ διπλώματα πρέπει τὸ ταχύτερον νὰ καταργηθοῦν καὶ νὰ παύσηται εἰς τὸ μέλλον χρηγήποτε αὐτῶν. Τὰ λεγόμενα κυβερνητικὰ διπλώματα οὐδὲν πλέον νόμημα ἔχουν καὶ οὐδένα σκοπὸν ἔξυπηρετούν, ἐφόσον ἡ ιστιοπλοΐα ἔξελιπτε. Δέν είναι δυνατόν νὰ διδώμενον δικαιοδοσίαν διακυβερνήσεως σκάφους 150 κ.ο.χ. (δηλαδὴ Ικανότητος νὰ ταξιδεύουν εἰς δόλκηρον τὴν Μεσόγειον) εἰς ἀγραμμάτους καὶ ἀκατάρτιστους ἀνθρώπους, μὲ τραγικάς ἔνιστε συνέπειας ἐκ τῆς κλασσικῆς θεωρητικῆς ἀνικανότητός των, διτὶς η ἀπώλεια τοῦ μικροῦ φουτηγού «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.», χωρὶς ίχνος αὐτοῦ νὰ εὑρεθῇ, ώς καὶ πλείστα δοσα ἀτυχήματα ἀτινα καθημερινῶν συμβαίνουν.

Ἐντονο, τέλος, ἐπιβιούμενον ἐκπαίδευσιν πραγματικήν, ἔὰν θέλωμεν ἀξιωματικῶν ναυτίλους κατηρτισμένους, ἔὰν θέλωμεν ἐπαγγέλματικήν καὶ κοινωνικήν ἀξιοπρέπειαν διὰ τοὺς ναυτίλους ἀξιωματικῶν θὰ πρέπει νὰ σταματήσωμεν νὰ ἔφοδιάζωμεν μὲ διπλώματα «κυβερνητικά» καὶ... εὐεργετικά ἀνθρώπους, οἱ ὅποιοι δὲν ἔχουν τελειώσει οὐδὲν αὐτὸδ τὸ Δημοτικὸν σχολεῖον!!!

Ἐν κατακλεῖδι, εἰς τὸ θέμα τῆς ἐκπαίδευσεως ἡ Διοίκησίς μας ἐπιμένει ἐπὶ τῆς ἀρχῆς, ὅπως κάθε ἀπονεύματος διπλώματα ἡ πτυχιόν περιλαμβάνει ἀνάλογα γραμματικά πρόσωπα ηποὶ ἀπολυτήριον Γυμνασίου διὰ τὴν χορήγησιν οὐδιθῆπο διπλώματος καὶ ἀπολυτήριον, τούλαχιστον, Δημοτικού Σχολείου διὰ τὴν χορήγησιν πτυχίου.

Κατὰ τὰς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν οἰασθήποτε τὰξιδεῶς διπλώματος πτυχίου τὸ ΒΑΣΙΚΩΤΕΡΟΝ μάθημα νομίζουμεν, διτὶ θὰ πρέπει νὰ είνεται τὸ ΕΛΛΗΝΙΚΑ. Ἡ ἀγγλικὴ γλώσσα είναι χρησιμωτάτη, ἀναμφισθῆται,

ἄλλ' οὐδέποτε τὸ μάθημα τῶν ΑΓΓΛΙΚΩΝ θὰ πρέπει νὰ είναι ΒΑΣΙΚΟΝ καὶ τὸν ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝ, ἐφόσον χορηγούμενον ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ διπλωμα.

Εἰς δῆλους τοὺς ναυτικοὺς δῆλους τοῦ Κόσμου ἡ ἀγγλικὴ γλώσσα εἶναι χρήσιμος καὶ ἐν πολλοῖς ἀπαραίτητος. Ἀλλὰ πλὴν τῆς Ἀμερικῆς καὶ τῆς Ἀγγλίας οὐδαμού τοῦ κόσμου τὸ μάθημα τῶν ἀγγλικῶν προηγεῖται τῆς ἔθνικῆς γλώσσας.

Ἀπόφοιτοι ἔνεων σχολῶν: "Ισχυριζόμεθα, ὅτι οἱ ἀπόφοιτοι τῶν σχολῶν μας εἶναι δχι μόνον Ικανούς οἵτινες ἀπὸ τὸ τούς τῶν ξένων Σχολῶν, ἀλλ' ὑπερτερούν καταπληκτικῶς εἰς δῆλους τοὺς τούς τῶν ξένων Σχολῶν, δέν λαμβάνεται ἡ ὁμοίωσις με τὰς Ικανάς των σχολῶν εἰς τὰ ξένα Κράτη, ιομίζομεν, ὅτι ἀπαραιτήτως πρέπει νὰ καταργηθῇ τὸ προνόμιον τούτο καὶ νὰ δίδουν ἔξετάσεις καὶ αὐτοὶ ἔφ' δλοκλήρου τῆς ὥλης, προσκομίζοντες συγχρόνων καὶ ἀπολυτήριον Ἐλληνικὸν Γυμνασίου. Δέν είναι ἀνεκτὸν δι' δῆλους έχουμενούς μέστον μάθηματος νὰ διετίσουν εἰς ἔλλιστα μαθηματα, ὡς ισότιμοι τῶν ἀποφοίτων τῶν σχολῶν μας, ἐνῷ οἱ πλείστοι ἔξι αὐτῶν δὲν γνωρίζουν καν καλῶς οὐδὲν" αὐτὴν τὴν ἀλληλικήν γλώσσαν.

Ερωτώμενοι, λοιποῖ : Διατὰ οὕτων νὰ ἔχουν προνόμιον ἔναντι τῶν ἀποφοίτων Γυμνασίων μὲ 4ετή θαλασσίαν ὑπηρεσίαν, οἱ ὅποιοι ἔχεται-

ζονται ἔφ' δλοκλήρου τῆς ξένης Κράτη, ιομίζομεν, ὅτι ἀπαραιτήτως πρέπει νὰ καταργηθῇ τὸ προνόμιον τούτο καὶ νὰ δίδουν ἔξετάσεις καὶ αὐτοὶ ἔφ' δλοκλήρου τῆς ὥλης, προσκομίζοντες συγχρόνων καὶ ἀπολυτήριον Ἐλληνικὸν Γυμνασίου. Δέν είναι ἀνεκτὸν δι' δῆλους έχουμενούς μέστον μάθηματος νὰ διετίσουν εἰς ἔλλιστα μαθηματα, ὡς ισότιμοι τῶν ἀποφοίτων τῶν σχολῶν μας, ἐνῷ οἱ πλείστοι ἔξι αὐτῶν δὲν γνωρίζουν καν καλῶς οὐδὲν" αὐτὴν τὴν ἀλληλικήν γλώσσαν.

ΤΟΜΕΥΣ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

"Ἐκκρεμούντα Νομοσχέδιοι: "Ανάγκη ἀπόλυτος νὰ ἐπιταχυνθῇ ἡ ἐπιφήσις τῶν κατατεθέντων εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν Ἐξουσιοδοτήσεως νομοσχεδίων; ἀνευ οὐδεμιᾶς ἀπολυτῶς τροποποίησεως. Ἐπὶ πλέον δέοντος πέρα τὸ ταχεύτερον δυνατόν ἀρθρών αἱ προτερημένες, δένηδηποτε προερχόμεναι καὶ κατατεθῇ πρὸς ψηφίσιν τὸ νομοσχέδιον περὶ ἐπιθεωρήσεως πλοίων. Δέν είναι δυνατόν νὰ φοιτοῦν μάθηματα τούτων μεταξύ τῶν σχολῶν τοῦ Α.Ο.Κ.Π. καὶ μετ' ἀπόφασιν τοῦ Διοικητικοῦ του Συμβουλίου, ἐπανειλημένων ληφθεῖσαν, τὸ ίδρυμα αὐτὸν ἐτονίσθη, διτὶ Θ' ΑΠΟΤΕΛΗ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΟΝ ΣΤΟΙΧΕΙΟΝ τοῦ Ν.Α.Τ. Παραδόξως, ὡς νόμος ἐψφισθη ἡλιοιωμένος καὶ δι' αὐτοῦ τὸ τεράστιον αὐτὸν νοσηλευτικὸν συγκρότημα μὲ δῆλα αὐτοῦ, αἴτιον τὸ περιπτωτικόν περιπτωτικόν τοῦ Ν.Α.Τ., καὶ εἰς περιπτωτικῶν πωλησεως, διαλησεως, ἐνοικιάσεως ἡ ἀλλως πως ἐκποιήσεως, τὰ χρήματα τῶν περιπτωτικῶν περιπτωτικῶν πωλησεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ὡς είχεν ἀρχικῶς ἀποφασισθῆ, διτὶ αὐτοῦ νόμον αὐτὸν δχι μόνον τὸ Ν.Α.Τ. ἀποκενούνται τελείως, ἄλλ' εἰς τὰς προσανυφερθεῖσας περιπτωτικῶν τὸ Ἀδελφάτον κατὰ τὴν κρίσιν του κανονίζει τὰ τῆς διασέσωσης τῆς περιουσίας αὐτῆς!!!

"Ηρωτήσαμεν, μετὰ τὴν ψηφίσιν τοῦ περιεργούν αὐτοῦ νόμου ἀμέσως καὶ δέν ἐπαύσαμεν ἐρωτώτερος μεχρι σήμερον: "Ἐξωδεύσαμεν 35 περιπτωτικῶν ἐκατομμύρια σημερινῶν δραχμῶν ἀπὸ χρήματα, αἴτια, κανονικῶς, δι: ἐπεστένει διανεμηθεῖσαν εἰς τὰς οἰκογενείας τῶν θυμάτων τοῦ τελευταίου πολέουν, δια: νά διδώμενον δικαιοδοσίαν διαχειρίσιον εἰς 6 — 8 ἄτομα, τα διποτελούντα τὸ Ἀδελφάτον; Οὐδέποτε", διτὶ πολλὰ ἐκ τῶν μελῶν τοῦ Ἀδελφάτου είναι ἔξεχουσαι φυσιογνωμίαι καὶ χρηστοὶ καὶ σριοτοι; "Ἐλληνες, πολλαὶ, ἄλλ' είναι ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΣ δι: ημάς ὁ νόμος αὐτὸς ὡς καὶ ὁ τρόπος τῆς συστάσεως τοῦ Ἀδελφάτου καὶ ἡ ἐπιλογὴ τῶν ἀποτελούντων αὐτὸν προσώπων. Σήμερον, ως ἔχει τὸ Ν.Ι.Ε.Θ. είναι συγχρόνως ίδρυμα καὶ ἐπιχείρησις. "Ο Νόμος πρέπει ΑΜΕΣΩΣ νὰ τοποποιηθῇ καὶ διὰ νέου τοιούτου πρέπει ν' ἀποτελῇ τὸ Ν.Ι.Ε.Θ. περιουσίαν τοῦ Ν.Α.Τ., ἐπὶ πλέον δέ νά γίνη ἀνασύστασις τοῦ Αδελφάτου εἰς τὸ διποτελούντα διατελεστάντας περιεργούν, ἀλλά διαδόμενον διποτελούντας διατελεστάντας περιεργούνς ὑποσχέσεις τροποποίησεως του, δι προκάτοχος υπουργός ητοιμασε καὶ νέον σχέδιον νόμου, τὸ διποτελούντα, δέν ἐγένετο κατὰ τὴν ψήφισιν του. Τὸ ἀπιστομονικὸν καὶ διοικητικὸν προσωπικὸν νὰ ἐκλέγεται παρὰ τοῦ Δ. Σ. τοῦ Οίκου τοῦ Ναύτου" καὶ μετὰ σύμφωνον γνώμην τοῦ Σ.Ε.Ν. "Ἀπὸ τῆς πρώτης στιγμῆς διεμαρτυρήθημεν διὰ τὸν περιεργούν αὐτὸν νόμον, ἀλλά διαδόμενον διποτελούντας τοὺς ἀκτούς διατελεστάντας περιεργούνς ὑποσχέσεις τροποποίησεως του, δι προκάτοχος υπουργός ητοιμασε καὶ νέον σχέδιον νόμου, τὸ διποτελούντα, δέν ἐγένετο περιπτωτικόν προωθησεως.

Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, διτὶ τὸ Υπουργεῖον δὲν στέρηξη νὰ ἔχει τὸ έπιχειριστικόν περιεργούν

A D E N THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING C^{o.} LTD.

Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS,"

ALSO AT: DJIBOUTI, MASSAWA, ASSAB, ADDIS ABABA, ASMARA

Affiliated with:

RED SEA SHIPPING C^{o.} (SUDAN) LTD.

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

ση την άλλητιαν των έκτιθεμένων παρ' ήμιν διά τοῦ παροντος, καὶ ἀφοῦ γνωρίσῃ δόλας τὰς πτυχὰς καὶ λεπτομερείας τοῦ θέματος, οὐδὲ διατάξῃ ἀμέσως τὴν κατάρτισιν σχετικοῦ νόμου, δοτὶς νὰ ωμυτίζῃ ἀντικειμενικῶς τὰς σχέσεις καὶ τὰς δίκαιοδσιάς τοῦ Ἀδελφάτου καὶ ν' ἀποτελῇ, ὥπωσθητο, περιουσίαν τοῦ Ν.Α.Τ., ως εἶχεν ἀρχικῶς ἀποφασισθῆ.

«Ημεῖς χαρακτηριστικῶς ἐρωτῶμεν: 'Ἐάν σήμερον εὑρεθῇ ἀποτελεσματικὸν φάρμακον ἑναντίον τῆς φυματίωσεως καὶ ἔκλειμον οἱ λόγοι τῆς ὑπάρκειας τοῦ Ν. Ι. Ε. Θ., ἀποφασισθῆ δὲ η ἔκποιίσις η ἔνοικιασίς του, εἰναι δίκαιον καὶ λογικὸν τὴν διαχείρισιν καὶ τὴν διάθεσιν τοιαύτης κοιλοσταίας περιουσίας νὰ τὴν ἔχουν διὰ νόμου οἱ ἀποτελοῦντες τὸ οἰνόδηποτε Ἀδελφάτον, οἱ δόποιοι, ίσως, σήμερον νὰ εἰναι ἄριστοι, ἀγνωστον, οὐμως, ἀν καὶ ποιοι θὰ εἰναι εἰς τὸ ἔγγυς η τὸ ἀπώτερον μέλλον;

Ενίαι δίκαιον τὰ ιερὰ περισσεύματα τοῦ Α.Ο.Κ.Π., τὰ δόποια ἔστερησαμεν ἀπὸ τὰς οἰκογενείας τῶν ἀπολεσθέντων ναυτικῶν διὰ νὰ ιδουθῆ τὸ Σαντορίνο, νὰ τὰ διαχειρίζεται οἰδήποτε ἐπιτροπὴ η Ἀδελφάτον ἀνέχελέγκτως, ἀντὶ ν' ἀποτελῇ τοῦτο περιουσίαν τοῦ μοναδικοῦ Ἀσφαλιστικοῦ τῶν ναυτικῶν Ιδρυμάτος καὶ αὐτὸν νὰ διαχειρίζεται τὴν περιουσίαν αὐτῆν, ἐὰν ὄψεποτε καὶ δι' οἰνόδηποτε λόγου ἐκποιηθῇ η ἔνοικιασθή; "Ολοὶ οἱ διατελέσαντες ὑπουργοὶ ἀνέγνωρισαν ἔκτοτε τὸ δίκαιον τοῦ αἴτημάτος μας, δοι οἱ ἔδωσαν ἐντολὰς καταρτίσεως νέου νομοθεδίου καὶ στὸ τέλος... δι' ἀγνωστοὺς λόγους, τίποτε μέχρι σήμερον δὲν ἔγένετο. "Ηδη θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι θὰ ἐπιληφθῇ ὁ κ. Ὑπουργός τοῦ θέματος αὐτὸν καὶ εἰμέθα βέβαιοι, ὅτι ἐν τῷ εὐθυκρισίᾳ του θὰ δικαιώσῃ τὰς προσδοκίας μας.

Μητρώα Ἔργατών Θαλάσσης: "Η κατάστασις εἰς τὸν τομέα αὐτὸν εἶναι ΑΠΟ ΠΑΣΗΣ ΠΛΕΥΡΑΣ ΑΘΛΩΝ. "Ἐάν τὸ Σὸν Υ.Ε.Ν. δὲν λάβῃ τὰ ἐνδεικυόμενα μέτρα ΛΙΑΝ ΕΠΕΙΓΟΝΤΩΣ, η ζημία θὰ είναι ἀντοπλόγιστος καὶ τὸ μέλλον νὰ προκύψῃ ζῆτημα θὰ ἐπέκη θέσιν ΣΚΑΝΔΑΛΟΥ.

Πλέον τῶν 30.000 μερίδων ναυτικῶν εἶναι ἀκαταχώρητοι. Χιλιάδες ναυτολόγια ἐκκρεμούν μη δύντα καταχωρῆμένα, ἐκατοντάδες ναυτολόγια εἶναι κατά... τὸ ήμισυ ἐκκαθαρισμένα. Αἱ καρτέλαι καὶ τὰ δελτία ἐν ἐκκρεμότητι ἀποτελοῦν δύκους ὀλοκλήρους καὶ γενικῶς ἡ ὑπηρεσία τῶν Μητρώων, ἡ δόποια, ὡς γνωστόν, πρὸ διώγμων μόλις ἐτῶν ἀνασυνεπήθη, διώργανόθη καὶ ἐλειτούργει κατὰ τρόπουν ιδεωδῶς πλήρη, σήμερον ἀποτελεῖ ἔνα χάος εἰς τὸ δόποιον δὲν εὐρίσκεται κανεὶς οὔτε ἀρχὴν οὔτε τέλος.

"Ως γνωστόν, ἔκ τῆς κανονικῆς λειτουργίας τῶν Μητρώων ἔξαρτωνται πλειστοί οἵσαι ὑπηρεσίαι: Τὸ Ν.Α.Τ., τὰ Ταμεία Πρωνοίας, αἱ ὑπηρεσίαι διπλωμάτων καὶ πτυχίων κλπ. Ὁ καθεὶς δύναται νὰ φαντασθῇ τὶ θὰ συμβοῦ, ἐὰν τὰ Μ.Ε.Θ. ἀφεθοῦν εἰς τὴν σημειώνην τῶν κατάντιαν. Τὰ πάντα θὰ καταρρεύσουν καὶ θὰ είναι πλήγμα καίριον ἐναντίον αὐτῆς τῆς ὑποστάσεως πλέον καὶ τοῦ Υ.Ε.Ν. καὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

"Ο «Οἶκος τοῦ Ναύτου»: Τὸ "Ιδρυμα τοῦτο, ὡς εἶναι σήμερον, ἀποτελεῖ, ἀσφαλῶς, τίτλον τιμῆς καὶ διὰ τὸ Υ.Ε.Ν. καὶ διὰ τοὺς ὄπωσθηποτε συντελέσαντας τὰς δυνάμεις των διὰ τὴν δημιουργίαν του.

"Ἐν διλίγοις δὲ τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου ἀποτελεῖ σήμερον παράδειγμα πρὸς μίμησιν. Διοικητῶς, ἡ Διοίκησις μας εύρισκεται εἰς τὴν δυσάρεστον θέσιν νὰ κρούῃ συνεχῶς τὸν κώδωνα τοῦ κινδύνου διὰ τὸ μοναδικὸν αὐτὸν ναυτικῶν Ιδρυμα, ἀνησυχοῦστα σφόδρα διὰ τὴν υπόστασίν του.

"Οπως. διστυχῶς, συμβαίνει συχνά εἰς τὸν τόπον μας, καὶ δόπως καὶ διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν ἐπιτικειούται, η σκοτιμότης καὶ ἔδω ἔπαιξε τὸν διαβρωτικὸν ρόλον της.

Πολλοί, διστυχῶς, πολιτεύομενοι, λαδοντες ἀφορμὴν ἀπὸ παλαίδιον καὶ δίκαιον αἴτημα τῶν ναυτικῶν ὄργανων περὶ ἐπεκτάσεως τῆς προστασίας τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου δι' Ιδρυσεως παραρτημάτων εἰς τὰς καθαρῶν ναυτικᾶς περιφερειας, ἐπετεύχον τὴν ίδρυσιν παραρτημάτων εἰς πλεσταὶ σσα μέρη καὶ κυρίως ἑκέντοι σπουδαίους ἐκλογικὴ περιφέρειαν ὥρισμένων ἔξυπηρετείτο. Οὕτω ἀντὶ νὰ ἔχωμεν παραρτήματα μόνον εἰς "Αὐδρον—Χιον—Σύρον—Κεφαληνίαν, ἥ, ἐστω, καὶ Θεσσαλονίκην, ἔχομεν ὑπερδεκαπλάσια καὶ εἰς κωμοπόλεις καὶ χωρία ἀκόμα εἰς τὰ ὅπα αἱ ἀλάχιστοι ναυτικοί, καὶ κυρίως συνταξιουχοί, ὑπάρχουν καὶ δόπου διὰ νὰ καλυφθῇ νομοθετικὴ ὑπάρχουσα διάταξις.... ἐδανείσθησαν ναυτικᾶς οἰκογενείας ἀπὸ πλησίου περιοχῶν!!!

Δὲν είμεθα ἔξεινων οἱ ὄποιοι πιστεύουν, ὅτι δὲν θὰ πρέπει νὰ ἔχυπηρετούνται καὶ οἱ εύρισκομενοι εἰς τὰς ἐπαρχίας ναυτικοί. Συμμεριζόμεθα ἀπολύτως τὰς ἀνάγκας των, ὡς καὶ δῶλων τῶν ναυτικῶν, ἀλλὰ δὲν είμεθα καὶ εἰς ἔκεινων, οἱ ὄποιοι διὰ λόγους καθαρῶν δημοκρατικούς θὰ συμβάλλωμεν εἰς τὴν καταστροφὴν μᾶς τόσον ὥραιας προσπαθείας.

Εἰς δόλα τὰ μέρη τῆς Ἑλλάδος, ἀκόμη καὶ εἰς τὴν κεντρικὴν Μακεδονίαν—Θεσσαλίαν καὶ Ηπειρων, ὑπάρχουν ναυτικοί. Δὲν σημαίνει, οὐμως, αὐτό, οἱ δόπους ὑπάρχουν ναυτικοί θὰ πρέπει νὰ ιδρύεται καὶ παράρπημα τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου.

Εἰς δόλα τὰ μέρη τοῦ Κόσμου οἱ ἀσθενεῖς πηγαίνουν στοὺς ιστρούς καὶ εἰς τὰ νοσοκομεῖα ήμετο δὲ μὲ τὴν κεκτημένην ταχύτητα ἔρθοσμεν νὰ στέλλωμεν λατρούς καὶ νοσοκομεῖα εἰς τὰς ἀρχενεῖς!!! Ἀποτελεσμα τῆς ἀμελετήτου καὶ ἐπὸ πολλοῖς ἐπιπολαῖς αὐτῆς τακτικῆς εἶναι νὰ ἔχωμεν ἡδη ιδρύση παράρπημα τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου καὶ εἰς τὰς αὐτῆς ἀκόμη τὴν Σαλαμίνα!!! ἀτέχουσαν δὸν μίλλια ἀπὸ τὸ κέντρον, ἀδιαφοροῦντες διὰ τὸ ΓΕΡΟΝΤΟΣ, διτὶ σήμερον μὲ τὴν ἀνευ προηγουμένουν ἵντατικὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας μας οἱ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ καὶ ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου εἶναι ΕΛΛΕΙΜΜΑΤΙΚΟΙ!!!

Ο ὑποφανόμενος οὐς ἀντιπρόσωπος εἰς τὰς ἀρμόδια δργανα πάντοτε διειδώστα. ὑπεδειξα τοὺς κινδύνους. ΕΜΕΙΟΦΗΦΣΑ εἰς τὴν ίδμουσιν νέων παραρτημάτων, δεχθεὶς τὴν συστασιν αὐτῶν μόνον εἰς τὰ πραγματικὰ ναυτικὰ κέντρα, τονίζων πάντοτε τὴν ἀνάγκην ἐφαρμογῆς, τούλαχιστον, τοῦ «σπεῦδε βραδέως»

Ούτω ἐθέασαιεν εἰς τὴν ὑπερπολυτέλειαν, η ὄποια ἔγγιζει τὰ δοια τοῦ σκανδάλου, νὰ ἔχωμεν 5 (πέντε) παραρτημάτα εἰς Χίον, 4 (τέσσαρα) εἰς τὴν Εύβοιαν κλπ. κλπ. καὶ νὰ κινδυνεύωμεν μὲ τὴν πρώτην κρίσιν εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας νὰ κλείσωμεν τὰς θύρας καὶ τῶν παραρτημάτων καὶ τοῦ κεντρικοῦ, ἐνδεχούμενως, ἐλλείψει πιστώσεων.

Ηδη η Διοίκησις μας ἀπειθεύται πρὸ τοῦ Ὑπουργείον, παρακαλοῦσα, ὥπως συσταθεὶς ἐπιπτροπή ἀρμόδια νὰ ἔξετασῃ λεπτομερῶς τὸ θέμα, ἐν συναρτήσει μὲ τὴν προσποτικὴν διὰ τὸ μέλλον καὶ τὰς οἰκονομικὰς δυνατότητας τοῦ ιδρύματος, ως καὶ τὰς συνεπείας εἰς περίπτωσιν κρίσεων

ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ.

Μεχρις, οὐμως, οἴσου εἶσαν συμπεράσματα καὶ ληφθοῦν ἀποφάσεις, ΠΡΟΣ ΘΕΟΥ ΟΧΙ ἀλλὰ παραρτημάτα, ἀλλὰ μελέτη καὶ ΑΠΟΦΑΣΙΣ περὶ τοῦ ποια ἐκ τῶν παραρτημάτων δέον νὰ παραμείνουν καὶ ποια νὰ καταργηθοῦν.

Ἔσοχώτατε Κε "Υπουργέ,

Γνωρίζουμεν τὴν ἀγάπην καὶ στοργὴν σας διὰ τοὺς ναυτικούς ὡς καὶ τὸ ἀνιδιοτέλες τοῦ χαρακτήρος σας.

Πιστεύσατέ μας, ὅτι η σκοπιμότης μέχρι σήμερον κατέστρεψε δημιουργίας καὶ ἐγένετο τροχοπέδη εἰς τὴν προσπάθειαν διὰ πραγματικὴν ἀνόθωσιν καὶ πρόσδομον. Ἐρευνήσατε τοὺς φακέλλους καὶ ἔξετασετε τὰ κίνητρα τῆς Ιδρυσεως τῶν παραρτημάτων καὶ θὰ πεισθῆτε καὶ ύμεις, ὅτι η ΣΠΟΥΔΗ αὐτὴ θὰ ἔχῃ διαστάσεστος διὰ τὸ μέλλον συνεπείας.

Τέλος, διὰ τὸ θέμα τοῦ «Οἶκου τοῦ Ναύτου», δόλως ιδιαιτέρως ἐφιστῶμεν τὴν προσοχὴν τῆς ὑμετέρας ἔξοχότητος, διὰ τὴν ταχείαν καὶ ἀποτελεσματικὴν ρύθμισιν τοῦ γνωστοῦ δημιουργήθεντος θέματος τοῦ Φαρμακείου τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου». κατόπιν τῆς ἁπτρατείας τῶν φαρμακοπιῶν τοῦ Πειραιώς καὶ τῆς θη όχι ἀντικειμενικῆς θέσεως τοῦ Κου οὐφουργού Προνοίας.

Πλὴν τῶν ἀνωτέρων ἐκτεθέντων, η Διοίκησις τῆς "Ενώσεως μας θεωρεῖ ὡς δευτερεύοντα μέρη, ἀλλ' οὖτις καὶ ησσονος σημασίας, τὴν ληψιν μέτρων διὰ τὰ κάτωτα θέματα:

1) Δημιουργίαν οἰκονομικῶν προϋποθέσεων διὰ τὴν ὑποχρεωτικὴν ἔξεδον ὑπερηφίκων καὶ ἀνικάνων, ἵνα επίτευχῃ ἀνανέωσις τοῦ Κου οὐφουργού Προνοίας.

2) Σύστασιν Ναυτικῶν Δικαστηρίων.

3) Συμμετογήν Πλοιάρχου Ε. Ν. εἰς τὰ συμβούλια η ἐπιτροπὰς Σ.Ε. Ν.Α. καὶ Α.Ε.Ν.Α. (Δέν εἰναι δυνατὸν οὐ δικαίων μάλλον εἰδικῶν).

4) "Απαλλαγὴν τῶν Πλοιάρχων τῆς ἀκτοπλοΐας διά τὴν πλοιοκτήτην πρότασην, ἔφοδον ὑπέρχουν οἱ πραγματικοὶ οὐ πλοιοκτήτην πρότασην.

5) Δημιουργίαν προϋποθέσεων διὰ τὴν ψήφου τῶν ναυτικῶν. Είναι καταφανῆς ἀδικίας διὰ τοὺς ναυτικούς νὰ στερούνται τοῦ δικαιώματος τῆς ψήφου των ἀντίθετοι πρόσωποι τῶν Κόσμου.

Διὰ τὴν «Πανελλήνιον "Ενώσιν Πλοιάρχων Ε.Ν."»

Πειραιεύς, 20 Ιουνίου 1957
Ο Πρόεδρος
ΔΗΜ. ΜΕΛΕΤΗΣ



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT and other Quality Products

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

REPRESENTATIVES AND STOCKS
THROUGHOUT THE WORLD

GREECE

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

SYRIA - LEVANON

PAPADOPoulos & CO.

LATTAKIA

(also at Banias, Beirut, Sidon & Tripoli)

JAPAN

MITSUBISHI SHOJI KAISHA, LTD.
MITSUBISHI SHOJI BLDG.

No. 10, 2-chome, Marunouchi Chiyoda-ku, TOKYO

(also at Fukuoka, Hakodate, Hirohata, Kamaishi, Kobe, Moji, Nagasaki, Nagoya, Osaka, Otaru, Yawata & Yokohama)

NEW ZEALAND

NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.

35, Ferry Buildings
AUCKLAND, C. 1.

SWEDEN

C. A. BERGLUND & SON

P. O. Box 12041
GOTHENBURG 12

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL AS

Drønningensgt. 10/12
OSLO

(also at Bergen)

KRISTIAN HERLOFSEN

KRSITIANSAND S.

INDIA - CEYLON

JOHN F. FIDEL

359, Dadabhai Naoroji Road Fort

BOMBAY

(also at Calcutta & Colombo)

DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.

33, Amaliegade
COPENHAGEN

INDIA - CEYLON

JOHN F. FIDEL

359, Dadabhai Naoroji Road Fort

BOMBAY

(also at Calcutta & Colombo)

ΑΙ ΤΡΑΓΩΔΙΑΙ ΤΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ

Η ΔΡΑΜΑΤΙΚΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΙΣ ΤΟΥ "ΙΩΑΝΝΗΣ", ΜΕ ΤΟ "ΣΤΟΝΝΥ ΠΟΙΝΤ,"

ΔΕΚΑ ΤΕΣΣΑΡΕΣ ΝΕΚΡΟΙ

Περὶ τὸ μεσονύκτιον τῆς 18ης Ιουνίου πολύνεκρος σύγκρουσις ἐσπειριθῆ εἰς τὰ ἀνοικτά της Βρέστης καί, ἀκριδῶς, 15 μιλιά δυτικῶς τοῦ Οὐάλκαν, μεταξὺ του νεοεπίκουτον δηλεοκίνητου Ἐλληνικού φορτηγού «Ιωάννης» (τῆς ἑταῖρίας «Νέα Τύχη» τῶν κ.κ. «Ἀδελφών Φασαλίου», κατεύνουμένου ἐκ Βρέμης εἰς Ἰαπωνίαν, μὲ 12.500 τόν. ποτάσσης καὶ τοῦ ὑπὸ λιβεριανὴν σημασίαν στροβοληλεκτρικού δεξαμενοπλοίου «Στόνος Πόιντς» (τοῦ κ.κ. «Ἀρ. Όνάστη», πλέοντος ἀπό τὴν Σίδωνα εἰς τὴν Αμερικαν., μὲ 15.000 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου. Δώδεκα νεκροὺς ἔθρηνησεν ἡ ναυτικὴ μας οἰκογένεια καὶ μίαν δεκάδα τραυματιών, ἐνώ και ἀπό τὸ ιταλικὸν πλήρωμα τοῦ «Στόνος Πόιντς» ὑπῆρχον δύο νεκροὶ καὶ πολυάριθμοι τραυματίαι. Αἵτια τῆς συγκρούσεως ἡ πυκνὴ δομή.

Από την θαλασσίαν αυτήν τραγωδιαν, δύο είνε αἱ χαρακτηριστικαὶ διαπιστώσεις: Ἡ διὰ μίαν ἀκόμη φοράν ἐπιτάκτους ἀπόδειχθείσαν αὐτούθισα καὶ εὑνύχια τῶν ναυτικῶν μας, παραλλήλως πρὸς τὸ ὑψηλὸν πνεῦμα ἀλληλεγγύσια τῶν ἔνων συναδέλφων των, ἀφ' ἐνὸς καὶ ἡ ἀνάγκη, ἀφ' ἑτέρου, τῆς ὑπάρχεως ἐπὶ τῆς γεφύρας ἐμπειρίου προσωπικοῦ διὰ τὴν ἡρωισμοποίησιν τοῦ ραντόν. Ἐπὶ τῆς αὐτούθισας καὶ τῆς εὐ- ψυχίας τῶν ναυτιλλούμενών μας ἔχομεν νὰ παρατηρήσωμεν πράξεις γενναιόφρονας. Ἐνῷ τὸ ἥμισυ του Ἑλληνικοῦ πληρώματος ἔχεν ἔξου- επετερωθῆ, οἱ ὑπόλοιποι ἄνδρες παρέμεναν ἀκαμπτοὶ εἰς τὸ καθήκοντας, πιστοὶ εἰς μίαν ἡρωϊκὴν προσπόθειαν κατασθέσεως τῆς πυρκαϊ- ἃς. Ὁ πλοιάρχος κ. Ἀρακάτη ἀνέφερε διὰ τοῦ ἀσύρμάτου εἰς τὴν πλοι- οκτήτην εἰσαίριαν: «Ἔπειταιρουμεν νὰ κατασθέωμεν τὸ πῦρ καὶ νὰ δηγηγήσωμεν τὸ σκάφος μας εἰς τὴν Βρέστην. Ἰσως παραστὴ ἀνάγκη νὰ μας συνοδεύσῃ ἵνα πλοιον ἔως ἕκει». Λέμος, ἐξ ἄλλου, τοῦ φορτη- γοῦ μας ἡ Ἰωάννης ἀνέσυρεν ἀπὸ τὴν θάλασσαν καὶ διέσωσε τὸν Ἰτα- λὸν πλοιάρχον τοῦ «Σετόνου Πόιντ». Μάριο Καππελέττο καὶ ἀριθμόν τι- να ἰταλῶν ναυαγούς.

Έπιστε, τὸ πνεῦμα τῆς ἀλληλεγγύης τῶν ζένων ναυτικῶν πρὸς τοὺς κινδυνεύοντας συναδέλφους των ἔξεδηλώθη κατά τρόπον ἀπαραίμιλλον καὶ συγκινητικόν. Ἐμπροκά καὶ πολεμικά πλοῖα, γαλλικά, γερμανικά, ὀλλανδικά καὶ ἄγγλικά, ἐσπευσαν διλοτάχων νὰ παράσχουν τας βοηθείας των. Ἄλλο μὲν εὐρεθέντα ἐν πλῷ εἰς ἔγγυς θέσεις καὶ ἀλλάξαντα πορείαν, ἄλλα δὲ ἐκπλεύσαντα ἀπὸ τὴν Βρέστην μὲν ἰατρούς καὶ νοσοκομειάκων ὑλικῶν διὰ τὴν περιθωρίων τῶν τραυματιῶν. «Ολος ὁ μηχανισμός τῆς παροχῆς ἀφράγης εἰς κινδυνεύοντας ἐν τῇ θαλάσσῃ ἐτέθη εἰς πραγματικόν συναγερμόν. «Ολοι οἱ παράκτιοι σταθμοὶ ἀσύρματου εύρισκοντο εἰς συνεχῆ ἀκρόασιν τρός ἀναμετάδοσιν τῶν ἐπικλήσεων· ιηδύνουν. Ἀεροπλάνα ἀπεγείρθσαν εἴς Ἀγγλίας, Γαλλίας καὶ Δυτικῆς Γερμανίας, διὰ νὰ ἐπισημάνουν τὴν θέσιν τοῦ κινδύνου καὶ καθοδηγῆσουν τὸ πλοῖο τοῦ βοηθείας ἐνῷ ναυαγοσωστικά ἔξεπλεου διλοτάχως, τὸ οὗ μετὸ τὸ ὄλλο: Τὸ γαλλικὸν «Ζάν Μπάρτ» ἀπὸ τὴν Δουςκέρχην, τὸ «Ρινόκερως», τοῦ γαλλικοῦ Π.Ν., ἀπὸ τὴν Βρέστην, τὸ ὀλλανδικόν «Τάμεστσ» ἀπὸ τὸ Φάλμαυζ.

“Η ἐπίκλησις δι” ιατρούς είχεν ἄμεσον ἀπήκησιν : Τὸ γαλλικὸν λά-
νεν «Σάρλ Τελλιέ» ἔραδιοτηγράφει : «Ἐώνια ιατρὸν καὶ πλέω πρὸς
συντητούς σας. Φεβρουάριον 8.30 πρωΐνην». Τὸ ὅλλανδικὸν ἀντιορπιλλικὸν
«Ρόττερντερν 3.30» εἰδοποίει : «Σπεύδων ὀλοταχῶς εἰς βοηθείαν μὲν ιατρὸν.
Φεβρουάριον 9.30 πρωινήν». Ο ραδιοσταθμὸς τῆς Βρεστῆς ἀνήγγειλε : «Ἀν-
τιορπιλλικὸν «Σεβρέτη» μὲν ιατρὸν καὶ φάσματα ἀπέλευσε». Καὶ ἡ
Ἕγγλικη κορβέτα «Ωλστερ», εύρισκομένη εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ κινδύ-
νου καὶ φέρουσα ιατρὸν, ἔφθασε πρώτη, διὰ νὰ παράσῃ τὰς βοηθείας
τῆς. Πλήρης ἦτο ὁ κύλας τῆς ἀλληλεγγύης καὶ τῆς συμπαραστάσεως.
Ἐκ τῶν πρώτων ἔφθασαν εἰς τὸν τόπον τοῖς βοηθοῖς τραυματίδις τὰ
γερμανικὸν φορτηγά «Ερικ Ρέκμαν» καὶ «Κέτουμ». Αὐτὰ καὶ ποσέβη-
σαν εἰς τὰς ποώτας διασώσειν ναυαγούς. Εύθιμος μὲν ποτὲ προσετέθη
καὶ ἡ φρεγάτα «Ωλστερ». Καθ’ ὃν χρόνον ὁ ιατρὸς της παρεῖτε βοη-
θείας εἰς τοὺς διακομισθέντας ἐπὶ τοῦ «Ερικ Ρέκμαν» τραυματίας ἐξ ἐγ-
καυστῶν¹, αἱ λειτοί της ποσύνων τὴν πλευρούντων ἀπό τὰ καιδίουνα πε-
τελάσια θαλασσίαν ἐπιπλένειν καὶ ἀνέσυρον ναυαγούς. «Ημίκοστετρα-
φησαν ἀπό τὰ φλόγας αἱ σωτηρίοις λέπιστα τὰς βρετανικαὶ κορβέττας

ΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟ "ΡΑΝΤΑΡ

ΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΙΣΣΕΣ ΖΙΑ ΤΟ *“FANTAI”*,
Η δευτέρα χαρακτηριστική διαπίστωσις άναφέρεται εις τὴν μὴ ἀποφυγὴν τῆς συγκρούσεως, ἐνώ εἰς ἄμφοτερα τὰ σκάφη ὑπῆρχον συσκευαὶ ραντά. Τολμᾶ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι ἂν τὸ πολύτιμον αὐτὸ ὄργανον διὰ τὴν ἀσφαλή ναυσιπλοίαν ὑπὸ συνθήκας νυκτερινού σκότους ἢ πυκνῆς ὄμιχλης δὲν ἦτο ἔγκατεστημένον εἰς τὸ δύο σκάφη, πιθανὸν ἡ μοιραία σύγκρουσις νὰ ἀπεφεύγετο. Φαίνεται, δυστυχῶς, ὅτι ἡ ὑπαρξία τοῦ ραντά ἐνθυρόρει τοὺς πλοιάρχους νὰ ἀγνοοῦν τοὺς Καινονισμούς πλεύσεως ὑπὸ ὄμιχλην. Τι συνέβη εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, δὲν εἰνε, βεδοίως, ἀκόμη γνωστὸν. Ἐπροκειτο, ἀφά γε, περὶ πλημμελούς λειτουργίας τῶν συσκευῶν; “Ἐπεδεῖχθη, μῆπως, ἀμέλειο ἢ ἄγνοια περὶ τὴν χρήσιν των;” Ή — ἴσως — ἡ ὑπερβολικὴ πρὸς αὐτὸ ἐμπιστοσύνη εἶχεν ώς ἀποτέλεσμα τὴν τάρησιν μεγαλυτέρων ταχυτῶν ὑπὸ τόσον δισμενεῖς συνθῆκας πλοῦ, συνεπεία τῆς κρατούσης πυκνῆς ὄμιχλης; Η ἀνάκρισις θὰ ἀποκαλύψῃ τὰς ἐν προκειμένῳ εὑνύνων.

Ο «Ελλην πλοίαρχος κ. Αρακάς έδήλωσεν είς τὴν Βρέστην, ὅτι εἰς ἀπόστασιν γύρω τῶν 10 μιλίων είχεν ἐπισημανεῖ διὰ τοῦ ραντάρ τὴν ἔμφασιν πλοίου. Τὰ δύο σκάφη προστηγίζον ἄλλακα καὶ ἡτο τοιμος νὰ ζητήσῃ τήρησιν πορείας πρὸς ἡδεῖα, ἀλλ᾽ ἄγνωστον ὑπὸ ποίας περιστάσεις μία κίνησις τοῦ ἀντίθετως πλέοντος σκάφους κατέστησεν ἀναπόφευκτον τὴν σύγκρουσιν. Εἶναι ἔξεταστόν, ἐν προκειμένῳ πότε οἱ δύο πλοίασχοι ἀντελθόμενοι σμιοβάσις τὴν παρουσίαν τῶν δύο σκαφῶν καὶ ἐπίοις ἀπόστασεως, καθὼς καὶ εἰς ποίας κινήσεις προέβησαν διὰ τὴν ἀσφαλῆ διασταύρωσιν τῶν. Δικαιολογεῖται ἡ σκέψις, ὅτι ἀργά ἀντελθόδη διὰ τοῦ ραντάρ τὸ ἐν σκάφος τὸ ὄλλο, ἐνῷ καὶ ἡ ταχυτής των δὲν ἥτο αἰσθήτως μειωμένη. Χαρακτηριστικον είνε τὸ γεγονός, ὅτι εὐρίσκετο ἐπὶ σκηνῆς, εἰς ἀπόστασιν μεγαλούτεραν, τρίτον πλοίον, ἡ ἀγγλική κορβέττα του Π.Ν. «Ωλστερ»,

Ο κυβερνήτης ταύτης διά τού ραντάρ παρηκολούθει τὰ δύο πλοιά καὶ προεβλεψε τὴν σύγκρουσίν των, διὰ τὴν ὅποιαν, ὅμως, δὲν ὑπῆρχε τρόπος ἐνέργειας του, ὅπως την ἀποσοβήσῃ. Περιώρισθη κατόπιν τούτου εἰς τὴν προσεκτικήν παρακολούθησιν καὶ ὅταν τὸ μοιραῖον ἐπῆλθεν, ἐστράφη πρὸς τὰ δύο πλοιά, διὰ νὰ παράσχῃ τὰς βοηθείας του. Σημαίνει τούτο, ὅτι τὸ «Ωλστέρ» ἔκανε καλυτέραν χρήσιν τοῦ ραντάρ.

Τύπονθυμίζεται, ότι ύπό παρομοίας συνθήκας συνέβη κατά τό παρελθόν έτος και ή σύγκρουσις εἰς τὸν Βορ. Ἀτλαντικόν, ἀνοικτά του φαρπαλίου Ναντουκετ, τῆς Νέας Υόρκης, τῶν δύο ἐπιβατηγῶν ὑπέρωκαενίων «Ἀντρέα Ντόοια» καὶ «Στοκχόλμη». Οἱ ἀξιωματικοὶ φυλακῆς εἶχον διαπιστώσει τὴν παρουσίαν τῶν δύο πλοίων, πολὺ ἀργά. Δέν προέλαθον νὰ ἀποφύγουν τὴν σύγκρουσιν. Ἀπὸ τὰς διεξαχθείσας τότε ἔρευνας διεπιστώθη ἡ καλὴ λειτουργία τῶν συσκευῶν ραντάρ, ἀλλ᾽ ἡ ποτὲ πλημμελής ἡ παρακολούθησις τῶν ἐνδείξεων των, εἴτε λόγω ὑπερέτημον καὶ ὀπωδόητος ἀδικαιολόγου ἐμπιστοσύνης ἐπὶ τὴν ὑπαρξίαν — ἀπλῶς — ραντάρ ἐπὶ τοῦ πλοίου, εἴτε καὶ εἰς τὴν μὴ ἀπολυτὸν ἐνημέρωσιν τῶν ναυτιλῶν ἀξιωματικῶν περὶ τῆς λειτουργίας του. Πείθουν ταῦτα, ὡς ἐτονίσθη καὶ εἰς τὴν προσφάτως συνελθούσαν εἰς Γενοβάν διάσκεψιν διὰ τὸ ραντάρ, ὅτι χρείαζεται ειδίκην ἐκπαίδευσις διὰ τὴν κτηπήσιν τῆς ἐν λόγῳ συσκευῆς, ἵσως δὲ καὶ ἡ ἀπόκτησις πτυχίου. Το γεγονός, ὅτι ὁ ὄριμός τῶν συγκρουσέων ημέρηθη, ἀφ' οὗ μισθετίθην ἡ ἐγκατάστασις ραντάρ ἐπὶ τῶν πλοίων διὰ τὴν ἀσφαλή ναυπλοΐαν τῶν ἀποδεικνύει, ὅτι τὸ ὄργανον τούτῳ ἀποδεῖναι ἐπικινδύνον, ὅταν οἱ ἐπὶ τῆς γεφύρας ἀξιωματικοὶ δὲν εἰνε ἐκπαίδευμένοι εἰς τὴν χρήσιν του, κωδωναὶ καὶ ὅταν οὐτοὶ ἔξ υπερβολικῆς ἐμπιστοσύνης παραβολεῦν τὴν ἐφαρμογὴν τῶν βασικῶν Κανονισμῶν τῆς ναυπλοΐας. Πρός τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην ἐπανειλημμένας ἑστράφησαν καὶ αἱ ὑποδειξεῖς «Ἄγγελων καὶ Ἀμερικανῶν δικαστῶν κατά τὴν ἐκδίκασιν ὑποθέσεων συγκρουσέων πλοίων ἀφωνιασμένων μὲν ραντάρ. Ἐπεκρίθη παρ' αὐτῶν ἡ πλημμελῆς παρακολούθησις τῶν ἐνδείξεων των, εἴτε αὐτῇ προήρχετο ἔξ ἀμελείας, εἴτε ὠφείλετο εἰς ἔλλειψιν γνώσεων καὶ πειρας.

ΤΑ ΑΥΟ ΠΛΟΙΑ ΕΙΣ ΚΟΛΑΣΙΝ ΠΥΡΟΣ

Δίδουεν κατωτέρω μίαν συνοπτικήν, ἀλλὰ ἀράν εἰκόνα τῆς δραματικῆς συγκρούσεως καὶ τῶν φάσεων τῆς ἀγωνίας, ποὺ ἐπηκολούθησαν, ὡς αὗται: προκύπτουν ἀπὸ τὰ ἀνταλλαγέντα ραδιοτηλεγραφίματα. Τὸ πρώτον σήμα τοῦ φορτηγοῦ «Ιωάννης» ἔξεπεμφῆ ἦταν 35°.8' π. μ. τῆς 19ης Ιουνίου : «S. O. S. πλάτος 41—20° B. καὶ μῆκος 5—30° Δ. Ἐγκαταλείπομεν τὸ πλοιόν μας φλεγόμενον, κατόπιν συγκρούσεως. «Οὐού τὸ πλήρωμα εἰς τὰς λέμβους. Ζητούμεν τὴν παραλαβήν του ἀπὸ τὰ πλοῖα τῆς εὐρισκόμενά εἰς πλησίον θέσεις. «Εχομεν νεκρούς καὶ τραυματίας». Οἄλιγον μετὰ τὴν 4ην πρωινήν, τὸ γερμανικὸν μότορσπιτ «Ερικ Ρέκμαν» εἰδοποιεὶ διὰ τὸ ἀσύρματον τοῦ οἴτη τὸ ἐλληνικὸν φορτηγόν «Ιωάννης» καὶ τὸ λιβεριστικὸν τάκην «Στόνυου Πόιντ» εἰχον συγκρουσθῆ καὶ στὶ τὸ ἐλληνικὸν ἐπιπλέει καὶ ζητεῖ δοήθειαν ρυμαουλκοῦ.

Τὴν 4.47^η π.μ. (19ης Ιουνίου) ὁ πλοιάρχος τοῦ «Ερικ Ρέκμαν» εἰδοποίει : «Ἐγώ ἐπὶ τοῦ πλοίου μου 26 ἄνδρας τοῦ φροτηγοῦ «Ιωάννης», ὅπερ καὶ εται. Δέκα έκ τῶν ναυαγῶν εἶνε τραυματία». Ὁν συνειδεῖ, ότι οὐτός πλοιάρχος περὶ ὥραν δὴν π.μ. : «Διέσωσα 25 ἄνδρας ἐκ τοῦ πληρώματος τοῦ «Στόννυ Πόιντ», ἀπαντάς ίταλούς. Τὸ σκάφος ἔφερε 41 ἄνδρας. Περισταλλέω καὶ ἄλλους ναυαγούς ἀπό τὴν θάλασσαν. Έκ τοῦ «Στόννυ Πόιντ» υπάρχουν δύο νεκροί καὶ πολλοὶ τραυματίαι. Εἴδοποισμένην ὅλα τὰ πλοῖα καὶ τοὺς γειτονικούς λιμένας, ὅτι ἔχουμε περίεγουσαν ἀνάγκην ίστρου». Αἱ ἀπαντήσεις εἰς τὴν ἐπίκλησιν ἥλθον ἀληλοθιαδόχως. Τὸ γαλλικὸν λάρνα «Σάρλ Τελλίε», φέρον ιατρόν, καθώς καὶ τὸ ὀλλαγδικὸν ἀντιτορπιλλικὸν «Ρόττερνταμ» ἀνέκοινωσαν, ὅτι τὸ πλέον ποσὸς συγκεντητοίν των ἐνώ καὶ ἡ Βρέστη εἰδοποίησεν, ὅτι τὸ ἀντιτορπιλλικὸν «Σεβρέϊγ» ἀπέπλευσεν ἑκείθεν μὲν ίστρον καὶ νοσοκομεῖα-ρύν υλικόν. «Ἐν τῷ μεταξῷ λίγη κοοβέττα «Ωλστερ» εἶχε φθάσει τοῖς τόποις τῆς συγκρύσουσεως.

Τὴν 7.20 ἔτενον γερμανικὸν φορτηγὸν τὸ «Κέπουμ» εἰδοποίει. Ωτὶ διέσωσε 13 ναυαγαγὸς τοῦ «Στόννου Πόιντ» εἰς έξιν πλάτους 48—26' B., καὶ μῆκος 5—16 Δ. Τὴν ίδιαν, περίπου ώραν, τὸ «Ερικ Ρέκων» ονέφερεν : «Η ὁμιχλὴ ἐλαφρῶς ὑποχωρεῖ». Ορατότης εἰς 400 υάρδας. Τὸ «Στόννου Πόιντ» καίσται από τοὺς γεγύεσσας μεχρι τρύμανος. Βλέπομεν τὰς δόλιας ἔγεοντας ἀπό τὰ κύπτα τοῦ Φλεγμανικοῦ πετρολέουντος ἔκγινεται.

ARIST. THEODORAKOPULOS
REPRESENTATIVE OF
SCHAAR & NIEMEYER
ESTABLISHED 1851
WHOLESALE SHIPCHANDLERS
HAMBURG 11
FREEPORT, BROOK 6
TELEF.: 36 22 46) 47) 48) 49
PRIVATE: 23 56 08
TELEGRAMS: **SCHAARMAYER - HAMBURG**

εις τήν θάλασσαν. Είναι έπικινδυνον νά πλησιάσωμενα. "Ετερον ραδιοτηλεγράφημα τού «Ερικ Ρέκμαν» τήν 7.44 π. μ. έτονταν : «Αγγλική φρεγάτα τους «Ωλστερ» εύρισκεται πλησίον και διατρόπος της άνερχεται τήν στιγμήν ταύτην ἐπί του πλοίου μας. Έν συνεχεία. Θα άνελθε και ἐπί του έλληνικον «Ιωάννη». Έχουμε 27 ίτσλους και «Ελληνας. Δύο εκ τῶν τελευταίων υπέκυψαν εἰς τὰ έγκαιματά των».

Την πρώιτη τῆς 19ης Ιουνίου οι έν Λονδίνω πράκτορες τοῦ φορτηγού «Ιωάννης» άνεκοινωσαν τὴν λήψιν τοῦ κατωτέρου ραδιοτηλεγραφήματος του πλοιάρχου κ. Αρακά : «Η σύγκρουσης έλαβε χώραν τήν 11ην νυκτερινή με τὸ πετρελαιοφόρον «Στόννου Πόιντ», εἰς ἀπόστασιν 15 μιλίων Δυτικῶν τοῦ Οὐζάν, ύπα πυκνήν όμιχλην. Τὸ «Ιωάννης» έδλαβη σοβαράς. Τέσσαρες ἐκ τοῦ πληρώματος ἀπέθανον και ἔτεροι έξι φέρουν σοβαρά έγκαιματα ἐκ πυρκαϊάς, προελθούσης ἀπό τὸ ἔχεινέν ἐκ τοῦ δεξαμενοπλοίου φιλεγόμενον πετρέλαιον. Τὸ γερμανικὸν «Ερικ Ρέκμαν» πειστέντες ανδρας και τῶν δύο πληρωμάτων, τινὲς τῶν ὁποίων εἶναι νεκροὶ καὶ ικανοὶ τραυματίαι. Μὲ τοὺς ύγιεις ἐκ τοῦ πληρώματος μου ἐπιχειρήσαντες προκατὰ και προσπαθήσαντες τὸ πλοῖον εἰς τὴν Βρέστην». Ο αὐτὸς πλοιάρχος ἐραδιοτηλεγράφησεν, ἐν συνεχείᾳ : «Οι νεκροὶ ἐκ τοῦ πληρώματος μου ἀνήλθον ἥδη εἰς 7. Τραυματίαι 9. Ἐπὶ τοῦ «Ιωάννης» παρασένουν 19 μέλη. Τὸ «Στόννου Πόιντ» ἔξακολουθεὶ φιλεγόμενον. Τοια πλοῖα και ἔνα καταδρομικὸν εύσκονταν πλησίον. Αἱ ζημιαὶ μας δὲν διηκριθήσανται λεπτομερές. Εἰς τὸ No 1 τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς και τὸ φόρτικ ἀπό τῆς ισάλου γραμμῆς μέχρι τῶν ἀγύκρων φέρουμεν ρήμα. Πυρκαϊά ἔξεδηλωθεί εἰς τὰ ὑπερκατασκευάσματα. Προσπαθήσαντες νά πραχωρίσωμεν πρὸς τὴν Βρέστην, ἀνέν δονθείσαις, ἀλλ' ἂν παραστῇ ἀνάγκη, θὰ καλέσωμεν ουμούλικὸν πρὸς συνοδείαν. Η πυρκαϊά ἔξερράγη εύθυνη μετά τὴν σύγκρουσιν και τὸ πλοῖον μας ἐπέβη τὸν λέμβουν, ὀπόλεν παρελθόφη ἀπό τὸ «Ερικ Ρέκμαν». Ἐπεστρέψαντες εἴται εἰς τα καιόμενον πλοίον μας, εύδηνς ὡς ἡ πυρκαϊά ἔσθνη ὑποχωρούσα και τὴν ἐνετοπίσαμεν». «Ἐνα τρίτον ραδιοτηλεγράφημα τοῦ «Ελληνος πλοιάρχου» (ώρα 9.27 π.μ.) ἀνέφερε : «Πλήρωμα 35 ἄνδρες, πλήν ἐνὸς (τοῦ Γεωργίου Μάγου), ἀποδιδούσαντας εἰς Ντόρερ (δι' ἑγχειρίσιν ἔλκους). Έχω 7 νεκρούς και 9 τραυματίας. Ἐπὶ τοῦ πλοίου μου 19 ἄνδρες οι λοιποὶ ἐπί τοῦ «Ερικ Ρέκμαν». Ανγγλος ίατρός κορδέττας τοῦ «Ωλστερ» παρέσχε πρώτας βοηθείας εἰς τραυματίας».

Βραδύτερον (ώρα 9.40 π.μ.) ὁ παράκτιος σταθμὸς ἀσυμμάτου τοῦ Λάδσεντ τοῦ κάτωθι είκονα τῶν ἑκείδιεων : «Τὸ ἔλληνικὸν «Ιωάννης» δέν χρειάζεται πλέον δούθειαν. Η ἐπί αὐτοῦ πυρκαϊά ὑπεχώρησε και τὸ σκάφος πλέον δραδέων πρὸς Βρέστην συνοδεύσεν ἀπό τὸ ναυαγοσωστικὸν τοῦ γαλλικοῦ Π.Ν. «Ρινόκερως». Τὸ «Στόννου Πόιντ» καίται ἀκόμη. Τὸ γερμανικὸν «Κέιτουμ» μετέφερε 13 ναυαγοὺς ἐπὶ τοῦ «Ερικ Ρέκμαν». Η κορβέττα τοῦ «Ωλστερ» πλέει πρὸς τὸ Πλύουσι με 24 ναυαγούς, ἐκ τῶν ὁποίων τρεῖς «Ελληνης τοῦ φορτηγού «Ιωάννης». Τὸ καταφθάσαν ἐν τῷ μεταξύ ὀλλανδικὸν ναυαγοσωστικὸν «Τάμεσις» ἐπέτυνε νά πλησιάσῃ μετά κόπου τὴν πρώρων τοῦ «Στόννου Πόιντ» και νά ἐπιβιβάσῃ πέντε ἄνδρας, σιτινες ἐπραγματοποιήσαν τὴν πρόσθεσιν μὲ συμματόσχοινα. Ακολούθως και ἐνῷ τὸ τάνκερ ἐπιπρόλειτο, ηρχισεν ἡ ρυμούληκσις του πρὸς τὸ Φάλμουσι. Κατὰ τὸν δραδὸν πλοιού ἐδημιουργεῖτο ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης αὐλαίς φλεγουένου πετρελαίου. Τελικώς, τὸ «Στόννου Πόιντ» ἐσούρασε πλήθη τὸν 21ην ἔξωθι τοῦ Φάλμουσι. Η δὲ ἐπί αὐτοῦ πυρκαϊά κατεσθέθη.

Ἐπίσης, τὸ φορτηγὸν «Ιωάννης» κατέπλευσε τὴν 20ην εἰς τὴν Βρέστην και ἡγκυροδόλησε 4 μίλια ἀνοικτὰ τοῦ κυματοθραύστου, διότι, λόγω τῆς ἐκδηλωθείσης ἐπί αὐτοῦ νέας πυρκαϊάς δὲν ἐπετράπη ὡς εἰσ-

πλους του εἰς τὸν λιμένα πρὶν ἡ ἐξουδετερωθῆ ὀλοσχερῶς ὁ κίνδυνος. Η πυροσβεστικὴ υπηρεσία τοῦ γαλλικοῦ πούτου λιμένος ἐπέτυχε τὴν κατάσβεσιν τοῦ πυρός και τὴν ἐπομένην τὸ σκάφος εἰσέπλευσεν εἰς τὸ προδιλμένα.

Οι νεκροὶ τοῦ «Ιωάννης» ἀνήλθον εἰς 12, ὅταν τινὲς ἐκ τῶν τραυματιῶν ὑπέκυψαν. Οι νεκροὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου ήσαν δύο, ὅλλ' οι ἔξι ἐγκαιμάτων τραυματίαι του εφθασαν εἰς 20. Οι νεκροὶ ἐκηδεύθησαν εἰς τὴν Βρέστην, παρουσίᾳ τῶν γαλλικῶν ἀρχῶν και μεγάλης μερίδος τοῦ ναυτικοῦ κόσμου και τοῦ γαλλικῆς κοινωνίας. «Ολα τὰ πλοῖα, τὰ εὐρισκόμενα εἰς τὸν λιμένα, ἔφερον μεσιτούς τὰς σημαίας των. Κατέθησαν πόλυαριθμοί στέφανοι. Οι 12 νεκροὶ ναυτικοί μας ήσαν οι κατότα :

Γεώργιος Χριστός και Γεώργιος Τζαννῆς δόκιμοι μηχανικοί, Ν.κ. Βολικάκης ναυλόρρος, Γεώργιος Πλουμίδης, Λαμπρινός Σταθάκης, Παντ. Νιονάκης και Ιω. Μοσχονᾶς ναύται, Αγγ. Ρουμάνης ναυτόπαις, Παντογ. Θεοστολονίκες λιπαντή, Αλέξ. Μπιρλής θαυδάμητόπολος, Δαμάσκος Σταυριανὸς θούδης μαγείρους και Παντ. Στρουμπῆς καθαριστής.

Η ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

«Ἀπὸ τὴν διεισαθεῖσαν εἰς τὴν Βρέστην προκαταρκτικὴν ἐπιθέωρησιν τοῦ φορτηγοῦ «Ιωάννης» διεπιστώθη ἡ υπαρξία σοβαροῦ ρήγματος εἰς τὴν πρώσαν του ἀπό τῆς ισάλου γραμμῆς και ἄνω. Τὸ κύριον κατάστρωμα και τὰ «τούιν-τέκες» υπεστησαν ζημιαὶ ἐκ τῆς πυρκαϊάς, ἀπὸ πρώρων μέχρι γεφύρας εἰς ἔκτασιν μήκους 45 ποδῶν. Τὰ ὑπερκατασκευάσματα φαίνονται ἥδη μαύρα ἀπὸ τοὺς καπνούς. Ζημιαὶ ὑπάρχουν εἰς τοὺς βαροῦλκας και τοὺς γεορανούς, εἰς τὸ βαροῦλκον πηδαλίου κλπ. Αἱ κύριαι μηχαναὶ φαίνονται ἀδιαβείσι, καθὼς και τὸ σύστημα τοῦ πηδαλίου. Αἱ ὀριστικαὶ ἐπισκευαὶ θὰ διεσαχθοῦν κατὰ πάσαν πιθανότητα, εἰς τοὺς ναυπηγεῖα τοῦ Μποεμεργάφεν, ἀπό τὰ δοτία τὸ νεότεκτον σκάφος εἰχει παραδοθῆ εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς του μόλις κατὰ τὸν παρελθόντα Ιανουάριον τρέχ. Εποντας εἰς τὴν Βρέστην θὰ διεσαχθοῦν προσωρινοί εἰς τοὺς ἐπισκευαῖς, ἵνα δυνηθῇ τὸ σκάφος και κατευθυνθῇ ἐν ἀσφαλείᾳ εἰς τὸν προαναφερθέντα λιμένα. Θὰ πρέπει πρὸς τὸν σκοτὸν αὐτὸν νά κλεισθῇ τὸ πρωτόν τεγεανύν διάφραγμα, ὅπερ ἐθραύσθη ἐκ τῆς συρκύσεως. Αναφέρεται, τέλος, ὅτι τὸ ἐκ ποτάσσης φορτίον τῶν κυτῶν Νο 1 και 2 ἔδοάχη.

ΟΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ ΕΚΦΡΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΛΥΠΗΝ ΤΩΝ

Τὸ τρομερὸν δυστύχημα τῆς συγκρούσεως τοῦ πλοίου «ΙΩΑΝΝΗΣ» κατελύπτησε τοὺς ιδιοκτήτας, τοὺς ἀμεσοὺς ἐνδισφερομένους συγγενεῖς και φίλους, καθὼς και τὴν διειδή κοινωνίαν, περισσότερον δὲ τοὺς ναυτικούς. Αἱ συγκρουσεῖς, ἀτυχῶς, τῶν πλοίων δὲν ἀποκλείονται ἀπὸ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Σύγκρουσις δῶμας και ἀμεσοὺς πυρκαϊά κατατάσσει τὴν σύγκρουσιν τοῦ «ΙΩΑΝΝΗΣ» μεταξύ τῶν πλέον δραματικῶν μεταπολεμικῶν θαλασσῶν τοῦχην τοῦ ιδιοκτήτας, ἀλλὰ ἡ ἀνεπανόρθωτος ἀπώλεια τόσων νεον, γενναίων, ἀγαπητῶν ναυτικῶν κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ τόσου εὐγενοῦς ἐπαγγέλματος των. Η μνήμη των και ἡ θυσία των θὰ παραμείνῃ ἀλησμόνητος.

Οι ιδιοκτῆται θέλουν νά ἐκφράσουν και δημοσίᾳ τὰ βαθύτατα συλλυπητήρια των εἰς τοὺς οικείους και τοὺς φίλους τῶν ἀτυχῶν θυμάτων τοῦ καθήκοντος.

ΕΚ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΗΣ ΑΝΩΝ. ΝΑΥΤ. ΕΤΑΙΡΙΑΣ «ΝΕΑ ΤΥΧΗ»

Canadian Liberty Ship PARTS

Available from N. Y. STOCK

Also for AMERICAN LIBERTY SHIPS and T-2 TANKERS:

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

MANILA and WIRE ROPE

DELIVERED FROM STOCK
AT ALL U.S. PORT

► Whitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

Cable Adress: AMTRADISC

125 BROAD STREET

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

NEW YORK 4, N.Y.

ΜΙΑ ΑΚΟΜΗ ΑΓΩΝΙΩΔΗΣ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑ

ΔΙΑ ΜΕΣΟΥ ΤΩΝ ΠΑΓΟΒΟΥΝΩΝ

Μετά το «*Χίος Μπρήζ*», τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν μας, τὸ διποὺν ἀπεκλεῖσθν τὸ παρελθόντα Μάϊον ὑπὸ τῶν πάγων εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν, ὑποστὰν καὶ τινὰς ζημίας, ἔτερον ἐλληνικὸν σκάφος δεινῶς πρὸ τίνος ἐδόκιμάσθη ὑπὸ διοιστήσαντος ἐντὸς τοῦ διαιλου ἀσφαλείας ἐκτεταμένου παγοπεδίου. Τὸ σκάφος, κατευθυνόμενον ἐκ Γαλλίας εἰς Καναδάν, ἐπέτυχε τελικῶς σῶν νά ἔξελθη τῆς ἐπικινδύνου αὐτῆς περιπτετίας, χάρις εἰς τὴν ψυχραιμίαν τοῦ πλοιάρχου καὶ τὸν ικανότητα του προσωπικοῦ τῆς γεφύρας καὶ τοῦ μηχανοστασιού. Κατόπιν θά πρέπει νὰ θεωρηθῇ τὸ πως διεξέφυγον τὸν κινδύνον οἱ «Ελληνες ναυτικοί». Τὰ λεπτομερεῖα τῆς ἀγώνισθως προσπαθείας, τῆς καταδληφείσης απὸ τὸ πλήρωμα, μεταδίδομεν κατωτέρω, ώς συνται ἀναφέρονται εἰς σχετικήν ἐπιστολὴν, ἣντις μάς ἀπεστάλη ὑπὸ μελῶν τοῦ πληρώματος τοῦ κινδυνεύσαντος σκάφους.

Τό υπό ελληνικήν σημαίαν λίμπερτου «Ελλήνις», 7176 τόνων, απέπλευσε την θην Μαΐου 19 Ρουέν, με κατεύθυνσιν το Νιού Φάουλαντ, ύπτιο καλάς καιρικάς συνθήκας, με γαλήνιον ωκεανόν και λάμποντα πλήσιον. Μετά τοιμέρων πλουν, δήμως, ο καιρός πήρχισε νά μεταβάλλεται και την 16η του ίδιου μηνὸς, τσφόρδος κυματισμώς και λιχούρδος ανέμους κατέστησαν δυσχερές τὸ ταξίδιον τοῦ ωκεανού, ἐνώ ριπατι ψυχρού ἀνέμου και ἀπότομος πτώσις τῆς θερμοκρασίας προεμήνυν, κατά τὰ πλοιάριον κ. Ιωάννη Χαλαματάν, τὴν ἐμφάνισιν ἔγγυς τῆς πορείας τοῦ πλοίου παγοδύσουνται. Προσάργια, μετά τινας ὥρας, ἐπεστάνθησαν οἱ πρώτοι ἐπιπλέοντες δύγκοι πάγου, ἐνώ οἶς τὸ Βάθος τοῦ ὄριζοντος διεγράφανται αἱ επιβλητικαὶ διαστάσεις ἑνὸς τεραστίου παγοδύνουν. 'Ο πλοιάρχος ἐγκατεστάθη τότε μονιμῶς εἰς την γέφυραν καὶ ὀλόκληρον τὸ πλήρωμα Στέθον ἐπίφυλακτος. "Ητο φανερόν, ὅτι εἰς δεινήν καὶ ἐπικινδυνόν περιπάτειαν θὰ ἐνεπλέκετο ἐντὸς ὀλίγου τὸ «Ελλήνις».

Τὴν μεσημβρίαν τῆς ιδίας ἡμέρας καὶ ἐνώ τὰ πάντα ἐκαλύπτοντο ὑπὸ πυκνῆς διψίλης, τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον διήχετο διά μέσου δύο πελωρίων παγοδύνων. Τὸ θέαμα ἦτο φωδερόν, συνάμα δὲ καὶ μεγαλοπρεπές. Αἱ ψυχραὶ ἐτῶν δύο αὐτῷ λευκῶν γιγάντων προερχόμεναι ῥιταὶ ἀνέψει ἐκάλυψαν τὸ πλοῖον μὲν δριμὺν χειμῶνα ἐν μέσῳ ἀνοίξεως καὶ τὸ πλήρωμα μὲν ἔντας ἀκατάνικτον δέος. «Ητο κατάδηλον, ὅτι τὸ «Ἐλλήνικες ἑταῖροι διέβανεν ἡδη ἐντὸς παγοπεδίου, μὴ ἐπιστημαθέντος εἰσέτι, ἢ δὲ ἐπικρατεῦσα πυκνὴ διψίλη. ἡ ὅποια περιώρα τὴν δραστότητα εἰς ἄποστασιν 100 μέτρων, καθίστα ἀνάρας ἐπίκινδυνον τὸν διάπλουν. Κατόπιν διαταγῆς τοῦ πλοιάρχου, ἡλαττώθησαν αἱ στροφαὶ τῆς μηχανῆς, ἐνώ διετάχθη, ὡσαύτως, ὁ ἀσύμματιστης νὰ λάβῃ τὸ στίγμα καὶ τὰς ἀντιποιχίας διά τοῦ ἀσυριάτου. Μετ' ὀλίγον τὸ «International Sea Patrol», ἐπληρόσθει, τὸ «Ἐλλήνικες, ὅτι εύρισκετο ἐντὸς τοῦ διαιώνου ἀσφαλείας καὶ εἰς ἀκριβές στήνα 47ο 15' Β Πλάτους καὶ 48ο 40' Δυτικού Μίκους.

Ἐν τῷ μεταδύῳ, οκοπιώροι ἐτοποθετήθησαν, εἰς τὴν πρωραν καὶ τὴν πειμήνην τοῦ σκάφους, κατόπιν τευχέων ἔναγνωίας τὴν περιοχὴν, δεδομένου, ὅτι ἡ ὄμιχλη συμεχώς περιώρχε τὴν δρατότητα. Ἡ εὗλοι τοῦ σκάφους μὲν ἐλαχίστας μανον πτροφάς ἔδοησε τὴν βραδεῖαν πρόωσιν του. Ὁ πλαισίορχος, ἀπιθανῶν νά ἀποφύγῃ τὴν ἀκίνητοποίησιν ἐν μέσω παγών του «Ελλήνικο», προσπέσθηε νά διοιλισθήσῃ βραδέως διὰ μέσου αὐτῶν πρὸς τὸν ἐλεύθερον ὕκειαν.

Διατυχώς, δικαιο, τὸ παγοπεδίον ἦτο ἐκτεταμένον καὶ ἡ νύκτα εὔρετο τῆς Ἑλληνικῆς πρωιθάλμου πάντοτε ὑπὲ τεραστίων ὄγκοπάγων. Ή
θέασις τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πληρώματος καθιστάτο πλέον ἐπίκινδυνος,
τραγική. Πορεία διὰ μέσου ἔνος ἀνέξερευντου παγοπεδίου ὑπὸ πυκνῶν σκότων λογικῶν δὲν ἦτο δυνατόν πασά εἰς τὴν καταστροφὴν νά ωδηγεῖ.
Προτερεία γένεται ἐπὶ τὸ πλοίον.

Παρὰ ταῦτα, οὔτε ὡς πλοιάρχος, οὔτε τὸ πλήρωμα ἀποβαθρώθησαν· Ἀντίθετας, ἡ στρατόθεσην ωὐ καλύπτουσα τὰς δυνάμεις τῶν ὁ κίνδυνος, ἐνῶ ἡ ἀδροπίτης ἐλπίς, ἂτι θὰ ὑπερικούσῃ τὰς δυνατείας τοῦ ἐπικίνδυνος αὐτοῦ ταξιδίου. Ενίσχυε τὴν ἀγωνισθή καὶ ὑπεράνθησπον προσπάτειον τῶν

“Υπὸ αὐτὰς τὰς δραματικὰς συνθήκας ἐπορεύετο τὸ «Ἐλληνίς» καθ’ ὅλην τὴν νύκτα ὅτε μὲν μὲ «κράτει ἄργα» τὰς μηχανάς, ὅτε δὲ μὲ «σπίσθεν». ἐνώ ποτε ἀσυμβατικός κ. Ἀνδρέας Καρδαβίς εὐρίσκετο συνεχῶς ἐν ἀκροάσεις, ζητῶν καὶ λαμβάνων ἀπὸ τοὺς παρακτίους στάθμοις καὶ τὰ παραπλέοντα τὴν περιοχὴν σκάφῳ πολυτίμους ὁδηγίας. «Ολόκληρον τὸ πλωπαῖα, μὲ τὸν πλοιάρχον ἐπὶ κεφαλῆς, ἡγούμενοι εἰς τὰς θέσεις του, μὲ τεταμένου τὴν προσοχὴν, ὑπὸ ἀγύνιαν σταθμίζοντες καὶ τὸν προσωμικότερον ἀκόμη ήγον τῆς θαλάσσης, ἀνέμενον ἀπὸ στιγμῆς εἰς στιγμῆς τὸ ἐνδεχόμενον μιᾶς μοιραίσσεις διὰ τὸ πλοιόν προσκούσσεως.

Η αὐγὴ εὑρε τὸ «Ἐλληνίς» πειδαλίλιονες πάντοτε ὑπὸ τῶν πάγων, ἀλλὰ σῶν! Η νύκτα, ἀπερχουμένη, συναπτεῖσις καὶ τὸ μεγαλύτερον μέσος τῶν φόδων τοῦ πληρώματος. «Ἡσαν τώρα ὀδοὶ βένθαιοι, ὅτι θά κατώθισσον τελικῶς νὰ διαφύγουν τὸν κίνδυνον. «Ἡσαν βένθαιοι, ὅτι κατά τὴν διάρκειαν τῆς ἡμέρας βάθιστοισιν νὰ ἀνακαλύψουν τὴν ἔξοδον πρὸς τὴν ἐλευθερίαν τῆς θαλάσσασαν, πούς τὴν σωτηρίαν. Καὶ ποτὲ περὶ τὴν μεσημβρίαν ὁ εύρυς, ὁ ἀτελείωτος καὶ ἀνέυ ἐμποδίων πλέον δρόμος τοῦ ὕκεανον ηνιοκήν ποδὸς τοῦ Ἑλληνικοῦ σκάφους καὶ ὁ πλιος μὲ τὰς λαυπτὰς καὶ θεομάρις τοῦ ἀκτίνας προσέβαλε μέσα ἀπὸ τὴν παγωμένην δούιχνην. ὀδλόκληρον πλωπαῖα ποθένθι, διτὶ ἐπάνησθοει εἰς τὴν ζώνη. Τὸ παγοπέδιον, μὲ τοὺς λευκοὺς καὶ ἀπαστρόπτοντας εἰς τὴν μεσημβρινὴν φωτοβοδίαν ὠγκάργυρος, ευρίσκετο ἥδη ὀπίσσω τῷν. «Τό γραφικὸν καὶ ἐπίβλητικὸν τὸ θέασις. Λέν οἱ μέντηντες τῶν παγερῶν ἀρράγτης τῆς παραπομπῆς ποιεῖται!

τεραιμά. Δεν ενεβύμιζε τον παγερόν έφιλάτην της προηγουμένης νυκτός! Τὴν ἐπομένην — καταλήγει ή ἐπίστολή, ή όποια τὰς λεπτούς εοίσ-
χ τῆς περιπτείας τοῦ «Ἐλλήνικος» μάς μεταδίδει — καὶ ἐνώ εἰς τὸ διά-
λος τοῦ ὄριζοντος διεκρίνοντο ἀκόμη αἱ λευκαὶ στολουέτται τῶν πάγων, ὁ
Καπετάν Γιάννης συνεκένθωσε τὸ πλάνωμα καὶ τὸ πύραυλός τους μὲ ἀ-
λλὰ καὶ θεομάλ λόγια. Ἰδιαίτερως, ὁ καλός μας πλοιάρχος ηὔποριστος
τὸν α'. μηχανικὸν κ. Γ. Τσαφρύκην, ὁ όποιος καθ' ὅλην τὴν διάσκεψιν
οὐθενὸς περιπτείας μας πασούμενος εἰς τὸ μηχανοστάσιον ἐκτελίν-
μεντος περιπτώσεως τὰς διαταγὰς τοῦ πλοιάρχου, ὡς καὶ τὸν ἀσύμματος την
· Ἀνδοέαν Καραβίαν καὶ τὸν ἀνθυπολούχορχον κ. Ἐμμ. Ζουρούδην. Μέ-
τυνκινήτην καὶ εύνωμος μούσην τὴν ὠμίσπεν ὁ καπετάν Γιάννης καὶ διὰ τὸ
πλοῖον πλοίωμα; τὸ πόπιον μὲ ψυχραίμαν καὶ πειθαρχίαν ἀπαρά-
πλλον ἐξετέλεσεν ὀλακ τὰς διαταγάς του «Χάρος» σὲ δόλους ἔσσας, κα-
τέλην ὁ καλός πλοιάρχος, τὸ «Ἐλλήνικος» κατώρθωσε τὸ ἀκατόρθωτον

κοι πεποίησαν μάτια τραχύτεραν μοιραν». Ο καλός «Ελλήν ναυτικός διὰ μίαν ἀκόμη φορὰν κατέδειξε τὰς ἀπαραιμέllους ικανότητάς του...

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

ΑΡΙΘ. 680/56 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

—Αύτοδικαία λύσις συμβάσεων ναυτικής έργασίας έπι πλωαίσας πλοίου. Άποζημιώσις ναυτικού έπι καταγγελίας συμβάσεων λόγω άνικανότητος τού πλοίου πρός πλούν, και λύσις ταύτης, λόγω ναυαγείου του πλοίου, άποζημιώσις ναυτικού έπι προστάξεων πλοίου και συνυπολογισμός παρεχόμενων τακτικών έπιδομάτων και άντιτιμου τροφῆς.

Ἐπειδή ἐν τῇ κρινομένῃ ἀγωγῇ ὡς αὕτη περιορίζεται, ιστορεῖται, ὅτι ὁ ἔναγοντας ἐναυτολογῆτης τὴν 15.3.1956 ἐπὶ τοῦ εἰς τὴν ἐναγομένην ἀνήκοντος φορτηλού ἀτμόπολιον «Α» ὡς α' Μηχανικός, ἀντί μηνιαίου μισθίου ες 1/2-0-0 Λ. Ἀγγλίας, προτού τῆς ἐν τῷ πλοίῳ χορηγούμενής τροφῆς ἐκ 0-9-0 σελλινών καὶ ειργάσθη ὡς τοιούτος ἐπ' αὐτοῦ μέχρι τῆς 18ης Μαΐου 1956. διεκπεριέσθη ἐπειδή τοῦτο οὐκέτι θέλεται. Διώχεται δ' ἡ καταμηνφίσις τῆς ἐναγομένης εἰς τὴν καταδόλην τῷ ἔναγοντι, ὡς ἀπόζημιώσεως, τῶν ἀπό τῆς ἀπόλυσεως μέχρι τῆς 17 Ιουλίου 1956 μισθών αὐτοῦ, μετά τοῦ ἀντιτίμου τροφῆς. συμφώνως τῷ ὅρῳ 18 τοῦ περὶ ναυτικῆς ἐργασίας N. 1752)51.

'Επειδή έκ τών καταθέσεων των ένόρκων ένώπιον ήμαν και πρό Συμβολικούς/γραφάριας έξετασθενών μαρτύρων, έκ του περιεχομένου των προκαταβολικών έγγραφων, έκ τών έκατερων έκτιθεμένων και έκ της έν γένει διαδικασίας έβεβαιώθησαν τα άκολουθα : 'Ο ένάγων έναυτολογή- υπη κατά τον έπ τη άγνωστη υδόνον επί του φορτηγού άπτωποιον της ένα- γωνέντης «Α», ώς Μηχανικός Α', επί μηνιαίων βασικών μισθώ 110-0- λιρών 'Αγγλιας, πλέον τών τακτικών κατά μήνα παρεχομένων έπιδο- μάτων έκ 10-0-0 Λ. Α, δι' έργασίας κατά Σάββατα, Κυριακάς και Εορτάς έν πλώ και 55 Λ. Α., ός δώρων τών πλοικτητών. Την 2.30' πρωινήν της 11 Μαΐου 1956 τό έφ' ού δι' ένάγων έπέβαινε πλοιον, πλέ- υμέφορτον θωάτου έκ του λιμένος Κ. (Διτ. 'Αφρικής) εις Καναδάν, προστράξει, λόγω ομίχλης, εις την έναντι, σχεδόν του λιμένος του Δ. Κειμένην νήσον Μ. και παρεμεινει καθηλωμένων εις τὸν βυθόν. Κατόπιν ιούτου, ήρεσαντο αι προστάπειοι αι ανελκύσεων τού πλοίου δι' απορρί- μεως μέρους τού φορτίου, ήτις τη συνθρομή και τού προστρέξαντος

έκ Γιβραλτάρ ναυαγοσωστικού «Ηρακλῆς» ἐπετεύχθη ἐν τέλει καὶ τὸ ποίον θυμουλικήθη τὸν 6 Ιουλίου 1956 εἰς τὸν λιμένα τοῦ D, ἔνθα καὶ παραμένει ἐπὶ τὸ σκοπό ἐπισκευῆς. Τοῦτο, κατὰ τὴν ιστορία τὸ τάπαθον 507 καὶ 508 τὰς 15 Ιουλίου καὶ 19 Αὐγούστου 1956 τεύχη τοῦ περιοδικοῦ «Ναυτικικά Χρονικά» περιγράφεται τόν ζημιών φέρει ρήγματα εἰς τὰ υψηλά ἐκτάσεως, κατὰ μέγιστον ὄριον. 12 ἵντσῶν καὶ ἔχει ἀνάγκην ἀντικαταστάσεως πολλών ἀλογμάτων καὶ ἐπιδιορθώσεως τῶν μηνανῶν καὶ τῶν σωληνώσεων. Μετά τὴν προσάραξιν, τὸ πλήρωμα παραμένει ἐπὶ τοῦ πλοίου διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐργασιῶν ἀνελκύσεως, μετά παρέλευσιν ὅμως, ἡμέρων τινῶν, συγκεκριμένως δὲ τὴν 18 Μαΐου 1956, μέρος μὲν αὐτοῦ, ἐν οἷς καὶ ὁ ἐνάγκων, ἀπελύθη, ντυγραφεῖσθαι ὡς αἵτις λύσεως τῆς συμβάσεως εἴτε τοῦ ναυαγίου ὃς ἐπὶ τοῦ ἐνάγκων, εἴτε τῆς ἀσθενεῖται, οἱ δὲ λοιποὶ ἐκ τοῦ πληρώματος (ἐν οἷς Α' καὶ Β' πλοιάρχος, ἀσυμβατιστής Λιπαντής, Β' ἀποχοινικός, θαλαϊππόλος), ἐπλευσαν μετὰ τοῦ ρυμουλκηθέντος πλοίου τοῦ Ντακάρ, ἐνδιάπλελθησαν καὶ οὗτοι μέχρι της 30 Ιουλίου 1956. Κατὰ τὸ ἄρθρ. 15 ἐδ. 8' τοῦ ν. 1752) 1951 ἡ σύμβασις ναυτικῆς ἐργοσιῶς λύεται αὐτοδικαίως ἀν τὸ πλοίον ἀπόλεσθι. Κατὰ τὸ ἄρθρ. 7, ἐν συνδιασμῷ πρὸς τὸ ἄρθρ. 16 τοῦ αὐτοῦ νόμου, ἐὰν ἡ σύμβασις υθῆ ἐπὶ καταγγελία τοῦ πλοιάρχου, ἀλλὰ λόγω ἀνακάντητος τοῦ πλοίου πρὸς πλοῦν, διαφεκίας πέραν τῶν 15 ἡμερῶν, παρέχεται ἀποτημίωσις εἰς τὸν ναυτικὸν. Ήτο, ἐὰν ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ἐγένετο ἵνα τὸν ἀλλοδαπόντι καὶ εἰς ἄλλα, πλὴν τῆς Μεσογείου, τοῦ Εὔξεινου ὄντου, τῆς Ἐρυθρᾶς θαλάσσης ἢ τῆς Εὐρώπης, ὑδατα, ισούται τρεῖς τὸν μῆδον 22.5 ἡμερῶν. Τέλος, κατὰ τὸ ἄρθρον 18 «έὰν ἡ σύμβασις λυθῇ λόγω ναυαγίου τοῦ πλοίου, ὁ ναυτικὸς λαυδάνει τοὺς ισθεῖς δι- δοσαίς ἡμέρας εἰργασθεῖ συντρέχων εἰς τὴν διάσωσιν αὐτῶν, τῶν ἐπιβιβανόντων ἢ τοῦ φορτίου, ἐπὶ πλέον δὲ καὶ τὸν μισθὸν ὑπηρών, ἐφ' ὅσον δὲν ἔξεμισθωσε τάπαθον τοῦ ἀλλαχοῦν». Οὕτως, ὁ περὶ ναυτικῆς ἐργασίας N. 1752) 1951 σαφῶς διαστέλλει τὴν περίπτωσιν ἀνικανότητος τοῦ πλοίου, πρὸς πλοῦν ἀπό τοῦ αυτούς αὐτοῦ ὑποστητῶν προφανῶς, εἰς τὰ ἐν τῇ ἐπιστήμῃ καὶ ἡ νομολογία κρατοῦνται περὶ τῆς ἀκριδούς ἐννοιας τῶν ὄρων, τούτων. Ἐν προκειμένῳ, διάσει τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρ. 15 ἐδ. 8' τοῦ ν. Ἀνωνύμου καθ' ἣν ἡ σύμβασις ναυτικῆς ἐργασίας λύεται αὐτοκαίσιας, ἐάν τὸ πλοίον ἀπόλεσθι καὶ τῆς τοῦ ἄρθρου 17, ἐν τῇ ἐνοίᾳ τῆς ὅποιας ἐν περιπτώσει ἀνικανότητος τοῦ πλοίου πρὸς πλοῦν, παίτεται διὰ τὴν λύσιν τῆς συμβάσεως καταγγελία ἐκ μέσους τοῦ πλοιάρχου, μη ἐπερχομένων αὐτοδικαίων, θά την πάντα τὴν ὑποτηρηθῇ, διτὶ προϋποθεσίς καταβολῆς τῆς ἀπολημμάσεως τοῦ ἄρθρου 18

Ἐν τούτῳ, καὶ ἂν ἦτι δὲν θέλει τις ἐκτείνει ἐπὶ τοσοῦτον τὴν ἔνσημαν τοῦ ναυαγίου, πάλιν οὐδόλως τὸ συμβάν εἰς τὸ ἄγνωστον λοιπόν συνιστήσῃ περίπτωσιν ναυαγίου, καθ' οιονδήποτε τῶν ἐν τῷ πιστήμη διδούμενών ὀρισμῶν αὐτού. εἴτε, τούτεστιν, ήθελε θεωρηθῆναι ναυαγίου ἀπότολει τῇ καταδύθισι τοῦ πλοίου καὶ ἡ παραμονὴ του, στα καὶ ἐπὶ τινας μόνον ἡμέρας, ὑπὸ ἕδωρος, χωρὶς νὰ είναι ἀπασχόλησης. ὅπως τούτο μεταβληθῇ καὶ εἰς συντομάτων, εἴτε διὰ ἀπατεῖται ερεύεστις τοῦ πλοίου εἰς κατάστασιν συντριμμάτων. εἴτε βύθισται καὶ υπτοῦνται συνάμα αὐτοῦ, εἴτε καὶ μόνον ἐπέλευσις τοσάντων ἡπιών. ὡς τὸ πλαΐσιον νὰ καταστῇ πλέον ἀνίκανον νὰ ἐγκλωπώσῃ τὸν σίκευσιν· αὐτούς προερισμόν, ἀνεξαρτήτως αἰτίου. Οτι δ' οὕτως ἔχει προκύπτει ἀλλὰ ἐπὶ τῆς ἔνταξης. 492 Ἐπτ. Νόμου νιγνούμενης ὁσσούτως διαστολῆς τετέλεν ναυαγίου καὶ ἀνικανότητος τοῦ πλοίου πόδες πλαϊσίου τεοίλι, βαθύστης σφράγις καὶ τὴν περιπτώσιν καθ' ἣν συνεπείᾳ ποσταγέων παρίσταται ἀνάγκη νὰ γίνωσι καὶ ἐργασταὶ ἀνελκύσεως. Περὶ πλήρης δὲ περιστάσεως τοῦ ἐν τῷ ἄγνωστῷ πλοίῳ ἐναφέσει καὶ ὁ πίνακ ηπειρών πλοίων τοῦ Ἀγγλικοῦ Λόδου³ τοῦ μηνὸς Αὔγουστου τοῦ 1956. Συνδέει τοῖς ἐκτεθείσιν ἀπόκλισιούντες τὴν περιπτώσεων ναυανού τοῦ εἰπεῖν πλοίου. πρόκειται περὶ τῆς ὑπὸ τοῦ ἄρρενος 17 τοῦ N. 1752)51 ημικουμένης περιπτώσεως τῆς πέραν του 15θεμέρου ἀνικανότητος αὐτοῦ πόδες πλαϊσίου καὶ συνεπείᾳ ταῦτας λύσεως τῆς συμβάσεως. μη ἀποκύπτει ἐπιρροὴν τῆς ἀναγραφῆς εἰς τὸ ὑπό τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ ἐνάγοντος ὑπογραφόμενον καὶ προσαγόμενον διπλότυπον λογαριασμοῦ μισθοδοσίας αὐτοῦ. ὡς αἰτίας τῆς ἀπόλυσεως, τοῦ ναυαγίου, ἐν ὅψει τοῦ πλοίου δυσχερούς καθορισμοῦ ἀπό ἀπόμεινες ἐφαρμογούς τοῦ νησίου τῆς

ακριβούς, έννοιας τοῦ δρου τούτου. "Οθεν, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ, 16 § 3, ἐν συνδιασμῷ πρὸς τὸ ἄρθρο, 17 τοῦ N. 1752)51, οὐτίνος ἀπάντες οἱ δροὶ διαλαμβάνονται ἐν τῷ μείζονι, δάσει τοῦ ισχυρισμοῦ περὶ ναυαγίου (περιλαμβάνοντας καὶ τὴν ἀνίκανότητα πρὸς πλοῦν) αἴτηματι τῆς ἀγωγῆς κατὰ τὸ ἄρθρο, 18 δικαιούνται ὁ ἔναγος ἀπόζημωσεως Ἰστος πρὸς τὴν ἀντιμισθίαν 22 ½ ήμερῶν. ὡς ἐκ τοῦ τόπου ἔνθα ἔλαβε χώραν ἡ λύτρη τῆς συμβάσεως. Ἐν προκειμένῳ πρὸς ὑπόλογοισμὸν τοῦ μισθῶν τοῦ ἐνάγοντος θέλουσι ληφθῆ ὑπὸ δύο εἰς τὰ ὡς ἀνώ ἐπιδόματα ἐξ 65 λιρῶν Ἀγγλίας μηνιαῖς, ἐφ' ὅσον παρεχόμενα τακτικῶς ἀπετέλουν ὥσαύτως καὶ ταῦτα μέρος τῶν τακτικῶν μηνιαίων ἀπόδοσιῶν αὐτοῦ (συμποσίουμενα σύντοιχοι εἰς 175-0-0 Λ. Α.), τοσούτῳ δὲ μᾶλλον ἐφ' ὅσον καὶ κατὰ τὸ ὑπὸ τῆς ἐναγομένης προσκομίζουμενον, ἔγγραφον τῆς συμβάσεως, μόνον ἀντιμισθία τῆς ἀδείας ἀναφέρεται, ὅτι δὲ ὑπόλογοίζεται δάσει τοῦ βασικοῦ μισθοῦ, ἀνευ τῶν ἐπιδιορμάτων τούτων. Τούτουντον δὲν δύναται νὰ συνυπολογίσῃ τὸ ἀντίτιμον τροφής, διότι, ὡς σαφώς προκύπτει απὸ τοῦ ἄρθρ. 4 § 1 (ὡς καὶ τοῦ 23 τοῦ N. 1752)51), ἀποτελούσης τῆς τροφῆς παροχὴν αὐτοτελή καὶ διαιρετὴν ἀπό τῆς εἰς χρήμα ἀντιμισθίας, ἡ χορήγησις αὐτῆς συνδέεται μετά τῆς ἐπὶ τῷ πλοιῷ ἐπιβιβάσεως καὶ παρουσίας τοῦ ναυτικοῦ καὶ ηρητηται ἐκ τῆς διαρκείας τῆς συμβάσεως μεθ' ἣς καὶ συγκαταλύεται.

ΠΑΓΑΤΗΡΗΣΕΙΣ.— Δι' ἔλλειψιν κινδύνου ἀπώλειας φορτίου ἐκ
θυμίσεως ὑπ' ἀριθ. 996)52 ἀπόφασες Πρωτοδικείου Πειραιῶς («Ναυ-
τικά Χρονικά» T. 186, σελ. 21). Γνωμοδότης Συμβουλίου Ἐλέγουχον
Ναυτικῶν Ἀτυχημάτων ἐπὶ ναυαγίου πλοίου ὑπ' ἀριθ. 986)56 ἀπό-
φασις, «Ἐφετείου Ἀθηνῶν» («Ναυτ. Χρον.» T. 272, σελ. 17). Διαιτη-
τικαὶ Ἐπιτροπαὶ καὶ διάλυσις ναυλώσεων ἀνευ ἀποζημίωσεως ὑπ' ἀ-
ριθ. 2146)55 ἀπόφασις «Ἐφετείου Ἀθηνῶν» («Ναυτ. Χρον.» T. 268,
σελ. 22). Λύσις συμβάσεων ναυτικῆς ἔογνασίας καὶ καταβολὴ δαπα-
νῶν διατροφῆς πληρώματος κατὰ N. 1752)51, ὑπ' ἀριθ. 290)53 ἀ-
πόφασις Πρωτοδικείου Πειραιῶς («Ναυτικά Χρονικά» T. 193, σελ. 21).
Δις: πόσωνταν λόγιν τινα συμβάσεων ναυτολογίας ἀποτίμησιν τροφῆς κα-
τὰ N. 1752)51 δι. τὴν ὑπ' ἀριθ. 1874)52 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου
Πειραιῶς («Ναυτ. Χρον.» T. 192, σελ. 21).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

—ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΚΑΙ ΛΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΠΤΟ-
ΜΕΝΟΝ ΣΚΛΑΦΟΣ.

Τὸ θεωρούμενον ὡς καθῆκον ἐνὸς πλοιάρχου νὰ παραμένῃ ἐν ὥρᾳ
ὑπερτάπου κινδύνου ἐπὶ τοῦ πλοίου του καὶ ἐν ἀνάγκῃ νὰ θυσίαζεται
παρασύρουμενος μετ' αὐτῷ εἰς τὸν βυθόν, δὲν ἀποτελεῖ κανόνα, ωὐτε καὶ εἰς
τὴν πραγματικότητα τυγχάνει ἔφαρμογης. Δὲν δύναται ἐν τούτοις, νὰ ἀμ-
φισθήπῃ. ὅτι ὁ πλοιάρχος πρέπει νὰ ἔκτιθεται εἰς τὸν κίνδυνον αὐτὸν,
ἄν τινά πάρκη ἐλπίς παραμένων εἰς τὴν θέσιν του, νὰ διασώσῃ το-
σκάφους. Αὐτή την ἀποψιν παρεδεχθή ἀμερικανικὸν δικαστήριον εἰς ἀ-
πόφασιν του ἐπὶ ἐνδιφερώσης ὑπόθεσεως ἀναφερομένης εἰς ἀπαίτη-
σιν διὰ σώστρα. Τὸ ἀλιευτικὸν «Ἐλισάβετ N.» κτυπηθὲν ἐν πλήρει
τηνεμίᾳ παρ' ἑτέρου ἀλιευτικού, κατεκλύσετο ταχύτατα ὑπὸ τῶν ὑ-
δάτων. Τὸ ρῦγμα του ἦτο εἰς τὴν περιοχὴν τῶν διεμενῶν καυσίμων,
ὅπου δὲν ἦτο δυνατὴ οἰδαπότητα παρεμβάσις πρὸς ἀνάκοπην τῆς διαρ-
ροής. «Υδωρ καὶ καύσιμον πετρέλαιον κατέκλυσαν ἐντὸς ὀλίγου τὸ
μηχανιστασιον καὶ αἱ μηχαναὶ ἐπαυσαν λειτουργοῦσαι. Διαβλέπων ὁ
πλοιάρχος τὸν ἄμεσον κινδύνον καταποντισμοῦ, προφίλθεν εἰς τὰ διεν-
ικυνθέμενα μέτρα ἐγκαταλείψεως τοῦ σκάφους καὶ μεταφορᾶς τοῦ
πληρώματος καὶ αὐτοῦ τοῦ ἴδιου εἰς ἔτερον πλοίον. Κατὰ τὴν ὥραν
ἔκεινην τῆς ἐγκαταλείψεως τοῦ σκάφους, ἡ πρύμνα του εύρισκετο εἰς
ἐπίπεδον ἴσον πρὸς τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης. ἀλλ' ἀντί, ὡς ἀ-
νεμένετο, νὰ βυθισθῇ τὸ σκάφος. ἐξηκολουθήσε νὰ παραμένῃ εἰς τὴν
θέσιν ταύτην. 'Ο πλοιάρχος, τότε, συμβουλευθεὶς καὶ τοὺς ἄνδρας του
πληρώματος του, ἀπέφρσισε νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὸ πλοίον καὶ ἐπέτυχε
τῷ δοθείει τριάνταν ἀνδρῶν, νὰ ἀνακτήσῃ εἰς ικανοποιητικὸν βαθμὸν τὸν
ἔλεγχον τοῦ σκάφους. ὕστε νὰ ἔπιτευχθῇ ἡ ρυμούληκσις του εἰς λι-
μένον

μένον.
Ἐκ μέρους τού πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος ἡγέρθη ἀγωγὴ διὰ σῶστησι. Τὸ δικαστήριον, κρίνον ἐπὶ τῆς τοιαύτης ἀπαιτήσεως, παρετέθησεν, ὅτι οὐ σχέψεις τοῦ πλοιάρχου ποάς τὸ πλοῖον εἶνε ιδιαίτατα στενή. Τὸ καθῆκον τοῦ πλοιάρχου ἔχαρακτηρίσθη ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου, ὡς λίαν ἐμπιστευτικόν. Περιλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ πλοιάρχου, ὅπως ἐν παντὶ χρόνῳ πράττει τὸ πάντα πρός διαφύλαξιν τοῦ πλοίου. Ἐτονοῦσθε παρὰ τὸ δικαστηρίου, ὅτι ὁ πλοιάρχος ἦτο ὃ δύσας τὴν διαταγὴν τῆς ἐγκαταλείμμων. Θά υἱοθετεῖτο, θεν, μία ἄποτος καὶ ἀστήρικτος ἀρχή, ἣν ὑπεστηρίζετο. ὅτι ὁ πλοιάρχος ἥδην ατο, δίδον τὴν διαταγὴν ταῦτην, νῦν τερματίσῃ τὴν πρᾶ τὸ σχάσον σχέσιν τον καὶ τὸ πρός αὐτὸν καθήκον του καὶ νὰ τίθεται εἰς θέσιν ἔνους πρός αὐτό, ικανού νὰ προσθῇ ἐκτάκτως οὐσιώδεις ἀπαιτήσεις ἔναντι τῶν πλοιοκτητῶν. Καθῆπιν στιγμὴν ἐδόθη ἡ διαταγὴ ἐγκαταλείμμων ὡς πλοιάρχος — καθ' ὃ δὲ τοῖος εἶπεν — εἶχε τελώνια λησμονήσει, ὅτι τὸ σκάφος διέθετε στεγανὰ διαφοράγματα. Τὸ ἐγκεχυμήθη μετὰ τὴν ἐγκαταλείμμων.

Τό δικαστήριον ἔκρινε, ὅτι δέν θά ήτα όρθδν νά ἐπιδικασθούν εἰς τὸ πλοιάρχον σώστρα. Ὡς πρὸς τὴν ἀπαίτησιν τοῦ πληρώματος, τὸ δικαστήριον παρετήρησεν, ὅτι τὰ ἔξεταστον θέμα ήτο, ὃν οἱ ἄνδρες, μετά τὰ διατρέξαντα, ἔπαινον νά ἀποτελούν μέλη τοῦ πληρώματος καὶ κατέστησαν πρόσωπα ἔνα πρὸς τὸ σκάφος. Εἶνε προφανές — ἐτονίζετο εἰς τὸ απόφασιν — ὅτι οὐδεμία ἐδόθη εἰδίκη διαταγὴ απολύμυσα αὐτοὺς ἀπὸ μέλη του πληρώματος καὶ τὸ ζήτημα ήτο συνεπῶς, ἀν ἀπελύθησαν ή ὅχι. Παρετηρήθη, σχετικῶς ὅτι ὡς κριτήριον εἰς τοιαύτας καταστάσεις ἔχορτιμες συνήθως τὸ γεγονός, ἀν ἡ ἐγκατάλειψις ἔγενετο αὖν ἐλπίδος τινὸς ἐπάνοδου ἐπὶ τοῦ πλοίου. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἔκριθη, ὅτι ήτο δύσκολον νά λεγθῇ, ὅτι οἱ ἄνδρες εἶχον ἀποδείξεως — ἐτονίσθη ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου — ἐπιπίπτει εἰς τοὺς γείραντας τὴν ἀπάτην.

Τελικώς, τὸ δικαστήριον ἐδέχθη τὴν ἀποφιν, καθ' ἥν, ἐνῷ ἡ ἐπάνοδος εἰς τὸ σκάφος τῶν ἑγειράντων τὴν ἀπαίτησιν καὶ ἡ παρ' αὐτῶν ἐπιτελεσθεῖσα ἐργασία ἀπέτελουν πρᾶξεις υψηλῆς ναυτικῆς παραδόσεως, δὲν θὰ ἡτο, ἐν τούτοις, σκόπιμουν νὰ κριθῇ, διτὶ αἱ πράξεις αὗται ἔγεννοντο παρὰ προσώπων ξένων πόρος τὸ πλοῖον. Επειδέλουι οἱ ἄνδρες αὗτοι μέλη τοῦ πληρώματος ἐνὸς σκάφους, ὅπερ ἐπλήγη ἐκ θαλασσιού

ἐτυγήματος καὶ ἐπρεπε νὰ συμμερισθοῦν καὶ τὰς ἀντιξόους ταύτας περιστάσεις, ὅπως συμμερίζονται καὶ τὰς καλάς.

—ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΚ ΝΑΥΤΑΙΓΑΤΗΣ Ἡ ΚΑΤΑΣΧΕΣΙΣ,

Όνειδικός έπει τών άσφαλτικών ζητημάτων συνεργάτης της αγγλικής «Τζίορναλ οφ Κόμικερ», ωςχολούμενος με τὴν ἀπόφασιν τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου τῆς Βατιλιμόρης εἰς ὑπόθεσέων ἀναφυέσις μεταξύ τῆς Δημοκρατίας τῆς Κίνας, τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν και τῆς «Σινικῆς Ἐμπορικῆς Ἐταιρίας» τῆς Νέας Υόρκης, ἀναφερομένης δὲ εἰς ἐπτὰ «λίμπτερούς», ὅτινα περιήλθον τὸ 1950 εἰς τοὺς κινέζους κομμουνιστάς, προβαίνει εἰς τὰς ἀκολούθους παρατηρήσεις: «Η σγγνή ἀφεωρ πρωτὸν 6 πλοία λιμπερτς, διά τὰ ὄποια ἡ κυβέρνησις τῆς ἐθνικιστικῆς Κίνας πᾶν φειλέτις πρὸς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας αἵτινες είχον ἔγγραψι ύποθηκην επὶ τῶν σκαφῶν. Η διαχείρισις τῶν ἐπιτίμων πλοίων είχεν ἀνατεθῆ ἵνα τὴν «Σινικὴν Ἐμπορικὴν και Ναυτικὴν Ἐταιρίαν».

Ως πρός τα ξένα σκάφη, έκ των έπτα, τό αμερικανικόν Δικαστήρου εκρίνεται, οτι διά πλοίων ήτο πράξις ναυτιλίας, άδικημα, δηλαδή. δια πραχθέν υπό τών πλοιαρχών ή τών πληρωμάτων, έπι ζημιά καὶ τού ναυλωτών. Διάκρισις έγγενο μόνον διά τό έβδομον πλοίον, όπερ ωδηγήθη εις Σιγκαπούρην υπό τού πληρωμάτος του, αφού, προηγουμένως, καθερέθη ό πλοιαρχος. Εἰς τὴν προπτίστων τού σκάφους τούτου ὁ αμερικανὸς δικαστὴς εκρίνειν, οτι διά πλοίων ηπήλθε συνεπεία κατασκέσεως.

Ας αφήσωμεν — τούτε ο σχολιαστής της «Τζιόρναλ οφ Κόμμερο» — κατά μέρος τά νομικά ουμπεράσματα της άποφάσεως και ήδη έλθων είς τά πρακτικά άποτελέσματα αύτής. Ασφαλώς όλιγοι λογικοί άνθρωποι θά εύρεθουν, που βάθιεορήσουν τοιαύτα γεγονότα, ώς κείμενα έξω του κύκλου τῶν «Ικινδύνων πολέμου», ώς ούτοι γενικώς νοοῦνται. «Αν ή κυβέρνησις τῆς Κίνας: δὲν διετέλει «Υπερ φάκτο» έν συρράξει μὲ τοὺς ἔθνικοις τῆς Κίνας, τότε οὐδὲν ζήτημα ήδην μάτον νὰ υπάρχει, διότι τὰ σκάφη θά ἀφνούντο υπὸ τῶν ἐλέγχον τῶν ιδιοκτητῶν τους ή καὶ τὰ ναυλωτῶν των

Από τεχνικής απόψεως, δὲ ισχυρισμός, διτὶ ένεκάστη περιστάσει οι πλοιοκτήται καὶ ή οι ναυλωταί εξημιδόθησαν ἐπὶ τῆς πράξεως τῶν πλιάρχων καὶ ή τῶν πληρωμάτων των εἰνεῖς δικαιολογημένος. Κατὰ τὸν δρετανικὸν γόνιμον, οὐδεμία διάκρισις δύναται νὰ γίνη μεταξὺ τῶν περιπτώσεων εκείνων, καθ' ἃς πλοιαρχὸς καὶ πλήρωμα ἔλαθον μέρος εἰς τὴν ιδιοποίησιν τῶν πλοιών καὶ ἑκείνων, καθ' ἃς τὸ πληρώμα ἐνήργησεν ἀδιαφορούν διὰ τὴν στάσιν τοῦ πλοιάρχου. Οἰανδήποτε θέσιν καὶ νὰ λάδουν τὰ βρετανικὰ δικαστήρια, ἀν ποτε ἀχθῇ ἐνώπιον των ὑπόθεσεων τοιάτις φύσεων, τὸ πράγμα θὰ παραμένῃ πάντοτε συζητήσιμον. Εἶνε δημος, σημαντικόν, διτὶ οὐδεὶς βρετανὸς σχολικός πηφεδρήτης τὸ δικαία. Υπάρχουν, μάλιστα, πληροφορίαι, διτὶ οι ἐνδιαφερούντος εἰς τὴν ὑπόθεσιν ταῦτην βρετανοί ἀντασφαλισταὶ ἐπλήρωσαν τὸ ἀναλογούν εἰς αὐτοὺς πιστὸν τῆς ἀπώλειας, ἀδιαματρήτως.

Μία δυσχέρεια είς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν ἔγκειται εἰς τὸ δῆτα ἡ κατάσχεσίς τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν ἢτο ἀποδοτέα εἰς πολιτικά ἐλαττωρία. Αὐτὸν ἔκεινοι, οἵτινες ἔλαβον μέρος εἰς τὴν πρᾶξιν, εἶχον ἐνεργήσει δυνάμει νόμῳ συσταθεῖσῃς ἑξουσίας, ὡς τῆς ἐντεῦ φάκτου κυβερνήσεως τῆς Κίνας, θὰ ὑπῆρχεν ἡ εὐνέρεια νὰ ισχυρισθῇ τις, δῆτα ἡ ἀπόλεια ἢ τὸ συνέπεια κατασχεσῶν. Τὸ συμπέρασμα, δημως, εἰς τὴν ἐπίμαχον περίπτωσιν φαίνεται νὰ είνε, δῆτα οἱ προδάντες εἰς τὴν κατάσχεσιν ἐνήγορησαν, ἀσφαλῶς, ἐξ ίδιας πρωτοβουλίας καὶ οὐχὶ ἐπὶ τῇ βάσει νομίμου τινὸς ἑξουσίας.

Καὶ ὁ σχολιαστὴς ἐπίλεγε : "Αν ἡ παρούσα ὑπόθεσις εἰς οὐδὲν ἄλλο συμβάλῃ ἔξαιρει .— τούλαχιστον — τὴν ἀνάγκην, ὅπως γίνη μία σφετέρα διάκρισις μεταξὺ τοῦ τι εἶνε «θαλάσσιος κίνδυνος» καὶ τι εἴνε «πελαγικὸς κίνδυνος». Οἱ ἀσφαλισταὶ ἐπὶ συιδωλίαιών θαλασσοφείας, ὃι ἡ ἀνωτέρω, τῶν ὅποιών εἰναι ἡ ὑπόθεσις ἐκρίθη ἐνώπιον τῶν δικαιαστηρίων, φύδεμίαν βάζουσι εἰχον πρόβλεψιν, ὅτι ἡτο ἐνδέχομενον να θεωρηθεῖν ὑπεύθυνοι δι' ἀπώλειαν, ὑπὸ προεκτεθεῖσας περιστάσεις.

Η
ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ
ΥΠΟ ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ Φ. ΑΡΓΥΡΟΥ

Περιλαμβάνει τὰς κατὰ τῆς Ἑλλάδος πειρατικὰς ἐπιδρομὰς ἀπὸ τοῦ 1500 π. Χ. καὶ ἑφεξῆς.

Αποδεικνύει μὲ επίσημα ἔγγραφα τὰς προσπάθειας τῶν Ἑλλήνων διὰ τὴν καταστολὴν τῆς πειρατείας.

Αποκαθιστά τὴν θέσιν τοῦ Ἐλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἀνατρεπομένων τῶν κατ' αὐτοῦ συκοφαντιῶν.

Πωλεῖται καὶ παρ' ἡμῖν ἀντὶ 50 δραχμῶν

Η ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΙΣ ΤΗΣ "ΕΝΩΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ,"

ΤΑ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΑ ΤΗΣ ΔΙΕΤΙΑΣ

Κατόπιν την συνελεύσιμην την 25ην Ιουνίου έτης παραγόντων γενική συνέλευσιν της "Ενώσεως των Ελλήνων Εφοπλιστών", άνεγγωσθή ή έκθεσις των πεπραγμένων της τελευταίας διετίας και διεξήχθησαν αἱ ἀρχαιρεσίαι του Διοικητικού Συμβουλίου.

Προσφωνών ό, κ. Στρατής Ανδρεάδης, άντιπρόεδρος της "Ενώσεως, τὰ συγκεντρώνετα μέλη αὐτῆς, εἶπε τὰ ἔξι:

Κύριοι Συνάδελφοι,

"Εξ ὄντων τοῦ Διοικητικού Συμβουλίου της "Ενώσεως καὶ ἐκπληρῶν ἐπιθυμίαν τοῦ σεβαστοῦ μας Προέδρου, κ. Λυκιαρδοπούλου, σᾶς ἀπευθύνω ἔγκαρδον καιριτισμὸν ἐπὶ τὴ σημερινὴ συγκεντρώσει μας.

"Οὐνηρὸν καθηκὸν μοὶ ἀποβάλλει, λόγῳ ὑπομνήσης εἰς τὴν Συνέλευσιν τὸ διαρροήν πλήγμα, τὸ ὅποιον ἐπλήξει τὴν Διοίκησιν τῆς "Ενώσεως, διὰ τῆς ἀπώλειας δύο ἐκλεκτῶν μελῶν ταύτης, τῶν δειμήστων Ἀγγέλου Λούζη καὶ Ἐμμανουὴλ Μιχαλινοῦ.

"Ἡ ἀπώλεια τῶν δύο ἐξόχων τούτων μελῶν τῆς "Εφοπλιστικῆς Οἰκογενείας, εἰς τὴν ἀκμὴν τῆς ὡρίμου δράσεώς των, μᾶς ἀπεστέρεσε τῆς πολύτιμου συνεργασίας των, τῆς βαθείας πείρας των εἰς τὰ ναυτιλιακὰ ἡρήματα, τῆς φωτεινῆς κρίσεώς των, τῆς ἀνωτέρας πνοῆς, ἢ ὅποια ἐνέπιε τὴν μακράν καὶ γόνιμον δράσιν των.

"Ἡ μημή των θὰ μείνῃ ἀνεξάλεπτος καὶ τὸ κενόν, τὸ ὅποιον ἐπροξένησεν ἢ ἀπώλεια τῶν δυσανταλήρωτων.

Κύριοι Συνάδελφοι,

"Ἡ Διοίκησις τῆς "Ενώσεως μας αἰσθάνεται ιδιαιτέρων ικανοποίησιν, διότι τῆς παρέκτησις στήμερον ἡ εὐναπία νὰ ἐπικοινωνήσῃ μεθ' ὑμῶν.

"Ἡ χαρά μας θὰ τὸ πολὺ μεγαλυτέρα, ἐὰν ἡ Συνέλευσις ἡτο πολυτληθεστέρας καὶ ἔαν εἴχομεν τὴν εὔτυχίαν νὰ ἀπαντιδώμεν μεταξὺ ἡμῶν συνδέσμους, ἀπὸ μακροῦ ἀποστάζοντας ἔξι "Ελλάδος.

"Ἀλλὰ μὲνοί των "Ελλήνων "Εφοπλιστῶν εἰνεὶ νὰ μὴ ἡμποροῦν ποτὲ νὰ εὑρίσκωνται ὅπου καὶ ὅπα ἐπιθυμοῦν. Ἡ ἐπιχειρηματικὴ τῶν δράστων, ἢ ὅποια ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν ἔχει ἐκταθῆ ἐπὶ πεπάτησαν προγυμνένου, δῆκανον διὰ τὸν "Εφοπλισμὸν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν εἰς ἄλλους τομεῖς ἐλληνικὴν δραστηριότηταν, διαγνούσαι τὸν "Ελλήναν ἐφοπλιστὴν νὰ εὐρίσκεται εἰς διαρκῆ μετακίνησιν ἀπὸ τῆς μιᾶς ἡπείρου εἰς τὴν ἄλλην καὶ ἀπὸ τοῦ ἐνὸς ἄκρου τοῦ κόσμου εἰς τὸ ἄλλο.

Ἄλι τεράστια ὑποχρεώσεις καὶ εὐθύναι, τὰς ὅποιας ἔχει στήμερον ἐπωμιθῆ ὁ "Ελληνικὸς "Εφοπλισμὸς καὶ ἡ σύμφυτος μὲ τὴν ναυτικῶν διορκῆς δευτέροτη τῶν ἑναλλασσομένων καταστάσεων καὶ μεταπτώσεων. Ἐπιβάλλει ἀγρυπνον καὶ προσωπικὴν παρακολούθησιν τῶν εἰς πάσαν στιγμὴν ἀνακυρπτόντων σοβαρωτῶν ζητημάτων.

"Ὕπο τοιάδε ταῦτα συνθήκας, ὁ "Ελλήνην ἐφοπλιστὴς εἰνεὶ νὰ υποχρεωμένος στερήται καὶ τῆς θαλπωρῆς τῆς οἰκογενειακῆς ἑστίας καὶ τῆς προσφιλούσης πατριόδος, διὰ τὴν ὅποιαν οὐδέποτε ἔξελιπνεν ἡ νοσταλγία καὶ τῆς στοχειώδους ἀναπαύσας, ἀπαραιτήτου διὰ πάντα ἐργαζόμενον.

Πολλάκις ἐκφάσονται κρίσεις περὶ τῆς ἀνησυχίας καὶ ἀνεύ δρίων ἢ τέρματος δραστηριότητος τῶν "Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, ἢ ὅποια θεωρεῖται ὡς ἀκατανόητος διὰ τοὺς πολλούς.

Οἱ οὖτα κρίνοντες τὰ πράγματα, δὲν γνωρίζουν, διότι τὸ κίνητρον καὶ ὁ σκοπὸς τῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος δὲν εἰνεὶ οὔτε ἡ ἔξασφάλισις μίας πλουσίας καὶ ἐν πάσῃ εὐμαρείᾳ διαβιώσεως, οὔτε ἡ ἀποθησαύρισις. "Ἐὰν οἱ σκοποὶ τοῦ "Ελλήνων "Εφοπλιστοῦ περιωρίζοντο εἰς ταύτα καὶ μόνον, αἱ πλεόταται ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις δὲν θὰ ύφισταντο στήμερον ἡ ἥσαν πολὺ μικροτέρας ὀλκῆς.

"Ἄλλοι εἰνεὶ τὰ μέτοις καὶ τὰ κριτήρια, μὲ τὰ ὅποια πρέπει νὰ κριθῆ ἡ ἐφοπλιστικὴ δρᾶσις: "Ἡ ἀκροεστὸς ἔφεσις πρὸς δημιουργίαν, ὁ ἀγωνιστικὸς δυναμισμός, ἡ παραγωγικὴ ὄμηλλα καὶ ἡ εὐγενεία φιλοδοξία πρὸς ἕπιτεύγματα ὡθοῦν τὸν "Ελληνικὸν "Εφοπλισμὸν πρὸς μίαν συνεχῆ καὶ ἐντατικὴν δρᾶσιν συνεπαγόμενην κόπουρ καὶ μόχθους καὶ ἀγωνώδεις προσπεσθείας καὶ περιστασμῶν καὶ στερῆσις ὀδόκη τῶν ἀγαθῶν τὰ ὅποια ἔξασφαλίζει εἰς τὸν ἄνθρωπον μία ἀμέριμνος καὶ ἡσεμος ζωῆς.

"Ὑπάρχουν δεδιάσις, καὶ ἰκανοποίησις τῆς τοιαύτης δρᾶσεως. "Άλλας καὶ αὐταὶ δὲν μετροῦνται μὲ τὰ συνήθη μέτρα στενῶν ὑπολογισμῶν: "Ἡ ἀπόκτησης ἐνὸς πλοίου, δὲν, μάλιστα, τοῦτο ἔξερεται νεοτεκνού τόπον μεταξὺ τῶν ναυπηγείων δίδει εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν παρομοίαν ικανοποίησιν μὲ τὴν ἀπόκτησην ἐνὸς τέκνου. "Οταν, μάλιστα, εἰς τὰ πλοῖα δίδωνται, ὡς συνήθως, δύομάτα προσφιλῶν προσώπων, ἀποκτοῦντα ταύτα ψυχήν, ὡς νὰ εἰνεὶ

ταῦτα κινούμενα ἀνὰ τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς ὀκεανούς καὶ αἰσθάνεται διότι ἔχει δημιουργήσει κάτι τόσον γηγενεῖσιν, διότι ἔχει δημιουργήσει πλοίων συνθήκας.

ΤΑΧΥΤΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ υπὸ τὰς καλυτέρας συνθήκας προσωπικοῦ, ἐγκαταστάσεων καὶ κλίματος.

ΚΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ συνθήκων ἐργασίας

ΤΑΚΤΙΚΟΙ ΠΕΛΑΤΑΙ: ORION SHIPPING & TRADING CO, GRACE LINE, SOUTH ATLANTIC LINE, STANDARD OIL GULFOIL ΚΑΙ ΑΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ

ριστικήν έκτιμησιν καὶ τὸν σεβασμόν.

Βεσσιώις, δὲν ἀγνοεῖται καὶ ἡ οἰκονομικὴ πλευρά εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν δρᾶσιν, αὐτὴ, δῆμος, ἀποδέπτει οὐχὶ εἰς στείραν ἀποθησαύρισιν, ἀλλὰ εἰς τὴν ἐπανάρρωψιν τῶν κερδῶν εἰς τὴν Σύλλασσαν, ὑπὸ τὴν μορφὴν νέων πλοίων, μὲ συνέπειαν νέαν ἐντασίαν τοῦ ἀγῶνος, νέους κόπους καὶ φροντίδας, νέας ἀνησυχίας, νέους κινδύνους.

Ούτας καὶ μόνον δύνανται νὰ ἔχηται καὶ ἡ ἐξηγήση καὶ τὸν σεβασμόν, διότι εἴη ὑπὸ διά πράτην φοράν ἐμφανιζόμενα εἰς τὴν ἀπομικήν ἐλληνικὴν ἐπιχειρηματικότητα.

Ποίοι εἰνεὶ οἱ ἀποκομιδόμενοι καρποὶ καὶ τὰ ὠφελήματα ἐκ τῆς δρᾶσης ταύτης, ηθικὰ καὶ υλικά, ἀπὸ γενικωτέρας ἐλληνικῆς ἀπόμενως, δὲν πρόκειται νὰ ἔχειν εἰς ἔχιθη, κατὰ τὰ τελευταῖς εἴη, εἰς ὑπὸ διά πράτην φοράν ἐμφανιζόμενα εἰς τὴν ἀπομικήν ἐπιχειρηματικότητα.

Μετὰ πολλὰς παρεχηγήσεις καὶ παρεμηνείας, ὁφειλομένας, κυριως εἰς τὴν ἀγνοίαν τῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος, ἔχει πλέον κατανοῦθη, οὐτὶ ἡ σχετικὸς ὀλιγάριθμος πλειάς τῶν "Ελλήνων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρημάτων ἔχειται καὶ ἐπιτελεῖ ἐν τῷ έργον τεράστιον, τὸ ὅποιον δὲν εἴνει δύνατὸν παρὰ νὰ ικανοποιῇ γενικώτερον τὴν πίστιν εἰς τὴν ζωτικότητα τῆς ἐλληνικῆς φύλης.

"Ἐάν, μάλιστα, ἀναμυθοῦθαι τὶς τὴν κατάστασιν, εἰς τὴν ὅποιαν εὐρέθη ὁ "Ελληνικὸς "Εφοπλισμὸς μὲ τὴν λῆσιν τοῦ τελευταίου πολέμου, χωρὶς πλοῖα, λόγω τῆς παντελούς, σνεδόν, ἀπώλειας τῶν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς πατριόδος καὶ τοῦ συμμαχικοῦ ἀγῶνος, μὲ οἰκονομικὰ μέσα πειρισμένα καὶ τελείως ἀνεπαρκὴ διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν, μὲ τὴν ἐπακολούθησαν μεταπολεμικὸν σταθματίλατον εἰς τὰς παγκοσμίους πολιτικὰς καὶ οἰκονομικὰς σχέσεις καὶ συγκρίνη τὴν ἐποχὴν ἔκεινην μὲ τὴν σημερινὴν, καθ' ἣν ἡ ύπο ἐλληνικὸν ἐργαζούσην χωρητικότης κατέχει ἔχουσαν θέσιν μεταξὺ τῶν μεγαλύτερων ἐμπορικῶν στόλων τοῦ κόσμου, δικαίως διερωτᾶται, πῶς τόσον δόλιοι ἀνθρώποι, ἐντὸς τόσου μικρού χρόνου, κατώρθωσαν νὰ δημιουργήσουν ἵνα τόσον μεγάλον ἔργον.

"Ἡ πάτανησις εἰς τὸ ἔρωτημα τοῦτο ἐνίε. διότι οἱ "Ελληνης ἐφοπλισταὶ εἰνεὶ φορεῖς καὶ συνεχισταὶ τῶν ιδιοτήτων καὶ ικανοτήτων τῶν "Ελλήνων, οἱ ὅποιοι εἰς τὴν μακράν ιστορίαν τῶν δὲν ἔπαυσαν νὰ διεξάγουν συνεχεῖς ἀγῶνας, νὰ ἀντιμετωπίζουν θυέλλας καὶ καταστροφὰς καὶ σπιτόποιται καὶ θαρραστέοι καὶ ἐπινοητικοὶ καὶ εὔστροφοι καὶ ἐπίμονοι νὰ μεγαλουργοῦν.

"Δέν πρέπει νὰ ἀγνοήσωμεν, δῆμος, τὸ γεγονός, δῆμος οἱ "Ελληνης ἐφοπλισταὶ εἰνεὶ τὸ μέγα ἔργον τῶν συνήτησαν ἀξίους συνεργάτας, τοὺς λαμπρούς μας ναυτικούς, τῶν ὅποιων η συμβολὴ εἰς τὴν ἀπηρίαν τοῦ ἔργου υπόπτωμα.

"Τὸ Διοικ. Συμβούλιον τῆς "Ενώσεως μας, ἐν πλήρει ἐπιγνώσει τῶν εἰδίκων, τὰς ὅποιας ἔχει ἐπωμισθῆ, θὰ λογοδοτήσῃ ἐνώπιον τῶν λήγουσαν διετίαν ἔργον του.

"Πιστεύουμεν δῆμος, διότι, ὑπὸ τὴν σοφήν καὶ πολύτιμην καθιδηγήσιν τοῦ σεβαστοῦ Προέδρου μας, κ. Νικολάου Λυκιαρδοπούλου, ἐπτράξαμεν δῆμος ἀνθρώπων δυνατῶν διὰ τὴν κοινωνίαν διαχείρισιν τῶν θεμάτων, τὰς ὅποιας ἐμπιπότουν εἰς τὸν ἀμφοδίτητα τῆς "Ενώσεως μας.

"Ἀπευθύνω καὶ πάλιν τὸν θερμὸν καιστερίσμον τῆς Διοικητικῆς πρὸς δῆλους ύμας καὶ τὰς εὐχάς μας πρὸς ὄλοκληρον τὴν "Εφοπλιστικὴν Οἰκογένειαν, δῆμος ἀντικατόπτην εἰνεὶ τὴν λίγουσαν διετίαν ἔργον του.

"Πιστεύουμεν δῆμος διότι, τὸν πόλιτον σοφήν καὶ πολύτιμην καθιδηγήσιν τοῦ σεβαστοῦ Προέδρου μας, κ. Νικολάου Λυκιαρδοπούλου, ἐπτράξαμεν δῆμος ἀνθρώπων δυνατῶν διὰ τὴν κοινωνίαν διαχείρισιν τῶν θεμάτων, τὰς ὅποιας ἐμπιπότουν εἰς τὸν ἀμφοδίτητα τῆς "Ενώσεως μας.

"Θίγεται, περαστέρω, εἰς τὴν ἐκθεσιν τὸ ζήτημα τῆς μεταφορᾶς εἰς τὸ ἐλληνικὸν υηλόνιον τῶν πολλῶν υπὸ δένεις σημαίες πλοίων μας καὶ τῆς συμμετοχῆς τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου εἰς ἐλληνικὰς ἐπιχειρήσεις.

"Εἶνε, ὁμολογουμένως, — τούτεσται εἰς τὴν ἐκθεσιν — πρωτοφανῆς εἰς τὴν μακράν ιστορίαν τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ η γενικὴ στροφή του πρὸς τὸ νεοαπήγητα πλοία εἰς τοιαύτην κλίμασα. ὥστε νὰ ἀπασνολούνται τὰ κυριώτερα ναυπηγεία τοῦ κόσμου μὲ ἐλλήνικας παραγγελίας.

"Ἐάν ἀναπολήσωμεν ἀλλας παλαιοτέρας ἐποχάς, θὰ λάβωμεν μίαν ίδεαν τῆς ριζικῆς μεταβολῆς εἰς τὰς κατευθύνσεις τῶν "Ελλήνων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρουσιανῶν. Εἰς ἄλλας ἐποχάς οἱ ἀγοραὶ Seconil Hand πλοίων ἀπέτελουν, κυρίως, τὴν πηγὴν ἀποκτήσεως χωρητικότητος, χαστακτηριστική δὲν είνει ἡ ἀδηλωθεῖσα τόπε υπὸ δένειν τῶν κύκλων κάτιο παραγγελίας, ἀλλὰ καὶ ἀνησυχία διὰ τὴν ύπο τῶν "Ελλήνων ἐφοπλιστῶν συνέχισιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως πλοίων πωληθέντων ὡς ἀνοήστων διὰ τῶν ὅποιων σύμμαχων.

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY C° SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ἡτις ἔξασφαλίζει πλέον ίκανο ποιητικήν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν, παρὰ αἱ πλωταὶ δεξαμεναὶ, διὰ τὰ «Λίμπερτους» ίδιως, διὰ τὰ ὅποια την Ατλαντικοῦ, λόγω εύνοϊκων

ΤΑΧΥΤΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ υπὸ τὰς καλυτέρας συνθήκας προσωπικοῦ, ἐγκαταστάσεων καὶ κλίματος.

ΚΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ συνθήκων ἐργασίας

ΤΑΚΤΙΚΟΙ ΠΕΛΑΤΑΙ: ORION SHIPPING & TRADING CO, GRACE LINE, SOUTH ATLANTIC LINE, STANDARD OIL GULFOIL ΚΑΙ ΑΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ

τοι συνηγωνίζοντο έπιτυχώς τάς ξένας ναυτιλίας.

Σήμερον ή κατάστασις είναι τελείως διάφορος. Οι "Ελληνες έφοπλισται" έχουν στραφή πρός τάς νέας ναυπηγήσεις είς βαθμόν έμπινεόντα και πάλι απόριας και άνησυχίας είς ξένους ναυτιλιακούς κύκλους.

Τούτο άποδεικνύει τήν έπιχειρηστική ικανότητα και εύστροφιαν τού "Ελληνικού Έφοπλισμού". Ως όποιος είτε με παλαιά, είτε με νέα πλοία, άγνωστος είναι τόν καλὸν ἀγώνα τῆς διατροφήσεως τῆς θέσεώς του εἰς τὸν διεθνή ναυτιλιακὸν στίβον, έλισσόμενος ἀναλόγως τῶν ἐμφανίζουμένων συνθηκῶν καὶ ἀξιοποιῶν τὰς παρεχομένες δυνατότητας.

Εἶναι, θεοῖς, οι ναυτιλίας τούτης την έπιχειρηστική ικανότητα και εύστροφιαν τού "Ελληνικού Έφοπλισμοῦ", διότι ούτω θεμελιούται ναυτιλιακὸν πρόγραμμα μακράς πνοῆς, τὰ όποιον θὰ ἡτούντο νὰ πραγματοποιηθῇ διὰ παλαιών πλοίων, καταδικασμένων εἰς τὴν σύντομον ἀχρήστευσιν.

"Η ξένος αὕτη δραστηριότητα τού "Ελληνικού Έφοπλισμοῦ", ή ἡ ποιά εἶχει προκαλέσει τὸν παγκόσμιον θαυμαστόν, εἶναι φυσικὸν νὰ συγκινῇ ἰδιαίτερως τὸ τε "Ελληνικὸν Κράτος" καὶ τὴν ἐλληνικὴν κοινὴν γνώμην. Καὶ εἶναι, θεοῖς, δικαιολογημένον τὸ προβαλλόμενον αἵτημα τῆς ἀποκομίσεως, διὸ τὸ δυνατόν, περισσοτέρων ὠφελημάτων διὰ τὴν ἐλληνικὴν οἰκονομίαν ἐπὶ τούτῳ ἀπειγύματος τούτου.

Τὸ αἴτημα — λέγει η ἔκθεσις — στρέφεται, κυρίως, πρὸς δύο κατευθύνσεις. 'Αφ' ἑνὸς πρὸς τὴν νηολόγησιν ὑπὸ τὴν "Ελληνικὴν σημαίαν διὸ τὸ δυνατόν περισσοτέρων μονάδων ἐκ τῶν ὑπὸ ἐλληνικὸν ἐλεγχον εὐρισκομένων καὶ ἄφ' ἔτερου πρὸς τὴν προσέλκυσιν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου εἰς διὸ τὸ δυνατόν μεγαλυτέρων κλίμακα εἰς ἔξωναυτιλιακὰς ἀπενδύσεις ἐπὶ "Ελλάδι.

"Υφίσταται, θεοῖς, η δυνατότης ικανοποίησεως τοῦ αἵτηματος τούτου, ἀλλά, λαμβανομένων ὑπὸ δικίων συνθηκῶν, ὑφ' ἀσκέται η ναυτιλιακὴ ἀπιχείρωσις, η πραγματοποίησις τῆς δυνατότητος ταῦτης δὲν δύναται νὰ εἰναι οὔτε ἀμεσος, οὔτε εἰς οἰαν εὑρεῖαν κλίμακα δραματίζονται οι μη κατέχοντες κατὰ βάθος τὴν ναυτιλιακὴν ἀπιχείρωσιν.

Εἶναι γνωστόν εἰς πάντας τοὺς ἀσχολουμένους ἀμέσως, μὲ τὴν ναυτιλίαν. ὑπὸ ποιάς συνθήκας καὶ μὲ ποιός πολυπλοκούς συνδυασμούς κατέστη δυνατή η χρηματοδότησις τοῦ τεραστίου ναυπηγικοῦ προγράμματος τοῦ "Ελληνικού Έφοπλισμοῦ".

"Άλλα ἢ εἰς τοιάποτα κλίμακα διάθεσις ξένων κεφαλαίων συνεπάγεται ἀνάλογα δικαιώματα διὰ τοὺς χρηματοδότας καὶ ἀναλόγους ύποχρεώσεις διὰ τοὺς χρηματοδοτηθέντας. οἱ όποιοι, ὡς ἐκ τούτου, δὲν εἰναι ἐλεύθεροι νὰ διαθέτουν κατὰ βουλήσιν πλοῖα ὑποκείμενα εἰς συμβατικὰς δεσμεύσεις πρὸς ξένους.

Μοιράως, λοιπόν, η ἀθρόα μεταφορὰ εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον πλοίων ἐλληνικῶν συμφέροντων δὲν φαίνεται, πρὸς τὸ παρὸν τοὐλάχιστον, εύχερής. Δὲν δικαιολογεῖται, ὡς ἐκ τούτου, η ἀεδηλούμενη εἰς τίνας κύκλους ἀνταπομονήσια διὰ τὸν βοϊδόν, ὡς τὸν χαρακτηρίζουν, συθῆμον τῆς νηολογήσεως πλοίων ὑπὸ τὴν "Ελληνικὴν σημαίαν. 'Έκεινο τὸ όποιον ξένος σημασίαν εἰναι η συνεχής καὶ σταθερὰ προσθήκη εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ "Ελληνικὴν σημαίαν χωρητικότητα ἀξιολόγων μονάδων, διὰ τῶν ὅ-

ποιῶν ἀνανεούμεναι ὁ ὑπερήλιξ ἐμπορικὸς μας στόλος. "Η ποιοτικὴ βελτίωσις αὐτοῦ ξέχει μεγαλυτέραν ἀξίαν ἀπὸ τὴν ποσοτικὴν αὔξησιν διὰ πλωτοῦ ὑλικοῦ δευτέρας καὶ τρίτης ποιότητος. Καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταῦτης, νομίζομεν, διτὶ πρέπει νὰ εἰναι ικανοποιημένοι ὅσοι ἀντιμετωπίζουν τὸ θέμα τῆς ναυτιλίας μας, ὡς πρόγραμμα μακράς πνοῆς, μὲ σταθεράν πρόσδοτον πρὸς τὰ δελτία.

"Έκεινο, τὸ όποιον πρέπει νὰ συγκεντρώσῃ δόλοκληρον τὴν προσοχὴν καὶ τὴν προσπάθειαν ὅλων τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων, εἰναι ἡ διατήρησις, σταθεροποίησις καὶ βελτίωσις τῶν συνθηκῶν, ὑφ' ἀργάζονται τὸ ὑπὸ "Ελληνικὴν σημαίαν πλοία, οὕτως ὥστε, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταῦτης, οὐ μόνον νὰ μὴ ἐμφανίζωται προσκόμματα καὶ ἀνωμαλίαι, ἀλλά, τούναυτιον, νὰ παρέχωνται ἀπολύτως ικανοποιητικοὶ καὶ ἐλκυστικοὶ οροί.

"Οφείλομεν νὰ ἀναγνωρίσωμεν, διτὶ διὰ τῆς ἀσκουμένης, κατὰ τὰ τελευταῖα ἐπὶ, κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς αἱ δημιουργήθεισαι συνθῆκαι εἰναι, πράγματι, εὐνοϊκαὶ καὶ υφίσταται ἡ διάθεσις ἐπὶ περιστέρω δελτίωσεως τούτων. Τὸ θέμα τῆς σταθερότητος τῆς πολιτικῆς ταῦτης ἀντιμετωπίζεται εἰσέτι μὲ τινα διοτακτικότητα, δικαιολογημένην ἐκ τῆς πικρᾶς πειρας τῆς ἀσταθοῦς καὶ κυμαινούμενης πολιτικῆς. Ὡς όποια ἐπεκράτησε κατὰ τὴν πρώτην μεταπολεμικὴν περίοδον.

"Οσον ἀφορά τὸ ἔτερον σκέλος τοῦ αἵτηματος, δηλαδὴ τὴν προσέλκυσιν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου εἰς ἐπιχειρήσεις ἀσχέτους πρὸς τὴν ναυτιλίαν δέον, νομίζομεν, νὰ ληφθοῦν ὑπὸ δψιν ὠρισμένα δεδομένα, τὰ ὅποια παίζουν σπουδαῖον ρόλον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταῦτης.

"Τὰ δεδομένα ταῦτα εἰναι, κυρίως, τὰ ἔξτις: "Ος εἴπομεν ἀνωτέρω, τὸ ἀναληφθὲν καὶ ἐν ἔξελιξι εὐρισκόμενον ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ "Ελληνικού Έφοπλισμοῦ" συνεπάγεται τεραστίας οίκονομικὰς ὑποχρεώσεως. "Η στοιχειώδης, ἐπομένως, φρόνησις ἐπιβάλλει, ὅπως ωφάλτωνται ὡς κώστη δόθαλμοι τὰ ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλασιῶν ἔσοδα, ἀφ' ἑνὸς πρὸς ἐκπλήρωσιν τῶν υφισταμένων ὑποχρεώσεων καὶ ἄφ' ἔτερου πρὸς ἀντιμετώπισην ἐνδεχομένων ἐπογκόνων ἴσχυντων ἀγελάδων, τόσον συνήθων εἰς τὴν σταδιοδρομίαν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

"Ἄφ' ἔτερου εἰναι γνωστόν, διτὶ οἱ ἀσχολούμενοι μὲ τὴν ναυτιλιακὴν ἀπιχείρωσιν, καὶ διὰ εἰωνίαν κλίμακας ἀσγολεῖται σῆμασθαι ὁ "Ελληνικὸς Έφοπλισμός", εἶναι φυσικὸν νὰ ἔχουν συγκεντρώσει δόλοκληρον τὸ ἐνδιαφέροντα, ἐπομένως, ὡρισμένων πρόσωποις ἐπιβάλλει, ὅπως ωφάλτωνται ὡς κώστη δόθαλμοι τὰ ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλασιῶν ἔσοδα, ἀφ' ἑνὸς πρὸς ἐκπλήρωσιν τῶν υφισταμένων ὑποχρεώσεων καὶ ἄφ' ἔτερου πρὸς ἀντιμετώπισην ἐνδεχομένων ἐπογκόνων ἴσχυντων ἀγελάδων, τόσον συνήθων εἰς τὴν σταδιοδρομίαν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

"Μόνον τὸ διὸ ταῦτα δεδουμένα—διὰ νὰ μὴ ἐπεκταθῶμεν εἰς ἔτερα—εἰναι, νομίζομεν ἀρκετά, διὰ νὰ δικαιολογήσουν τὴν δυσχέρειαν τῆς προσέλκυσις τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου εἰς ἔξωναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις εἰς οἰαν κλίμακα φαίνεται διτὶ ἐπιζητεῖται αὔτη.

"Άλλως τε, παρὰ ταῦτα, ὑπάρχουν ὥδη σταθερώταται ἐκδηλώσεις ἐνδιαφέροντος τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου εἰς τοιάποτας ἐπιχειρηματικοὺς κλάδους, μη γνωρίμους εἰς τούτους, οὔτε καν ειναι γενικάς των γραμμάς.

O A R N

Genoa's most efficient repairers

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

OFFICINE ALLESTIMENTO E RIPARAZIONI NAVI

Molo Giano, Genoa (Italy)

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



Η άνάληψης τών άφερτοπορικών συγκοινωνιών ύπό τον κ. 'Ωνάση, ή ίδρυσης ναυπηγείων και σιδηροδιομηχανίας μεγάλης διάρης ύπό των κ. κ. Νιάρχου και 'Ανδρεάδη, ή ίδρυσης μεγάλης ενοδοχειασκής έπιχειρήσεων ύπό τον κ. Πεζά, ή μεταλλευτικής έπιχειρησης της Μυκόνου ύπό τον 'Αδελφών Γράτσου, απότελον, νομίζουμεν, σημαντικώτατάς εξέχοντες επιχειρήσεις, λαμβανομένου υπ' όψιν τού δύκου τών διατιθεμένων κεφαλαίων και πρέπει νά θεωρηθούν αύταις ως σημαντικώτατα δήματα πρός την ικανοποίησή της προσελκύσεως τού έφοπλιστικού ένδιαιφέροντος πρός τοιαύτας έπιχειρήσεις εν 'Ελλάδι.

Η έξιετης τών έκδηλωσεων τούτων, έφεν δύο ήταν είναι ικανοποιητική, θά αποτελέσῃ ένθερρυνσή νέων έπενδυσεων έφοπλιστικού κεφαλαίου, έτσι, δεδομένων, αι δασκαλίας έπιχειρήσεις, έξι ών αντλούνται τά κεφαλαία ταύτα, έργαζονται ύπό συνθήκας άποδοτικάς, έπιτρεπούσας την άποσταση τουτων έξω τού κυρίου έπιχειρηματικού τομέων.

Μεγάλα είναι και θά είναι τά ώφελήματα και τῆς έλληνικής οίκονομίας και τῆς έλληνικής Πατρίδος έκ της έφοπλιστικής αύτής δραστηριότητος. Μόνον τού είσερον έκ της Ναυτιλίας συνδλαγμα είς την χώραν αποτελεί σημαντικώτατόν συμβολήν είς την κάλυψην των συναλλαγματικού μας έλλειμματος. Σημειωτέον, οτι τὸ ναυτιλιακὸν συνδλαγμα κατά το 1957 προβλέπεται νά υπερβῇ τὰ 50 έκατον δολαρίων.

Παρατίθενται στουτων έξω τού κυρίου έπιχειρηματικού τομέων. Παρατίθενται στην Διοίκησην τῆς 'Ενωσεως κατά την τελευταίαν διετίαν.

Τὰ ζητήματα αύτά ήσαν : Τὸ φορολογικόν. (Τροποποίησίς ἐπὶ τὰ δελτίων ώρισμένων διατάξεων τῆς ισχύουντος νομοθεσίας). Αἱ εἰσοφοραὶ είς τὸ N.A.T. (Μείωσις τῶν καταβολῶν και ἀπλούστευσις διατυπώσεων δεδομένων και εἰσπράξεων τῶν εἰσφορῶν). 'Ανανέωσις τοῦ πλωτοῦ ύλικοῦ. ('Άδειας έκποιήσεως είς ἀλλοδαπούς τῶν παρηλίκων σκαφῶν δι' ἔντικαστάτεων τούτων διά νεοτεύκτων). Καθιέρωσις και παρ' ήμιν τῆς προτιμωμένης ύποθήκης. Τὰ ναυτεργατικά (άνανέωσις τῆς συλλογικῆς συμβάσεως). 'Η ναυτική ἐκπαίδευσις κλπ. κλπ.

ΑΙ ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΑ

Κατὰ τὴν διενεργηθεῖσαν ψηφοφορίαν ἐξελέγησαν τὰ κάτωθι μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς 'Ενωσεως, αἵνια και συνερχόμενα ἐν καιρῷ θά ἀκλέουν και τὸ Προεδρεῖον. 'Εξελέγησαν οι κ.κ. 'Ανδρεάδης Στρατῆς, Βεργωτῆς Γεώργιος, Γιαννουλάτος Παναγῆς, Γουλανδρῆς Βασ., Γράτσος 'Αλκιμος, Δημάδης 'Αντώνιος, Δρακούλης 'Εκτωρ, 'Εμπειρίκος Γεώργιος Σ., Καλλιμανόπουλος Περικλῆς, Κουλουκουντῆς 'Εμμανουήλ, Λαιούς 'Ανδρέας, Λιβανός Σταύρος, Λυκιαρδόπουλος Νικόλαος, Λύρας Κώστας I., Νιάρχος Σταύρος, Νομίκος Λουκᾶς, Πατέρας Παντελῆς, Πεζᾶς 'Απόστολος, Πινευματικός Μιχαήλ, Ποταμίανος 'Αναστάσιος, Πρωτόπαπας Παύλος, Ροσδίλιμος Βασίλειος, Χανδρῆς Δημήτριος, Χατζηπατέρας 'Ιωάννης.

ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΡΟΟΔΟΙ ΔΙΑ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

Η ΚΑΘΟΔΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

Δύο τεχνικαὶ ἐφαρμογαὶ τῶν τελευταίων ἔτῶν, δύο άφορά τὰ δεξαμενόπλοια, ἀξίζει νά ύποδειχθούν ιδιαιτερώς. 'Η μία ἀναφέρεται εἰς τὴν λεγομένη καθοδίκην προστασίαν τῶν δεξαμενοπλοίων, ἔναντι τῆς σκωριάσεως. Πράγματι, μέχρι σήμερον ή σκωρία ήτον ἀναπόφευκτος, δταν τὸ δεξαμενόπλοιον ἔπλεε κενὸν μὲ ἔρμα υδατος. 'Ηδη τὰ 20 % και πλέον τὸ ἀριθμὸν τῶν τάνκερων χωροπικούτος 2.000 τόνων και ἀνω, ἔχουν ἐφοδιασθῆ ἐγκαταστάσεις καθοδίκης προστασίας.

'Η καθοδίκη προστασία συνίσταται εἰς τὴν μεταβίσασιν ἡλεκτρικοῦ ρεύματος εἰς τὰ ἔλασματα τοῦ σκάφους. Άποτρέπεται ούτω ή διάδρωσις, ἔξυδετερουμένης τῆς σκωριάσεως τῆς ἐπιφανείας αὐτῶν.

Μία, έλληνικῆς συγκρότησεως, ἔταιρία εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην, ή 'International Marine Projects' (52 Wall Street), εἰδίκευμένη πλήρως, ἀναλαμβάνει νά ἔχει προτερητήση τὰ πολλὰ έλληνικῆς ιδιοκτησίας δεξαμενόπλοια διά τὴν ἐφαρμογὴν τῆς καθοδίκης προστασίας. Καταρτίσει αὐτη τὰ σχέδια, ἐπειδεὶ την ἔγκατάστασιν και ἐπιμελεῖται τὰ τῆς συντηρησίας πτερ.

Έχουν κάθε συμφέροντος οι 'Ελληνες έφοπλισται νά ζητήσουν τὴν συνεργασίαν τῆς ἐν λόγῳ έταιρίας διά τὴν ἐφαρμογὴν μιᾶς τόσον ἀποτελεσματικῆς τεχνικῆς μεθόδου.

'Η δευτέρα τεχνικὴ πρόσδος συνίσταται εἰς τὸν καθαρισμὸν τῶν δεξαμενῶν κατό τὸν πλοῦν, χωρὶς νά ρίπτωνται εἰς τὴν θάλασσαν ἀκάθαρτες υδατα. Τοῦτο ἐπιτυγχάνεται, χάρις εἰς μίαν ἔγκατάστασιν, ή δόποισ χωρίζει τὸν υδρογονάνθρακα από τὸ υδωρ και ἐπιτρέπει τὴν χρησιμοποίησή του, ως καυσίμου. 'Η ἐν λόγῳ ἔγκατάστασις προσαρμόζεται πλήρως και πρός τὴν διεθνή νομοθεσίαν ἀποφυγῆ τῆς ρυτάνσεως τῶν πτερῶν τὰς ἀκτὰς θαλασσῶν περιοχῶν, διά τῆς ἀπορρίψεως πετρελαίων υπὸ τῶν πλοίων.

NIKKYO SAYGON C. LTD.

TOKYO, JAPAN

SHIPBUILDING AGENTS

SHIP BROKERS

&

EXCLUSIVE AGENTS

FOR

COFFIN TURBO PUMP

MMC DEHYDRATOR

OTHER MARINE EQUIPMENTS

416 YAESU BLDG.,

P. O. BOX:

271, CENTRAL TOKYO

MARUNOUCHI, TOKYO.

CABLE:

NIKKYOSHI TOKYO

ΝΕΟΝ ΧΗΜΙΚΟΝ ΠΡΟΪΟΝ ΔΙΑ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΝ ΚΑΙ ΑΠΟΛΙΠΑΝΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΥΧΡΗΣΤΟΝ ΚΑΙ ΑΦΛΕΚΤΟΝ

'Η γνωστὴ μεγάλη άμερικανικὴ ἑταῖρία χημικῶν προϊόντων The Perolin Company Inc. τῆς Νέας 'Υόρκης, ἀνεκοίνωσε τὴν παραγωγὴν μιᾶς νέας ισχυρᾶς χημικῆς ουσίας διά τὸν καθαρισμὸν τῶν πλοίων την New Peroclean No 801, ητος θεωρεῖται, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, ως τὸ πλέον καλύτερον μέσον καθαρισμού και ἀπολιπάνσεως που προσεφέρθη ποτε εἰς τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν, τελείως ἀκίνδυνον και ἀφλεκτὸν με σημείον ἀναφέρεις ἄνω τῶν 200 Φαρενάτων.

'Η κατασκευὴ τῆς ἐν λόγῳ ουσίας καθαρισμοῦ — τῆς New Peroclean No 801 — ἐπεταχύνθη, λόγῳ τῆς ἀνακλήσεως εἰς τὴν ἐνέργειαν ἀριθμοῦ πλοίων ἐκ τοῦ παρωπλισμένου ἀμερικανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου (εφεδρικοῦ) και τῆς ἀνάγκης ὑπάρχεως δραστικῶν διαλυτικῶν διά τὴν ἀφαίρεσιν τῶν προφλακτικῶν χημικῶν ἐπικαλυμμάτων με τὰ ὅποια είχον καλύφθη τὰ πλοία αὐτά, ἀφ' ης ἐτέθησαν ἐπαρπλισμῷ (Moth Ball Fleet). Τὸ New P. C. 801, μὲ τὰς διεισδυτικὰς και διαλυτικὰς τού ιδιότητας προσβάλλει και διαλύει τὰ δημιουργηθέντα κατὰ τὰ ἐπὶ τῆς άδρανείας τού πλοίων στρώματα. 'Αν καὶ τὸ P. C. 801 βοηθεῖ εἰς τὴν ταχείαν ἀναζωγόνησην τῶν πλοίων διὰ τοῦ καθαρισμοῦ τῶν ιστῶν, τῶν κατωκημένων χώρων τῶν μηχανοστασιῶν και τῶν γεφυρῶν κλπ. η χρήσις τού δὲν περιορίζεται μόνον εἰς προστασίαν. Είναι κατάλληλον διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν διπτυμένων τῶν καλυμμάτων τῶν σιδηρῶν δοχείων, τῶν λαμαρινῶν καταστρώματος, τῶν χρωματισμένων ἐπιφανειῶν τοῦ πλοίου και τῶν φίλτρων ἐλαίου τῶν μηχανῶν και τῶν ἄλλων τημάτων.

Tὸ Pero-Clean 801 χρησιμοποιεῖται κατὰ τὸν ἀπλούστερον τρόπον: ἀπλῶς ραντίζεται διά φεκαστήρος η ἀπλώνεται διὰ πινέλων ἐπὶ τῶν ἐπιφανειῶν τοῦ πλοίου και μετὰ παρέλευσιν 30—40 λεπτῶν τῆς ώρας τὰ ραντίσθεντα η ἀπλεύεται μὲ τὸ Pero-Clean 801 διαμερίσματα η ἐπιφανεῖαι ξεπέλονται διά γλυκέων η θαλασσούν υδατος.

Tὴν ἀσφάλειαν τοῦ ἐν λόγῳ χημικοῦ προϊόντος τῆς Perolin Company Inc. βεδαιο: η ἀμερικανικὴ υπηρεσία ἀκτοφυλακῆς (Coast Guard) διὰ τὸν διάσεσθαι τὸν υπὸ τῶν καταστημάτων ναυτιλιακῶν εἰδῶν και δύναται τὶς νὰ προμηθεύσῃ τὸν εἶδος τῶν 30 γαλλονίων, ἀπὸ τοὺς ἀνὰ τὸν κόσμον ἀντιπροσώπους τῆς Perolin Company, ητος ἀπὸ τοῦ 1904 ἡγετεῖται τῆς παραγωγῆς χημικῶν προϊόντων διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ναυτιλίας ξεπρετούσα τὰ πλοία εἰς δόους λιμένας τοῦ κόπου. Τὰ ἐπεξειγαμένα χημικά πρόσθετα τῆς διὰ τὰς ἀτμόποιοι και δηξελόποιοι εἰνὲ γυαστὰ και χρησιμοποιούνται εὑρύτατα ἀπὸ τοὺς μηχανικούς τῶν πλοίων, οι ὅποιοι ἐπιθυμούν τὸ μάζιμον τῆς καλῆς συντηρησεως τῶν μηχανῶν.

'Η Perolin Company Inc. διανέμει τὰ προϊόντα τῆς δι' ἐνὸς δικτύου ἀντιπροσώπων εἰς περισσότερα 25 Εὐρωπαϊκὰ χώρας, εἰς 'Αμερικήν και Καναδάν. 'Ο ἐν 'Ελλάδι ἀντιπρόσωπος τῆς Perolin Company Inc. κ. Δ. Βλάχος ἐδρεύει εἰς τὸν Πειραιά.

Πρὸς τὸν κ. κ. Πλοιοκτήτας
'Εφοπλιστὰς και 'Αξ)κούς' Ασυρμάτου

Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

και τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ πᾶν ζήτημα ἀφοροῦ ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν και συντηρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφων πλοίων, ορδιογνωμοτέρων, ωντάρ, βυθομέτρων και λοιπῶν μηχανημάτων και ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν σας και εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς ὑδρογείου.

ΕΠΙΤΕΛΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

KΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT

BRUSSELS - BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ : 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL-HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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/J 1713
After Hours J. 6869
Cables «PORTADPROV»

STEVEDORES AND CONTRACTORS

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

Amsterdam

N.V. FRANS SWARTTOUW'S HAVENBEDRIJF
Tele: 41860 Binnenkant 47
Cables: «FRANSSWART»

Antwerp

STEVEDORING CO. QUICK DISPATCH S.A.
Maasstraat 44
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 CY.
Avenue d' Italie 92,
Tele: 337.846 Cables «BELBUNKER», Telex An. 212

STEVEDORING CO. GYLSEN
Rue de Genes 7,
Tele: 33.08.82-33.09.68 Cables «GYLSEN»

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 «CURTISBACO»

Calcutta

ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD.
Canning House, 137 Canning Street
Tele: Bank 5239

Cape Town

HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD.
2 Selkirk Street
Tele: 3-1478 Cables «HERMES»

GUNDELINGER & 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

PORTLAND STEVEDORING CO.
1732, N. W. Quimby Street Portland Ore
Cables «PORTSTEVE» Telephone Broadway 5497

Dakar

SOCOMAR,
Tele: 108 21 Bd. Pinet, La Prairie Cables «OVERALL»

JOKELSON & HANDSAEM
8 Place des Nations
Tele: 7820 Cables «JOKELSON»

J. E. PALMER & CO. (Pty) LTD.
220/224 POIND ROAD, DURBAN
Cables «ROULETTE»

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,
GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

STEVEDORES

STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS

STEVEDORING SUPERINTENDING

STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN
WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS

STEVEDORES

SHIP FITTERS

TOWAGE
also at NORFOLK & PHILADELPHIA

SHIPCHANDLERS

STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIP-
PING & PAINTING CONTRACTORS

SHIPPING, CLEARING AND
TRAVEL AGENTS

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES

STEVEDORES CARGO SUPERINTENDENTS,
SHIP'S AGENTS

SHIPCHANDLERS

STEVEDORES

STEVEDORES AND GRAIN FITTERS

SHIPBROKERS &
SHIPCHANDLERS

STEVEDORES

STEVEDORES

STEVEDORES

Durban

GUNDELINGER & SON (PTY) LIMITED.
110, Victoria Embankment,
Box 1477, Phone 2-8537, Teleprinter DX 61. Cables: «MIDSHIPMAN»

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 1054 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: 33.28.41(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

London

A. E. SHEPPARD & CO. LTD.
Bevis Marks House, Bevis Marks, E. C. 3.
Telephone: AVenue 26712

World-Wide Personal Information
Service relating to Port Charges
Stevedoring, Towing, Stores etc.

Lourenco Marques

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

SHIPCHANDLERS

N. KASSIMATIS
62, Avenue Alvares Cabral
Tele: 5254 Cables: «NIKAS»

SHIPCHANDLERS

Madras & Coast Ports

N. SELVARAJALOU CHETTY & CO
620 North Beach Road.
Tele: 3680 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 5231 88102 Normanby Road SC 5
Cables: «FLEETWAYS»

SHIP REPAIRERS

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

SHIP'S FITTINGS

Messrs. E. P. & A. FRASER
«Phosphate House», 515, Collins Street
Tele: MB 3155 Cables: «STEVEDORE»

STEVEDORES & CONTRACTORS

Mormugao

LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD.
Cable: «LEMUIR»

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

I. P. NORONHA
Cable: «IGNATIUSNORONHA»

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Ιούνιος. — Ή ναυλαγορά, σταθερά μέν, είς χαμηλά, ίσως, έπιπεδα, παρουσιάζει μίαν περίεργον κατάστασιν, τὴν ἐξηγεῖ: Ι. Οι ναυλοί των «ταιμ-τασφέρες», διαφέρεις 2—4 μηνών, είναι άνωτεροι κατά το δολλάριον αντιστοιχών ναυλώσεων ἀπλών ταξιδίων. (Ιό 26)8, που ἐπληρώθησαν προσφάτως διά ταύτης ταξιδίων).

2. Δια ταξίδια 1958—59 ή αγορά είναι κατά τὸν πλέον δολλάριον, ἔπιστε, ἀνωτέρα τῶν ναυλῶν διά ταξιδία ἑγγύς ήμερών.

Ἐξηγησίς ἀλλή τῆς τοιαύτης διαφορᾶς δὲν προβάλλεται, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι δι' ἀπωτέρας ήμερομηνίας, πέραν τοῦ φθινοπώρου, ἡ ἀγορά προβλέπεται νὰ σταθεροποιηθῇ εἰς ἀνώτερα ἐπίπεδα, δεδομένης τῆς μεγαλυτέρας ζητήσεως τονά.

Πιστεύεται, διτὶ βαίνουν, σὺν τῷ χρόνῳ, ἔξαντλούμενα τὰ συσσωρεύθεντα εἰς τὰς διαφόρους εἰσαγωγικὰς χώρας, κατὰ τὴν διάκειμαν τῆς κρίσεως τοῦ Σουέζ, ἀποθέματα γαιανθράκων, ἄλλων πρώτων ὑλῶν, τροφίμων καὶ πετρέλαιων. Μετά τίνας μῆνας — μέχρι τοῦ φθινοπώρου — περισσότερα εἰς διαταγή θὰ κυκλοφορήσουν εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἀν καὶ διαπιστώνται, διτὶ καὶ περισσότερα προναυλώσεις συνεχῶν ταξιδίων διὰ γαιανθράκας ἔχουν κλεισθή κατά τὸ παρελθόν ἑξάμηνον.

• Ό ἐργατικός παράγων εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν, ὁ ἐπιδείξις τόσην πειθαρχημένην προσήλωσιν εἰς τὴν παραγωγικὴν προσπάθειαν τῆς χώρας του, τείνει νὰ διακόψῃ τὴν ὁμαλήν συνεργασίαν του μὲ τὸ κεφάλαιον.

— Ταξικοὶ ἀγώνες προδιαγράφονται καὶ μαχητικαὶ καθίστανται αἱ ἀξιώσιες διελθώσεως τῶν ὄρων ἐργασίας. Αἱ ἀπεργίαι προβλέπονται συνχρότεραι. Αἱ ἐπικέμεναι διευλευτικαὶ ἐκλογαὶ εἰς τὴν Γερμανίαν ἀποφασιστικῶς θὰ ἐπιδράσουν ἐπὶ τῶν ἐργατικῶν προβλημάτων.

• Πιέζεται, ἔσωθεν καὶ ἔξωθεν, ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησις νὰ ἀρῃ τὸν ἐμπορικὸν ἀποκλεισμὸν τῆς κομμουνιστικῆς Κίνας. Η Ἀγγλία καὶ η Νορβηγία τὸ ἐπραχαν ἥδη. Αἱ ἀλλαὶ χώραι τὰς ἀκολούθουν.

— Τὸ ἐμπόριον μὲ τὸ Πεκίνον ἐμφανίζει τοὺς ἔξης ἀριθμοὺς συναλλαγῶν : Η Κίνα ἡγόρασεν ἀπὸ τὰς μὴ κομμουνιστικὰς χώρας ἐμπορεύματα ἀξίας 433 ἑκατομμυρίων δολαρίων κατὰ τὸ 1956, ἔναντι 294 ἑκατομμού, δολ., τοῦ 1954. Ἐπλήσθην εἰς αὐτὸς ἐμπορεύματα ἀξίας 627 ἑκατομμυρίων δολαρίων τὸ 1956, ἔναντι 375 ἑκατ., δολ., τὸ 1954.

• Η Ἀργεντινή θὰ καλύψῃ τὰ 40% τῶν εἰς σιτηρά τρεχουσῶν ἀναγκῶν της Βραζιλίας, διάσει σχετικῆς συμφωνίας ὑπογραφήσης πρὸ τίνας ἡμερῶν. Θά προμηθεύσῃ εἰς αὐτὸν 1.200.000 τῶν τοῦ σιτηροῦ ἐφετεινῆς συγκομιδῆς, ἔναντι 650.000 τόν., τοῦ παρελθόντος ἔτους.

— Φόδοι, ἐν τούτοις, ἐκφράζονται, διτὶ η Βραζιλία δὲν θὰ δυνηθῇ νὰ προεργάσῃ τὴν συμφωνηθεῖσαν ποσότηταν. Ας σημειωθῇ, διτὶ η Ἀργεντινή πλέεται καὶ αὐτὴ ἀπὸ ἓνα ὑπερβολικὸν ἀπόθεμα σιτηρῶν, μέχρι τοῦ σημείου, ὃστε νὰ ἀποφασισθῇ τελευταῖς ἡ πώλησίς των, εἰς τιμὴν κόστους, διὰ τροφὴν τῶν χοίρων καὶ τῶν πουλερικῶν. Εξεισκονμέταιούτω, διὰ ἀράδοστος, τοῦ ὅπιον περιορισμένην εἶνε ἡ παραγωγή, ἐνώ περισσότερα εἶνε ἡ ζητήσις τοῦ ἀπὸ τὰ ἔνεστας ἀγοράς.

• Δύσκολος ἡ οἰκονομικὴ κατάστασις τῆς Ἀργεντινῆς καὶ βαίνουσα ὑπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν πρὸ τὸ χειρότερον. Η ἐλλειψις ἡλεκτρικοῦ ρεύματος, παρακλαύει τὴν διοικητικὴν παραγωγήν. Τὰ ὑγρά καύσιμα εἰσάγονται δῆλα ἀπὸ τὸ ἔξωτερον, ἐνώ αἱ ἔγχωροι πετρελαιοπηγαὶ παραμένουν ἀνεκμετάλλευτοι.

— Ο πληθυσμὸς προσλαμβάνει σημαντικὴν ἔκτασιν, η διοικητικά καταβάλλει διαρυτάτους τόκους, αἱ δὲ τιμαὶ τῶν τροφίμων καὶ τοῦ ἴματος, καθὼς ἐπίσης καὶ τὰ κόμιστρα βαίνουν αὔξανόμενα. Παρὰ τὰς προθετούμενὰς ἀμερικανικὰς πιστώσεις, τὸ οἰκονομικὸν πρόβλημα τῆς Ἀργεντινῆς δὲν φαίνεται εὐχάριστον νὰ ἐπιλύνται.

• Περὶ τὰ μέσα Ιουνίου ἐπραγματοποιήθησαν εἰς τὸ Χρηματιστήριον τῶν σιτηρῶν ἐν Σικάγω καὶ αἱ κάτωθι πωλήσεις: 280.000 μπούσελς σίτου διὰ τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν καὶ 1.000.000 μπούσελς σίτου διὰ τὴν Ιαπωνίαν μὲ φόρτωσιν ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Ειρηνικού. Ἐπωλήθησαν

ἐπίσης εἰς τὴν Ἀγγλίαν 800.000 μπούσελς ἀραβοσίτου καὶ εἰς τὴν Πολωνίαν 300.000 μπούσελς σόγια.

• Αἰσκείται πιέσις εἰς τὴν Ουασιγκτόνα, διπος ἐπιτραπῆς ἡ ἔξαγωγὴ ἀγροτικῶν προϊόντων, ἐπὶ ἀνταλλαγῆς μετάλλων, μὲ διαφόρους ξένας χώρας. Η σημαντικὴ πτώσης τῶν τιμῶν τοῦ μολύβδου καὶ τοῦ φευδαρύφυτου ὑποδοθεῖ καὶ πάλιν τὰς ἐν λόγῳ συμβάσεις ἀνταλλαγῆς.

— Τὸ Σεπτέμβριον προστίθεται τὸ πόστητρίον τὴν ἀποψίν τουτοῦ, δεδομένου, διτὶ οἱ ξένοι ἔξαγωγεις μετάλλων βαρύτατον ὑπέστησαν τὸν ἀντικτύπον τοῦ ἐκ τῆς μὴ εἰσαγωγῆς των εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἔναντι ἀμερικανικῶν γεωργικῶν προϊόντων. Μία τοιαύτη τροποποίησης τῆς κρατικῆς πολιτικῆς πρόκειται νὰ δημιουργήσῃ μείζονα ζωηρότητα καὶ εἰς τὰς μεταφορὰς σιτηρῶν.

• Αγ. παρασταθῆ ἡ σημερινὴ υψηλὴ θερμοκρασία εἰς τὴν Εὐρώπην, φόδοι ἐκφράζονται διὰ σηματικὸν περιορισμὸν τῆς ἐσοδείας, ἡτοι ὑπὸ διμάλας καρικαρικὰ συνθήκας, προβλέπεται ἀφονός.

• Αναφορικῶς μὲ τὰς μεταφοράς γεννημάτων, ἀναφέρεται, διτὶ αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι ἐδώρησαν εἰς τὴν Πολωνίαν 700.000 τ. (400.000 τ. κρίθης καὶ 300.000 τ. σίτου), οἵτινες καὶ θὰ μεταφερθοῦν ἐντὸς τριμήνου. Τὸ ημισού, πάντως, τῆς ποσότητος ταύτης θὰ φορτωθῇ ἐπὶ ἀμερικανικῶν πλοίων.

• Η Ἰαπωνία φαίνεται, διτὶ ἐπέτυχεν ὠρισμένας ἐμπορικῆς καὶ οἰκονομικῆς διεύθυνσις πασοχὴν ἀπὸ τὴν Ουασιγκτόνα, ἐπὶ εὔκαιρια τῆς προσφάτου επισκέψεως τοῦ ἱππότου πρωθυπουργοῦ. Ωρισμέναι πιστοτικὴ διευκόλυνσις ἀπὸ τὴν Τράπεζαν Εἰσαγωγῶν - Ἐξαγωγῶν προβλέπονται, αἴτινες θὰ χαλαρώσουν τὴν συναλλαγαστικήν ἡ Ιαπωνία κρίσιν, ἐνῷ θὰ πύχουν ευνοϊκότερας μεταχειρίσεως καὶ τὰς ζητήσαται τῆς εξαγωγῆς αἰτωνικῶν προϊόντων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

• Ετείνε πρὸς τὴν γενίκευσιν ἡ ἐκραγείσα πρὸ δημερῶν ἀπεργίᾳ τῶν γάλλων ναυτικῶν. Μετά τὴν Χάρβρη, ἐξεράρη καὶ εἰς τὴν Μασσαλίαν ἀπεργίας τῶν μηχανικῶν. Τὰ γαλλικὰ ὑπερακέναις τῆς γραμμῆς τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ ὑπερεργώθησαν νὰ ἀναστείλουν τὰ δρομολόγια τῶν.

— Εν τῷ μεταξὺ, νεώτεραι πληροφορίαι ἀνέφερον, διτὶ ἐπετεύχθη συμφωνία μὲ τοὺς μηχανικούς καὶ ἡ ἀπεργία ἐλήξει τὴν 24ην Ιουνίου, ὅποτε καὶ τὰ σκάφη ἐπανέλαβον τὰ δρομολόγια τῶν.

• Η ζητήσις ἀκαθάρτου πετρελαίου εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας διὸ τὸ τρίτον τριμήνου ἀναυμένεται νὰ είνει κατὰ 400.000 δαρελίων ἡμεροτικῶς κατώτερα τῶν ἐπιτέρδων τῆς σημερινῆς παραγωγῆς (6.925.000 βαρ., ἔναντι 7.325.000 τοῦ Ιουνίου καὶ 7.113.000 τοῦ γ. τριμήνου π. ἔτους). Τὸ σύνολον, δομα, ίσως, τῆς ἐσωτερικῆς καταναλώσεως καὶ τῶν ἔξαγωγῶν θὰ είνει ηγεμόνευτον κατὰ 4.9% η 417.000 δαρελίων κατά τὸ γ. τριμήνου, ἔνωνται ηγεμόνευτα κατὰ 125.000 δαρελίων ἡμεροτικῶς.

• Ο προεσφορτικὸς τόκος, φαίνεται, διτὶ θὰ οὐδεηθῇ καὶ εἰς τὴν Διεθνή Αμερικήν διὰ τὰ παρεχόμενα ἀπὸ τὴν Ομοσπονδιακὴν Τράπεζαν χρήματα. Η γυνών αὐτὴ ἐπεκράτησε κατά τὴν τελευταῖαν διάσκεψιν τῶν τραπεζίτων τῆς Νέας Υόρκης εἰς Λεικ Πλάσιντ.

— Πιστεύεται, πάντως, διτὶ μέτρα περιορισμοῦ τῶν πιστωτῶν θὰ προκαλέσουν πολιτικὰς ἀνταρέσεις. Ας σημειωθῇ, διτὶ η ζητήσις πιστωτῶν είναι τῶρα μεγαλύτερα μὲ πρὸ ἔτους εἰς ὅλα τὰ μεγάλα κέντρα τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, γεγονός, ὅπερ ύποχρεώνει τὰς Τράπεζας νὰ είνει ἐπιφλακτικαῖς.

• Η ΒΟΕΛΕ'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK — Τελεί 72868 Bolnes Cables «BOELE»

• N. Y. CORNS SWARTZOW'S STUWADOORS MAATS — Τελεί 23168 Willemsekaide 21 Cables «ADVANTAGE»

• STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

• SHIP REPAIRERS & BUILDERS

• DAWOOD & CO. 57 Raffles Quay Τελεί: 4757 Cables: «LATHIPHIA»

• WAH HIN & CO. LTD. 62 Robinson Road, Τελεί: 22340—3884—3885—6127 Cables «PROVISIONS»

• SYDNEY N.S.W. 395 Railway Street Τελεί: Pacific 83413 Cables «DESPATCH»

• N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD. 395 Railway Street Τελεί: B 4087 & BW 1528 28 O' Connell Street Cables «MOTIVE»

• STEVEDORES

• EMPIRE STEVEDORING CO. 395 Railway Street Τελεί: Pacific 83413 Cables «DESPATCH»

• LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER) 850 Hastings Street West, Τελεί: Marine 6481—2 Cables «LOUISWOLFE»

• GRAIN FITTERS AND STEVEDORES

Naples

DITTE RIUNITE PUCCI BROS
Tele. 21128 Piazzale Portici Masso
Cables «PUCCI BROS»

New York

MORAN TOWING & TRANSPORTATION CO. INC.
Tele. 3-8787 17 Battery Place, Cables «MORANTOW»

Penang

S. V. K. PATCHEE BROS (Manjum)
Tele. 1085 15 Bishop Street Cables «ISMALIA»

Philadelphia

INDEPENDENT TOWING CO
Pier 74, South Wharves
Tele: Lombard 3-3916 Cables «INDEPIERC»

INDEPENDENT PIER CO. INC.

Pier 34, South Wharves
Tele: Lombard 3-3916 Cables «INDEPIERC»

MURPHY COOK & CO.

The Burse Philadelphia 6. Tele 3-5514, 3-5515

Rangoon

COMOTTO SON & CO. LTD.
P. O. Box. No 139. Cables «MACOTTO»

Rio de Janeiro

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD.
Praça Maia No 7. Sala 1709.
Cables: PANELLINICA—Rio Janeiro

Vancouver B.C.

EMPIRE STEVEDORING CO. 395 Railway Street Τελεί: Pacific 83413 Cables «DESPATCH»

• LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER) 850 Hastings Street West, Τελεί: Marine 6481—2 Cables «LOUISWOLFE»

• GRAIN FITTERS AND STEVEDORES

• Ή παραγωγή χάλυβος κατά το τρέχον έτος είς τὴν Ἀγγλίαν θά φθάση τὰ 22 έκατομμύρια τόνων, ἔναντι 20.7 έκατ. τόνων τοῦ 1956.

Τὰ εἰσαγένετα κατά τὸ παρεθόν έτος μεταλλεύματα ἀνήλθον εἰς 14.3 έκατομμύρια τόνων. Η μεταφορά τῶν συνήτησης μεγάλας δυσχερείας, ἐλλείπει ἐπαρκούς διαδεσμού χωρητικότητος.

• Εξαγωγές γαιανθράκων εἰς εύρυτέραν κλίμακα προβλέπεται νὰ ἐμφανισθῆ καὶ πάλιν ἡ Ἀγγλία. Αὔχησις τῆς παραγωγῆς γαιανθράκων διαγράφεται, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν παραγωγὴν ρεύματος ἀπὸ τὴν ἀτομικὴν ἐνέργειαν. Ενα περίσσευμα, συνεπώς, γαιανθράκων θὰ είνει διαθέσιμον πρὸς ἔξαγωνήν.

• Ή λόγω τῶν ἐργατικῶν ἀπαιτήσεων αὐξῆσις τῆς τιμῆς τοῦ ἔγχωσίου γαιανθράκος εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν κατὰ 40 σέντες τὸν τόνον, προώρισται νὰ περιορίσῃ ἀναλόγως τὴν ύφισταμένην διαφορὰν τιμῆς μεταξὺ ἀμερικανικοῦ καὶ γερμανικοῦ γαιανθράκος, ἐν συνδυασμῷ καὶ μὲ τὴν πτώσιν τῶν ναυλῶν.

• Ο Καναδᾶς καὶ ἡ Ἰαπωνία ὑπέγραψαν συμφωνίαν διὰ τὴν ἔξαγωγὴν 350.000 τ. σιδηρομεταλλεύματος ἐπηρίως, ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου 1956 μέχρι τοῦ Ὀκτωβρίου 1958. Αἱ φορτώσεις ἥδη πραγματοποιούνεναι.

• Εἴναι δὲ πληθυσμὸς τῆς Κίνας — κατὰ τὴν γνώμην Κινέζου καθηγητοῦ τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Πεκίνου, θεωρουμένου ἡν Κίνα ὡς κορυφαῖον οἰκονομολόγον — ἔξακολουθήσται αὐξανόμενος μὲ τὸ σημερινὸν ρυθμόν, παρὰ τὸν ἀσκούμενον ἥδη ἐλεγχον ἐπὶ τῶν γεννήσεων, μετὰ μίαν πεντηκοτεῖαν, ἥτοι τὸ 2007. οἱ κάτοικοι τῆς Κίνας θὰ είνει τόσοι, δύος εἰνε τῶρα δὲ πληθυσμὸς τοῦ Κόσμου. Θὰ φθάσῃ ἡ ἀριθμὴ ἡ Κίνα 2600 ἔκατομμάρια ωυχῶν, ἔναντι σημερινῶν 600 ἔκατομμωρίων, συμπεριλαμβανούνται ἑπτανούνταις καὶ τῆς Φορμόζας.

— Τὸ πωσόλημα, ὅπερ ἀπὸ τοῦδε δέδυτον διαγράφεται, εἶναι, πῶς θὰ πραφοῦν αἱ ἑκατοντάδες αὐτὰ τῶν ἔκατομμωρίων. Ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς πραγματικότητος, ὅλα τὰ ἀδιάθετες περισσεύματα τῶν γεωγραφῶν προλόγων ὀλῶν τῶν παραγωγικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου, ἀμφότερος θὰ μεταφέρωνται πρὸς τὴν Κίναν, διότι ἀμεσον θὰ ἔχουν τὴν ἀνάγκην τῶν οἱ λιμώττοντες πλήθυσμοι της.

• Πρόκειται νὰ ἀρχίσῃ εἰς τὴν Χιλὴν ἡ ἔκμετάλλευσις ἐνὸς ὄρυχειοι πιθηκομεταλλεύματος. ἔχοντος περιεκτικότητα ἑκατὸν ἔκατομμωρίων τόνων. Τὸ προϊόν του προορίζεται, κατὰ κύριον λόγον, διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

• Η ἀμερικανικὴ κυβέρνησις ἀπεφάσισε τὴν ἀστίνων ὀρισμένων περιορισμῶν διὰ τὴν ἔξαγωγὴν παλαιοσιδήρων. Συνεπωνήθη μὲ τὰς ἐνδισφορμένας χώρας, ὅπως αἱ εἰσαγωγαὶ τῶν μὴ αὐξηθοῦν περισσότερον τῶν 13%, ἔναντι τοῦ π. ἔτους. Κατόπιν τῆς ἐπελθούσης ταῦτης συμφωνίας, αἱροῦνται οἱ περιορισμοί, μὲ ἀνωτάτην ἔξαγηθοσμένην ποσότητα τὴν καθορισθεῖσαν διὰ τῆς συμφωνίας.

• Μία νέα πετρελαιοπηγὴ ἀποκαλυφθεῖσα ἔσχάτως ἐν Αίγυπτῳ εἰς τὴν ἔρημον Σινά, περὶ τὰ 140 χλιόμετρα ἀνατολικὸς τοῦ Σουεζ, παρέχει εἰς τὸν Αίγυπτο πολλὰς ἐπλιδίας. Πιστεύουν οἱ κυβερνητικοὶ ἀρμόδιοι, ὅτι δὲ αὐτῆς θὰ καλύπτωνται διλοὶ αἱ τοπικαὶ ἀνάγκαι ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν ἑτῶν καὶ διτὶ ἡ ἐπέκτασί τῆς δὲν ἀποκλείεται νὰ ἔξασφαλισῃ καὶ περισσεύματα πρὸς ἔξαγωγήν. Σημειούνται σχετικῶς, ὅτι ἡ Αίγυπτος, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν τελευταίων στατιστικῶν, παράγει 2½ ἔκατομμώρια τόνων πετρελαίου ἐπηρίως καὶ εἰσάγει 1 ἔκατομμώριον τόνων πρὸς πλήρωσιν τῶν ἀναγκῶν της.



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Εἰς ἑκτέλεσιν συμφωνίας συναφθεῖσης τὸν παρεθόντα Φεβρουάριον μεταξὺ Ρωσίας καὶ Βουλγαρίας διὰ τὴν οἰκονομικὴν καὶ τεχνικὴν συνεργασίαν τῶν δύο χωρῶν, ὑπεγράφη πρὸ τοῦ εἰς τὴν Μόσχαν σύμβασις, διὰ τῆς ὀποίας ἡ Βουλγαρία ἀναλόγως τὴν ναυπήγησιν ἐπὶ μίαν τριετίαν πλοίους διαφόρων τύπων διὰ λογαριασμὸν τῆς Σοδιετικῆς Ἐνόσεως. Τὰ Βουλγαρικὰ ναυπηγεῖα βάση παραχωρίσουν δόλη τὴν παραγωγὴν των, ὡς αὐτὴ θὰ ἔχῃ διευρυθμητεῖσθαι τὴν προβλεπόμενή ἐπεκτείνεται τῶν διαδρομῶν των. Τὰ Σοδιέτη θὰ παράσχουν τὰ σχέδια διὰ τὰ πλοῖα, μεταξὺ τῶν ὀποίων περιλαμβάνονται καὶ τάνκερς τῶν 4.000 τόνων. Θὰ χορηγήσουν, ἐπίσης, τὰς μηχανὰς καὶ τὰ ἔξαρτηματα, ἀτινα τὰ διαδρομικά ναυπηγεῖα διὰ τὸ ἔξωτερικόν (πλὴν Τσεχοσλοβακίας καὶ Α'Ανα.). Γερμανίας. Αἵξει νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ κυριώτερον δουλγαρικὸν ναυπηγεῖον «Γεωργίος Δημητρώφ», τῆς Βάρδας, κατασκευάζει σκάφη τινα διὰ τὴν Τσεχοσλοβακίαν καὶ τὴν Ἀλβανίαν. Ναυπηγεῖ, ἐπίσης καὶ σύριμον τινα σκαφὸν διὰ τὴν δουλγαρικὴν ναυτιλίαν, τὴς ὀποίας, ὅμως, αἱ ἀνάγκαι περιστρέψεων ἐπιτείνουσαι, δὲν δύνανται νὰ καλυφθοῦν, εἰπὲ καὶ διὰ τῆς ἀγορᾶς μεταχειρισμένων σκαφῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς. Ἐγνώσθη, σχετικῶς, ὅτι ἡγαράσθη ἀπὸ τὴν Ἀνατολ. Γερμανίας ἔκα φροτήγον 6450 τόνων, ὅπερ μετωνομάσθη «Χριστό Μπότεβ». Ἡγοράσθη, ἐπίσης, καὶ τὸ ἀγγλικὸν μότορσπ «Saltergate» 4975 τ. γκρος (τοῦ 1943), ὅπερ παρελήφθη πρὸ των μόλις ἡμερῶν εἰς τὸ Μίδδλεσ-μπρο καὶ μετωνομάσθη «Μπαζίλ Λέφσκου».

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΕΣΧΑΡΑΙ ΔΙΑ ΣΚΑΦΗ 200.000 ΤΟΝΝΩΝ

Τὰ ναυπηγεῖα «Ντούτες Βέρφτε», τοῦ Ἀμβούργου, ἔθεσαν ἀπό τοῦ εἰς ἔφερμογὴν ἔνα πρόγραμμα ἀνακαίνισεως καὶ ἐπεκτάσεως, μακράς πνοῆς, βάσει τοῦ ὀποίου βάση καταστῆ δυνατή. ἐν καιρῷ, ἡ ναυπήγησις καὶ σκαφῶν τῶν 200.000 τόνων δ.ν., ἀν τοῦτο χρειασθῇ! «Ηδη, τὰ ἐν λόγω ναυπηγεῖα ἔχουν κλείσει παραγγελίας διὰ μίαν πενταετίαν, μὲ ἐπόσταν ἀπόδοσις πλοίων, συνόλοικης χωρητικότητος 300.000 τόνων. Εἰς τὸ πίνακα καὶ τῶν ἐν λόγω παραγγελιῶν τῶν περιλαμβάνονται 21 δεξαμενόπλοια μέχρι τοῦ μεγέθους τῶν 45.000 τόνων δ.ν., 10 εἰδικὰ μεταλλοφόρα, δύο ἐπιβατηγά καὶ 35 φορτηγά ξηρού πορτίου. Διαπραγματεύσθηση ἥδη διεξάγονται διὰ τὴν κατασκευὴν ἀριθμοῦ τίνος θεξαμενοπλοίων τῶν 130.000 τόνων δ.ν., ὡς ἀνεκοίνωσεν ἡ διεύθυνσις τῶν ναυηγείων. Προστίθεται, διτὶ, μετὰ τὴν ὀλεκλήρωσιν τῶν προβλεπομένων βελτιώσεων καὶ ἐπεκτάσεων, τὰ ναυπηγεῖα «Ντούτες Βέρφτε» βάση καταστοῦν τὰ μεγαλύτερα τοῦ κόσμου.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΑΙ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΣΕΝΟΥΣ

Τὸ Σταίτη Ντηπάρτμεντον εἰς τὴν ἀρμοδιῶν ἐπιτροπήν τῆς Γερουσίας, δόπως ἔγκρινη τὸ ὑποβληθὲν σχέδιον νόμου, διὰ τοῦ ὀποίου προστίθεται ἡ πώλησις εἰς τὰς αἰτούσας ἔνεας χώρας ἀρκετῶν πλοίων τοῦ κρατικοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Συμφώνων πρὸς σχετικὴν δήλωσιν ἐκπροσώπων τοῦ Σταίτη Ντηπάρτμεντον, τὸ νομοσχέδιον καλύπτει τὰς τρεῖς προϋποθέσεις, αἵτινες πρέπει νὰ τηρηθοῦν εἰς κάθε πώλησιν κρατικοῦ ἐφεδρικοῦ πλοίου: «Οτι, ὥλαδη, η ἔκμετάλλευσις τῶν ἀμερικανικὰ συμφέροντα, δὲν θὰ παραβλάπτῃ τὰ ἀμερικανικὰ συμφέροντα, δὲν θὰ μεταφορά τῶν εἰς τὰς ἔνεας χώρας σημαίσιος δὲν θὰ ζημιώσῃ τὴν ἐνδικὴν ὄμων καὶ διτὶ, τέλος, οἱ προτεινόμενοι πωλήσεις θὰ ἀποδύνων ὡφέλιμοι, τόσον διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, δύον καὶ διὰ τὰς ἀγοραστήριας χώρας.

Κατὰ συμπληρωματικὰς πληροφορίας, ἡ ἐνώπιον τῆς ἀνωτέρω ἐπιτροπῆς συζήτησες ἐνεργάνει τὴν «Κρατικὴν Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας, ζητούσαν διὰ τοῦ προέδρου της κ. Μόρς νὰ ἔσσασφαίστη ὑπὲρ ἐσαύτης τὸ δικαίωμα τῆς πωλήσεως τῶν πλοίων εἰς τὰς ἔνεας χώρας διὰ τὰς συγκοινωνιακὰς τῶν ἀνάγκας ἀποκλειστικῶς καὶ εἰς τὰς τρεχούσας τιμᾶς τῆς ζημιώνος ἀγορᾶς. Ο κ. Μόρς ἀντετάχθη ἐπιτυμόνως εἰς τὴν πώλησιν σκαφῶν διὰ τὴν μεταφορὰν ἀμερικανικῶν γαιανθράκων. Ἔτοντεν οὗτος διτὶ ἡγοράχων ἀρκετὰ πλοῖα εἰς τὴν ἀγοράν πρὸς διακίνησιν τῶν γαιανθρακοφορτίων καὶ διτὶ οἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν ἔξεπεσαν μέχρι σημείου, ώστε καὶ τὰ ένεα πλοία της ἀντιμετωπίζουν δυσκολίας διὰ τὴν ἀπασχόλησίν των. Αἱ σημειωθῆ, διτὶ αἱ ἀρκικῶς ὑποβληθεῖσαί αἰτήσεις διὰ τὴν πώλησιν 86 πλοίων, λέγεται διτὶ ηγήθησαν ἥδη εἰς 200 καὶ πλέον σκάφη, χωρίς, δύομα, νᾶς εἰνε γνωστόν, ἀν δοι οἱ υποβαλόντες τὰς αἰτήσεις διατηροῦν εἰσέτι τὴν ἐπιθυμίαν πρὸς ἀγοράν των.

Η ΖΗΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Ο πρόεδρος τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς ἀταιρίας Πετρελαίων Τέξας κ. Αύγουστος Κ. Λόγκις ἀνέφερεν εἰς προσφέτους ἀνακοινώσεις του, διτὶ ἡ παραγωγὴ πετρελαίων ἔξει τῶν «Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ιδίως δὲ εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Μέσης Ανατολῆς, δια πότελέστη τὴν πρωταρχικὴν πηγὴν πρὸς καλύψιν τῶν πόλειμένων ἀναγκῶν τοῦ κόσμου εἰς πετρελαία. Οι μείλινοι δ. κ. Λόγκις ἐνώπιον τῆς συνδεσμού τοῦ «Εμπορικοῦ Επιεικετηρίου, τῆς Νέας Υόρκης, ἐτόνισεν. διτὶ, ἀν πρόκειται νὰ ἀντιτεθοῦν αἱ παγκόσμιοι ἀνάγκαι εἰς πετρελαία, διὰ τὴν χρειασθῆ νὰ ἐ-

International
ΧΡΩΜΑΤΑ·ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

BELDAM'S
ΣΑΛΑΜΑΤΡΕΣ ΛΕΡΜΑΝΙΤΕΣ

OCEAN
ΜΗΧΑΝΕΛΛΑ
ΚΥΑΙΝΔΡΕΛΑΙΑ

BRITISH ROPES LTD
ΣΧΟΙΝΙΑ · ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΙΑ

STONE'S
ΛΕΥΚΑ
ΜΕΤΑΛΛΑ

ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΣΙΔΗΡΟΥ
ΔΙ'ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΥΛΙΚΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ
ΣΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΕΛΕΥΘΕΡΑ

Α.Γ.ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ*

Η ΠΛΕΟΝ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΕΙΣΠΛΗΡΗΤΗΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΑΣΣ.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 14 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40-435

πενδύση ή πετρελαιοβιομηχανία έπειτα 60 δισεκατομμύρια δολλαρίων, σύχι κατά τη δέκα προσεκτή έπι, ως συνέδαινε κατά το παρελθόν. ἄλλ' έντος της προσεκτής πενταετίας. Τὸ πᾶσι σχεδόν, τοῦ ποσοῦ τούτου πρέπει νὰ διατεθῇ εἰς ἐπένδυσης ἐν τῷ θεοτοκῷ.

Ἡ κατανάλωση πετρελαιού εἰς τὸν ἑλεύθερον κόσμον κατά τὸ 1965 — εἶπεν ὁ κ. Λόγκ — ἔτος πενταετίας. Ἐναντὶ τῆς ποδὸς τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου περιόδου, τὸ δὲ μεσίδιον τῶν Ἕνων Πολιτείων εἰς τὴν ἀπόδεσμα πετρελαιού τοῦ ἑλεύθερου κόσμου, ἥτινα ἡ πόλη τοῦ πολέμου καὶ ἐντεύθεν κατέπεσαν ἀπὸ 39% εἰς 17%, ἔξακολουθοῖς καὶ αὐτὸν νὰ πίπτῃ. Ἔν τῷ μεταξύ, τὸ γνωτά ἀποθέματα τῆς Μεσοπ. Ἀνατολῆς ἀντιποστατεύουν στήμερον τὰ 75% τοῦ συνόλου τῶν παγκοσμίων αποθέματων. Τὸ μερίδιον τοῦ Δυτικοῦ Ἡμιφαρίου ἐπί τοῦ συνόλου, ἡμειώθη κατά τὴν αὐτὴν περιόδον ἀπὸ 60% εἰς 25%.

Ἀνασερδόμενος ὁ κ. Λόγκ εἰς τὰς Ἕνων Πολιτείας, παρεπήρησεν, διὰ τὴν ἑταῖρην τὸ 1965, ἔτος καθ' ὃ ἀσφερίσθη εἰς τὴν χώραν ταύτην ρεκόρ παραγωγῆς, ἡ καταγάλωσης ἦτο — κατὰ ποσὸν — ἔξακις ἀνωτέρᾳ τῆς ἀποκαλυψθείσας εἰς νέας πετρελαιοφόρους περιοχάς ποσούττοις. Κατὰ τὸ τέλος, μάλιστα, τοῦ 1956 τὰ ἀμερικανικά ἀπόδεσμα ἡ σαν ισοδυναμα πρὸς τὴν ἡπτητονίαν ἕνδεικα μόνον ἐτῶν, μὲ βάσιν τὴν πλέον χαμηλήν ἀνάλογίαν ἡπτητονίας, Ἐναντὶ τῶν ἀποθέμάτων ἀφ' δου τὸ πρώτον κατὰ τὸ 1936 πήχισταν ὑπολογιζόμενοι οἱ σχετικοὶ στατιστικοὶ όσιοι.

Αἱ προσβλέψεις διὰ τὴν ἀποκάλυψιν πλουσιωτέρων νέων πηγῶν δὲν εἰναι ἔνθαρρυντικά. Ὑπελόγιστος ὁ κ. Λόγκ τὴν ἡπτητονίαν πετρελαιού εἰς τὰς Ἕνων Πολιτείας κατὰ τὸ 1965, ὡς μέλλουσαν νὰ ἀνέλθῃ εἰς 12.1 ἀκατομμύρια διὰ τὸ πολέμιον δρόμον 5.2, καὶ εἰς 6 ἔτος 7 μῆνας διὰ δεξαμενοπλοίας μεγέθους μέχρι καὶ 35.000 τόνων δ. w. Τὰ ναυπηγεία Καβασάκι κατόπιν τὰ πλοία ἀκόμη ταχύτερον. Χρησιμοποιούνται ἀσύνηθη μέθοδοι κατασκευῆς τοῦ πρωταρίου τυμπάτος ἐνὸς δεξαμενοπλοίου ἐπὶ παρακειμένου βάθρου. Φέρουν τοῦτο δροσύτερον διλοιθαίνον πρὸς τὴν κυρίαν ἑσχάραν, διόπου κατασκευάζεται τὸ ὑπόλοιπον σκάφος καὶ πραγματοποιεῖται ἡ συγκόλλησις τῶν δύο τμημάτων. Συντομεύεται οὕτα δὲ τὸ φορτηγὸν τῶν 15.000 τόνων δ. w., καὶ εἰς 6 ἔτος 7 μῆνας διὰ δεξαμενοπλοίας μεγέθους μέχρι καὶ 35.000 τόνων δ. w. Τὰ ναυπηγεία Καβασάκι ἐποιάζουν τὰ πλοία ἀκόμη ταχύτερον. Χρησιμοποιούνται ἀσύνηθη μέθοδοι κατασκευῆς τοῦ πρωταρίου τυμπάτος ἐνὸς 5.2 μῆνας. Ὁ χρόνος ναυπηγήσεως ἐν ταῖς Ἑπτανήσοις λέγεται, διὰ τοῦτο ἐπιλόγωτερος τοῦ ἡμίσεος τοῦ ἀπάντουμένου ἐν Ἀγγλίᾳ, εἴναι δὲ ἀξιοσημείωτον, διὰ τὴν Ἑπτανήσιαν ἑξεπόπισε κατὰ τὸ παρελθόντος ἐπὶ τὴν Ἡγγλίαν ἀπὸ τὴν θέσιν της, ὡς πρώτης ναυπηγικῆς χώρας ἐν τῷ κόσμῳ. Ὁ Ἑπτανήσιος χρόνος ναυπηγήσεως δύναται ιδόνον νὰ συγκριθῇ πρὸς τὴν ταχύτητα τῶν ναυπηγηθέντων ἐν Ἀμερικᾷ κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον. Ἐξ διλοικλήρου ἥλεκτροσυγκολλήτων σκαφῶν, τοῦ γνωστοῦ συντριπτικοῦ προγράμματος τῶν Ἕνων Πολιτειῶν.

Τὰ ναυπηγεία τῶν 15.000 τόνων διεσπέντανται στὴν Ἀσία καὶ στὴν Ἁμερικήν, πρὸς στιγμὴν τούλαχιστον, δὲν θὰ αἰσθανθούν τὸν ἀντίκτυπον της. Τὰ «Μίτσουμπίτι» ἔχουν ἀναγεγραμμένας εἰς τὸ δισέλιον τῶν παραγγελίας συνολικής ἀξίας 20 ἀκατομμύριον δολαρίων, ἐνώ τὰ «Καβασάκι» ἔχουν ἔξασφαλίσει παραγγελίας διά 17 μεγάλων δεξαμενοπλοίων, 11 φορτηγά καὶ διά πολλά ἄλλα μικρότερα σκάφη. Ὁ διευθυντὴς τῶν ναυπηγείων Καβασάκι κ. Τάκεο Μοριμότα ετούτης προσφέρεις εἰς δηλώσεις του, διὰ τοῦ παραγγελίας αὗται εἰναι ἀρκεταί, διά νὰ διατηρήσουν τὰ ναυπηγεία ἐν πλήρει ἀπασχολήσει μέχρι τέλους τοῦ 1960.

Μία ἀπὸ τὰς νέας μεθόδους τεχνικῆς, ποὺ ἐφαρμόζουν τὰ Ἑπτανήσια ναυπηγεία ἀναφέρεται εἰς τὸν διαφρέντα χρόνον μεταξὺ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν τίθεται ἡ τρόπις ἐνὸς σκάφους καὶ τῆς ἡμέρας τῆς παραδόσεώς του. Τὸν χρόνον αὐτὸν τὰ ναυπηγεία Μίτσουμπίτι τὸν ἔμειωσαν εἰς 5½ — κατὰ μέσον δρον — μηνᾶς δι' ἔνα φορτηγὸν τῶν 15.000 τόνων δ. w., καὶ εἰς 6 ἔτος 7 μῆνας διὰ δεξαμενοπλοίας μεγέθους μέχρι καὶ 35.000 τόνων δ. w. Τὰ ναυπηγεία Καβασάκι ἐποιάζουν τὰ πλοία ἀκόμη ταχύτερον. Χρησιμοποιούνται ἀσύνηθη μέθοδοι κατασκευῆς τοῦ πρωταρίου τυμπάτος ἐνὸς δεξαμενοπλοίου ἐπὶ παρακειμένου βάθρου. Φέρουν τοῦτο δροσύτερον διλοιθαίνον πρὸς τὴν κυρίαν ἑσχάραν, διόπου κατασκευάζεται τὸ ὑπόλοιπον σκάφος καὶ πραγματοποιεῖται ἡ συγκόλλησις τῶν δύο τμημάτων. Συντομεύεται οὕτα δὲ τὸ φορτηγό σκαφῆς, δεξαμενοπλοίου τῶν 35.000 τόνων ἐπὶ τῆς κυρίας ἑσχάρας, εἰς 2½ μῆνας, τοῦ δόλου χρόνου κατασκευῆς, ἀπὸ τῆς καταθέσεως τῆς τρόπιδος μέχρι τῆς πασαδόσεως, συντομευόμενον εἰς 5½ μῆνας. Ὁ χρόνος ναυπηγήσεως ἐν ταῖς Ἑπτανήσοις λέγεται, διὰ τοῦτο ἐπιλόγωτερος τοῦ ἡμίσεος τοῦ ἀπάντουμένου ἐν Ἀγγλίᾳ, εἴναι δὲ ἀξιοσημείωτον, διὰ τὴν Ἑπτανήσιαν ἑξεπόπισε κατὰ τὸ παρελθόντος ἐπὶ τὴν θέσιν της, ὡς πρώτης ναυπηγικῆς χώρας ἐν τῷ κόσμῳ. Ὁ Ἑπτανήσιος χρόνος ναυπηγήσεως δύναται ιδόνον νὰ συγκριθῇ πρὸς τὴν ταχύτητα τῶν ναυπηγηθέντων ἐν Ἀμερικᾷ κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον. Ἐξ διλοικλήρου ἥλεκτροσυγκολλήτων σκαφῶν, τοῦ γνωστοῦ συντριπτικοῦ προγράμματος τῶν Ἕνων Πολιτειῶν.

Ἡ ἐπιτάχυνσις τῶν ἐν ταῖς Ἑπτανήσοις κατασκευῶν ὀφείλεται — κατὰ τοὺς ἀρμόδιους κύπλους — καὶ τὴν αὐτόπταν πλεκτροσυγκόλλησην, ὡς ἐπίσης εἰς τὴν ἀριθμότεράν των πρωταρίων ὀργάνωσιν τῶν ναυπηγείων καὶ εἰς τὴν σταδιοκήη συναρμολόγησιν τῶν πολλῶν κατὰ τὴν τεμάχια κατασκευῶν.

Τὰ ναυπηγεία, ἐν τούτοις, τοῦ Κόμπε δὲν ἐπαναταύνονται ἐπὶ τὸν κατατέλεων τῶν εἰς τὸν τεχνικὸν τομέα. Ἀτενίζουν ἀμφότερα εἰς τὴν μελλοντικὴν ναυπηγήσιν σκαφῶν προσωθουμένων διὰ πυρηνικῆς ἐνέργειας. Ὁ ἐπὶ κεφαλῆς τῶν σχεδιαστηρίων τῶν ναυπηγείων κ. Μισίγκα Σινεμιτσού φουνεῖ, διὰ δὲν θὰ διαρρέουσαν περισσότερα τῶν τοιῶν ἐτῶν, διὰ νὰ ἰδουνεῖν ἐν ἐνέργεια τὰ πρώτα Ἑπτανήσια ἀποικικὰ πλοῖα, εἰς τὸν ἀντίθετον τῆς αὐτοκίνητης ἐνέργειας. Ἐνώ τὰ ναυπηγεία Καβασάκι ἔχουν δργανώσει ἴδιον τημῆτα διὰ τὴν ἐπικήνη πρώσων. «Δὲν θὰ εἰναι παράξενον — ἔτοιμον δὲν ἐπί τοῦ τομέα τούτου. Τὰ ναυπηγεία Μίτσουμπίτι διδοῦνται, ἐν προκειμένω, ὑπὸ τῆς ἥλεκτρικῆς ἑταίριας Οὐδεστιγκάουζ, μιᾶς ἐκ τῶν μεγαλυτέρων ἀμερικανικῶν ἑταίρων, τῶν ἀσχολουμένων εἰς ἔρευνας ἐπὶ τῆς ἀποικικῆς ἐνέργειας. Ἐνώ τὰ ναυπηγεία Καβασάκι ἔχουν δργανώσει ἴδιον τημῆτα διὰ τὴν ἐπικήνη πρώσων. «Δὲν θὰ εἰναι παράξενον — ἔτοιμεν τῶν Ἑπτανήσων προπορευόμενων τῶν Ἕνων Πολιτειῶν καὶ τῆς Μεγάλης Βρεταννίας εἰς τὴν καθέλκυσιν δεξαμενοπλοίου μὲ πυρηνικούν πρώσων. Γνωσίτε, δὲλλως τε, διὰ τοὺς ἀρμόδιους τεχνικῶν τῶν ναυπηγείων Καβασάκι, οἵτινες πιστεύουν, διὰ τὰς ἁνόμενας πλοία, δὲν πρόκειται νὰ ἐμφανισθούν πρὸ τῆς παρελεύσεως ἐτῶν τινων, πέραν τοῦ 1960.

Τὰς ἐπιτάχειας σχεδιαστῶν ἀμφοτέρων τῶν ναυπηγείων ἐργάζονται ἐπὶ τὸν κατατέλεων τῶν εἰς τὸν τεχνικὸν τομέα. «Τενίζουν ἀμφότερα εἰς τὴν μελλοντικὴν ναυπηγήσιν σκαφῶν προσωθουμένων διὰ πυρηνικῆς ἐνέργειας. Ὁ ἐπὶ κεφαλῆς τῶν σχεδιαστηρίων τῶν ναυπηγείων κ. Μισίγκα Σινεμιτσού φουνεῖ, διὰ δὲν θὰ διαρρέουσαν περισσότερα τῶν τοιῶν ἐτῶν, διὰ νὰ ἰδουνεῖν ἐν ἐνέργεια τὰ πρώτα Ἑπτανήσια ἀποικικά πλοῖα, εἰς τὸν ἀντίθετον τῆς αὐτοκίνητης ἐνέργειας. Ἐνώ τὰ ναυπηγεία Καβασάκι ἔχουν δργανώσει ἴδιον τημῆτα διὰ τὴν ἐπικήνη πρώσων. «Δὲν θὰ εἰναι παράξενον — ἔτοιμεν τῶν Ἑπτανήσων προπορευόμενων τῶν Ἕνων Πολιτειῶν καὶ τῆς Μεγάλης Βρεταννίας εἰς τὴν καθέλκυσιν δεξαμενοπλοίου μὲ πυρηνικούν πρώσων. Γνωσίτε, δὲλλως τε, διὰ τοὺς ἀρμόδιους τεχνικῶν τῶν ναυπηγείων Καβασάκι, οἵτινες πιστεύουν, διὰ τὰς ἁνόμενας πλοία, δὲν πρόκειται νὰ ἐμφανισθούν πρὸ τῆς παρελεύσεως ἐτῶν τινων, πέραν τοῦ 1960.

Τὰ δύο ναυπηγεία τοῦ Κόμπε εἰναι οἱ μεγαλύτεροι τῶν ναυπηγείων ἐργάζονται εἰς τὴν πόλιν ταύτην, ἡ ὅποια ἀνεπτύχθη ἀπὸ πολὺν τῶν 40.000 τόνων, μὲ προκαθησμένην, διὰ τοῦ πολέμου, εἰς τὴν σημερινήν μεγαλόπολιν, μὲ πληθυσμὸν 1.000.000 κατοίκων. Μολονότι τὰ 60% κατὰ τὸν πόλεμον τοῦ πληθυσμοῦ της ἐπέστησαν, κατὰ τὸν τελεταίους πολέμους μηνας ἀπὸ τοὺς τοῦ πόλεμον πολεμικούς την παραστάσεων των δύο ναυπηγηθέντων τῶν ναυπηγείων Καβασάκι, οἵτινες δέν ψηφίσθησαν εἰς τὸν τομέα της αὐτοκίνητης ἐνέργειας. Επομένως, διὰ τὸν πόλεμον τοῦ πληθυσμοῦ της, τὰ δύο ναυπηγεία Καβασάκι, οἵτινες δέν ψηφίσθησαν εἰς τὸν τομέα της αὐτοκίνητης ἐνέργειας, διὰ τὸν πόλεμον τοῦ πληθυσμού της, τὰ δύο ναυπηγεία της Ελληνικής Ναυτιλίας, της Ελληνικοῦ Ναυτικοῦ Πρακτορείου ή Ηλεκτρικοῦ Λιμενικοῦ Σταθμού Καβασάκι, οἵτινες δέν ψηφίσθησαν εἰς τὸν τομέα της αὐτοκίνητης ἐνέργειας, διὰ τὸν πόλεμον τοῦ πληθυσμού της, τὰ δύο ναυπηγεία της Ελληνικής Ναυτιλίας, της Ελληνικοῦ Ναυτικοῦ Πρακτορείου ή Ηλεκτρικοῦ Λιμενικοῦ Σταθμού Καβασάκι, οἵτινες δέν ψηφίσθησαν εἰς τὸν τομέα της αὐτοκίνητης ἐνέργειας.

Πράκτορας ἐν ταῖς Ἑπτανήσοις τῶν κυριωτέρων Βρεταννικῶν καὶ Αμερικανικῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταίρεων στοβαρῶν ἐλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν Οἴκων, τῶν ἑταίρειών των, μηχανημάτων, γυροσκοπικῶν πυξίδων καὶ αὐτομάτων πηδαλίων S. G. BROWN. Εἰδικοὶ συμφέροντες ὅροι διὰ τὰς ἀσφαλιστικὰς πλοίας δέλλως τῶν κινδύνων ναυπηγήσεων μεγάλων ζημιάς. Μόνον τὰ 5% τῶν ναυπηγείων Μίτσουμπίτι κατατάσσεται την παραστάσεως περιόδου τοῦ 1965, πρὸ της παρελεύσεως της αὐτοκίνητης ἐνέργειας.

Προσφέρονται αἱ οἰκονομικῶτεραι καὶ ἀποδοτικῶτεραι πρακτορειακαὶ προσωπικαὶ ὑπηρεσίαι πρὸ τοὺς «Ἐλλήνας, ἐφοπλιστές», Πλήρης παροχὴ πάσης φύσεως πληροφοριῶν καὶ ὑπηρεσιῶν διὰ ναυπηγήσεων, μετατρόπων πλοίων, παραδόσεως, ναυλώσεως, ἐπισκευάς καὶ ἀπιθεωρήσεως, προμήθειας βοηθητικῶν μηχανημάτων ἥλεκτροπαραγγούν συστημάτων, ἥλεκτρονικῶν τοιούτων παγκοσμίων πολέμους κατασκευῆς τῶν πλέον γνωστῶν παγκοσμίων.

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: YOKOHAMA P.O.B. 411 ΤΗΛΕΦ. GRECIAN - YOKOHAMA

στράφησαν, ένω εἰς τὰ ναυπηγεῖα Καβασάκι αἱ καταστροφαὶ περιωρίσθησαν εἰς δλίγα ξύλινα οἰκήματα.

ΙΣΡΑΗΛ Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ "ZIM,"

Εἰς προσφάτους δηλώσεις του διευθυντής τῆς ισραηλιτικῆς ἑταιρίας «Ζίμ» ἀνεκοίνωσεν, ὅτι τὸ πρόγραμμα ἀναπτύξεως τοῦ στόλου τῆς προβλέπει τὴν ἀπόκτησιν 41 νεοτεύκτων σκαφῶν διαφόρων μεγεθῶν καὶ τύπων, ἀναλόγως τοῦ προσριθμοῦ τῶν καὶ ὅτι τὰ πρώτα 12 πλοῖα παρελήφθησαν ἡδη. Ὑπεγράμμισεν, ἐν τούτοις, ὅτι τὸ ἀντιμετωπιζόμενον πρόβλημα ἔγκειται εἰς τὴν ἔλλειψιν ἐπαρκοῦς καὶ καταλλήλου ἐμψύχου υλικοῦ διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων.

ΙΤΑΛΙΑ ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΕΙΣΟΔΗΜΑ

Συμφώνως πρὸς στατιστικὰς τῆς Τραπέζης τῆς Ἰταλίας τὸ ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον τοῦ συναλλαγματικοῦ εἰσόδηματος ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν ηὔχθη ἀπὸ 52.6 ἑκατομμύρια δολαρίων τοῦ 1955 εἰς 61 ἑκατ. δολ. τὸ 1956. Αἱ εἰστράζεις ἐκ ναύλων, περιλαμβανομένων τῶν δαπανῶν τῶν ἔνων πλοίων εἰς τοὺς ἵταλικοὺς λιμένας, ἔφθασαν τὰ 360.3 ἑκατομμύρια δολαρίων κατὰ τὸ π. ἔτος, ἐναντὶ 287.6 ἑκατομ. δολαρίων, τοῦ 1955 καὶ αἱ πληρωμαὶ, περιλαμβανομένων τῶν δαπανῶν τῶν ἵταλικῶν πλοίων εἰς τοὺς ἔνων λιμένας, ἀνὴρθον εἰς 299.3 ἑκατομμύρια δολαρίων, ἐναντὶ 235 ἑκατ. δολαρίων, τοῦ 1955. Εἰς τούς ὑψηλοτέρους ναύλους καὶ τὸν πολὺνόν δύκον τῆς ἵταλικῆς ναυτιλίας, κατὰ 351.000 τ. (8.4%), ὥφειλεται ἡ τοιοῦτη δελτιώσις, παρὰ τὸν μεγαλύτερον δύκον τῶν εἰσαχθέντων εἰς τὴν χώραν φορτίων, διὰ τὰ ὅποια, βενδίας, μεγαλύτεροι ναῦλοι ἐπιληρώθησαν καὶ εἰς ἔναν πλοῖα.

Διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν εἰσαγωγῶν κατεβλήθησαν ναῦλοι 305.8 ἑκατομμύρια δολαρίων περιλαμβανομένων 148.5 ἑκατομμυρίων δολαρίων διὰ τὰ ἵταλικά πλοῖα. Διὰ φορτία μεταφερθέντα μεταξὺ ἔνων λιμένων, τὰ ἵταλικά φορτηγά ἔκρους φορτίου εἰσέπραξαν ἐν ναύλων 161.5 ἑκατομμύρια δολαρίων καὶ τὰ ἵταλικὰ δεδαμενόποιοι 67.6 ἑκατ. δολαρίων. Ἡ καθοδὸς συμβολὴ ὡτῷ τῆς ἵταλικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν ἔθνικην οἰκονομίαν ὑπελογίζετο εἰς 352.6 ἑκατομμύρια δολαρίων διὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐναντὶ 277.6 ἑκατομμυρίων δολαρίων, τοῦ 1955.

ΤΟ NEON ΕΠΙΒΑΤΗΓΡΟΝ ΛΑΪΝΕΡ

Πανηγυρικὸν χαρακτῆρα προσέλαβεν ἡ πρὸς ἡμέρων τοποθέτησις εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ἀνταλύτο, τῆς Γένοβας, τῆς τρόπιδος τοῦ νέου ὑπερωκανίου «Λεονάρτο ντά Βίντσι», 31.000 τ. γκρός, ὅπερ θὰ ἀντικαταστήσῃ τὸ ἄρτρο ἔτους διαβούσην ἐκ συγκρουσεώς, «Ἀντρέα Ντόρια», 29.100 τ. γκρός. Τὸ νέον ὑπερωκανίον, μήκους 740 ποδῶν, θὰ εἰνε ἀπολύτως συγχρονισμένον, μὲ καθολικὴν ἐγκατάστασιν κλιματισμοῦ, μηχανῆματα εὐσταθείας σύστημα τηλεοράσεως καὶ εὐχετάτους κοινοχρήστους χώρους. «Ολαι αἱ νεώτεραι τεχνικαὶ πρόσδοι θὰ εὑρούν τὴν ἐφαρμογὴν τῶν. Θὰ ἔχῃ μεταφορικὴν ἴκανότητα διὰ 1250 ἐπιβάτες εἰς τρεῖς κατηγορίας θέσεων, προβλέπεται δὲ νὰ καθελκυσθῇ τὴν ἀνοίξιν τοῦ 1958. Διὰ τὴν πρώσιν τοῦ θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ ἀτμοστοιχίλους δυνάμεως 60.000 ἵππων, θὰ εἴνε δὲ τὸ ταχύτερον πλοῖον τῶν γραμμῶν Μεσογείου — Νέας Υόρκης.

ΚΑΝΑΔΑΣ

ΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ ΑΓ. ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΥ

«Ολαι αἱ ναυτικαὶ χώραι, μηδὲ τοῦ Ἰσραὴλ ἔξαιρουμενοι—πλὴν, ὅμως, τῆς Ἐλλάδος — προετοιμάζονται νὰ μετάσχουν εἰς τὸ νέον εύρυτατον πεδίον μεταφορῶν, δταν, κατὰ τὴν ἀνοίξιν τοῦ 1959, θὰ ἀνοίξῃ εἰς τὴν

ναυπιλοῖαν ἡ νέα διώρυξ τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου, μέσω τῆς διοίας τὰ ὕκεανοπόρα σκάφη θὰ δύνανται νὰ φθάνουν μέχρι τῶν λιμένων τῶν Μεγάλων Λιμνῶν. «Ολαι αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, αἱ ἐνύπηρετούσαι ἡδη τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ μικρῶν φορτηγῶν πλοίων, πρόκειται νὰ ἔνισχυθούν μὲ κατάλληλα μεγαλύτερα σκάφη.

Μία ἔξι αὐτῶν, ἡ ὀλλανδικὴ «Φιέλ» Οδανζ Λάιν, ἀπεράσπισεν ἡδη νὰ προβῇ εἰς τὴν ναυπηγήσιν μικτῶν πλοίων τῶν 9.000 τόννων d. w., μὲ διαμερίσματα καὶ δι' 100 ἑπιβάτας. Η παραγγελία θὰ δοθῇ ἔγκαιρως εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ἀμστερδαμοῦ, ὅπερες διὰ τὰ νέα σκάφη ἡ εἶνε ἐτοιμαστή ἡ νέα διώρυξ. Θὰ ἔχουν ταῦτα διαστάσεις μήκους 453 ποδῶν, πλάτους 61 καὶ βύθισμα 25 ποδῶν, μὲ φορτίον 7.000 τόννων, θὰ εἰνε δὲ τὰ πρώτα ἐπιβατηγά πλοία, που θὰ κοριστοποιήσουν τὴν διώρυγα, ἦτοι θὰ ἔχῃ δάθος ὑδάτων 27 ποδῶν. Μὲ ταχύτητα 18 μιλλίων, θὰ ἐκτελουν τὴν γραμμὴν Ρόττερνταμ — Μόντρεαλ ἐντὸς 7 ἡμερῶν καὶ μέχρι τοῦ Σικάγου ἐντὸς 15 ἡμερῶν.

Σημαντικός, ὅμως, χρόνος θὰ καταναλίσκεται πρὸς διάπλου τῶν ὑδατοφράκτων τῆς διώρυγος τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου καὶ ἐν συνεχείᾳ τῆς διώρυγος Βέλαντ, μεταξὺ τῶν λιμνῶν Ὀντάριο καὶ Ήρι. Τὰ πλοία θαύμασιν σοβαρή νὰ ἀναμένουν τὴν σειράν των, τὸ δὲ γεγονός αὐτὸν θὰ σημαίνῃ σοβαρή καθυστερήσεις εἰς τὰ ταξίδια τῶν ἐπιβατηγά πλοαφῶν. «Ἡ ἀποσφασισθεῖσα πάντως, ναυπηγήσις τῶν μικτῶν ὀλλανδικῶν πλοίων ἀποδεικνύει τὸ αὐδανόμενον ἐφοπλιστικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν πρόσδον τῆς κινητούς πρὸς τὰς Μεγάλας Λίμνας. «Ἄς σημειωθῇ, δτι ἀπὸ τοῦ 1956 λειτουργοῦν μὲ μικρὰ σκάφη 16 ἐν ὅλῳ γραμμαὶ μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Λίμνης Μίτσιγκαν (ὑπερεκατὸν σκάφων).

«Ἡ ισραηλιτικὴ ἑταῖρια «Ζίμ» ἀρχίζει ἀπὸ τοῦ τρέχοντος ἔτους τακτικὴν γραμμὴν πρὸς τὴν ἀνάτερα κατεύθυνσιν, μὲ διαμέσους προσεγγίσεις εἰς τοὺς κυριωτέρους Μεσογεικοὺς λιμένας, περιλαμβανομένους καὶ τοῦ Πειραιῶς. Αἱ ἀμερικανικαὶ, ἐπίσης, ἑταῖριαι ἔχητοσαν ἡδη ἐπιχορηγήσεις διὰ τὴν ἐν λόγῳ γραμμὴν καὶ φάνεται, ὅτι: θὰ τὰς ἐπιτύχουν.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

Προετοιμάζονται οἱ ἀγγλικοὶ λιμένες, ὅπως εἰνε εἰς θέσιν νὰ δεχθούν τὰ μεγάλα σύντερ-τάκνερ, ἀπίνα θὰ ἀρχίσουν μετά τινα καιρὸν νὰ μεταφέρουν τὸ πετρέλαιον ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολὴν εἰς τὴν Ἀγγλίαν διὰ τοῦ περίπολο τῆς Ἀφρικῆς καὶ θὰ καταστήσουν τὸ Ἕνωμένον Βασίλειον, ὅπου ἀφορᾶ τὸν εἰς ὑγρὰ καύσιμα ἀνεφοδιασμόν τῶν διλιγώτερον ἔχοντες εἰς τὸν Διώρυγα τοῦ Σουέζ. Τὰ βρετανικὰ ναυπηγεῖα ἔξι ὅλους ἔχουν ὑπὸ ἐκτέλεσιν σωρείαν διαταγών διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν λόγω σύντερ-τάκνερ. «Ἀνεκοινώθη ἡδη παρὰ ἀρμοδίων κυβερνητικῶν κύκλων, δτι τὰ πρώτα μέτρα, ἀπίνα θὰ παράσχουν εἰς ὥρισμένους λιμένας τὴν εύχερειαν νὰ δέχωνται τὰ μεγαθήρια τῶν 100.000 τόννων d. w., ἥρχισαν λαμβανόμενα.

Οὕτω, εἰς τὸν λιμένα Μιλφορτχάφεν, τῆς Δυτικῆς Οὐαλλίας, πρόκειται νὰ ἔγκατασταθῇ μὲ μεγαλύτερα βάσις πετρελαίων τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Δι' ὑπογείου πετρελαίωγων, μήκους 60 μιλλίων, θὰ μεταφέρεται ἐκεῖθεν τὸ ἀκάθαρτον πετρέλαιον εἰς τὰ διύλιστρα τῆς «Μπρίτις Πετρόλαιου», εἰς τὸ Λαντάρου. Διὰ τοῦ ἐν λόγῳ πετρελαιαγωγοῦ 5.000.000 τόνων πετρελαίου τὸν διοχετεύονται ἐπησίως. Προβλέπεται ἐπίσης καὶ μία θέσις ἔκφορτωσεως τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς Λίβερπουλ διὰ σκάφη τῶν 65.000 τόνων, ίσως δὲ καὶ μέχρι τῶν 100.000 τόνων d. w.

ΣΥΛΒΑΝΙΑ; ΤΟ NEON ΣΚΑΦΟΣ ΤΗΣ "ΚΙΟΥΝΑΡ ΛΑΪΝ."

Ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνὸς ἐκτελεῖ τὸ παρθενικόν του ταξίδιον τὸ τέταρτον ἀπὸ τέσσαρα ἐπιβατηγά σκάφη τῆς «Κιούναρ Λάιν», τὸ διόπτης κατεσκευάζονται εἰς τὸ σκωτικὸν ναυπηγεῖον Τζών Μπράουν καὶ Σια. Τὸ «Συλδάνιο», ὅπως καὶ τὰ τρία ὄλλα ὁμοία πρὸς αὐτὸν σκάφη «Σα-

"TAGAROPULOS CORPORATION, COLON REPUBLIC OF PANAMA SHIP CHANDLERS

TELEPHONES:
1001 - 1002

CABLE ADDRESS:
TONIO-COLON

FRESH MEATS
FRESH FRUITS & VEGETABLES
CANNED FOOD & VEGETABLES
PASTEURISED MILK.
ICE CREAM
JAMS
BUTTER
OILS & FATS
OLIVE OIL
GREEK OLIVES

SCOTCH WHISKIES
LIQUORS
WINES
METAXA'S COGNAC BRANDY
BOTRYS BRANDY & WINES
PAINTS AND
DECK SUPPLIES

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Kattulas

ξόνια», «Ιέρενια» και «Καρίνθια», κατασκευασθέντα από την «Κιούναρ Λάιν» διὰ νὰ ἑκτελοῦν δρομολόγια μεταξὺ Αγγλίας και Καναδᾶ. «Εκα-
στον σκάφος εἶναι, περίπου, 22.000 τόν. Τὸ πρῶτον παρηγέλθη τὸ
1954, τὸ δεύτερον τὸ 1955, τὸ τοίτον τὸ 1956 και τὸ τέταρτον ἐφέ-
τος. Τὸ «Συλβάνια» ἔχει χώρων διὰ 8.495 κιβ. μ. φορτίον και 900 ἐπι-
βάτας. Είνει ἐφωδιασμένον μὲ σταθερωτὰς Ντέννυ-Μπράουν, ποὺ μειώ-
νουν τὸ κλιδωνισμὸν ἐν ὥρᾳ θαλασσοταραχῆς και εἶνε τὸ πρῶτον σκά-
φος τῆς ἑταῖριάς. τὸ ὅποιον θὰ ἔχῃ ναυαγοσωστικὴν λέμβον από ἴνας
ὑάλου.

ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ Η ΕΚΠΤΩΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

'Ο καταρτιζόμενος παρά τού «Ναυτικού Έπιμελητηρίου», τού Λοιδινού, ναυλάριθμος τῆς φορτηγού ναυτιλίας, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν εἰς ἀγγλικάς λίρας συναπτομένων ναυλώσεων, ἐστιμήσωσε καὶ περιστέρω υπόχορησιν κατὰ Μάιον. «Ἐφθασε διὰ τὰ ἀπλά ταξίδια εἰς 116,6, μὲν υποχώρησιν 17,7 μονάδων, ἔναντι τοῦ Απριλίου, διὸ δὲ τὰς χρονοναυλώσεις εἰς 117,9, μὲ πτώσιν κατὰ 40 καὶ πλέον μονάδας, ἔναντι τοῦ προηγουμένου μηνός. Εξ ἄλλου, ἡ πορεία τοῦ ναυλάριθμου διὰ τε τὰ ἀπλά ταξίδια καὶ διὰ τὰ τάιμ-τσαρτερς, κατὰ τὸ τρίτον ἔτος, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὰ δύο προηγούμενα (μὲ βάσιν 100 τοῦ ἔτους 1952), δείκνυται ἀπὸ τῶν κατωτέρω πίνακα :

	1955		1956		1957	
	Ταξ.	Τ. τσ.	Ταξ.	Τ. τσ.	Ταξ.	Τ. τσ.
Ιανουάριος	115.1	114.6	144.3	138.0	173.7	216.3 *
Φεβρουάριος	119.8	123.8	140.2	148.2	167.6	203.7 *
Μάρτιος	113.7	113.8	147.2	150.0	145.5	165.6
Απρίλιος	110.2	102.3	151.6	171.5	134.3	161.6
Μάιος	122.6	124.2	162.2	190.0	116.6	117.9 *
Ιούνιος	128.0	135.4	155.5	169.4	—	—
Ιούλιος	130.0	145.8	155.2	167.1 *	—	—
Αύγουστος	129.9	137.0	157.9	176.6	—	—
Σεπτέμβριος	138.1	142.2	156.1	174.2	—	—
Οκτωβρίος	148.9	151.2	153.6	191.8	—	—
Νοέμβριος	135.5	135.5	171.4	191.3	—	—
Δεκέμβριος	140.1	132.2	189.4	207.2	—	—
Μέσος έτησιος: . . .	127.7	129.8	157.0	172.9	—	—

(*) Δι' ἀτμόπλοια καταναλίσκοντα πετρέλαιον.

'Ο δείκτης ἀφ' ἑτέρου δι' ἔκαστον εἰδος φορτίου, ἐκ τοῦ ὅποιού καὶ ἐμφαίνεται ἡ ὑποχώρησις τῶν φορτίων, ἐνεφάνισε, κατὰ τοὺς ἔξι τελευταῖούς μῆνας, τὴν κάτωθι διακύμανσιν:

	1956		1957	
ΕΙΔΗ	Δεκ.	'Ιαν.	Φεβρ.	Μάρτ.
Γαιανέθρακες	198.3	186.0	181.4	147.7
Γεννιμάτα	206.4	189.6	182.3	153.0
Σακόπαρες	192.3	193.8	184.1	159.0
Μεταλλεύματα	154.2	161.6	156.3	137.8
Λιπάσματα	143.6	130.4	138.9	115.2
Ευλεία		132.4	125.4	133.3
Χερτσινού		114.0	120.6	116.6
Μέσος δείκτης:	189.4	173.7	167.6	145.5
				134.3
				116.6

"Οσον άφορά τάς χρονοναυλώσεις, οι δείκται: τοῦ ναυλαρίθμου διά τὰ ἀναλισκοντα πετρέλαιον ἀτμόπλοια και δ:ά τὰ δηζελοκίνητα, μὲ δάσιν συγκρίσεως 24)5 τὸν τόνουν d.w. μηνιαίων διά τὰ πρότα και 27)10 διά τὰ δεύτερα (μέσος δρος του ἔτους 1952) είχον, ως κάτωθι, διά τὸν μῆνα Μάιον, ἐν συγκρίσει και μὲ τοὺς προηγουμένους πέντε μῆνας:

		Άτμος.	Δημ.Δ.	Μέσ. σρος
Δεκέμβριος	1956	225.5	188.8	207.2
Ιανουάριος	1957	216.3	—	216.3
Φεβρουάριος	1957	203.4	—	203.7
Μάρτιος	1957	169.5	161.8	165.6
Απρίλιος	1957	158.2	171.1	164.6
Μάιος	1957	117.9	—	117.9

НОРВЕГІА

ΤΟ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ ΤΟΝΝΑΖ

Εις 311 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 2.800.000 τ. γκρός, άνηθον αἱ κατὰ τὸ 1956 παραγγελίαι ἀπὸ μέρους τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν. Ἐξ αὐτῶν, αἱ παραγγελίαι δι' 123 σκάφη, 925.000 τ. ἑτοποθετήθησαν εἰς νορβηγικά ναυπηγεῖα, αἱ δὲ ὑπόλοιποι δι' 188 σκάφη, 1.872.000 τ. εἰς διάφορα ξένα ναυπηγεῖα. Συνολικῶς, αἱ κατὰ τὴν Ἰην' Ιανουαρίου ἔ. ἔ. νορβηγικαὶ παραγγελίαι ἀνέφεροντα εἰς 526 πλοῖα, 5.566.297 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιών τα 2)3 εἶνε δεξαμενόπλοια. Ἐκ τοῦ ἀνώτερων συνόλου, τὰ νορβηγικά ναυπηγεῖα ἔχουν ἔξασφαλιστεὶ ἡργαστικά διὰ σκάφη 1.453.000 τ. γκρός. Σημειούται σχετικῶς, ὅτι ἡδη τὰ νορβηγικά ναυπηγεῖα δύνανται ἀνά κατασκευάζουσαν καὶ δεξαμενόπλοια τῶν 65.000 τόνων δ. π., αἱ δὲ πρώται παραγγελίαι διὰ σκάφη τοῦ ἐν λόγῳ μεγέθους ἐδόθησαν κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος ἔτους.

OMANAIA

ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΤΗΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Κατά τὴν συνελθούσαν πρὸ ἡμέρων εἰς τὸ "Αμστερόνταμ γενικήν συνέλευσιν τῶν Ὀλλαγῶν ἐφοπλιστῶν ἑτοίσθη ιδιαιτέρως ἀπὸ μέρους τοῦ προέδρου, διὶ τοῦ κυριάτερον προβλῆμα, διὸρ αντιμετωπίζει ἡ ὀλλαγική ναυτιλία, εἶνε ὁ συγχρονισμός τοῦ πλωτοῦ αὐτῆς ὑλικοῦ καὶ ἡ περιστέρω ἀνάπτυξις τοῦ στόλου της. Παραλλήλως ὑπεδειχθή ἡ ἀνάγκη, ὅπως ἡ βιομηχανία προπαρασκευασθῇ διὰ τὰς ἀντικέουσας περιστάσεις, καθ' ἃς θὰ ἔχῃ ν' ἀντιμετωπίσῃ ὁ δύνατας ἀνταγωνισμὸν καὶ σοδαράς οἰκονομικάς υποχρεώσεις, αἵτινες ἀνελθόθησαν κατὰ τὴν ἔκτελεσιν του ναυπικοῦ προγονάσσατος.

«Η ἀνάγκη δημιουργίας ἀπόθεματικῶν — εἶπε — καθίσταται ἐπιτακτική. Έάν, αἰσιοδοξούντες, δὲν ἔκτιμησωμεν καλῶς τὴν κατάστασιν, τούτῳ θὰ σημαίνῃ ἀπέιλην δι' αὐτῆν ταύτην τὴν ὑπόστασιν τῆς ναυτιλίας.

Είς τὴν ὑποβληθεῖσαν πρὸς τὴν συνέλευσιν ἔκθεσιν ἀναφέρεται, δῆτι ὁ ἐμπορικός στόλος τῆς Ἀλαδινίας, κατὰ τὸ 1956, διὰ πρώτην φορᾶν εἰς τὴν ιστορίαν του, ὑπερέλατη τὰ τέσσαρα ἑκατοντάμυρια τόνων γυρκάρων. Τὴν 30ην Ιουνίου ἐξεπειρειάσθησεν 1.797 σκάφος συνολικής

χωρητικότητας 4.006.077 τ. γραφός. Έν συγκρίσει μὲ τὴν κατὰ τὸ 1956 αὐθέντινον τοῦ παγκοσμίου μεταπολιτικού στόλου κατά 4,6%, δὲ όλλανδικος μὲ ποσοστὸν αὐθήσοντος 0,4% ἐνέφανοις σὺν καλύτεραν δυνατών εἶπισθαι. 'Ο μέσος ὥρος ήλικιας παρουσιασε τὴν Ἰην' Ιανουαρίου 1957 ποιάτινα δεβλιώταν, ἐναντὶ τού 1956, ἀλλ' υψηλόταται πάντοτε ἡ ἀνάγκη διττοποίησεσθαι, ἐν τῷ ἔγγυς μέλλοντι τῶν 60% τῆς ποντοπόρου όλλανδικῆς χωρητικότητος.

Ἡ ὄλλανδικὴ ναυτιλία κατέχει ἀξιόλογους θέσιν, ἐρχομένη ἔβδομη κατό. σειράν μεταξύ τῶν ναυτιλίων δύο τοῦ κόσμου. Τὰ ἀποτελέσματα ἐκ τῆς ἐργασίας της κρίνονται λίαν ικανοποιητικά μεγάλως δὲ συνέβαιναν τὸ ὄλλανδικὸν πλοῖον εἰς τὴν εἰσαγωγὴν συναλλάγματος εἰς τὴν χώραν.

Ανεφέρετο περαιτέρω ἡ ἐκθεσις εἰς τὴν ριζικὴν μεταβολὴν τῶν ὅρων διενεργείας τοῦ ὑπέρθιλαστού ἐμπορίου, ὡς ἀπότολέμενος τῷ αἵτινά τὸν Κόσμον τεχνικούσκονομικῶν ὄνταπτύξεων. «Ολαὶ αἱ ἡπειροὶ, πέραν τῆς Εὐρώπης, ἔτεδειχαν μίαν ἀπότομον αὔξησιν τῶν ἀνταλλαγῶν προϊόντων καὶ πρώτων ὑλῶν. Αἱ μεταβολαὶ αὗται ηὔξησαν καὶ τὰς δυνατήτας τῶν διασταύρωμένων συναλλαγῶν μεταξὺ τριών χωρῶν, τόσον διὰ τὰ γενικὰ φορτία, ὃσον καὶ διὰ τὰ χῦμα τοιαῦτα. Ένα περίπλοκον σύστημα μεταφορικῶν διευκολύνσεων πήρισεν ὄνταπτυσσόμενον εἰς ὅλας τὰς θαλασσαῖς, ἔνεργετικὸν διὰ τὰς παγκοσμίους συναλλαγάς, αἱ ναυτιλιακαί, ὅμως, ἐργασίαι εἰνε πάντοτε λίαν εὐαίσθητοι εἰς κινδύνους, οἵτινες καὶ θεωροῦνται ὡς ὄνταπτύξεωτοι.

Τὸ γεγονός, ἔει ἄλλου, ὅτι σκάφη 5 ἐκατομμυρίων τόνων γκρός τελοῦν ὑπὸ ναυπήγησιν καὶ ὅτι πλοιά εἰς ὅγκον πολλαπλάσιον τοῦ ἀριθμοῦ τούτου ἔχουν παραγγελθῆ, μὲν παράδοσιν ἐντὸς τῶν ἔει ἐπομένων ἔτώι, εἰνεὶ ἀρκετὰ χαρακτηριστικὸν τῆς διαγραφομένης αὐξῆσεως τῶν παγκοσμίων συναλλαγῶν.

Ἐν τῷ μεταβύ, οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» ἀποτελοῦν διάσπασάν απειλὴν κατά τὸν ὑγιοὺς ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὸν τομέα τῶν παγκοσμίων διὰ θαλάσσης μεταφορῶν καὶ δημιουργοῦν πρόδηλημα ἀμέσους καὶ γενικού ἐνδιάφεροντος. Τὸ πρόδηλον αὐτὸν τῆς διακρίσεως σημαίας ἔτεθη κατά τὸ παρελθόν ἔτος εἰς δευτερεύουσαν μοίραν, λόγῳ τῆς ἀφονίας τῶν φορτίων καὶ τῶν καλών ναυλῶν. Καὶ παρὰ τάπα, ὅμως, ἔξακολουθεῖ νὰ ἐπηρέάζῃ ἀμέσως καὶ συνεχῶς τὴν ναυτιλίαν. «Υπομήνυσκουσα ἡ ἔκθεσις τῆς ὄγκοδήλη αὐθησην τῶν στόλων τῶν «σημαιῶν εὐκολίας», τονίζει, διτὶ τὸ γεγονός τούτου ἀποδεικνύει πόσον ἐλκυστικαὶ αἱ προσφέρουσαν τά φορολογικά δάση, ποὺ υφίστανται εἰς τὰς πατρίδας των. Οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι τῆς Λιβερίας, τοῦ Παναμᾶ, τῆς Ονδούρας, μίαν δύναμιν

ναμιν 10.4 έκατομμυρίων τόνων γκρός. Μόνον ύπο τήν σημαίαν τῆς Λι-
βεοίας έσπειριθώ, κατά τὸ ἐλύγον ἔτος, αὐξῆσις 1.6 έκατομμυρίων
τόνων γκρός, ητις ἀνέβιδασε τὴν δύναμιν τοῦ λιθεριανοῦ στόλου εἰς
5.5 έκατομμυρία τόνων γκρός, ὅπερ σημαίνει, ὅτι ἡ Λιβερία κατέλαβε
τὴν τετάρτην θέσιν μεταξὺ τῶν γαυτικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου. Κατὰ τὸ
αὐτὸν ἔτος, τὸ ήμισυ τῆς αὐδήσεως τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεσ-
μενοπλοίων ἐνέγκραφη εἰς τὸ λιθεριανὸν ιηπολύγιον. «Τὸ πλεονέκτημα ἐ-
νὸς εὔνοϊκοῦ φορολογικοῦ καθεστώτος καταφαίνεται σήμερον ἀπὸ τὸ
καλύτερον μέσον ὅφον ἥλικις τῶν στόλων τῶν χωρῶν ΠΑΝ·ΟΝ·ΛΙΒ
(Παναμά - Ὄνδυσσας - Λιθερίας), ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς στόλους
τῶν λοιπῶν γαυτικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου».

Δέον συναφώς νά έξετασθη — συνεχίζει ή έκθεσις — ή ναυτιλιακή πολιτική και τινων άλλων χωρών. Ούτοι, το 1956, ή βρετανική κυβερνησις, φέρει επίτευγμα, έπετρεψεν είς τάς άγγλικας ναυτιλίας έταιρις γά δύρουν παραφυάδας είς τάς Βερμουδας, ώστε και την βρετανικήν ομιλίαν νά διατηρούν, άλλα και νά έπωφελώνται έκ της μη υπάρχειντας φοροδολίας επί τών κεδδών. Αν η κατάστασις αύτη συνεισθῇ δύως, άλλως και προβλέπεται — τότε θά είνεις έπιστης έπικινδυνος, όπως και θα προερχόμενος έκ του θύμιλου Παν-αν-λιβ.

Η Ιταλική ναυτιλία εύρε και αυτή παρομοίαν διέξοδον, έντος των Ευρικών όριών, εἰς την Σικελίαν, ένω, έπι πλέον και ή μικροσκοπική Δημοκρατία νου 'Αγίου Μαρίνου απέπεσσε νά ιδρύση ίδιον νηπολόγιον. Τέλος, και εἰς το Λίβανον, ό ναυτιλιακός γύμος της 21ης Δεκεμβρίου 1954 παρέχει δωτατότητα πούς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην.

"Υπὸ τὰς ἀνωτέρω συνθήκας—κατέληγεν ή ἔκθεσις—εκαίς ἄλλος διομήχανος κλάδος δὲ οὐρίσκεται εἰς παρομίαιν θέσιν ἀνταγωνιστού· προκαλούμενος ἀπὸ τὰς οἰκονομικάς συνθήκας, ὑπὸ τὰς ὅποιας τελεῖ ἐκμετάλλευσις τῶν παναματικῶν καὶ λιβεριανῶν πλοίων.¹ Ή μόνη ἀντίδρασις ἔγκειται εἰς τὴν λῆψιν τῶν αὐτῶν μέτρων καὶ ἀπὸ τὴν ὄλλανδικην κυβέρνησιν. "Ηδη, η ἀγγλικὴ κυβέρνησις ἐπέδειξεν ἐν προκειμένῳ κατανόσιν τοῦ προβλήματος. Αἱ παρασχεθεῖσαι παρ' αὐτῆς εἰς τὰ Βρετανικά πλοῖα διευκολύνσεις ἐκτάκτων ἀποσένεσεων ἀποτελοῦντιν ἔμπρακτον ἀπόδειξιν. Οἱ έξ τούτου οἱ "Αγγλοί ἐφοπλίσται εὑρίσκονται σήμερον εἰς πλοεκτικήν θέσιν, ἔναντι τῶν "Ολλανδῶν συναδέλφων των. Οἱ τελευταῖοι οὗτοι στρέφονται τώρα καὶ αὐτοὶ μετὰ τοιῶν τῶν παραγγόντων της Χαγγάς, ἀπὸ τὴν ὅποιαν καὶ ζητῶντας

ΣΟΥΗΔΙΑ

ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΟΝ ΛΑΤΙΝΕΡ

Μετά τό πολυτελές ύπερωκεάνιον «Γκρίπσοχλμ», τού ὅποιού τὸν πρώτου κατάπλων ἔχαιρέτησε, κατὰ τὸ γνωστὸν ἔδιμον, ὁ λιμὴν τῆς Νέας Ύόρκης πού τινας ἐδημάδων, ἀντιμετωπίζει ἡδη ἡ Σουηδικὴ Γραμμὴ Εθ. Ἀμερικῆς τὴν ναυπήγησιν καὶ ἐνὸς δευτεροῦ λάινερ, προωρισμένου νότιον πρεπτέρων, μὲ πληρεῖς ἀνέσεις καὶ χαμηλὸν εἰστίποιν, τοὺς ἐπίβατας, τοὺς ἔχοντας περιωρισμένον εἰσόδημα. Χαρακτηριστικὸν τοῦ δευτέρου τούτου ύπερωκεάνιου, θεωρουμένου νότιον ἐπαναστατικοῦ τύπου, θὰ είνει αἱ ἐπὶ δύο καταστρώματων διήκουσαι αἴθουσαι ἐστιατορίου, τούπου «εκφεστερίας», δι' ὀκτακοσίους ἐπίβατας. Ὡς πλοίον τουριστικὸν με μίαν κατηγορίαν θέσεως, θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ 1.300 ἐπίβατας εἰς θαλασσίους μικρότερους τῶν τοῦ «Γκρίπσοχλμ». Ὡπερ διαδέεται διαμερίσματα δι' 800 μόνον ἐπίβατας. Ἡ κατασκευὴ τοῦ νέου λάινερ θὰ πραγματοηοιπθῇ, ἐφόσον ἡθελεν ἐπιτευχθῆ προκαθώσιμενή τιμὴ γαυπηγήσεως. Τὸ κόστος του, πάντως, προβλέπεται εὐθηνότερον, καθόσθον θα λείψουν ἀπὸ τὸ σκάφος αὐτὸν οἱ γνωσταὶ περιπτὰ πολυτέλειαι, που διακρίνουν τὰ ύπερωκεάνια τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ

**“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”,
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΟ, ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ” - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:
ΟΙ Κ.Κ. A. E. SHEPPARD & CO. LTD.
BEVIS MARKS HOUSE
BEVIS MARKS TELEPHONES: ANENUE 2671/2 LONDON E.C.3

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΑΙ ΝΑΥΤΙΗΓΗΣΕΙΣ

Εις τὰ ναυπηγεῖα τῆς Χιροσίμας παρηγγέλθησαν διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου τῶν ἀδελφῶν Ι. Γουλανδρῆ δύο δηζελοκίνητα φορτηγά τῶν 15.000 τόνων d.w. Κόστος γύρω τῶν 9.000.000 δολλαρίων.

Ἐπίσης εἰς τὰ ὅλλανδικα ναυπηγεῖα τοῦ Σίενταμ ἔχει παραγγελθῆ διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. N. G. Λιβανοῦ ἑνα δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον, χωρητικότητος 32.000 τόνων d.w.

ΔΙΑ ΤΑΣ ΠΡΩΤΑΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΝΑΥΤΙΗΓΗΣΕΙΣ

Πληροφορούμεθα, ὅτι εἰς τὰ μηχανούργεα τῶν ναυπηγείων τοῦ “Αμερινταμ παρηγγέλθησαν διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Στ. Νιάρχου δύο μηχαναὶ Ντῆζελ, τύπου Στόρκ ἀπλῆς ἐνέργειας. Προορίζονται αὐταὶ διὰ τὴν πρώσιν τῶν δύο δεξαμενοπλοίων τῶν 25.000 τόνων d. w., ἀτίνα παρηγγέλθησαν παρὰ τοῦ κ. Νιάρχου εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά.

ΑΙ ΚΛΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Ἄπο τὰ ναυπηγεῖα Ντόξφορτ, τού σάντερλαντ καὶ μὲ ἀνάδοχον τῶν κυρίων Γκέμπου, σύζυγον τοῦ διευθυντοῦ τῶν ναυπηγείων, καθειλύσθη τὴν 12νην Ἰουνίου διὰ λογαριασμὸν τῆς «Κομπάνια Παναμένα-Γιουροτέα» (διαχειρίσις Οίκου Χανδρῆ) τὸ δηζελοκίνητον φορτηγό «Ντόνα» 7300 τ. γκρός. Τὸ καθειλυσθὲν σκάφος εἰνε τὸ πρώτον ἀπὸ δύο ἀδελφὰ φορτηγά παραγγελθέντα ἀπὸ τὸν Οίκον Χανδρῆ εἰς τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεῖα.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὰ Μεσογειακά φορτηγά «Ανδρέας Τσαβλίρης» 1564 τόν. γκρός, 2500 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1924 καὶ «Νικόλαος Τσαβλίρης» 1556 τ. γκρός, 2500 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1924, ἐπωλήθησαν παρὰ τοῦ κ. Άλ. Τσαβλίρη εἰς τὸν κ. Ίω. Λάτσην, ἀτὶ συνολικῆς τιμῆς 120.000 λιρῶν, μὲ ἀμερον παράδοσιν εἰς Πειραιά.

—Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴ σημαίαν, ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, διπλέλικον μότορ-τάνκερ «Βάλμαρα» 9478 τ. γκρός, 14.780 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1930, με σεοδέου τοῦ 1952, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Νέας Υόρκης. Τιμὴ δὲν ἐγνώσθη.

—Τὸ ἀμερικανικὸν φορτηγό «Fordham Victory» 7608 τόν. γκρός, 10.535 τόνων d. w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖραν «Ολύμπια» (παρασκόπα τῆς καλυπτουσῆς καὶ ἑλληνικὰ συμφέροντα ἑταῖρις «Προυντένσιαλ», διαλυμένης ἦδη), ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Νέας Υόρκης, ἀτὶ τιμῆς 1.250.000 δολλαρίων, μὲ παράδοσιν τὸν προσεγκ Σεπτέμβριον.

—Τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου μικρὸν φορτηγὸν «Ιόνιον» 1255 τόν. γκρός, 1704 τόνων d. w. καὶ ναυπηγήσεως 1915 ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Θωμανός Κ. Λέφα - Τετένε, εἰς ἐφοπλιστὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ, ἀτὶ μὴ γνωσθεῖσης τιμῆς καὶ μὲ ἀμερον παράδοσιν εἰς τὸ «Αντεν».

—Τὰ ἐλεγχόμενα λιθεριανὰ λίμπερτος τῆς «Οράτιον», «Ανδρός Λάτση» 7239 τ. γκρός (τοῦ 1943), «Ανδρός Λήτζεν» 7206 τ. γκρός (τοῦ 1943), «Ανδρός Σηφάρερ» 7197 τ. γκρός (τοῦ 1943), «Ανδρός Σιταντέλ» 7224 τ. γκρός (τοῦ 1943) ἐπωλήθησαν κατὰ Μάϊον, ἀτὶ τιμῆς 1.000.000 δολλαρίων ἔκστον. Οἱ ἀγορασταὶ δὲν ἐγνώσθησαν. Ταύτοχρονάς τὰ ἀντέρεω σκάφη ἀνελήθησαν «μπέαρμπότ» παρὰ τῆς «Οράτιον» δι' 6 ἑτ.

—Τὸ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, (λιθεριανὴ σημαία ὑπὸ ἀμερικανικὸν ἔλεγχον), λίμπετος «Πεγκόρο» 7251 τόν. γκρός, 10.936 τ. d. w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖραν «Πεγκόρο» εἰς τὸν κ. Μ. Φατῆν, ἀτὶ τιμῆς 650.000 δολλαρίων, μὲ παράδοσιν τὸ 1958.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΙΕΣ

Τὸ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας καναδικὸν φορτηγόν «Benbridge Hill» 7214 τ. γκρός (τοῦ 1944), πωλήθην εἰς τὴν ἑταῖραν «Μαρποέζα» (τῆς Μονορόδιας) ὑψωσεν εἰς τὸ Ἀμερινταμ τὴν λιθεριανὴ σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ελληνική».

—Ἐπίσης τὸ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ἀμερικανικὸν λίμπερτον «Northport» 7254 τ. γκρός (τοῦ 1944), μεταδιδασθὲν εἰς τὴν ἑταῖραν «Κολομπέλλω», ὑψωσε τὴν λιθεριανὴ σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Αμπαλίνα».

—Τὰ ἀγορασθέντα παρὰ τοῦ κ. Ι. Λάτση φορτηγά «Ἀνδρέας Τσαβλίρης» 1564 τ. γκρός (τοῦ 1924) καὶ «Νικ. Τσαβλίρης» 1556 τ. γκρός (τοῦ 1924), παραληφθέντα πρὸ ἡμερῶν εἰς Πειραιά, μετωνομάσθησαν «Συνέζ» τὸ πρώτον καὶ «Λιβύη» τὸ δεύτερον. Η Κυανόλευκος διετρήθη.

—Τὸ πωληθὲν εἰς παναμαϊκήν ἑταῖριαν φορτηγόν μας «Στέλιος» 2255 τ. γκρός (τοῦ 1911), ὑψωσε εἰς Πειραιά τὴν σημαίαν τοῦ Πανα-

ματ καὶ μετενωμάσθη «Ρενέ».

—Τὸ πωληθὲν εἰς ἐφοπλιστὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ φορτηγόν μας «Ιόνιον» 1255 τ. γκρός (τοῦ 1915), παραδοθὲν εἰς «Αντεν, ἀντικατέστησε τὴν σημαίαν τοῦ Λιβάνου διὰ τῆς Ἀγγλικῆς καὶ μετωνομάσθη «Φλάιν Λάρι».

ΤΑ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΤΟΥ Κ. ΩΝΑΣΗ

Κατόπιν τῆς γνωστῆς συμφωνίας τοῦ κ. Ωνάση μὲ τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον καὶ τῆς γενομένης ήδη παραγγελίας νέων δεξαμενοπλοίων εἰς τὰς ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα, προορίζονται διὰ τὴν Ἀστερόεσσαν, παρεσχετικά δὲ μεταφορᾶς εἰς τὴν λιθεριανὴν σημαίαν τῶν δεξαμενοπλοίων τοῦ κ. Ωνάση, τῶν ἔγγεγρωμένων εἰς τὴν δύναμιν τῶν ἀμερικανικῶν ἑταῖρων τοῦ. Ήδη, ἐνδεκα τάνκερς «T.2» καὶ τὸ «Ολύμπικ Γκέιμ» τοῦ μεταφορᾶς εἰς τὴν λιθεριανὴν σημαίαν τῆς νέας λιθεριανῆς ἑταῖρας τοῦ κ. Ωνάση, ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης, Κόμπαν» (A. S. O. C.), τῆς Μονορόδιας. Τὰ τεθέντα ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς λιθεριανῆς τάνκερς εἰνε τὰ κάτωθι:

Τ. γκρός	Όνομα Πλοίου
10.554	«Αρρίκαρι»
10.642	«Γουίλλιαμ Α. Μ. Μπόρντεν»
10.551	«Κάλμα Ναμάνου»
10.582	«Λεϊκ Τζόρτζ»
10.520	«ΜακΚίττρικ Χίλλς»
10.535	«Μούντεπέλλο Χίλλς»
10.448	«Μπάττλ Ρόκ»
11.298	«Ολύμπικ Γκέιμ» (*)
10.581	«Ριπάμπλικ»
10.506	«Στόννυ Πότιντ»
10.599	«Φόντεραλ»
10.192	«Φόρτ Μπρίτζερ»
127.008	Σκάφη 12

(*) Τὸ «Ολύμπικ Γκέιμ» ἐναυπηγήθη τὸ 1948 παρὰ τοῦ κ. Ωνάση εἰς τὰς Ην. Πολιτείας καὶ ἐτέθη ὄρχικῶς ὑπὸ τὴν λιθεριανὴν σημαίαν. Μετέπειτα, ὅταν δὲ η Ωνάσης ἀνερίθη εἰς φαλανιθορικὰς ἐπιχειρήσεις, ἔλαβε τὴν ὄρχειαν νὰ μεταφέρῃ ἵνα τὴν ιδιοκτησίαν τάνκερας τοῦ ἀμερικανικού τάνκερ «T.2» εἰς τὴν πανομάνων σημαίαν καὶ νὰ τὸ μετατρέψῃ ἐν Γερμανίᾳ εἰς πλωτὸν ἴργοστάσιον κατεργασίας τῶν φαλανῶν. Ἐναῦτο τὸ σκάφος ἐκείνον (τοῦ «Ολύμπικ Γκέιμ») μετεφέρθη εἰς τὴν Ἀστερόεσσαν τὸ «Ολύμπικ Γκέιμ». Τὰ ύπολοιτα ἔνδεκα σκάφη εἰνε τὸ «T.2», ναυπηγήσεως 1943 καὶ 1944. Ἀπαντα, διετήρησαν τὰ ὄντατά των.

ΤΑ ΠΛΑΙΑ ΧΡΕΗ ΠΡΟΣ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝ

Εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν Νομοθετικῆς Ἐξουσιοδοτήσεως συνεζητήθη καὶ ἐγένετο δεκτὸν κατ' ἀρχὴν τὸ καταπτεθὲν ὑπὸ τοῦ «Υπουργού Οἰκονομικῶν» νομοσχέδιων «περὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως ἐνίσιων φορολογικῶν διατάξεων». Τὸ ἀρθρον 41 τοῦ νομοσχέδιου τούτου, τὸ ὁποῖον ἀφορᾶ πλακιάς ὀρειλάς ἐκ φόρων πλοιοκτητῶν, ἔχει ὡς ἔξις :

—Αρθρον 41, Η ὑπὸ τοῦ ἀρθρού 7 τοῦ Ν. Δ. 3098) 1954 «περὶ ρυθμίσεων ἐκκρεμῶν διαφορῶν μεταξὺ Δημοσίου καὶ πλοιοκτητῶν ἐξ ἐπιτάξεων πλοίων κλπ. διοιζόμενην προθεσμία καταβολῆς ἀνευ προσαξησεων τῶν κατὰ τοὺς ἀσύτων ἀναφεούσεν νόμους ὀφειλῶν πλοιοκτητῶν παρατείνεται μέχρι 31 Μαΐου 1957.

Εἰς τὴν αὐτὴν ὡς ἀσύτων ρύθμισιν ὑπάγονται καὶ αἱ βεβαιωθεῖσαι ὀφειλαὶ τῶν πλοιοκτητῶν ἐξ εἰσφορῶν τοῦ Ν.Δ. 214) 1947 καὶ ἐκ φόρου τοῦ Α.Ν. Δ. 1211) 1950.

—Η ἐπὶ τοῦ ἀντότερού ἀρθρου εἰσηγητικὴ ἔκθεσις τοῦ κ. «Υπουργού τῶν Οἰκονομικῶν» ἀνέφερε τὰ κάτωθι:

—Παρὰ τῷ Ταμείῳ Φορολογίας Πλοίων ύφιστανται βεβαιωμέναι ὀφειλαὶ πλοιοκτητῶν ἐκ φόρων καὶ εἰσφορῶν ἐκ δραχμῶν περίπου 8.000.000. Η εἰσπραξὶς τῶν δὲν καθιστάται δυνατή ἐκ τοῦ γεγονότος, διτοι οἱ εἰσπραξὶς οἱ εἰσφορῶν εἰς τὸ «Εξερεπίκον καὶ δεν ἔχουν περιουσίαν ἐν Ἑλλάδι, ὡς ἐπίσης οἱ εἰσφορῶν εἰς τὸν γερμανὸν πόλεμον μέτρον ἐπί την ἑπταριζούνταν τῶν ὀφειλῶν διατάξεων διατάξεων διά τὴν ἑπταριζούνταν τῶν δύναται νὰ ἔφαρμος οὕτων καὶ νὰ τελεσφορήσῃ. Ἐλπίζεται, διτοι διὰ τῆς παρεχομένης διευκολύνσεως, τῆς ἀπαλλαγῆς τούτεστιν, τῶν ἐν λόγῳ χρεῶν ἐκ τῶν ἐπιβαρυνουσῶν ταυτα προσαξήσεων ἐκπρόθεσμου καταβολῆς, θὰ ὑπάρξῃ προθυμία καὶ θὰ καταστὴ δυνατή ἡ εἰσπραξίς, ἀν ὄχι τού συνόλου, τού μεγαλυτέρου ποσοστού αυτῶν.

ΔΙΑ ΤΟΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΝ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΙΚΗΣ

Εἰς τὸ «Υπουργείον Δημοσίων» «Ἐργων ἐγένετο τὴν 23ην Ἰουνίου μακρά συκεψιες, εἰς τὴν ὁποίαν μετέσχον οἱ ἐκπρόσωποι τῶν «Υπουργείων Δημοσίων» «Ἐργων κ. Σεμένης, «Ἐργασίας κ. κ. Σγούρμπος καὶ Μανουσέπουλος, «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Καλλονιάτης καὶ οἱ διευθυντῆς τῆς «Ἐλευθέρας Ζώνης τού λιμένος Θεσσαλονίκης κ. Ζορντανίδης. Σκοπός της συσκεψίας ὑπῆρχεν ἡ διευδοτικὴ συζήτησις ἐπὶ τῆς καταβαλλομένης προσπαθείας διά την ἰδρυσιν εἰς θεσσαλονίκην «Οργανισμού Λιμένος».

—Ἐπὶ τοῦ θέματος ὡμίλησεν διὰ τοῦ ζορντανίδης, ὁ όποιος ὑπεστήριξε τὴν ἀποψιν τῆς ιδρύσεως τοῦ «Οργανισμού». Τὰ ἐπιχειρήματα τοῦ ἐκπροσώπου τῆς Ε.Ζ.Θ. ἀντέκρουσαν ὄμοφωνων οἱ ἐκπρόσωποι διλων τῶν ὑποστηργείσαντες, διτοι ή ἰδρυσις «Οργανισμού καὶ ή ἀνάληψις τῶν

LIVIERATO & C°.

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

SHIPCHANDLERS

SERVICE QUALITY
SATISFACTION GUARANTEED

φορτεκφορτωτικών έργασιών υπ' αύτού βάθη έπέφερον άναποφεύκτως τὴν αύξησην του κόστους του λιμένος, ἐνώ μὲ τὸ ισχύον στήμερον συστήμα φορτεκφορτώσεως ούδεμια διοικητική δαπάνη έπιβαλλεται. Τέλος ὑπερστηρίχθη, ὅτι ἡ ὀλὴ προσπάθεια ίδρυσεως Ὁργανισμού εἰς τὴν Θεσσαλονίκην ἀντίκειται ἀποδύτως εἰς τὰς γενικωτέρας ἀποφάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς μελέτης μειώσεως του κόστους τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς. Ἡ σύγκειψις θὰ ἔταν αλφόθη προκειμένου ὁ κ. Ζορντανίδης νὰ προσκομίσῃ σχέδιον ἐνέργειας τῶν φορτεκφορτωτικών έργασιών του λιμένος, τὸ ὁποῖον ἔχει προτείνει τὸ συμβούλιον τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης λιμένος Θεσσαλονίκης.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΩΡΕΑ ΕΝ ΟΛΛΑΝΔΙΑ

‘Ο ἐφοπλιστής κ. Ιωάν. Κ. Καρορᾶς ἐδώρησεν ἀνά 500 λίρας ‘Ἀγγίλιας δι’ ἔκαστον ἐκ τῶν 10 σκαφῶν του τὸν κατασκευαζόμενων εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Φλάσιγκ, ἵνα διατεθοῦν διὰ τὴν περαιτέρω ἐκπαίδευσιν ισαριθμών νεαρῶν ‘Ολλανδῶν ἐργατῶν, εὐρισκομένων εἰς τὴν ὑπερσείαν τῶν ἐν λόγῳ ναυπηγείων.

ΞΕΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟ ΠΛΟΙΑΡΧΙΚΟΝ ΔΙΠΛΩΜΑ

Κατ’ ἀνακοίνωσιν ἐκ τῆς ἀρμοδιας ὑπηρεσίας τοῦ ‘Ὑπουργείου Ἐμπορίκης Ναυτιλίας, αἱ προσεχεῖς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησην διπλώματος πλοιάρχου Α’ καὶ Β’ τάξεως θὰ διενεργηθοῦν τὴν 3ην Ὁκτωβρίου 1957. Αἱ αἵτησεις τῶν ὑποψηφίων δέονται νὰ υποβληθοῦν μέχρι τῆς 13ης Σεπτεμβρίου.

Αἱ ἔξετάσεις, ἐξ ἄλλου, διὰ τὸ διπλωματικὸν τῶν μηχανικῶν Α’ καὶ Β’ τάξεως, θὰ διεναχθοῦν τὴν 11 Νοεμβρίου, αἱ δὲ αἵτησεις τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ τὰ σχετικὰ δικαιολογητικὰ δέονται νὰ υποβληθοῦν μέχρι τῆς 21 Ὁκτωβρίου 1957.

ΟΙ ΕΡΓΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙ ΞΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Συμφώνως πρὸς τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τῆς ἀρμοδιας ὑπηρεσίας τοῦ ‘Ὑπουργείου Ἐμπορίκης Ναυτιλίας, κατὰ τὸν μῆνα Μαΐου 1957, εἰργάσθησαν ἐπὶ πλοίων ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ ἔνεας σημαίας 18.484 ‘Ἐλληνες ναυτικοὶ εἰς τοὺς ὅποιους κατεδλήθησαν ὡς ἀποδοχαὶ 1.082.664 λίραι ‘Ἀγγίλιας. Οἱ ἐργασθέντες ναυτικοὶ κατανέμονται κατὰ κατηγορίας ὡς ἀκολούθως: Πλοιάρχοι 904, ὑπερπλοιάρχοι 843, ἀνθυποπλοιάρχοι 1003, δόκιμοι πλοιάρχοι 124, μηχανικοὶ Α’ τάξεως 875, μηχανικοὶ Β’ 770, μηχανικοὶ Γ’ 1038, δόκιμοι πλοιάρχοι 238, ραδιοτελεγραφοφίται 769, ναυάρχοι 904, ναυτικοὶ 5.145, ναυτικαὶ 71, ἀρχιθερμασταὶ 880, θερμασταὶ 2.844, λίπανται 845, μάγειροι Α’ 888, θαλαμηπόλοι 138, βοηθοὶ θαλαμηπόλων 68 καὶ καθαρισταὶ 8.

ΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΑΡΑ ΤΩ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ μηνὸς Ιουνίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ ἔνεας σημαίας: «Ταξιάρχης» λιβεριανὸν τόνων γκρὸς 7330 ἀπὸ 1 Ιουνίου 1957, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Πανώρα, «Βιργινίας λιβεριανὸν τόνων γκρὸς 12123 ἀπὸ 1ης Ιουλίου 1957, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Αναρ. Μπουκάκη, «Γουόρλετ Σπλένταρε λιβεριανὸν τόνων γκρὸς 25.000 ἀπὸ 3 Ιουνίου 1957, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ιωάν. Ζαΐμη, «Άνδρος Λάρκα» λιβεριανὸν τόνων γκρὸς 10.530 ἀπὸ 25 Μαΐου 1957 καὶ «Άνδρος Χάλισου» λιβεριανὸν τόνων γκρὸς 7147, ἀπὸ 22 Μαΐου 1957, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Θεόδ. Παπαγγελοπούλου, «Αρίων» σημαία Κοσταρίκας τόνων γκρὸς 1707, ἀπὸ 1 Αύγουστου 1957, ἐκπροσωπούμενον ἀπὸ τὰ Ναυτικὰ Πρακτορεῖα «Αίγις», «Άνδρος» λιβεριανὸν τόνων γκρὸς 7188 ἀπὸ 1 Ιουλίου 1957 καὶ «Κάδο-Ντόρος» λιβεριανὸν τόνων γκρὸς 10.122, ἀπὸ 1 Ιουλίου 1957, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Σ.Π. Πορφύρατο. Οὕτω τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαίας πλοίων τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα ἔχουν μέχρι σήμερον ἀσφαλισθῇ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχονται εἰς 481, τόνων γκρὸς 4.336.322.

ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΤΕΙΣ

Τὸ γερμανικὸν ἀλιευτικὸν «Inherred» 339 τ. γκρὸς (τοῦ 1929) ἡγοάσθη παὸ τοῦ κ. Μ. Ἀρκούλη εἰς τὴν τιμὴν τῶν 14.000 λιρῶν.

— Τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ἀμερικανικῶν λίμπετρο «Σῆ Κλάουντ» 7214 τ. γκρὸς (τοῦ 1944) ὥσπερ εἰς τὸ Σημάττη τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Πασίφικ Κλάουντ».

— Τρία ἀκόμη μεταλλοφόρα, ἀνήκοντα εἰς ἑταϊρικὰς παραφυάδας τοῦ ἐφοπλιστικοῦ συγκροτήματος τῆς «Ὀρά!ον», μετωνομάσθησαν, ὡς κάτωθι:

Τὸ «Αίγειν» 8394 τ. γκρὸς (τοῦ 1943) εἰς «Άνδρος Ηγκλ».

Τὸ «Άνδριώτης» 8395 τ.γκρὸς (τοῦ 1943) εἰς «Άνδρος Πάτριοτο».

Καὶ τὸ «Σηγκλόγιους» 8432 τ. γκρὸς(τοῦ 1943) εἰς «Άνδρος Γκλάουντερ».

— Τὸ μεταλλοφόρον «Άμερικους» 8462 τ. γκρὸς (τοῦ 1943), ἀνήκοντα εἰς ἑταϊρικὴν παραφυάδα τοῦ ἐφοπλιστικοῦ συγκροτήματος τῆς «Ὀρά!ον» μετωνομάσθη «Άνδρος Ναβιγκέιτορ».

ΕΚ ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΛΑΘΟΥΣ

Μοιραία τοῦ τυπογραφικοῦ συνιθετηρίου παρεμβολὴ ἡλλοίσωσε παντελῶς τὴν ἔννοιαν μιᾶς οὐσιώδους παραγράφου εἰς τὴν δημοσιεύσεισαν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας ἐπιστολὴν τοῦ συνεργάτου μας κ. Π. Μ. ἐπὶ τῶν προβαλλομένων παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπατήσεων παλαιών δρειλόν.

Ο ἐπιστολογράφος ἀνέφερεν, ὅτι ἀποφάσεις τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς Δ Ε Ν ἀνεγνώρισαν τὸ βάσιμον τῶν ἐν λόγῳ ἀπατήσεων.

Αὐτὸς τὸ «Δ Ε Ν» παρελείφθη κατὰ τὴν σύνθεσιν τῆς παραγράφου καὶ οὕτω τὸ νόμησα ἀύτης ἀντίθετον διετυπώθη τῆς σκέψεως τοῦ ἐπιστολογράφου μας.

‘Η πρότασις ἀνέφερεν ἐπὶ λέξει: «... τὸ Ν.Α.Τ. προσπαθεῖ νὰ εἰσπράξῃ διὰ συμβιδασμοῦ διὰ ἐπιτύχη. Καταντά δὲ εἰρωνεία νὰ παρουσιάζεται σήμερον διὰ τοῦ Ν.Α.Τ. ὡς ἐπιδιαιτητής ἐπὶ ἀξιώσιν οἱ ἐφοπλισταὶ πρὸς τοὺς ιωταρεύτας ἐπὶ μὴ ὑπαρχούσης διαφωνίας. Σημειώτεον, διὰ ἐπὶ τοῦ προεκτεῖνον θέματος ἔξεδδον ὑπὸ τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς δι’ ἡς δεν ἀναγνωρίζεται τοιαύτη ἀξιώσιν τοῦ Ν.Α.Τ.».

ΕΚΔΟΣΕΙΣ :

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΟΙΚ. ΔΙΚΑΙΟΥ: ΕΠΡΑΤΗ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗ

Καθηγητοῦ τοῦ Διοικ. Δικαίου τῆς Ἀνωτάτης Σχολῆς Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῶν Ἐπιστημῶν. Αθῆναι 1956 (σελ. 1—496).

‘Η πολυμερής καὶ πρωτοποριακὴ οἰκονομικὴ δρᾶστις τοῦ κ. Στρατῆ ‘Ανδρεάδη, θὰ ἀπερρόφῃ ἐξ ὀλοκλήρου τὴν σκέψιν, ἀλλὰ καὶ τὰς συνήθεις ἐργασίμους ὥρας οἰουδήποτε ἄλλου, πλὴν αὐτοῦ τοῦ ίδιου. Τὸ συμπέρασμα τούτο ἔξαγεται ἐκ τῶν πραγμάτων, διότι, ἀληθῶς, ὁ κ. Σ. Α., ἔργατης ἀκάματος, ἔξευρίσκει τὸν τρόπον καὶ τὸν χρόνον ν’ ἀσχολήται παραλλήλως μὲν ἐπίπονον ἔργον κοινωνικῆς εὐποίειας, καθὼς εἰνεὶ ἡ ἐνεργός προερόμενη πολιτική τοῦ Διοικ. Συμβουλίου τοῦ Θεραπευτηρίου ὁ ‘Ευάγγελισμός’, ἐπὶ πλέον μὲν τὴν καθηγείαν καὶ τὴν διδασκαλίαν παρὰ τὴν Ανωτάτη Σχολὴν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῶν Ἐπιστημῶν τοῦ πολιτικοῦ Δικαίου. Δικαστήριον τοῦ Στρατῆ Διοικητικοῦ Δικαίου.

Εἶναι γνωστὴ ἡ σπουδαία ἔξειλιξ, τὴν ὁποίαν τὸ Διοικητικὸν Δικαίον ἐλασσεν ἐν ‘Ἐλλάδι κατὰ τὴν τελευταῖαν τριακονταετίαν, ὑπὸ τὴν διθησιν, κυρίως, τῆς νομολογίας τοῦ Συμβουλίου ‘Επικρατείας, ὡς ἀκυρωτικού τῶν πράξεων τῆς διοικησεως καὶ ὡς ἀνώτατον Δικαστηρίου ἀνατρέσεως τῶν τελεστίδων ἀποφάσεων τῶν διοικ.

Πρὸς εἰκοσιπενταετίας τοῦ Σ. Επ. εἰδύσθη ὡς δικηγόρος, τελῶν ὑπὸ τὴν Ἰωνικὴν ἐντύπωσιν τῆς σημερινῆς φιλολευθέρας νομολογίας τοῦ Σ. Επ., ἐδήμος εἴσαγεται εἰς τὴν Φορολογικὴν ‘Ἐπιθεώρησην (τόμ. 1, 1932, σελ. 463 ἐπ.) μελέτην ὑπὸ τὸν τίτλον: «Ἡ δρᾶστις τοῦ Συμβουλίου τῆς διοικητείας, ὡς ἀκυρωτικού τῶν φορολογικῶν ἀποφάσεων τοῦ Ελεγκτικού Συνεδρίου καὶ τῶν δευτεροβαθμίων διοικ. Δικαστηρίων σύμφωνα μερολογίας», τῆς ὁποίας ἔκμασιν ὀλίγοντας μετέπειτα στοιχεῖαν ἔχειν ὀλίγοντας μετρόπολην τοῦ Σ. Επ. Στάμος Παπαφράγκος εἰς τὸ ἔργον τοῦ «Πορίσματα ἐκ τῆς νομολογίας τοῦ Συμβουλίου τῆς διοικητείας». (Ἐκδοσις Β’ Αθῆναι, 1935, σελ. 98, σημ. 8).

‘Αληθῶς αἱ πρώται ἀποφάσεις τοῦ Σ. Επ. εύθυνας ἀμέσως προεκάλεσαν τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι τὸ Κράτος προϊκή διά της λειτουργίας τοῦ Σ. Επ. εἰς Πολιτείαν Δικαίου, (ἴνα ἐνθυμητῷ τὸν περίφημον ἀφορισμὸν τοῦ Γ. Μεγετ., τὸν ὅποιον πρότον τὸν τίτλον: «Ἐπικρατείας, ὡς ἀκυρωτικού τῶν φορολογικῶν ἀποφάσεων τοῦ Ελεγκτικού Συνεδρίου καὶ τῶν δευτεροβαθμίων διοικ. Δικαστηρίων σύμφωνα μερολογίας», τῆς ὁποίας ἔκμασιν ὀλίγοντας μετρόπολην τοῦ Σ. Επ. καὶ τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ θεοφόρου διά πλέον τοῦ νομικῆς διοικητικοῦ Δικαίου). Πρόκειται, προδήλως, περὶ τίτλου λίαν μετριόφορον, διότι τὸ ἔργον δίδει σαφῆ τὴν ἐντύπωσιν ἐκ τοῦ περιεχομένου του, ὅτι δὲν ἀποτελεῖ μόνον βοήθημα τῆς σπουδαζούσης νεολαίας, ἀλλὰ καὶ εὔπειρον τοῦ φορολογίου κυκλου. Ο διεβρόχωμενος τούτο καὶ ἀνήκων εἰς τὴν γενέαν τῶν νομικῶν κυκλου. Ο διεβρόχωμενος τούτο καὶ τὸ Διοικητικὸν Δικαίου ἐδιβάχθη πρὸ τεσσαρακονταετίας, λυπεῖται, διότι ἔγενηθη ἀρχομένου τοῦ Κ. Αἰώνος καὶ οὐχὶ κατὰ τὴν περίοδον τοῦ μεσοπολέμου, ὅτι τὸ Διοικ. Δικαίου ἐδιβάχθησε πετεκτικῶς, ἀφορούσα την περιπολεύματα στοιχεῖαν την σύγχρονα γενεάν τῶν σπουδαστῶν τοῦ Δικαίου, οἵτινες ἔχουν ἀνὰ χείρας θωβηθῆσαν διὰ τὴν μελέτην των, τὰ ὅποια σύδει διενοήσθη ἢ πρὸ αὐτῶν γενεά. Καὶ μόνον ἡ μεθοδικότης κατατάξεως τῆς ὑλῆς καθιστᾷ τὸ ἔργον ἀξιαγάπητον. Μετά σύντομον εἰσαγωγήν ἐπακολουθοῦν αἱ περὶ Κράτους διδαχθεῖσαι διάφοροι θεωρίαι, ἡ ἀρχὴ τῆς διακρίσεως τῶν κρατικῶν λειτουργῶν, ὁ διοιτόν τοῦ Διοικ. Δικαίου, αἱ πηγαὶ τοῦ Διοικ. Δικαίου καὶ ἡ σχέσις αὐτῶν πρὸ τοὺς ἄλλους κλάδους τοῦ Δικαίου. Εἰς τὸ δεύτερον μέρος ὁ συγγραφεὺς πραγματεύεται τὴν διοικητικὴν ὄργανων, εἰς τὸ τρίτον τὴν δραστηριότητα τῆς διοικησεως, εἰς τὸ τέταρτον τὰς Συμβάσεις Δημοσίου Δικαίου, εἰς τὸ πέμπτον τοὺς τρόπους ἐπειδόσεως τῆς διοικησεως, εἰς τὸ ἔκτον τὴν διοικητικὴν δικαιοσύνην καὶ εἰς τὸ ἔδδομον περὶ Δημοσίου ‘Υπαλλήλων. Τὸ ἀφορῶν τὴν διοικητικὴν δικαιοσύνην μέρος εἰνεῖ, τὸν περισσότερον πάντων καὶ ἔξερχεται τοῦ περιωρισμένου πλασιού τῶν διδασκαλικῶν ἀναγκῶν τοῦ κ. Καθηγητοῦ, διότι οὐνάκις εἰς ἀυτὸν θὰ καταφέρειν γενεύμενη Δικασταὶ καὶ Δικηγόροι. Εἰναι τούτοις ὁ συγγραφεὺς ἐπειδόσεων ὡς φαίνεται, διά τοῦ ἔνοντος τὴν παροχὴν θωβηθῆσαν εἰς τοὺς μαθητάς τοῦ διὰ τὴν κατ’ ίδιαν μελέτην τῶν. Εἰς τούτο, ίσως, δέονται ἡ αποδόσωμεν: α) τὸν μετριόφορα τίτλον τοῦ ἔργου, β) τὴν πλήρη ἐλειψιν ὑποσημειώσεων ἐν τῷ

C. PAVLEDIS & CO.

SHIPS AGENTS & SHIPCHANDLERS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ, ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

4, WOOD STREET HEAD OFFICE CALCUTTA

ELITE CLUB, THOMPSON STREET VISAKHAPATNAM

NORTH BEACH ROAD MADRAS

TELEGRAMS FOR ALL PORTS NAFTIKA

κειμένω καὶ γ) τὴν ἔλλειψιν βιβλιογραφίας. Οὐ μόνον ὁ νομικὸς κόσμος, ἀλλὰ καὶ οἱ ἐπιμελέστεροι τῶν φοιτηῶν θὰ εἶχον—φρονούμενος—ἀνάγκην ὑποσημειώσεων καὶ βιβλιογραφίας, οἱ τελευταῖοι, μάλιστα, διὰ τὴν βαθύτεραν ἔρευναν δεδομένους ζητήματος, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἀρτιώτεραν παρασκευὴν φροντιστηριακῶν εἰδικῶν ἐργασιῶν των. Ἀπὸ τὰ φοιτητικά θρανία δέοντο οἱ σπουδασταὶ νὰ συνηθίζουν εἰς ἔξαντλητικὴν ἔρευναν θεωρίας καὶ νομολογίας καὶ νὰ ἐλέγχουν ἀπὸ τῆς αὐθεντίας πλειόνων τὸ πόρισμα τῆς μελέτης των. Διὰ τοῦτο ἐπισημαίνομεν τὴν ἀνάγκην ὑποσημειώσεων καὶ βιβλιογραφίας, εἶδος δομοίαν πρὸς τὴν ἐπαλήθευσιν τῆς ναυτικῆς πεζίδος ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ. «Ἐτοι, ἀθελήτως, τελειώνομεν μὲ παρομίωσιν ἐκ τοῦ ναυτικοῦ βίου, ὃ ὅποιος εἰναι ἔξι ἵσου μὲ τὸν ἐπιστημονικὸν γνώριμος εἰς τὸν διακεκριμένον ἐφοπλιστὴν καὶ νομοδιδάσκαλον.

Δ. Η. Π.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ» (λιθερ.): 'Απὸ Χάμπτον ρόδος μὲ φορτίον γαϊανθράκων διὰ Ιαπωνίαν συνεκδούμην τὴν 15ην 'Ιουνίου, ἐνώ εἰσέπλεν εἰς Κρίστοπλαν, μὲ τὸ ἄγγλικον «Σιδνεὺς Στάρ», διόπερ προήρχετο ἐκ Νέας Ζηλανδίας, μὲ γενικά εἶδη καὶ κατεψυγμένα κρέατα δι' Ἀγγλίαν. Αμφότερα τὰ σκάφη ὑπέστησαν σοδαράς ζημίας. Τὸ ἄγγλικὸν φέρει ὅπην εἰς τὴν πλευράν του κύτους Νο 2, μῆκος 17 ποδῶν καὶ πλάτους 30 ποδῶν. Τὸ ἐν λόγῳ κύτος, φορτωμένον μὲ κατεψυγμένα κρέατα, κατεκλυσθή ἀπὸ τὸ εἰσρεψαντανα ὑδατα. Τὸ «Αγιοι Βικτώρες» φέρει ζημίας ἀπὸ τοῦ νομέων Νο 2 καὶ ἐμπροσθεν μέχρι τοῦ καταστρώματος. «Ἐγένετο δεκτὴ παρὰ τὸν ἐπιθεωρότον ἡ ἐπιμορφία τῶν πλοιοκτητῶν, ὅπως τὸ σκάφος ἐπιστρέψῃ εἰς ἀμερικανικὸν λιμενὸν νοτίως τοῦ Χάπτερας, πρὸς δεξαμενούμον καὶ ἐπισκευήν. Θά ἔξετασθούν ἐπ' εὔκαιρίᾳ αἱ μηχαναὶ καὶ οἱ λέθητες. 'Ο ἀπόπλους ἐπραγματοποιήθη τὴν 19ην. ('Ιουν. 15—20)

«ΑΛΑΚΙΜΟΣ» (Κοσταρίκας): 'Εδεξαμενίσθη εἰς Χάρρην πρὸς ἐπισκευὴν ζημιῶν του εἰς τὴν Ἑλίκα, τὸ πηδάλιον καὶ τὰ ἔδρανα. ('Ιουν. 15)

«ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ-ΥΛΩΡ» (λιθερ.): Προερχόμενον ἐκ Περσικοῦ Κόλπου κατέπλευσεν εἰς Λόδος "Αντζελες μὲ ζημίας εἰς τοὺς δέσμους, συνεπείᾳ ἀμελείας τοῦ πληρώματος. 'Υπεδειχθησαν αἱ δέσμους ἐπισκευαῖς. ('Ιουν. 14)

«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ» (λιθερ.): Δεξαμενίσθη εἰς τὴν Νέαν Υόρκην ἀντικατέτησε τὸν θραυστέντα ἀξόνα καὶ τὴν ἀπαλεοθείσαν ἔλικα του. Παραλήλως ἔξετελέσθησαν ἐπισκευαῖς εἰς τὸ πηδάλιον καὶ τὰς μηχανάς. ('Ιουν. 14)

«ΑΤΤΙΚΑ» (παναμ.): Προερχόμενον ἐκ Κούνας μὲ φορτίον ζαχαρέως, προσῆραξεν, ἐνώ εἰσέπλεν εἰς Νοβορωσίσκην. 'Ανειλκύσθη ἀνεύ ζημιῶν, κατόπιν ἐκφορτώσεως τημάτος ἐκ τοῦ φορτίου του καὶ ἀφού ὑπεγράφη συμδόλιον μὲ ρωσικὸν ναυαγοσωστικόν. ('Ιουν. 12)

«ΒΟΡΙ» (παναμ.): 'Απὸ Βαγκούθερ ἐμφορτον διὰ Γούνιαν ὑπέστη βλάβην τῶν μηχανῶν του παρὰ τὸ Σμιθ Νόλλ καὶ ἐρρυμουλκήθη εἰς Τάιν. Διὰ τὴν ἐπισκευὴν θὰ ἀπατηθούν 4 ἔβδομάδες. ('Ιουν. 14)

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ» (λιθερ. δεξαμ.): Κατέπλευσε τὴν 17 'Ιουνίου εἰς Βομβάνην διὰ τὴν ἐκτέλεσιν προσωρινῶν ἐπισκευῶν εἰς τὰ βλαβέντα πτερύγια τοῦ στροβίλου χαμηλῆς πιέσεως. ('Ιουν. 17—23)

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ» (λιθερ. δεξαμ.): Απὸ Ρόττερνταμ διὰ Περσικὸν Κόλπον ἐπόδισεν εἰς Κάδιξ τὴν 10ην 'Ιουνίου μὲ ζημίας εἰς τὰ πτερύγια τοῦ στροβίλου χαμηλῆς πιέσεως. Πιθανὴ αἰτία ὁ κραδασμός. Τὸ σκάφος ἐπισκευασθὲν συνέχισε τὴν 17 τὸν πλοῦν του. ('Ιουν. 10—17)

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ» (λιθερ. δεξαμ.): 'Απὸ Σάντος κενὸν διὶ Αρούμπαν ἐπόδισεν εἰς Πόρτο όφ Σπαίνην μὲ σοδαράς ἀνωμαλίας εἰς τὰς μηχανάς καὶ τοὺς λέθητας. Μετὰ ἐπισκευᾶς διαρκεῖας 12 ἡμερῶν ἀπέπλευσε διὰ τὸν προρισμὸν του. ('Ιουν. 17—29)

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΙΟΥΡΨ» (λιθερ. δεξαμ.): Εἰς Σουέζ μὲ ζημίας ἐκ προσκρούσεως ἐπὶ νάρκης, ὡς ἀνεγράφαμεν εἰς προηγούμενον τεύχος μας. Δύται ἔξετάσαντες τὰ ὑφάλοι ἀγύρων ρήγμα μῆκος 14 ποδῶν καὶ πλάτους 14 ποδῶν παρὰ τὴν τρόπιδα, κάτωθι τὸν Νο 1. καὶ 2 τάνκς. Τὸ στεγανὸν διαχώρισμα τοῦ Νο 1 ὑπεκόρησε κατὰ μῆκος καὶ πλάτος, ἐνώ ὅλα τὰ ἡλεκτρονικὰ μηχανήματα ναυσιπλοίας ἐβλάδησαν. Περίπου 2000 τ. πτερελάσιον ἀπωλέσθησαν. Μηχαναὶ καὶ πηδάλιον εύρέθησαν ἐν τάξει. Εἰς τὸ σκάφος ἔχοργηθή πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας, προκειμένου νὰ ἔκτελέσῃ δριστικὰς εἰς Κόντινεντ μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν του. 'Αποπλεύσαν διὰ Ρόττερνταμ διήλθε τὴν 21ην 'Ιουνίου τὸ Γιβραλτάρ. ('Ιουν. 14—21)

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑ-Ι-ΟΜΦ» (παναμ. δεξαμ.): 'Επεσκεύασεν εἰς Γιοκοχάμαν ὡρισμένας ζημίας τῶν λεβήτων του. ('Ιουν. 22)

.. «ΔΕΣΠΟΙΝΑ»: 'Επισκευασθὲν εἰς Χόρτα ύπὸ τοῦ πληρώματος του ἀπέπλευσε διὰ Θέουταν—Πειραιᾶ καὶ Μαύρη. Θάλασσαν. ('Ιουν. 20)

«ΕΙΡΗΝΗ» (Κοσταρίκας): 'Εκ Πειραιῶς διὰ Μαύρη. Θάλασσαν προσήραξεν ἐλαφρῶς τὴν πρωίαν τῆς 10ης 'Ιουνίου εἰς Γεσήκιοι, ἀλλὰ ἀνελκυσθὲν ἀνεύ ζημιῶν συνέχισε τὸ ταξίδιόν του. ('Ιουν. 12)

«ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΗΣ» (παναμ.): 'Επεσκεύασεν εἰς Νιούπορτ Νιούς ζημίας τοῦ πηδαλίου καὶ τοῦ καταστρώματος, προκληθείσας ἐκ τρικυμίας μεταξὺ 18ης 'Απριλίου καὶ δῆς Μαΐου, καθ' ὅν χρόνον ἐταξίδευσε κενὸν ἀπὸ Ρόττερνταμ διὰ Νιούπορτ Νιούς. ('Ιουν. 16)

«ΚΟΜΕΤ» (παναμ.): 'Επεσκεύασεν εἰς Γιοκοχάμαν διαφόρους ζημιῶν, τὰς ὁποίας ὑπέστη πρὸ καιροῦ ἐν συγκρούσεως. ('Ιουν. 12)

«ΚΟΣΜΙΚ» (λιθερ. δεξαμ.): Περὶ τὰ 18 ἐλάσματα τοῦ σκάφους καὶ 2 τοῦ καταστρώματος ἀντικατεστάθησαν, κατόπιν τῆς προσκρούσεως ἐπὶ βυθισμένου ναυαγίου. 'Επιστρεψε τὰ στεγανὰ διαχωρίσματα ἐνισχυθῆσαν. Αἱ ἐν λόγῳ ἐπισκευαὶ διεξήχθησαν εἰς Νέαν Υόρκην. ('Ιουν. 17)

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» (λιθερ. δεξαμ.): 'Επραγματοποιήθησαν εἰς Κόμπες ὥρισμένας ἐπισκευαῖς εἰς τὰς κυρίας μηχανάς του, ἀνεμεταλλώθησαν τὰ ἔδρανα καὶ ἐκαθαρίσθησαν τὰ ψυγεῖσα. ('Ιουν. 18)

«ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ» (δεξαμ.): 'Ο δεξαμενός του εἰς Πειραιᾶ ἀνέβληθη ἐν ἀναμονῇ διαφόρων ύλικων. Προσωριναὶ ἐπισκευαὶ διεξήχθησαν διὰ τῆς κατασκευῆς δύο τιμεντοκιβωτίων. ('Ιουν. 13)

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ ΙΙΙ.»: Κατέπλευσεν εἰς Μόζι μὲ διαρροήν εἰς τὸ Νο 1 διπύθμενον. Δύτης ἐπιθεωρήσας τὰ ὑφάλα τοῦ στροβίδος, μεταξὺ τῶν νο-

μέων 17 καὶ 18. Αἱ ὑποδειχθεῖσαι ἐπισκευαὶ θὰ ἐκτελεσθοῦν εἰς Κούρε. ('Ιουν. 24)

«ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ» (παναμ.): Κατέπλευσεν εἰς Τόκιο μὲ ζημίας ἐκ προσαράξεως. Τέσσαρα πτερύγια τῆς ἐλικούς ἐβλάδησαν. ὑπεδειχθή δὲ ἀναμετάλλωσις τῶν ἔδρανων τοῦ σκάφους. ('Ιουν. 10)

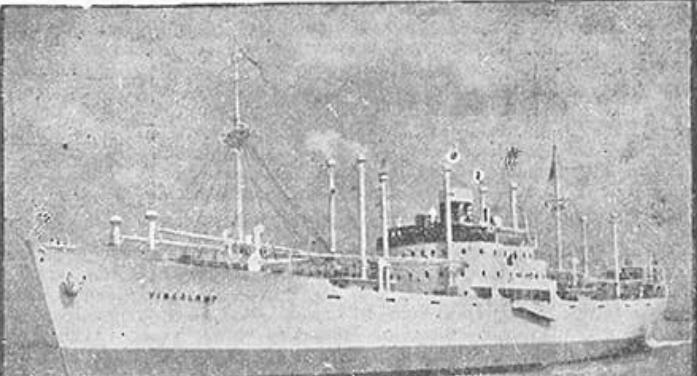
«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ» (λιθερ. δεξαμ.): 'Ἐγένετο εἰς Μασσαλίαν ἐπιθεώρησις τῶν ἑκ τρικυμίας ζημιῶν του. 'Ανευρέθησαν 44 ρωγμαὶ εἰς τὰς δεξαμενὰς τοῦ πλοίου καὶ ὠρισμέναι ζημίαι εἰς τὸ κατάστρωμα. 'Επίσης ζημίαι τινὲς εἰς τὰ ὑφάλα τοῦ σκάφους εἰς την προσκρούσεως. 'Υπεδειχθή πρὸς τοῖς ἀλλοῖς νὰ ἐλεγχθοῦν αἱ στεγανὰ θύρα καὶ νὰ ἔξετασθη ἰδιαίτερα τὸ πόρταλον. Αἱ ἀπάρτιτοι ἔκ τῶν ἐπισκευῶν ἔληξαν τὴν 22ην 'Ιουνίου, αἱ δὲ λοιπαὶ ἀνεβλήθησαν δὲ εὔθετώρευτον χρόνον. ('Ιουν. 12—22)

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ» (λιθερ. δεξαμ.): 'Ἐνώ ἔξετελε δοκιμάς ἐντὸς δεξαμενῆς εἰς τὴν Τουλωνα, ὑπέστη ζημίας ἡ ηλεκτρογενήτρια. 'Ωρισμένας ἔκαρπταστα αὐτῆς θὰ προσταστοῦν δι' ἀμοιβῶν. 'Αν τοῦ δὲν ἐπιτευχθῇ θὰ πραγματοποιηθῇ ἡ ἀντικατάστασίς της. ('Ιουν. 12)

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» (λιθερ.): 'Ἐν πλῷ ἐκ Φιλαδελφείας διὰ Ρόττερνταμ ἐγνωρίστη παρὰ τὸ πλοιάρχου, δτὶ ἐστημένας ζημίαι εἰς τὸ No 1 πινίον υψηλῆς πιέσεως καὶ εἰς τὸ No 2 μειωτήρα στροφών. ('Ιουν. 12)

«ΠΟΥΛΑΡΙΑΝΗ» (σημ. ἄγγλικα): Καταπλέον ἐκ Βαγκούθερ εἰς Βιζαντίου σεπτέμβριον ἔξωκειλε τὴν 19ην 'Ιουνίου, ἀλλ' ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην, ἀφοῦ ἐξεφορτώθησαν 47 τ. ἐκ τοῦ φορτίου του. Δύτης ἐπιθεώρησας τὰ ὑφάλα δεν ἀνέυρε ζημίας, δι' ὅ καὶ ἔχοργηθή εἰς τὸ σκάφος πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας ισχύον μέχρι τοῦ ἐπομένου δεξαμενισμοῦ του. ('Ιουν. 19—20)

«ΣΟΦΟΚΛΗΣ» (λιθερ.): Κατέπλευσεν εἰς Κάδιξ τὴν 14ην 'Ιουνίου μὲ ζημίαν τινὰ εἰς τὰς μηχανάς του καὶ ἐπισκευασθὲν ἀπέπλευσε τὴν ἐπομένην διὰ Λαυδίνον. ('Ιουν. 14—15)



SOL
*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS "ESOEL", GOTHENBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC
SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST
SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK
TELEGRAMS, "OCEANSHIP", GOTHENBURG
WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES
Transports of fresh grapes to London

H ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Βελτίωσίς τις δέν έσημειώθη είς τὴν ναυλαγοράν. Ἡ αύτη κατάστασις τῆς μετρίας ζητήσεως θιασόρων φορτίων, ἀλλὰ τῆς ἐλαχίστης ζητήσεως διά φορτώσεις σιτηρῶν ἐκποδούμεθαν. Αἱ προβλέψεις διαγράφουν στασιμότητα τῆς ναυλαγορᾶς μέχρι τοῦ φθινοπώρου.

Οἱ γαιάνθρακες ἀπὸ τὸ Χάμπτον ῥόδις διὰ τὸ Κόντινεντ ('Ιούλιον καὶ Αὔγουστον) εἰς τὰ 47 σελ., καὶ 46^δ κατ' εὐθείαν Ρότερνταμ, ἐνῷ διὰ σιτηρὰ ἐπιληρώθησαν τὰ 74 σελ. ἀπὸ τὸ Πόρτ Σούρτσιλ (Αὔγουστον) δι' Ἀγγλίαν μὲν πρόδεμφι περισσοτέρων ἔκειθεν φορτίων.

Ἄπὸ τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν κάποια κίνησις ἐπιληρώθη ἐσημειώθη. Σκάφος Ὁκτωβρίου—Νοεμβρίου ἐκλείσθη εἰς τὰ 17 δολ. φίο (ξυλεῖα καὶ γενικά) διὰ τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὰ 80—σιτηρὰ ('Ιούλιον). Διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 9.25 καὶ δολ. 8.50 δι' Ἰαπωνίαν ('Ιούλιον). Τὰ παλαιοίδηρα μὲν μικράν καὶ αύτὰ κίνησιν. Σκάφος 10.200 τόν. ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' Ἰαπωνίαν ἐκλείσθη εἰς τὰ 227.600 δολ. φίο κατ' ἀποκοπήν καὶ ἀπὸ τὸν Αγιον Λαυρέντιον διὰ Δυτ. Ἰταλίαν σκάφος 9200 τόν. d.w. 104 χιλ. δολ. πληρωτέας εἰς λιρέπτας φίο. Χυτοσίδηρος ἀπὸ τὸ Λός 'Αντζελες δι' Ἰαπωνίαν δολ. 8.

Ἀπραδία εἰς τὴν 'Απω 'Ανατολήν. Ὑπερπροσφόρα σημειούνται τονάντι. Ναῦλοι τὸ πλείστον ὄνυμαστικοί. Δύο σκάφη δι' ὅρυζαν εἰς σάκκους ἀπὸ τὸν Μπούρμπαν διὰ τὸ Κολόμπο ἐπιληρώθησαν 64)—φίο ἐντ στόσουεντ. Γαιάνθρακες ἀπὸ τὸν Καλκούτταν διὰ τὸ Πόρτ Σουδάν εἰς τὰ 90)—καὶ διὰ τὴν Σιγκαπούρη 81). Τὰ πεταλλεύματα εἰς τὰ 93)—φίο ἐντ τρίμεντον διὰ τρία συνεχῆ ταξιδία, ἀπὸ Μαρμάρακος δι' Ἰαπωνίαν. Διὰ τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας ἀπὸ τὸ Βιζαγκατάπαν δολ. 12.50. Κριθή ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 100).

Τὰ τάιμ-τσάρτερς μὲν ναύλους αἰσθητῶς ἀνωτέρους τῶν ναυλώσεων διὰ ταξίδια. Τὰ 3.75 δολ. ἐπιληρώθησαν διὰ 6—7 μῆνας καὶ 12 ἢ 14 μῆνας.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΑΛΟΙΩΝ

Ἡσυχος καὶ ἡ ἀγορὰ τῶν πετρελαιοφόρων, χωρὶς καμμίαν πρόβλεψιν βελτίωσεως τίνος ἀμέσου. Ἡ ζήτησις σκαφῶν σπραδαϊκή σημειούται καὶ παρὰ τὴν καλυτέραν τοιαύτην ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον ἡ ἀγορὰ δὲν ἔνισχυθεῖ. Αἱ μεγάλαι ἑταίριαι συνεχίζουν τὴν ἀποχήν των. Ἡλίπιζετο, μετά τὴν κρίσιν τοῦ Σουεζ, καὶ μετὰ τὴν βαθμίασιν ἔξαντλησιν τῶν ἀποθέματων, κάποια ζήτησις θά προεκαλεῖτο. Τὰ πράγματα διαφεύδουν τὴν προσδοκίαν αὐτῆν.

Φορτίον ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ ἐπιληρώθη 50 μέον τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου. Τὰ ἀκτοπλοϊκά Βορ. Ἀμερικῆς εἰς τὰ 27 ½% κάτω τοῦ ναυλολογίου διὰ μόνα τὰ ἀμερικανικά σκάφη. Ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν διὰ Βόρειον Ἀμερικήν ἔτοιμον σκάφος ἐπιληρώθη 45% μείον.

Παρὰ τὴν καλήν, ὁπωσδήποτε, κίνησιν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου ἐπιληρώθησαν τὰ 45% καὶ 50% μείον τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου διὰ Βόρ. Ἀμερικῆς (Νόρδερν Ρέιντζ) καὶ διὰ Φορδόμαν ὡς αὐτὸς ναύλος. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 37 ½ καὶ 35% ('Ιούλιον καὶ Αὔγουστον). Διὰ τὴν Τεργεστὴν 7 ½% κάτω τῆς Κλίμακος, διὰ τὸ Κόντινεντ 17 ½% μείον διὰ σκάφους 15 χιλ. τόνων καὶ διὰ Βενετίαν ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν 10% μείον. Τὰ τάιμ-τσάρτερς καὶ τὰ συνεχῆ ἐν πλήρει ἀπραξίᾳ.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ἐλάχισται διαταγαῖ ἐκκλιφόρθησαν κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ μηνὸς καὶ μὲ υποδεικνυομένας τιμάς ναύλων λίσιαν χαμηλάς. Ἡ δὴ ἔργασια ὑπῆρξε πειραιωσιμένη. Ἀπὸ Κωνσταντζανής ή Νοδωρωσίσκης (τοιμέντα) διὰ Καλκούτταν ἡ ἄλλους λιμένας ἀνατολικῆς ἀκτῆς Ἰνδιῶν ἐπιληρώνοντο γύρω τῶν 80)—φίο, διὰ φορτώσεις Ἰουλίου καὶ Αὔγουστου. Αἰγύπτιοι ναυλωταὶ εὑρίσκονται ἐν ἀναζητήσει ἐλληνικῆς χωρητικότητος διὰ μεταφορῶν φορτίων ἔλεισις ἐκ Νοδωρωσίσκης δι' Ἀλεξανδρείαν, μὲ προσφερόμενας τιμάς 42)—ἕως 45)—κατὰ τὸ κέντρον. Ἡ ἔργασια αὕτη δεν ἦτο ἐλκυστική διὰ τοὺς πλοιοκτήτας, ἐξ ἀφορμῆς τοῦ ὄρου πληρωμῆς τοῦ ναύλου μέσω τοῦ ἐλληναιγυπτιακού λιθηρικού. Ποιά τις κίνησις ἐνέφανήσῃ δι' ἐλληνικὰ μεταλλεύματα. Ἀπὸ Θάσον διὰ Πιομπίνο ἐπιληρώνοντο γύρω τῶν 30)—φορτώσις τέλος Ἰουλίου—ἀρχᾶς Αὔγουστου καὶ ἀπὸ Ἰτέαν (βωξίται) διὰ Χερσώνα 21)—φίο, Ἰουλίου.

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Χαρακτηριστικὸν τῆς κρατούσης ἀδειμαίτητος εἰς τὴν ναυλαγοράν είναι καὶ ἡ σημειούμενή ἀπραξία εἰς ἀγοραπλατήσιας πλοίων. Ἡ μόνη τελευταῖς ἀξιόλογος πώλησις ἀνεφέρετο εἰς ἔνα διάλλοντικὸν φορτηγὸν τύπου ('Εμπάρ') 10.200 τόνων δ. w., ὅπερ ἡγοράσθη παρ' Ἰταλῶν ἀντὶ 350.000 λιρῶν, μὲ πιωτικάς εὐκόλιες καὶ μὲ παραδοσιγόν τὸν Ἰούλιον. Τὸ σπεισιαλ σερβέν τοῦ σκαφοῦ προβλέπεται διὰ τὸν Σεπτέμβριον. Τὰ ίδια τύπου φορτηγά ἐπωλούντο πρὸ διμήνου ἀντὶ 465.000 λιρῶν.

Οσον ἀφορᾶ τὰ δεξαμενόπλοια, ἡ τιμὴ τῶν 2.750.000 δολαρίων διὰ τάνκερ τοῦ 2.2. ἀπετέλεσεν ἐκπληξίαν. Ἡ ἐν λόγῳ τιμὴ ἐπιληρώθη εἰς

νορθηγικὸν σκάφος, ἐλεύθερον ναυλώσεως, μὲ ἐπιθεώρησιν διενηργημένην καὶ μὲ παράδοσιν τὸ φθινόπωρον. Τοῦ ίδιου τύπου τάνκερ ἐπωλούντο περὶ τὰ μέσα 'Απριλίου γύρω τῶν 3.300.000 δολαρίων.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΛΑΚ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδις ἡ Βαλτιμόρη 10.200 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμερίσαν—Ρότερνταμ ἡ 'Αμερίτρατα 48)—μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, ὄφιον διὰ διατοπικῆς ἀκτῆς Ἀγγλίας 54), ἐάν Μάντζεστερ 55), διὰ φόρτωσις 5—25 'Ιουλίου.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ» (παναμ.) ἀπὸ 'Αγιον Λαυρέντιον 9500 τ. γεννημάτων διὰ Λονδίνου, Χούλιαν ή Τάιν 62), ὄφιον κριθῶν 65)—, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, φόρτωσις 25 'Ιουνίου—8 'Ιουλίου.

«ΚΝΟΖΑ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικῶν λιμένων Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων δι' Ἀμερίσαν—Ρότερνταμ δολ. 9, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, φόρτωσις 24 'Ιουνίου—5 'Ιουλίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τῆς ἑτ. Λούζη) ἀπὸ Χάμπτον ρόδις ἡ Βαλτιμόρη 13.000 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμερίσαν—Ρότερνταμ δολ. 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, φόρτωσις 15—31 'Ιουλίου.

«ΕΦΦΗ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἰαπωνίαν δολ. 18.50, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, φόρτωσις 14—21 'Ιουλίου.

«ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμερίσαν—Ρότερνταμ δολ. 48), μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, φόρτωσις 15—31 'Ιουλίου.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΛΟΡ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμερίσαν—Ρότερνταμ δολ. 6.72, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, καντάστηλο 5 'Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἀπὸ ἀμερικανικῶν λιμένων Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διὰ Γιοκοχάρων δολ. 18.25, ὄφιον διὰ φόρτωσις ἀπὸ Μόμπιλ δολ. 18, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, φόρτωσις 1—16 'Ιουλίου.

«ΘΕΟΤΟΚΟΣ» (παναμ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Λισσαβῶνα δολ. 7, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, φόρτωσις 22 'Ιουνίου—5 'Ιουλίου.

«ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ» (παναμ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμερίσαν—Ρότερνταμ δολ. 4—15 'Ιουλίου.

«ΚΑΙΤΗ Δ.» (λιβερ.) ἀπὸ Σέβερος 9500 τ. πεταλλευμάτων διὰ Βαλτιμόρη—Φιλαδελφίας δολ. 17.50, φόρτωσις 1—30 Σεπτέμβριον.

«ΚΑΠΕΛΑΝ ΚΩΣΤΗΣ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδις 12.000 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμερίσαν—Ρότερνταμ δολ. 16.75, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, φόρτωσις 4—15 'Ιουλίου.

«ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρότερνταμ 46), μὲ 3000 τὸν ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, φόρτωσις 25 'Ιουνίου—5 'Ιουλίου.

«ΠΕΡΙΟΛΟΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμερίσαν—Ρότερνταμ 48), μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, φόρτωσις 5—15 'Ιουλίου.

«ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ» (λιβερ.) ἐκ Νέας Ορλεάνης 9500 τ. σιρηνῶν πλακών δι' Οζάκων καὶ ἡ Μόζι δολ. 19.25 φίο, μὲ 1000 τ. φόρτωσιν καὶ 1000 τ. ἐκφρωτικῶν, φόρτωσις 10—20 'Ιουλίου.

«ΑΖΟΥΕΡΟ» (παναμ.) ἐκ 'Αγιον Λαυρέντιον 9600 τ. κριθῆς χύμα δι' Εἰδονέων 61), φόρτωσις 1—10 'Ιουλίου.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικῶν λιμένων Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων δι' Ἀμερίσαν—Ρότερνταμ δολ. 9.35, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, φόρτωσις 6—25 'Ιουλίου.

«ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ν. ΒΑΛΛΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ» (Κοσταρίκας) ἀπὸ ἀμερικανικῶν λιμένων 'Ατλαντικού (Βορείων τοῦ Χάττερας) 9000 τ. παλαιοσιδήρων (485.000 κ. π. διὰ δέματος) διὰ Διητίνη Ιαπωνίας, κατ' ἀποκοπήν δολ. 104.000 φίο, διὰ δύο λιμένων ἐκφρωτάσων 25000 δολ. ἔξτρα, φόρτωσις 10—28 'Ιουλίου.

«ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ» (παναμ.) ἀπὸ ἀμερικανικῶν λιμένων 'Ατλαντικού (Βορείων τοῦ Χάττερας) 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματος) δι' Ἀμερίσαν—Ρότερνταμ δολ. 97.000 φίο, φόρτωσις 10—25 'Ιουλίου.

«ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ-Ι-Μ» (λιβερ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. παλαιοσιδήρων (485.000 κ. π. διὰ δέματος) δι' Ἀμερίσαν—Ρότερνταμ δολ. 104.000 φίο, φόρτωσις 9—15 'Ιουλίου.

«ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμερίσαν—Τερέντερνου δολ. 6.80, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, φόρτωσις διὰ δύο Βόρειων Γολλίων 7.92, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, φόρτωσις 10—26 Αύγουστου.

«ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Μόζι—Γιοκοχάρων ρέιντζ δολ. 17.70, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, φόρτωσις 20—30 'Ιουλίου.

'Εκ Βορείου Εἰρηνικοῦ

«ΔΩΡΙΣ» (λιβερ.) ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9800 τ. γεννημάτων χύμα δι' ὡρισμένων λιμένων 'Αγγλίας (έξαιρουμένης τῆς Γλασκώνης) 80), φόρτωσις 1—12 'Ιουλίου.

«ΕΛΛΑΣ» ἀπὸ Βρετανικῆς Κολομβίας 9800 τ. γεννημάτων χύμα διὰ διατοπικῆς ἀκτῆς Ἀγγλίας (έξαιρουμένων Μάντζεστερ, Λονδίνου, Χούλι καὶ Μπέλφαστ) 80), φόρτωσις 2)6 ἔξτρα, ἐάν διὰ δύο λιμένων ἐκφρωτάσων 2)6 ἐπὶ πλέον, φόρτωσις 1—10 'Ιουλίου.

«ΔΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ» (λιβερ.) ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 13.000 τ. γεννημάτων διὰ Τόκιο—Χακάτα ρέιντζ δολ. 8.25, ὄφιον διὰ κριθῶν δολ. 8.50, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, φόρτωσις 25 'Ιουνίου—15 'Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9400 τ. ξυλεῖας καὶ γενικῶν εἰῶν (499.000 κ. π. διὰ δέματος) διὰ Νόρδερν ρέιντζ, κατ' ἀποκοπήν δολ. 105.000 φίο, φόρτωσις δι' Ἀγγλίας δολ. 16.25, φόρτωσις 10—30 Σεπτέμβριον.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ» ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' Αμερίσαν—Ρότερνταμ δολ. 9.35, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφρωτικῶν, φόρτωσις 10—25 'Ιουλίου.

«ΕΜΑΝΣΙΠΕ-Ι-ΤΟΡ» (λιβερ.) ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9500 τ. λιπασμάτων

DAWOOD & C°.

7. RAFFLES QUAY - SINGAPORE

Cables: «LATHIPHA» Codex 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

διά Μαντράς ή Βιζαγκαπτάτη δολ. 14 φίο, μέ 1000 τ. φόρτωσιν και 1000 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΣΤΑΥΡΟΣ» έκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' ένα ιαπωνικόν λιμένα δολ. 8.50, μέ 1000 τόν. έλευθερον έκφρτωτικών, φόρτωσις 15—31 'Ιουλίου.

«ΔΕΛΣΠΩ» (παναμ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 9800 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 80)—, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφρτωτικών, φόρτωσις 6—16 'Ιουλίου.

«ΖΕΦΥΡΟΣ» (Κοσταρίκας) έκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερίκας ή Ρόττερνταμ δολ. 9.25, μέ 3000 τόν. έλευθερον έκφρτωτικών, φόρτωσις 5—20 'Ιουλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΖΕΑΝ» (λιθερ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίας δολ. 8.50, μέ 1000 τόν. έλευθερον έκφρτωτικών, φόρτωσις 1—15 'Ιουλίου.

«ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.» έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. κριθής διά Πουσσάν δολ. 10, μέ όψιν 'Ιντσόν 10.50, έλευθερον έκφρτωτικών, φόρτωσις 15—27 'Ιουλίου.

«ΒΕΝΟΥΣ» (παναμ.) άπό Λόρδος Αντζελς 10.500 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Ιαπωνίας δολ. 8 φίο, φόρτωσις 25 'Ιουλίου—15 Αύγουστου.

«ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΙΓΑΛΕΑΝΤΕΡ» (λιθερ.) άπό Τακαμα και η Βαγκούνερ 13.000 τ. «ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΙΓΑΛΕΑΝΤΕΡ» (λιθερ.) άπό Τακαμα και η Βαγκούνερ 13.000 τ. γεννημάτων διά Βορμάνη 105)— μέ 1000 τ. έλευθερον έκφρτωτικών, κανταλόλογον 17 'Ιουλίου.

Έξ Αγγλίας—Κόντινεντ

ΦΟΡΤΗΓΟΝ έκ Λονδίνου 51000 δέματα γενικών ειδών διά Πειραιά, κατ' άποκοπήν λίρας 3000 φίο και στόσουντ, φόρτωσις τέλη 'Ιουνίου.

«ΘΕΟΦΑΝΕΙΑ» (Κοσταρίκας) άπό Γδανσκ 2450 τ. τοιμέντων εις σάκκους διά Κωνιόπολην 60)— φίο, φόρτωσις 14—29 'Ιουλίου.

«ΑΝΔΟΡΑ» (λιθερ.) έξ 'Αμερίκης 9500 τόν. λιπασμάτων διά Νότιον Κορέαν δολ. 16.50 φίο, μέ 1000 τ. φόρτωσιν και 900 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 24 'Ιουνίου—6 'Ιουλίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (παναμ.) άπό Ρόττερνταμ 8500 τ. λιπασμάτων εις σάκκους διά Ριγιέκαν 3716 φίο και στόσουντ, μέ 1000 τόν. φόρτωσιν και 1000 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 1—20 Σεπτεμβρίου.

«ΝΙΚΟΓΙΑ» (Κοσταρίκας) άπό Ρόττερνταμ 1500 τόν. γαϊανθράκων διά Κατάνην—Παλέρμον—Μεσσηναν—Ρέτζιο η Σαλέρνο 34)—, φόρτωσις 19 Αύγουστου—7 Σεπτεμβρίου.

Έξ Μεσογείου και Αδριατικής

«ΛΕΟΝΤΙΟΣ» έξ Αλεξανδρέττας 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Τσάρλιστων δολ. 7 φίο, μέ 600 τ. φόρτωσιν και 1000 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 8—20 'Ιουλίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ έκ Λαυρίου 1650 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αμερίκης 51) δ φίο, φόρτωσις 1—15 'Ιουλίου.

«ΠΗΝΕΛΟΠΗΝ» έκ Μπόνας 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ—Βλασέρντης η Αμερικής 28) δ, εγκρής-τέμρος, φόρτωσις 15—31 'Ιουλίου.

«ΔΑΝΑΗ» άπό 'Ασπρα Σπίτια 2000 τ. μεταλλευμάτων διά Χερσώνα 24)—, φόρτωσις τέλη 'Ιουνίου—όρχας 'Ιουλίου.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» έκ Κύπρου 1150 τ. μαύρης σταφίδος διά Χερσώνα 55)—, ομεσος φόρτωσις.

«ΕΛΛΗΜΙΝΑ» έκ Δυρραχίου 1500 τ. όσφαλτου εις βαρέλια διά Βάραν δολ. 4.40, όψιν διά Βρασίν 4.70, ομεσος φόρτωσις.

«ΑΓΓΙΑ ΖΩΝΗ» έκ Δυρραχίου 1500 τ. όσφαλτου εις βαρέλια διά Βάραν δολ. 5, φόρτωσις τέλη 'Ιουνίου.

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» έκ Ιτέαν 4200 τόν. μεταλλευμάτων βιοξίτου διά Χερσώνα 23)—, ομεσος φόρτωσις.

«ΚΟΡΑΝΑ» (γιαγκυσθαντίκη) έκ Κρήτης 1000 τ. χωρουπαλέύρων διά Χάιφαν δολ. 4.20, ομεσος φόρτωσις.

«ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ» άπό Στρατούνι 3450 τ. μεταλλευμάτων διά Καλαί 50)—, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΕΤΕΝΗ» έκ Χουέλβας 2700 τ. φωσφάτων διά Πόρτο Μάργκερα 43)—, ομεσος φόρτωσις.

«ΒΕΡΓΚΠΟΡΤ» (σημ. αγγλική) έκ Νεαπόλεως 2300 τόν. όλευρων εις σάκκους (109.000 κ. π. διά δέματα) διά Πόρτα Σουδάν και 'Άδεν κατ' άποκοπήν λίρας 8300 φίο και στόσουντ, κανταλόλογον 30 'Ιουνίου.

«ΝΙΚΟΓΙΑ» (Κοσταρίκας) άπό Σουύσα 9000 τ. χορτονημῆς διά Μόστουν 127) δ, φόρτωσις 12 Σεπτεμβρίου—5 Οκτωβρίου.

«ΑΛΑΞ.» (Κοσταρίκας) έκ Θάσου 3200 τόν. μεταλλευμάτων διά Πιούπτιο 30)—, φόρτωσις 'Ιουνίου.

Έξ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΤΟΥΡΠΑΙΑΝΗ» (παναμ.) έκ Νοσφοράσικης 4500 τ. τοιμέντων εις σάκκους διά Τζιμπούτι—'Άδεν 70)— φόρτωσις τέλη 'Ιουνίου—όρχας 'Ιουλίου.

«ΖΑΤΟΥΝΑ-ΠΟΛΙ» άπό Κωνταράντζαν 2500 τ. τοιμέντων εις σάκκους διά Κύπρου 34)—, ομεσος φόρτωσης.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ελληνικόν) έκ Νοσφοράσικης 9500 τ. τοιμέντων εις σάκκους διά Βιζαγκαπτάτη 85)— φίο και στόσουντ, φόρτωσις 15 'Ιουλίου—5 Αύγουστου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ελληνικόν) άπό Νοσφοράσικης 7800 τ. τοιμέντων εις σάκκους διά Καλκούτταν 82) δ φίο και στόσουντ, φόρτωσις 5—31 Αύγουστου.

Έξ Αύστραλιας, Ινδιών και Ατταλούς

«ΣΟΥΝΙΟΝ» (σημ. άμερικ.) άπό Μάζινοκ 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρην δολ. 9 φίο, μέ 750 τ. φόρτωσιν και 1000 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 5—25 'Ιουλίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ ΙΙΙ.» άπό Φιλιππίνες νήσους 9500 τ. κόπρα (499.000 κ. π. διά δέματα) δι' 'Αμερίκης—'Αμεριούργον ρέιντς 25 σύντης κατά κυβικούς πόδα, φόρτωσις 20 'Ιουνίου—10 'Ιουλίου.

«ΔΗΜΗΤΗΡΗΣ» (Κοσταρίκας) άπό Μαρμαγκό 4300 τ. μεταλλευμάτων διά Λύμπεκης η Χερρένγουν 83)— μέ 600 τ. φόρτωσιν εις τό 2/6 και 1000 τ. έκφρτωσιν εις τό 2/6 και 1000 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 5—25 'Ιουλίου.

«ΕΣΤΡΕΛΛΑ» (Κοσταρίκας) άπό Βορμάνη 5200 τ. μεταλλευμάτων διά Γιανγκούσιαν 76)— φίο, φόρτωσις 10—31 Αύγουστου.

ΔΥΟ ΦΟΡΤΗΓΑ (Κοσταρίκας) άπό Μπαγκόκ 3000 τ. όργης εις σάκκους έκαστον, διά Τσιττάργκοκης η Τσάλναν 67) δ φίο, φόρτωσις Αύγουστου.

ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ έκ Καλκούτταν 5200 τ. γαϊανθράκων διά Πόρτα Σουδάν 90)—, μέ 750 τ. φόρτωσιν φόμπ. 800 τ. έκφρτωσιν 2/6, φόρτωσις 20 'Ιουλίου — 10 Αύγουστου.

«ΤΣΑ» (Κοσταρίκας) άπό Καλκούτταν 5600 τ. γαϊανθράκων διά Κολόμπο 60)— φόμπ, φόρτωσις 10 'Ιουλίου—15 Αύγουστου.

Έκ παντούν άλλων άγορών

«ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ» (παναμ.) άπό Ένα ή δύο λιμένας Βορείου η Νοτίου Κούβας 9700 τ. ζαχάρεων εις σάκκους διά Καζαμπλάκην δολ. 12.75 φίο και στόσουντ, μέ 750 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 28 'Ιουνίου—5 'Ιουλίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ» (Κοσταρίκας) έκ Πόρτα Σουδάν 2200 τ. βαμβακοσπόρου διά Πειραιά 45)— φίο, ομεσος φόρτωσης.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (παναμ.) άπό Μπέιραν—Λαρέντζο Μάρκες η Πόρτα Ελίζαμπετ 7700

τ. χρωμάτου και ή παγγανέας δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείως τού Χάττερος) δολ. 10.50 φόμπ, μέ 1.30 έκφρτωτικά, φόρτωσις 24 Αύγουστου—24 Σεπτεμβρίου.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ» άπο Πόρτα Σουδάν 2800 τ. βαμβακοσπόρου διά Πειραιά 56)— φίο, ομεσος φόρτωσης.

Άι χρονοναυλώσεις

«ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ» (λιθερ.) 14.421 τόνων δ. w. (706.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 15 μιλίων, μέ κατανάλωσιν 42 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσέρτερ δι' ένα ή πετραλαντικών ταξίδιον δολ. 4.75, παράδοσης εις άμερικανικό λιμένα 'Ατλαντικού (Βορείως τού Χάττερος), 18—25 'Ιουνίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ» (λιθερ.) 13.540 τόνων δ. w. (706.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 12 1/4 μιλίων, μέ κατανάλωσιν 16 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσέρτερ διά ταξίδιον της Καναδάν δολ. 3.25, παράδοσης εις Τρινιτάντον 15—31 'Ιουλίου, έπανωπαράδοσης εις λιμένα 'Ιπανίας.

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ» 10.800 τόνων δ. w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλίων, μέ κατανάλωσιν 26 έως 27 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσέρτερ διά ταξίδιον της Καναδάν δολ. 3.80, παράδοσης εις Τάμπαν 22—29 'Ιουνίου και έπανωπαράδοσης εις λιμένας Τάμπα.

«ΑΥΡΑ» 10.400 τόνων δ. w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλίων, μέ κατανάλωσιν 26 έως 27 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσέρτερ διά της Εργάσης 15—31 'Ιουλίου, έπανωπαράδοσης εις λιμένα 'Ατλαντικού (Βορείως τού Χάττερος).

«ΧΡΥΣΗ Σ. Μ.» (λιθερ.) 10.844 τόνων δ. w. (499.573 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλίων, μέ κατανάλωσιν 26 έως 27 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσέρτερ διά τέσσαρα έπη (παγκόδημοι μεταφορού) δολ. 3.50, παράδοσης όρχας 1958.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΑΟΙΑ

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ» (λιθερ.) άπό λιμένας Περσικού Κόλπου 28.000 τ. πετρελαιειδών διά Κολιφέρην 45 % έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού νουλολογίου, δύσας φόρτωσης.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝ» (λιθερ.) 40.500 τόνων δ. w. (ταχύτης 16 1/4 μιλίων, μέ κατανάλωσιν 95 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσέρτερ διά έπι έπη (παγκόδημοι μεταφορούς πετρελαίου) 30)—, πασσόδεσης τέλη 1958—όρχας 1959.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ» (λιθερ.) 40.500 τόνων δ. w. (ταχύτης 16 1/4 μιλίων, μέ κατανάλωσιν 95 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσέρτερ διά έπι έπη (παγκόδημοι μεταφορούς πετρελαίου) 30)—, πασσόδεσης τέλη 1958—όρχας 1959.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΕΡΑ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 28.000 τ. πετρελαιοειδών διά Γενίδαν 30 % έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού νουλολογίου, φόρτωσης 11 'Ιουλίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ Α-Ι-Σ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 20.000 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρέιντς και ένα συνεχία εκείνη 17.000 τ. δι' 'Αγγλίας—Κόντινεντ 30 % έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού νουλολογίου, φόρτωσης 11 'Ιουλίου.

«ΤΑΜΠΟΓΚΑ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 17.500 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν 50, 50 % έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού νουλολογίου, φόρτωσης 20 'Ιουλίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ-Ι-Τ» (λιθερ.) έπι λιμένας Περσικού Κόλπου 21.000 τ. πετρελαιοειδών διά 'Ιαπωνίαν 37 1/2 % έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού νουλολογίου, φόρτωσης 29 'Ιουλίου—15 Αύγουστου.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 17.500 τ. πετρελαιοειδών διά Φορμόζαν 47 1/2 % έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού νουλολογίου, φόρτωσης 12 'Ιουλίου.

«ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΣΟΥ» (λιθερ.) άπό λιμένας Περσικού Κόλπου 16.500 τ. πετρελαιοειδών διά 'Ιαπωνίαν 37 1/2 % έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού νουλολογίου, φόρτωσης 29 'Ιουλίου—15 Αύγουστου.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤΑ» (σημ. Νοτ. Αφρικής) έκ λιμένων Καραϊδίκης Θαλάσσης η Σούτη 24.500 τ. πετρελαιοειδών διά Σουτηδίαν 37 1/2 % έπι έλαττον της βάσεως του Σκέλι, φόρτωσης 10 'Ιουλίου—15 Αύγουστου.

«ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ» (παναμ.) άπό Ένα ή δύο λιμένας Βορείου η Νοτίου Κούβας 9700 τ. ζαχάρεων εις σάκκους διά Καζαμπλάκην δολ. 12.75 φίο και στόσουντ, μέ 750 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσης 28 'Ιουνίου—5 'Ιουλίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ» (Κοσταρίκας) έκ Πόρτα Σουδάν 2200 τ. βαμβακοσπόρου διά Σειρά 45)— φίο, ομεσος φόρτωσης.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (παναμ.) άπό Μπέιραν—Λαρέντζο Μάρκες η Πόρτα Ελίζαμπετ 7700

ATHANAS MAVROUDIS

CABLES: NASSOS STEAMER POINT PHONE,,

"P.O.BOX,, 1227 ADEN 2096

SHIPCHANDLER

GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS:

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

GREECE: LYCOUDI BROS
33, AKTI MIAOULI-PIRAEUS

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έπτ. «Κάρυκα Όσεάνικα»	57	11650	άνεχ. Ράς Τανούρα 20 'Ιουν. διά Σάντος
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2425	οιηθές Πόρτ Σαιδ 15 'Ιουν. διά Τεργέστην
ΑΓΙΑ ΖΩΗ	Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	έφθ. Πειραιά 5 'Ιουνίου.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έπτ. «Πλόρτο Μιτλάγκο»	54	6498	έφθ. Τζακάρταν 14 'Ιουν.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έπτ. «Λώνα»	54	8450	άνεχ. Κόμπη 24 'Ιουν. διά Πόρτλαντ ("Op.)
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενια I. Χανδρή»	18	2974	άνεχ. Κολόμπο 23 'Ιουν. διά Τσιταγκόκη
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έπτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Άρδουμπαν 18 'Ιουν. διά Λάς Πάλμας
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Παπαλέοντος	11	4248	διηθές Σουέζ 23 'Ιουν. διά Τεργέστην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. K. X' πατέρας	43	7231	διηθές Θέουταν 9 'Ιουν. διά Μόμπιλ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έπτ. «Πλόρτο Μιτλάγκο»	55	6548	άνεχ. Γραλβεστων 12 'Ιουν. διά Λουδίνων
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικολέρης-Παπάζογλου	27	1887	άνεχ. Άμπουνταν 15 'Ιουν. διά Μπαντάρ 'Αμπάς
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έπτ. «Πλόρτο Μιτλάγκο»	57	9800	έφθ. Πειραιά 17 'Ιουν.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοψάυτης	20	844	εἰς Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	εἰς Τακόμιαν 18 'Ιουν.
ΑΘΗΝΑΙ	έπτ. «Ελληνική»	56	2744	άνεχ. Λισσαδώνα 4 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΙΟΛΟΣ	'Ελλ. Γραμμή N. 'Αμερ.	53	3575	έφθ. Μιτουένος "Άρες 23 'Ιουν.
ΑΚΤΗ	έπτ. «Φιλιόρια»	44	7125	άνεχ. Ρουέν 21 'Ιουν. διά Κούβαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	«Άδ. Λιθανού» Α.Ε.	44	7176	έφθ. Καλαί 19 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	έπτ. «Λάμαρα»	42	7191	άνεχ. Λός "Αντζελες 4 'Ιουν. διά Κοκούμπιο
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7254	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 20 'Ιουν. διά 'Αμβούργον
ΑΛΙΚΗ	«Θεοφανά» Α.Ε.	43	7234	διηθέν 'Οραν 17 'Ιουν. διά Κωνσταντινούπολιν
ΑΝΑΣ	«άδ. Λιθανού» Α.Ε.	43	7229	άνεχ. Τόκιο 3 'Ιουν. διά Βαγκούμερ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έπτ. «Αναξ»	55	8332	διηθές Πούλο Μπούκομ 24 'Ιουν. διά Βομβάνην
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Χρ. Σαρλής	21	1037	εἰς μεταφοράς 'Αδριατικής — Πειραιώς
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	έφθ. Κάρδιφ 22 'Ιουν.
ΑΝΙΑ	έπτ. «Σαλαμίς»	24	1556	Ίδε: «ΣΟΥΖΕ», ως μετωνυμάσθη
ΑΞΙΟΣ	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7257	διηθές Ντόβερ 24 'Ιουν. διά Όλλανδίσιαν
ΑΝΤΩΝΗΣ	«Λιθανός» Α.Ε.	43	7176	διηθές Παναμάν 19 'Ιουν. (ἀπό N. 'Ορλεάνην)
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	έφθ. Ρότερνταν 23 'Ιουν.
ΑΡΓΩ	Α. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	29	6022	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 10 'Ιουν. διά Ρότερνταμ
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	άδ. Τυπάλδου	18	5532	άργει Πειραιάς ἀπό 3 'Ιουν.
ΑΡΙΕΤΤΑ	έπτ. Καρρά	57	10000	εἰς Φλώσικη, υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΜΟΝΙΑ	«Λιθανός» Α.Ε.	41	7460	άνεχ. Βομβάνη 24 'Ιουν. διά Μπανγκάκαρ
ΑΡΤΕΜΙΣ	Δ. Εύθυμιού κλπ.	24	2728	άνεχ. Κολόμπο 21 'Ιουν. διά Ραγγούν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	έπτ. «Τρόπις»	44	7240	διηθές Λός "Αντζελες 19 'Ιουν. διά Λουδίνων
ΑΣΗΜΙΝΑ	Μάρκος Νομικός	53	13415	άνεχ. Μοντεβίδεο 19 'Ιουν. διά Λάς Πίεντρας
ΑΣΤΕΡΙΣ	Ασημη. Γκούμας	39	1008	άνεχ. Πειραιάς 17 'Ιουν. διά Λαστάκια
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Μόζι 5 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ	Γ. Μ. Λιθανός	43	7227	διηθέν 'Οραν 21 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΑΥΛΙΣ	άδ. Τυπάλδου	22	5856	διηθές Σουέζ 25 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΑΥΡΑ	έπτ. «Άδανς»	21	3275	εἰς Πειραιάς ἀπό 8 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	έπτ. «Ελιξ»	44	7176	άνεχ. Μόζι 10 'Ιουν. διά Βαγκούμερ
ΒΑΣΙΛΗΣ	Έθν. Γραμ. 'Ελλ.—'Αμερ.	28	20553	άνεχ. Πειραιάς 27 'Ιουν. διά Νεάπολιν
ΒΕΛΓΙΟΝ	N. Πούπαλς & Σία	11	1881	έφθ. Τζακάρταν 23 'Ιουν.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2035	έφθ. Τραπεζούντα 26 'Ιουν.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	διηθές Τρίνινταν 18 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	διηθές Σουέζ 20 'Ιουν. διά Πάτρας
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	K. I. Στεργιόπουλος	22	3846	διηθές Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. διά Λουδίνον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Πειραιάς 26 'Ιουν. διά Σύρον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	N. Λαμπτήρης	31	967	άνεχ. Κότκαν 19 'Ιουν. διά Λουδίνον
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έπτ. Σ. Γ. Εμπειρίου	21	5728	διηθέν "Αγ. Βικέντιον 20 'Ιουν. διά Μπουένος "Άρες
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	έπτ. «Σαλαμίς»	35	5654	έφθ. Χάμπτον 24 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	άδ. 'Ανδρεάδη	43	7233	έφθ. Χάμπτον ρόδης 23 'Ιουν.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.	ΣΤ. Νιάρχος	54	20991	διηθές Σουέζ 24 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΔΑΝΑΗ	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	έφθ. Λισσαδώνα 24 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	«Άλεξάτος — Δούκας	23	1634	άνεχ. Σύμρηνη 12 'Ιουν. διά Κων)πολιν
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	διηθές Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. διά Πειραιά, Ρωσίαν
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Yioi Δ. 'Ιγγλεσή	18	5275	άνεχ. Κουέντη 18 'Ιουν.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	διηθές Κουν)πολιν 17 'Ιουν. διά Ανγλίαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έπτ. Βεργωτή	44	7232	άνεχ. Σεπτών 7 'Ιουν. διά "Αγιον Φραγκίσκον
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7229	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 'Ιουν. διά Γάνδην
ΔΙΡΦΥΣ	έπτ. Ντιαμάντε	55	6110	εἰς Τάϊν ἀπό 22 Μαΐου
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Πατέρα	43	7232	άνεχ. Ηστχαμ 24 'Ιουν. διά Σέβεν "Αϊλαντς
ΕΒΡΟΣ	άδ. Λιθανού	37	4839	διηθέν "Αγιον Βικέντιον 12 'Ιουν. διά "Εμδεν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	«Θεοφανώ Α.Ε.	43	7256	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουν. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)	έπτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4142	άνεχ. Κάρδιφ 19 'Ιουν. διά 'Αρχάγγελον
ΕΛΕΝΗ Δ.	άδ. Τυπάλδου	27	6346	άνεχ. Κρίστοπουλα 9 'Ιουν. διά Πούντα Καρντόν
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	«Άλκυών Α.Ε.	44	7253	έφθ. Αινδύργον 23 'Ιουν.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	άδ. Κουλουκούντη	38	5500	έφθ. Καράτσι 21 'Ιουν.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	έφθ. Μαντράς ρόδης 21 'Ιουν.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Κουμαριάνου — Πρίντεπη	21	1549	διηθές Πειραιάς 17 'Ιουν. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΕΛΛΑΣ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Μιταρρόδου 24 'Ιουν.
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	2746	άνεχ. Βοστώνη 24 'Ιουν. διά Ιταλίαν
ΕΛΛΗΜΙΝΑ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άνεχ. Μουρόπαν 18 'Ιουν. διά Βαγκούμερ
ΕΛΛΗΝ ΗΡΩΣ	έπτ. Γκούμας	22	1055	έφθ. Βραΐλαν 23 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	7300	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 'Ιουν. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	διηθές Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
	«Ελληνική» Καλλιμανοντ.	44	7207	άνεχ. Καούτενας 19 'Ιουν. διά Χιούστον

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP

TELEPHONE : 82226

)) NIGHT : 412905

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	διήλθε Σουέζ 9 Ιουν. διά Βομβάνη
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	«Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	είς Βομβάνη από 28 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική Α.Ε.»	43	7254	διήλθε Τρινιτάτ 25 Μαΐου διά Ιράν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 22 Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική Α.Ε.»	43	7203	έφθ. Πειραιά 28 Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική Α.Ε.»	56	8000	έφθ. Βουδάνη 20 Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΣ	Α.Ε. Ναυτιλ. Έπιχ.	43	7176	άνεχ. Σέβεν "Αϊλαντς 15 Ιουνίου διά Λίβερπουλ
ΕΛΠΙΣ	Π. Πρίντεζς	19	1492	έφθ. Πειραιά 24 Ιουν.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7253	έφθ. Δουγκέρην 18 Ιουν.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρεπ. — Σταθάτος	44	7251	έφθ. Μαντράκ 19 Ιουν.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκα — Κολύμβα	21	2369	άνεχ. Γκάστον 20 Ιουν. διά Αρχάγγελον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανούπόρος» Α.Ε.	43	7194	έφθ. Όσκαν 18 Ιουν.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπάτ. — Ελευθεριάδη	17	3976	έφθ. Πειραιά 25 Ιουν.
ΕΥΑΝΘΙΑ	Ylio Πέτρο. Γουλανδρή	43	7244	άνεχ. Λαπτά Πέντρο 21 Ιουν. διά Μπατόν Ρούζ
ΖΑΤΟΥΝΑ — ΠΟΛΙ	Θανάσης - Κουτλάκης	08	1699	διήλθε Κωνσταντινούπολιν 22 Οκτ. διά Κύπρον
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	έφθ. Αμβούργον 23 Ιουν.
ΗΡΩΝ ΙΙ.	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	διήλθε Πόρτ Εβεργκλαντ 13 Ιουν. διά Λίβανον
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7257	άνεχ. Λός Αντζελες 31 Μαΐου διά Γιασδάτα
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	44	7198	άνεχ. Σύρον 19 Ιουν. διά Κόλπον Μεσικού
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	'Απ. Πεζάς	56	8250	έφθ. Μπράκε 23 Ιουν.
ΘΕΟΦΑΝΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	4815	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 17 Ιουν. διά Αμερέρσαν
ΙΓΟΡ	'Απ. Πεζάς	43	7207	έφθ. Βουδάνη 12 Ιουν.
ΙΝΔΙΚΟΣ (δεξαμ.)	άδ. Τυπάλδου	30	7924	άνεχ. Χάρδην 9 Ιουν. διά Μοντεδίδεο
ΙΩΑΝΝΗΣ	Φαφαλιού	56	9050	είς Βρέστην, ζημιας.
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υάνω Δ. Ιγγλέση	42	7035	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7176	άνεχ. Αμερέρσαν 13 Ιουν. διά Χάμπτον ρόδος
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Άθηνώ» κλπ.	44	10441	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 Ιουν. διά Αρούμπαν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ. K. X'' πατέρας	43	7255	διήλθε Λάδσεντ 19 Ιουν. διά Μονρόβιαν
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	διήλθε Γιντραλτάρ 18 Ιουν. διά Γάνδην
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός»	44	7198	έφθ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 10 Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	παναμ.	57	10000	είς Γερμανίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έταιριά	19	5182	άνεχ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 10 Ιουν. διά Καζαμπλάγκαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	άδ. Ποταμιάνου	56	6330	διήλθε Ντόρερ 21 Ιουν. διά Χάμπτον ρόδος
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Κουλουκούντη	43	7229	διήλθε Παναμάν 14 Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 19 Ιουν.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7260	άνεχ. Άρσοχους 20 Ιουν. διά Χάλιφας
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 24 Ιουν. διά Καρθαγένην
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	52	1793	είς Πειραιά (έπισκευα)
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Επιφανειάδης	44	7224	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 21 Ιουν. διά Ανατολήν
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	M. Νομικός	56	8429	άνεχ. Αμβούργον 15 Ιουν. διά Χάμπτον ρόδος
ΚΡΗΤΗ	N. Κουδύλης	44	7253	διήλθε Χονδρούλου 15 Ιουν. διά Γιοκχάμαν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Επιφανειάδης	43	7198	άνεχ. Σιγκαπούρου ρόδος 27 Μαΐου διά Τσιμπά
ΚΟΡΘΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	διήλθε Σουέζ 24 Ιουν. διά Βιζαγκαπατάμ
ΚΡΙΟΣ	M. Εμπειρίκος	45	3805	διήλθε Ντόρερ 8 Ιουν. διά Νιού Μπέντφορντ
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	20	6416	άνεχ. Σάν Ζουάν (Πουέρτο Ρίκο) 23 Ιουν. διά Αρούμπαν
ΚΥΜΑ	«Άδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7244	έφθ. Μουρόραν 13 Ιουν.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7223	έφθ. Πόρτ Αλφρεντ 28 Ιουν.
ΚΥΡΑ - ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άύρο»	56	9074	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 Ιουν. διά Χάμπτον ρόδος
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ήλιόπουλος	05	2527	έφθ. Πειραιά 3 Ιουν.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	N. Απόδικος	45	7176	έφθ. Κόπτε 12 Ιουν.
ΚΩΣΤΗΣ	άρ. Λώς	56	8450	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΛΑΚΩΝΙΑ	'Αλεξάτος — Δούκας	25	964	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 24 Ιουν. (άπό Έρυθράν)
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	διήλθε Θέουταν 23 Ιουν. διά Χάιφαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άνεχ. Νάρδικ 21 Ιουν. διά Μίδδλεσμπρο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	άνεχ. Αγ. Βικέντιουν 14 Ιουν. διά Χάμπτον ρόδος
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	A. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	22	1535	έφθ. Τζέδδαν 22 Ιουν.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 13 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΛΙΒΥΗ	Ιω. Λάστους	24	1556	είς Πειραιά
ΛΙΔΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	25	5531	διήλθε Ντόρερ 20 Ιουν. διά Καλκούτταν
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύάγγ. & Μ. Νομικός	43	7229	έφθ. Χάρδην 22 Ιουν.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιδινός» Α.Ε.	45	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 Ιουν.
ΜΑΙΡΗ Β.	Γ. Βατικιώτη	17	2032	είς Πειραιά (άπό 13 Μαΐου
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνφιδιού	19	3858	άνεχ. Ούλούν 19 Ιουν. διά Τάϊν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	άνεχ. Λάκ Γουαλέτ 19 Ιουν. διά Μαδαγασκάρην
ΜΑΝΕΣ	N. Εύσταθιου	55	8526	έφθ. Αμβέρσαν 23 Ιουν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	20	5401	άνεχ. Ντουγκούν 14 Ιουν. διά Νακαγιάμαν
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρή	21	6703	είς Πειραιά (άπό 3 Μαΐου (έπισκευα)
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7187	έφθ. Σπέτζιαν 24 Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7204	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Ιουν. διά Βιζαγκαπατάμ
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7258	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 8 Ιουν. διά Ούζαν
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΕΤΕΝΕ	«Οθων Κ. Λέφας Τετενές	43	2400	διήλθε Θέουταν 14 Ιουν. διά Βενετίαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ματζεολίας	20	6546	διήλθε Ντόρερ 22 Ιουν. (άπό Σάντερλαντ)
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	άνεχ. Φάο 18 Ιουν. διά Μπαλίκ Παπά
ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ.	Μιχ. Καραγέωργης	23	1175	έφθ. Βραζίλαν 23 Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	48	5500	έφθ. Φλώσιγκ 7 Ιουν.
ΜΑΤΡΩΟΣ	έτ. «Φοπάνη	57	9168	διήλθε Λίζαρτ 22 Ιουν. διά Γερμανίαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	διήλθε Θέουταν 12 Ιουνίου διά Αλεξάνδρειαν
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 9 Ιουν. διά Ούζαν
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάρδες»	57	9200	διήλθε Γιντραλτάρ 23 Ιουν. διά Ήνωμ. Πολιτείας

ORION SHIPPING & TRADING C°, INC.
 STEAMSHIP BROKERS & AGENTS

CABLE ADDRESS: ORIONSHIP

80 BROAD STREET
 NEW YORK, N.Y.

ΜΙΧΑΗΑ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 7 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθιον	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 10 'Ιουν. διὰ Λάδσεντ
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμή N. Άμερ.	54	2709	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκου 13 'Ιουν. διὰ Βηρυττόν
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπ»	43	7176	άνεχ. Τρινινταντ 16 'Ιουν. διὰ Βραζιλίαν
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ι. Μ. Καρράς	44	7247	έθο. Μίδδλεσμπρο 11 'Ιουν.
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	διῆλθε Ντόβερ 24 'Ιουν. διὰ Νέαν Υόρκην
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενία»	43	7230	διῆλθε Κολούμπια Ρίβερ 10 'Ιουν. διὰ Καλκούτταν
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7231	έθο. Αμδέρσαν 19 'Ιουν.
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλίας κ.λ.π.	37	5205	άνεχ. Λάς Πόλμας 18 'Ιουν. διὰ Ρίβερ Πλέιτ
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σία	43	7176	έθο. Ράγγον 13 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Βατικιώτης	11	1459	άνεχ. Τεργέστην 22 'Ιουν. διὰ Πόρτ Σουδάν
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	Θωμάς «Πεπιφανειάδης	43	7176	άνεχ. Φρημάντλ 21 'Ιουν. διὰ Φάλμουθ
ΝΙΚ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Σιτινά	43	7254	έθο. Βαγκούθερ 24 'Ιουν.
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	Ε. Κουλούκ.— Ι. Καΐρης	43	7244	άνεχ. Οζάκαν 19 'Ιουν. διὰ Βαγκούθερ
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΙΙΙ.	έτ. «Μιχαλινός Α.Ε.	41	7176	άνεχ. Μόζι 2, 4, 10, 13 'Ιουν. διὰ Βρεταν. Κολομβίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	9250	έθο. Χάμπτον ρόδς 22 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	24	1564	Ίδε : «ΑΙΒΥΗ», ώς μετωνυμάσθη
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	άνεχ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 19 'Ιουν. διὰ Μακόρις
ΝΙΚΟΣ	Χρ. Σαρλής κλπ.	19	1023	εἰς μεταφορὰς Αδριατικῆς — Πειραιῶς
ΝΟΡΔΑΝΤΑ	έτ. «Ισμήνη»	20	7581	άνεχ. Αμδέρσαν 13 'Ιουν. διὰ Κολόμπο
ΟΘΩΝ	έτ. «Νέα Τύλη»	57	9350	
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	διῆλθε Ντόβερ 20 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς, έθο. 29
ΟΛΓΑ	Έμπορ. — Έφοπλιστική	44	7284	έθο. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιουν.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2745	διῆλθε Φάρερ Πόιντ 14 'Ιουν. διὰ Γιαβάτα
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7176	έθο. Γένοβαν 22 'Ιουν.
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκορδέλης	43	7235	έθο. Χάλιφαξ 19 'Ιουν.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιούς	17	3703	άνεχ. Πιοκοχάμαν 19 'Ιουν. διὰ Βομβάνη
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύς»	56	8479	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 11 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ	Αντωνίου-Γιολδάσης κλπ.	21	1001	άνεχ. Ρόπτερνταν 21 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Κααδίας	43	7258	έθο. Οζάκαν 22 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Δράκος — Χ. Πατέρας	43	7250	διῆλθε Άλγεριον 24 'Ιουν. διὰ Σπαλάτον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πλάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Ρόπτερνταν 20 'Ιουν. διὰ Βοστώνην
ΠΑΝΑΡΓΥΡΟΣ	Αν. Κανδηλιώτης	42	1445	άνεχ. Πειραιᾶ
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Εύπλοια»	45	7240	έθο. Μορμουγκάο 3 'Ιουν.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.	Γαγάνης	20	1331	έθο. Αλεξάνδρειαν 15 'Ιουν.
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	διῆλθε Θέουταν 17 'Ιουν. διὰ Λονδίνον
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7252	διῆλθε Ντόβερ 21 'Ιουν. διὰ Αμδούργον 23
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Έμπειρικός	45	3822	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 13 'Ιουν. διὰ Καριπίτο
ΠΕΤΡΟΣ	Υιοί Π. Γουλανδρή	44	11473	εἰς Νέαν Υόρκην ἀπό 23 Μαΐου (ἐπισκευασί)
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	έθο. Αμδέρσαν 21 'Ιουν.
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶς»	44	7207	άνεχ. Τζιμπούτη 11 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΙΝΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τζένεραλ Φίνανς»	22	7053	εἰς Πειραιᾶ (ἐπισκευασί)
ΠΙΝΤΑΡ	«Κομμέρσιοι» Κ.Α.Π.	54	6129	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 13 'Ιουν. διὰ Μπέλφαστ
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	διῆλθε Λάδσεντ 19 'Ιουν. διὰ Βενεζουέλαν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	7232	έθο. Βομβάνη 17 'Ιουν.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Φιλόριος»	43	7124	έθο. Χάμπτον ρόδς 25 'Ιουν.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙ. (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σία	16	1808	έθο. Πειραιᾶ 27 'Ιουν.
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Αλλαρίς»	55	16566	έθο. Πόρτλαντ (Μεσ.) 24 'Ιουν.
ΡΙΤΑ	Yioi Σιγάλα	25	1412	διῆλθε Σουέζ 17 'Ιουν. διὰ Τζέδδαν
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ· ΌΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7253	άνεχ. Ήσταμ 13 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	εἰς Γερακινή 28 'Ιουν.
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	18	5563	έθο. Κιουρασάο 6 'Ιουν.
ΣΑΜΟΣ	Yioi Δ. Ιγγλέση	43	7176	έθο. Λός Αντζελες 17 'Ιουν.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Yiōn Σιγάλα	43	7176	άνεχ. Ντόμπρων 16 'Ιουν. διὰ Πόρτ Σαϊδ
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	A. Πρίντεζης	28	1660	άνεχ. Πειραιᾶ 19 'Ιουν. διὰ Κοσσέιρ
ΣΟΥΖΕΣ	Ιω. Λάτσης	24	1564	άνεχ. Πειραιᾶ 22 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	Nik. Παπαδάτος	22	2201	εἰς Πειραιᾶ
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Φάραλλον»	56	8789	άνεχ. Ρόπτερνταν 22 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8800	διῆλθε Θέουταν 7 'Ιουν. διὰ Γκάλεστον
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσσος»	44	7223	άνεχ. Πειραιᾶ 19 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	έθο. Σάν Αντόνιο 14 'Ιουν.
ΣΤΕΛΙΟΣ	αδελφῶν Τυπάλδου	11	2255	Ίδε : «PENE», ώς μετωνυμάσθη
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	έθο. Μορμουγκάο 19 'Ιουν.
ΤΑΣΜΑΝΙΑ	Έλλην. Μεσού. Γραμμαί	40	7637	έθο. Ρίον 'Ιανέριον 16 'Ιουν.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Μιχ. Καραγιώργης	24	877	έθο. Όδησσον 27 'Ιουν.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενιος Ι. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Μπουένος Αύρες 20 'Ιουν. διὰ Κιουρασάο
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Τρανσπατσίφικ»	56	2745	άνεχ. Νέαν Ορλεάνη 12 'Ιουν. δι' Ισκεντερούν
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7250	εἰς Πάτρας 26 'Ιουν.
ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ.	Κληρ. Αθ. Κουλούρα	30	4557	έθο. Μορμουγκάο 8 'Ιουν.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	έθο. Γένοβαν 20 'Ιουν.
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Αμφίον»	57	9950	έθο. Αμδούργον 21 'Ιουν.
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	755	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 22 Μαΐου
ΦΡΥ	Καθρέπτη — Φουντή	07	1056	διῆλθε Σουέζ 23 'Ιουν. (ἀπό Ερυθράν)
ΧΑΔΙΟΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7256	διῆλθε Παναμάν 13 'Ιουν. διὰ Τόκιο
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	X. Χατζηπατέρας	44	7238	άνεχ. Αμπορεύταν 20 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	44	7246	άνεχ. Βιζαγκαπτάν ρόδς 15 'Ιουν.
ΧΙΟΣ	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10580	άνεχ. Αμπορεύταν 16 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ	Άπ. Πεζάς	55	8225	έθο. Ρόπτερνταν 17 'Ιουν.

ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαῖ.

Ταχύτης ἐκτελέσεως

Τιμαὶ συμφέρουσαι

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.)
ΨΑΡΑ

Α. Μ. Πρίντεπς 44
έτ. «Νέα Τύχη» 45

1293
7255

έφθ. Πειραιά 25 'Ιουν.
διήλθε Χονολουλού 14 'Ιουν. δι' Ινδίας

ΤΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	άνεχ. Σημάτη 18 'Ιουν. (διαταγάς)
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Άγγελικα»	21	1173	έφθ. Αλεξανδρειαν 5 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (λ. δεξ.)	έτ. «Μαριπτλάγκα»	56	20140	διήλθε Σουέζ 16 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΓΓΕΙ	έτ. «Αϊλά ντε 'Ορο»	24	2107	έφθ. Αρχάγγελον 8 'Ιουν.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ. (παναμ.)	έτ. «Γκρινθίλλ»	44	7210	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αϊτζιαν Μάρ»	10	1471	έφθ. Βουδάπηση 15 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)	έλληνικό συμφέροντα	44	7214	έφθ. Βουδάπηση 19 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	Μαρίνος - Φράγκος	21	6803	άνεχ. Ιλόσιο 14 'Ιουν. διά Χαϊδύκη
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7265	άνεχ. Λός Αντζελες 19 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΔΩΝΙΣ (Κοστ.)	έτ. «Άδωνις»	14	2467	διήλθε Σουέζ 24 'Ιουν. διά Καράτσι
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνκα»	42	7223	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν.
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΡΙΑΝΗ (λ. δ.)	έτ. «Μαριπτλάγκα»	56	20250	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 24 'Ιουν. διά Σπέτζιαν
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιβ.)	έτ. «Άδηλα»	43	7238	άνεχ. Βενετίαν 4 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΓΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πάτρα»	43	7176	άνεχ. Κρίστοπορη 19 'Ιουν. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ρεπούμπλικ»	53	13675	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουν. διά Λάς Πιέντρας
ΑΕΛΛΑΣ (λιβ. δεξ.)	έλληνικό συμφέροντα	57	25000	εἰς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουερο»	44	7176	άνεχ. Αμβούργον 19 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7246	άνεχ. Κλάδη 7 'Ιουν. διά Κιουρασάριο
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μαρίτσα»	20	5227	άνεχ. Καλκούπταν 16 'Ιουν. διά Βουλώνην
ΑΘΑΜΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Άθαμας»	41	4729	άνεχ. Μπελφαστ 15 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθενες»	44	7161	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 10 'Ιουν. δι' Ούζάν
ΑΘΗΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Πάμελ»	44	2893	έφθ. Βιζαγκαπατάμ ρόδς 21 'Ιουν.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλαντικό»	54	18784	διήλθε Σουέζ 25 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθανας»	29	3958	έπθ. Βουδάπηση 15 'Ιουν.
ΑΙΓΕΥΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8394	Ίδε : «ΑΝΔΡΟΣ ΗΓΚΛ», ώς μετωνυμάσθη
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. «Ρέα»	31	9063	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 17 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ	έτ. «Σάν Γκρεγκόριο»	43	7176	άνεχ. Καμαΐσι 12 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΑΙΤΖΙΑΝ Α·Ι·ΛΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Αγκούιλλα»	57	8440	έφθ. Βαλτιμόρην 19 'Ιουν.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (λιβ.)	έτ. «Παστοίκια Τραϊνίτιγκ»	56	9200	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ	έτ. «Ντέλ 'Ετζέρο»	44	7240	άνεχ. Κόπτη 20 'Ιουν. διά Μπαγκόγκ
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 21 'Ιουν.
ΑΙΚΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέριος»	44	7158	άνεχ. Λός Αντζελες 15 'Ιουν. διά Ρίον Ιανέτρον
ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5244	άνεχ. Νούεβιτας 13 'Ιουν. δι' Οδησσόν
ΑΙΚΤΗ (λιβερ.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7132	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΑΙΚΤΙΟΝ (λιβερ.)	έτ. «Ρόντα»	43	7213	άνεχ. Λά Γκουλέττη 21 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ	'Αρ. Όναστης	54	28738	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 'Ιουν. διά Σιμότσου
ΑΛ-ΡΙΑΝΤ (λιβερ.)	έτ. «Αν-Γκόλφ Πέρτα»	30	4696	εἰς Τερνέστην ἀπό 29 Απρ. (ἐπισκευαί)
ΑΛΑΣΚΑ (λιβ.)	έτ. «Αρκτούρους»	43	7244	έφθ. Χάμπτον ρόδς 23 'Ιουν.
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρίταλες»	25	2323	έφθ. Πάτρας 23 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (λιβ.)	έτ. «Κολόν»	56	10482	διήλθε Παναμάν 23 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λαίτιμπιριάν»	55	20926	εἰς Βούδην ἀπό 12 Μαΐου (ἐπισκευαί)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζεούλια»	18	5555	διήλθε Κωνί πολίν 17 'Ιουν. δι' Οδησσόν
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)	έτ. «Μονρόβια»	53	7409	διήλθε Ντόμερ 19 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άλιτσια»	24	5026	έφθ. Σιεμουένγκος 10 'Ιουν.
ΑΛΚΗΣ (λιβερ.)	έτ. «Άλκινιδσ»	42	7066	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 16 'Ιουν. διά Μπουένος "Αὔρες
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Άλκιμος»	43	7176	έφθ. Χάρδον 18 'Ιουν. (ἐπισκευαί)
ΑΛΚΥΩΝ (λιβ.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άνεχ. Λός Αντζελες 18 'Ιουν. διά Βούδην
ΑΛΜΑ (λιβερ.)	έτ. «Κάμπος»	41	7472	έφθ. Αγιον Φραγκισκον 24 'Ιουν.
ΑΛΜΕΡΙΑ (λιβ.)	έτ. «Μαρκουεντο»	21	4358	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7233	έφθ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουν.
ΑΛΜΠΑ (λιβ.)	έτ. «Βιλλαλμπα»	43	7231	έφθ. Κόμπη 9 'Ιουν.
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. Τρανσατ. Φράγκερ	53	12897	άνεχ. Πουέρτο λ. Κρούζ 5 'Ιουν. διά Καμπάνα
ΑΛΤΑΙΡ (λιβ. δεξ.)	έλληνικό συμφέροντα	50	10776	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 12 'Ιουν. διά Λά Πλάταν
ΑΛΧΟΡΡΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Χερέντια»	27	4966	διήλθε Σουέζ 20 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΜΑΒΕΡ (παναμ.)	έτ. «Λά Πλάνα»	19	5729	άνεχ. Αδεν 17 'Ιουν. διά Τιουτικόριν
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8571	έφθ. Χάριφαν 25 'Ιουν.
ΑΜΑΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	10721	έφθ. Βαλτιμόρην 20 'Ιουν.
ΑΜΑΝΤΑ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Νίτεαρο»	11	3015	εἰς Βιζαγκαπατάμ ρόδς 5 'Ιουν.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	εἰς θέσιν 7.9 N. — 2.33 Δ., Ιουν. 17 διά Ντώρμπαν
ΑΜΕΛΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10578	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 'Ιουν. διά Κοβένας
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Άλτο Μάρες»	44	7164	έφθ. Μόζι, 14 'Ιουν.
ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8462	Ίδε : «ΑΝΔΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ», ώς μετωνυμάσθη
ΑΜΙΠΑ (λιβ.)	έτ. «Άρμίπα»	42	6995	άνεχ. Τζιμπούτι 3 'Ιουν. διά Σουμανέτ
ΑΜΠΑΛΟΝ (λιβ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	44	7258	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ηστιμπάσουντ»	38	7949	έφθ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουν.
ΑΝΑΣΣΑ (λιβ.)	έτ. «Αταλάγια»	48	7237	άνεχ. Λός Αντζελες 18 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιβ.)	έτ. «Ντέρνα»	42	7999	άνεχ. Αμβούργον 21 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΑΝΔΟΡΑ (λιβ.)	έτ. «Μπιενβενίντο»	45	7331	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν.
ΑΝΔΡΕΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	13262	διήλθε Σουέζ 25 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	άνεχ. Λός Αντζελες 11 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άνεχ. Σφράντα 21 'Ιουν. διά Τακοράντι
ΑΝΔΡΕΑΣ Κ.	έτ. «Ατλαντίς»	38	6219	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8395	Ίδε : «ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ», ώς μετωνυμάσθη
ΑΝΔΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πατοσίκα»	43	7188	άνεχ. Βοστώνη 9 'Ιουν. δι' Εύρωπην

"ΠΗΓΑΣΟΣ"

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ
ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ.: "ΝΑΥΤΙΓΑΣΟΣ",

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ

Αναλαμβάνονται οίασδηποτε φύσεως και μεγέθους έπισκευαί εἰς τιμάς συναγωνισμού και μὲ ταχύτητα άσύγκριτον.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ "ΠΗΓΑΣΟΣ",
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΤΗΛ. 471.690 - 471.763

ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	διηλθε Ειρηναίος 21 'Ιουν. διά Ρόπτερνται
ΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕ·Υ. (λιβερ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8459	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 13 'Ιουν. διά "Αμστερνταμ"
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	43	11568	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ανδρός»	53	17845	διηλθε Παναμάν 24 'Ιουν. διά Γκουάντα
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕΙ·Γ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	56	10150	διηλθε Χονδρούλαν 5 'Ιουν. διά Περού
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8432	άνεχ. Μόντπιλ 8 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδι
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	56	10200	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 19 'Ιουν. διά Ρόπτερνται
ΑΝΔΡΟΣ ΗΓΚΑ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	56	10080	άνεχ. Βαλτιμόρην 14 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8394	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 9 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες"
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕ·Ι·Π (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	56	25000	άνεχ. Λός "Αντζελες 12 'Ιουν. διά "Αντοφαγάκασταν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΣΤΛΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	56	23469	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 21 'Ιουν. διά Καλιφόρνιαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	45	8557	διηλθε Ντόρερ 9 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ	έτ. «Οράϊον»	40	8427	άνεχ. Ράς Τανούρα 21 'Ιουν. διά Σουέζ
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λιβερ.)	έτ. «Οράϊον»	41	7257	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουν. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΛ (λιβερ.)	έτ. «Οράϊον»	42	7010	άνεχ. Μόλι 16 'Ιουν. διά "Ηνωμ. Πολιτείας
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΡΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	44	10530	άνεχ. Κλάντι 16 'Ιουν. (διαταγάς)
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΤΖΕΝΤ	έτ. «Οράϊον»	43	7206	διηλθε Παναμάν 18 'Ιουν. (διά Βοστώνην)
ΑΝΔΡΟΣ ΛΙΟΝ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	43	7239	άνεχ. Κόμπε 4 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες"
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8434	διηλθε Λός "Αντζελες 22 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8486	άνεχ. Ρόπτερνται 18 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8462	εις Μπώρλιγκτον 20 'Ιουν. (διά Μόρισβιλλ)
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	45	11534	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιουν. διά Περούβιαν
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8395	άνεχ. Μόντπιλ 19 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΠΙΑΛΚΡΙΜ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8444	διηλθε Ντόρερ 23 'Ιουν. διά "Αμστερνταμ"
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	41	8325	έφθ. Αιμέρσον 17 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	44	6725	έφθ. Βαλτιμόρην 21 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ·Υ·ΑΟΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	56	24200	άνεχ. Λός "Αντζελες 14 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Ράς Τανούρα 18 'Ιουν. διά Καλιφόρνιαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	43	7197	έφθ. Αγιον Βικέντιον 17 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΓ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	44	7242	άνεχ. Λός "Αντζελες 9 'Ιουν. διά Περού
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8465	άνεχ. Γλασκώβην 3 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	43	10450	άνεχ. Ν. Υόρκην 18 'Ιουν. διά Καριπίτο
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	56	23280	άνεχ. Λός "Αντζελες 3 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μασουρ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	56	10080	έφθ. Βαλτιμόρην 24 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8479	έφθ. Μπάσονη 22 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	43	7224	έφθ. Μάρ. 25 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	43	8394	διηλθε Πινθαλάτηρ 21 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	44	8453	έφθ. Χάροπην 22 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λιβερ.)	έτ. «Οράϊον»	44	7166	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 22 'Ιουν. διά Γαλλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Ανδρος»	54	17847	έφθ. Νέαν Υόρκην 24 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΑΛΣΥΟΝ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	44	7147	άνεχ. Σορέλ 15 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕ·Ι·ΤΣ	έτ. «Οράϊον»	54	7256	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 21 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18735	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 'Ιουν. διά Λάς Πιέντρας

ΑΝΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25000	άνεχ. Πακινίγκ 14 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες"
ΑΝΝΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	άνεχ. Ρόπτερνται 21 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδι
ΑΝΝΑ Ο. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Καρρίμπιτια»	45	10735	έφθ. Ρόπτερνται 15 'Ιουν.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	20	4992	άνεχ. Τζιμπούτι 29 Μαΐου διά Κουβέντ
ΑΝΝΕΛΕΝ	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	έφθ. Γένεβαν 2 'Ιουν.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	έφθ. Μίδλελεσπρο 17 'Ιουν.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα Άννα»	44	7258	άνεχ. Χέμπτον ρόδι 18 'Ιουν. διά Ρόπτερνται
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	έτ. «Άννιτσα»	44	7165	άνεχ. Γιαδάτα 20 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες"
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λιβ.)	έτ. «Σάν Νικόλαος»	36	5017	έφθ. Λονδίνον 22 'Ιουν.
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίωνας	08	1763	έφθ. Κωνσταντίζαν 21 'Ιουν.
ΑΝΤΑΡΕΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	10500	εις Τσουρούμι, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουν.
ΑΝΤΟΝΥ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	διηλθε Πόστ Σαϊδ 21 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λιβ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	57	15845	άνεχ. Ν. Υόρκην 22 'Ιουν. διά Πουέρτο Λόζ Κρούζ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Γκρίνιδιλλ»	43	7244	έφθ. Βιζανταπότα ρόδι 14 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ. «Σησάριγκα	43	7131	άνεχ. Λόζ 23 Μαΐου διά Ζαμποάγκα
ΑΟΥΡΟΡΑ (Όνδούρη)	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	άνεχ. Λόζ "Αντζελες 18 'Ιουν. διά Νότ. Κορέον
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Απόλλων»	10	3314	άνεχ. Καράτσι 18 'Ιουν. διά Τσιταγκόγκ
ΑΠΟΛΛΩΝ (λιβ.)	έτ. «Άθηνιαν»	57	9500	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 20 'Ιουν. διά Γερμανίαν
ΑΡΑΓΚΟΝ (λιβ.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	άνεχ. Μεσάπολιν 13 'Ιουν. διά Δυρράχιον
ΑΡΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρενα»	19	1775	άνεχ. Ρόπτερνται 16 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΡΓΚΟΣΥ (λιβ.)	έτ. «Φονίξ»	44	7078	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 19 'Ιουν. διά Ρόπτερνται
ΑΡΓΚΥΛΑ (λιβ.)	έτ. «Βίλανουέντα»	56	10200	άνεχ. Αλμπιον 22 'Ιουν. διά Ρόπτερνται
ΑΡΕΤΗ Σ. (λιβ.)	έτ. «Άλμπιον»	43	7265	άνεχ. Βαλτιμόρην 22 'Ιουν. διά Μπελέν
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολο»	20	3330	έφθ. Καράτσι 22 'Ιουν.
ΑΡΙΕΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κανόπους»	57	12500	διηλθε Πούλο Μπάνκου 13 'Ιουν. διά Περσικόν, Κόλπου

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7254	έφθ. Βοστώνη 18 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λιβ.)	έτ. «Άγκουσφρούτα»	43	7120	έφθ. Βαλτιμόρην 15 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δύουρ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άνεχ. Χάροπας 7 'Ιουν. διά Σαιν Κίττς
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	διηλθε Ντακάρ 21 'Ιουν. διά Τευνέουζεν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	άνεχ. Μπουένιςς "Αύρες Ι" Ιουν. διά Κιουρασάο
ΑΡΙΩΝ (λιβ.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	άνεχ. Σορέλ 23 Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρίων»	28	1707	διηλθε Συεζέ 12 'Ιουν. διά Ακάμπα
ΑΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρης»	21	1498	έφθ. Βραΐλαν 27 'Ιουν.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Φερπλαίη»	53	18288	άνεχ. Σιδώνα 21 'Ιουν. διά Εινεργάρντεν
ΑΡΜΑΡ (λιβ.)	έτ. «Αστρά»	43	7273	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 15 'Ιουν. διά Ούζαν
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπουέντε»	43	7236	άνεχ. Συεζέ 15 'Ιουν. διά Ρίον Τσιντζίν
ΑΡΤΑ (λιβ.)	έτ. «Μπιενβέντο»	43	7232	διηλθε Συεζέ 15 'Ιουν. διά Οδησσόν
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λιβ.)	έτ. «Βαλτιμόρο»	45	7255	άνεχ. Ναγκόγια 21 'Ιουν. διά Οζάκαν, έφθ. 22
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	άνεχ. Λαζίμπ. Σ. Τράνσπ.
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιβ.)	έτ. «Λαζίμπ. Σ. Τράνσπ.	43	7288	άνεχ. Σιέρρας
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7198	άνεχ. Μπαγιάνο 13 'Ιουν. διά Ρόπτερνται
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Πενέντο»	44	7157	άνεχ. Βουδάνη 21 'Ιουν. διά Γεύνισιν
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πενέντο»	44	7161	έφθ. Χάροπα 20 'Ιουν.

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

608 EAST PRATT ST.

JAMES SMYRNIODIS
SHIP SUPPLIES
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE
BALTIMORE 2, MD.

CABLE ADDRESS :
"SMYRNIODI", BALTIMORE

ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	43	7198	άνεχ. Καράτσι 2 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκούέλ»	28	4809	έφθ. Γιουκάρα 18 'Ιουν.
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7176	άνεχ. Ρουέν 18 'Ιουν. διά Καζαμπλάγκαν
ΑΣΗΜΙΝΑ Κ. (άγγλ.)	έτ. «Μεγκάντικ»	43	7142	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 11 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Ντιάνωντ»	44	7210	διήλθε Χονολουλού 10 'Ιουν. διά Μόζι
ΑΣΤΕΡΟΠΑΙΣ	έτ. «Άντες»	45	7318	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 'Ιουν. διά Μπρεμερχάφεν
ΑΣΤΡΟΝ	έτ. «Φάτεργουίντ»	42	7176	διήλθε Λός "Αντζελες 20 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8560	άνεχ. Αμβούργον 15 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	άνεχ. Γένοβαν 21 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Άττικα»	27	5214	εις Νοθορωσίκην 15 'Ιουν.
ΑΤΛΑΒΙΛΑ	έτ. «Κορτελεάνες»	43	2861	έφθ. Ριον Χαΐνα 23 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	άνεχ. Σάντος 15 'Ιουν. διά Καριπίτο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	άνεχ. Βοστώνη 19 'Ιουν. διά Μαρακάιμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10100	άνεχ. Λός "Αντζελες 15 'Ιουν. διά Όζακαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΛΑΝΤΙΕ-ΙΤΟΡ (λ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10096	άνεχ. Σημάτη 15 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10093	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10092	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 8 'Ιουν. διά Καβασάκι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ-Ι-Σ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10091	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 12 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Αστρολόξ»	43	7176	έφθ. Πόταλάντ (Με) 13 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ	έτ. «Αστρολόξ»	44	7250	άνεχ. Λός "Αντζελες 11 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. "Αιμόδιογκον 23 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	έφθ. Αιμέρσον 23 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	9869	έφθ. Μόντρεαλ 17 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	10758	άνεχ. Μένα "Αιμπουλλά 15 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	άνεχ. Μουρόραν 15 'Ιουν. διά Σημάτη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Μπράκε 11 'Ιουν. διά Ήνωμ. Πολιτείας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λιβ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	25000	εις Γιοκοχάμαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΓΚΕΡΟΠ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	20000	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (λιβ.δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	25000	άνεχ. Μένα "Αιμπουλλά 5 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ-Ι-Τ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	15200	διήλθε Παναμάν 22 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	έφθ. Λιδόρον 20 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	άνεχ. Ράς Τανούρα 23 'Ιουν. διά Καρθαγένην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	άνεχ. Σιδώνα 22 'Ιουν. διά Βέστβιλλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	11248	άνεχ. "Αρσύμπαν 15 'Ιουν. διά Αιμουαί Μπαίη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	11241	άνεχ. Μοντεβίδεο 8 'Ιουν. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	άνεχ. Βοστώνη 6 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	διήλθε Σουέζ 25 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λιβ. δ.)	έτ. «Αντλάντικ»	52	11767	έφθ. Μασσαλίαν 22 'Ιουν. (διά Σαΐγκον)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 22 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤ'ΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 20 'Ιουν. διά Σουηδίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΙ-ΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	8631	έφθ. Μόζι 18 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (λιβ.)	έτ. «Ορίολο»	43	7248	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Σάντος 18 'Ιουν. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	διήλθε Σουέζ 12 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	εις Όζακαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	10500	εις Λός "Αντζελες 17 'Ιουν. (επισκευαί)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διήλθε Χολτενάου 13 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ-	στ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Μαντράς ρόδς 24 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	διήλθε Παναμάν 13 'Ιουν. διά Εϊδονυμάσουθ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10100	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	
ΑΥΓΗ (λιβερ.)	έτ. «Μπήνερ»	56	10500	
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέσα»	42	7177	έφθ. Χάμπτον ρόδς 19 'Ιουν.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόζο»	44	7198	έφθ. Βουδάπηση 16 'Ιουν.
ΒΑΛΕΝΤΣΙΑ (παναμ.)	έτ. «Νουέρα Βαλέντσια»	44	7276	άνεχ. Λός "Αντζελες 12 'Ιουν. διά Αντοφαγκάστα
ΒΑΛΜΑΡ (δεξερα.)	έτ. «Τσέμικαλ»	30	9720	άνεχ. Ρίον Ιανέριον 15 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην εις Βαλτιμόρην (άπο 30 Μαΐου)
ΒΑΛΟΡ (λιβ.)	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	έφθ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουν.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. "Ιντερ 'Αμερικάνα"	44	7176	άνεχ. Ντεμεράρων 23 'Ιουν. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΒΑΠΤΙΣΤΗΣ (λιβερ.)	έτ. «Μαροβεντούρα»	19	6438	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουν. διά Πέπελ
ΒΑΡΚΑ (λιβ.)	έτ. «Βαπτόρες»	43	7176	έφθ. Μόντρεαλ 24 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	διήλθε Παναμάν 11 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Α'ιδαλη»	44	7242	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 21 'Ιουν. διά Διαταγάς
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νουέρα Βίστα»	55	10507	άνεχ. Κολομβίαν 17 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίσσισπο»	12	5944	έφθ. Βουδάπηση 7 'Ιουν.
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Φίλια»	42	6751	άνεχ. Τρίνινταντ 2 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΒΕΝΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7253	άνεχ. Ντακάρ 10 'Ιουν. διά Σαΐγκον
ΒΕΝΟΥΣ (δυνδουρ.)	έτ. «Γκλόύτο»	20	7631	άνεχ. Τόκιο 21 'Ιουν. διά Όζακαν, έφθ. 23
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισρέα»	10	8089	διήλθε Σουέζ 22 'Ιουν. διά Κουνταλόρε
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρστόματε»	52	11362	διήλθε Φλώσικ 16 'Ιουν. διά Ελσίνκι
ΒΙΒΑ II	έτ. «Βίβα»	23	5906	διήλθε Σουέζ 22 'Ιουν. (άπο Σπλίτ)
ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)	έτ. «Αιγαίον»	09	2890	έφθ. Αιμέρσον 24 'Ιουν.
ΒΙΟΔΑΝΤΩ (λιβ.)	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7058	άνεχ. Αμστερδαμ 21 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νουέρα Βίστα»	57	12123	εις Τίκι. ύπο συμπλήρωσιν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	έτ. «Βιργινία»	44	7281	έφθ. Καρδίφ 22 'Ιουν.
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίο»	42	7076	εις Τάιν 18 'Ιουν. (διά Δάντσιγκ)
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	διήλθε Μπρώνισμποτελ 17 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιβ.)	έτ. «Άντες»	56	9462	
ΓΑΛΗΝΗ (λιβ.)	έτ. «Βόγλα»	56	9462	
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γερούτσα»	43	7271	
ΓΕΩΡΓΕΛ (λιβ.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιβ.)	έτ. «Ράντλαντ»	44	7205	
ΓΕΩΒΙΛΚΑ (λιβ.)	έτ. «Μιράμπα»	18	5210	
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζελία»	27	5407	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μονρόβια»	51	5739	
				άνεχ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
				όνεχ. Νόρτενταν 18 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
				εις Λονδίνον (άπο 3 'Ιουν.)
				έφθ. Τόκιο 13 'Ιουν.
				διήλθε Τρίνινταντ 16 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
				έφθ. Καράτσι 16 'Ιουν.
				άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουν. διά Οδησσόν
				έφθ. Μίδδλεσμπρο 11 'Ιουν.

OFFICE PHONES:
WALNUT 2-2355
WALNUT 2-2356

MONROE SHIP SUPPLY, Inc.

SHIP CHANDLERS

PROVISIONS DECK AND ENGINE ROOM SUPPLIES

NICK COSTALAS - C. SYPSOMOS
CAPT. G. K. KARIVALIS

NIGHT PHONE
CLEARBROOK 9-9833

6 S. DELAWARE AVENUE
PHILADELPHIA 6, PA.

ΓΕΩΡΓ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	έτ. «Μάρη ντέλ Πιρέο»	16	1449	άνεχ. Τρόμσο 9 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ "Οίλα"	54	18790	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 21 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	άδ. Λύρα	55	10490	άνεχ. Βομβάνη 16 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κρέτας»	43	7273	διήλθε Πόρτλαντ 20 'Ιουν. διά Μπράκε. έφθ. 22
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Άρκουλα»	22	1871	άνεχ. Μπασσέν 13 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ντέλ Πασιφίκος»	42	7142	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Γιούνιτος»	42	7142	διήλθε Χονελούλου 1 'Ιουν. δι' Ινδίας
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (παναυ.)	έλληνικά συμφέροντα	28	6610	διήλθε Κωνσταντζαν (ΕΦ. Αυδέρσαν 31 Μαΐου
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΚΑΠΙΤΟΛ (λιθ.)	έτ. «Γιουρότα»	43	7207	άνεχ. Βαλτιμόρη 15 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	άνεχ. Βομβάνη 15 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	διήλθε Παναμάν 18 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΚΑΛΑΝΤΙΕ: ΙΤΟΡ	έτ. «Πλάμαρ»	43	7252	άνεχ. Λάρ Γκουλλέτ 23 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
ΓΚΑΛΑΝΤΥΣ (λιθ.)	έτ. «Τσέστερ Όρε»	43	3304	έφθ. Ταυτίκο 17 'Ιουν.
ΓΚΑΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Μίντ Ατλαντικ»	43	7229	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς 16 'Ιουν. διά Μαδράς
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	55	20668	άνεχ. Άδεν 19 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΚΟΥΛΦΟΥΟΤΕΡ	έτ. «Εστέλλα»	43	7254	εἰς Χιρογάτα από 27 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΝΥ ΣΟΥΖΑΝΝΑ	έτ. Τσαθλίρη»	42	7181	έφθ. Γιασβάτα 7 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α·Ι·ΛΣ (λιθ.)	άδ. Γουλανδρή	56	6800	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λιθ.)	έτ. «Ολινιάρες»	57	9500	εἰς Σκωτίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥ·Ι·ΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	άνεχ' Ευδεν 19 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α·ΙΝΤΗΑΛ (λ. δ.)	ΣΤ. Νιάρχου	57	26000	διήλθε Πούλο Μπούκομ 18 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20131	διήλθε Πόστ Σαΐδ 19 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	57	13750	εἰς Κίελον, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	27812	διήλθε Λός Αντελές 20 'Ιουν. διά Χάντιγκτων Μπάτης
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιθ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 13 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ·ΙΝΤΑΝΣ (λ.δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	άνεχ. Ένεγκανα 20 'Ιουν. διά Κουϊνάνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιθ. δ.)	έτ. «Πανοσεανικ»	55	25317	έπειτα Περσικόν Κόλπον 20 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20580	διήλθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ·Ι·Σ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	διήλθε Γιβραλτάρ 11 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	53	20536	διήλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Πιοκοχάμαν 12 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΑΟΥΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Μένα Σαούδ 19 'Ιουν. διά Καλιφόρνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΦΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τσέστος Μπαίη»	56	26000	άνεχ. Μόντρεαλ 22 'Ιουν. διά Καριπίτο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΕΣΙΟΝ (λ. δ.)	ΣΤ. Νιάρχου	56	25490	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 25 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λ. δ.)	ΣΤ. Νιάρχου	56	26031	άνεχ. Βομβάνη 23 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (λ. δ.)	ΣΤ. Νιάρχου	56	26000	άνεχ. Ράς Τανούρα 21 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (λ.δ.)	έτ. «Κίγκ Ούιλλ. Μπαίη»	56	26000	διήλθε Σουέζ 24 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΑΛΟΥΕΝΣ (λ.δ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20125	διήλθε Σουέζ 22 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.)	ΣΤ. Νιάρχος	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 'Ιουν. δι' Όλλανδίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λιθ.)	ΣΤ. Νιάρχος	42	7257	άνεχ. Λουλέα 16 'Ιουν. διά Καμδέν (Ν. Τζ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιθ.)	ΣΤ. Νιάρχος	42	7231	διήλθε Τρίνινταντ 15 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (λιθ.)	ΣΤ. Νιάρχος	44	7210	άνεχ. Ρίον Ιανέτρον 11 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	άνεχ. Σάντος 21 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.)	ΣΤ. Νιάρχου	57	27800	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 29 Μαΐου διά Καλιφόρνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	57	20019	άνεχ. Ράς Τανούρα 2 'Ιουν. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	διήλθε Ντόνμπαν 21 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	έφθ. Σουάντ 4 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20781	άνεχ. Χάρδρον 18 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑ·Υ. (λ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	διήλθε Σουέζ 23 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ (λ. δ.)	ΣΤ. Νιάρχου	57	25000	διήλθε Σουέζ 14 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ. δ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	διήλθε Σουέζ 20 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	55	20235	διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟ·Ι·Λ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	διήλθε Σουέζ 18 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Μένα Σαούντ 14 'Ιουν. δι' Είδονμάουθ εἰς μεταφοράς Αρούμπας—Μαρακάτιπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10193	άνεχ. Σάντος 17 'Ιουν. δι' Αμμουσάιν Μπαίη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Αινέαν Υόρκην έφθ. Βικτωριαν (Βρετ. Κολ.) 22 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Σάντος 20 'Ιουν. δι' Αμμουσάιν Μπαίη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10488	άνεχ. Καυπάνα 14 'Ιουν. διά Μαρακάτιπο εἰς Τρίνινταν 18 'Ιουν. (δι' Αρούμπαν)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	45	10470	άνεχ. Κόμπιτε 1 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	44	10448	διήλθε Παναμάν 6 'Ιουν. (ἀπό Μόυπτιλ)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	44	10448	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕ·Ι·ΝΤ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10172	εἰς μεταφοράς Αρούμπας — Μαρακάτιπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑ·Ι·ΟΜΦ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10488	— Μαρακάτιπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	43	10488	

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑ·Ι·ΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟ·Ι·Α

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ"

ΔΙΑ ΓΕΝΟΒΑΝ — ΜΑΣ-
ΣΑΛΙΑΝ
10/7 —
ΤΕΤΑΡΤΗΝ 12 μεσημέρη.
24/7 — 7/8 — 21/8 —
4/9 — 18/9 — 2/10 —
16/10 — 30/10 —

Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ"

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ —
ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ — ΒΗΡΥ-
ΤΟΝ — ΛΕΜΕΣΟΝ —
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ
ΤΕΤΑΡΤΗΝ 11 π.μ.

10/7 — 24/7 —
7/8 — 21/8 — 4/9 —
18/9 — 2/10 — 16/10 —
30/10 —

Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ"

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΒΕ-
ΝΕΤΙΑΝ
ΤΕΤΑΡΤΗΝ 3 μ. μ. 22/5
17/7 — 31/7 — 14/8 —
28/8 — 11/9 — 25/9 —
9/10 — 23/10 — 6/11 —

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ"

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ — ΛΕ-
ΜΕΣΟΝ — ΒΗΡΥΤΟΝ —
ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ — ΑΛΕΞΑΝ-
ΔΡΕΙΑΝ
ΤΕΤΑΡΤΗΝ 11 π. μ. 5/6
3/7 — 17/7 —
31/7 — 14/8 — 28/8 —
11/9 — 25/9 — 9/10 —
23/10 — 6/11 —

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ"

'Εκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ..
'Εκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. μ. Πάτρας, Σάμην, Ιθάκην,
Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ"

'Εκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.
'Εκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΟΥ-
ΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

"Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ,
ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμουν).

Δ)Π "ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ"

'Εκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΟΥΜΝΟΝ,
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

"Εκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ. μ. διά ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ,

ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

"Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2.30 μ. μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥ-

ΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΒΑΘΥ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ.

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

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιθ. δ.)	έτ. «Διεθήζα»	43	10195	άνεχ. Ράς Τανσύρα 19 'Ιουν. δι' "Αγιον Φραγκίσκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λιθ. δεξ.) ...	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Κιουφαράσο 11 'Ιουν. διά Μοντεβίδεο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (λιθ. δεξ.) ...	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	διῆλθες Γιβραλτάρ 24 'Ιουν. δι' "Αμβούργον
ΓΟΥΡΙ	έτ. «Άτλας»	41	6056	έφθ. Ντουγκούν 15 'Ιουν.
ΓΡΑΝΑΔΑ (λιθ.)	έτ. «Σαγκόβια»	56	10180	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΔΑΦΝΗ (λιθ.)	έτ. «Τρανσοτεσάνικα»	54	5779	άνεχ. Μπαντάρ Σαπούρι 3 'Ιουν. διά Σαλήφ
ΔΕΛΦΙΝ (λιθ.)	έτ. «Χίαν»	45	7259	άνεχ. Φρήμαντλ 15 'Ιουν. διά Φάλιμουθ
ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.)	έτ. «Ρίο Άντον»	45	7252	έφθ. Τοκοπίλλαν 19 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7216	διῆλθες Παναμάν 22 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	6100	άνεχ. Αμβούργον 21 'Ιουν. διά Καναδάν
ΔΕΣΠΩ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	έφθ. Γιοκοσούκαν 16 'Ιουν.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιθ.)	έτ. «Καρτενόζα»	55	10360	άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 19 'Ιουν. διά Κορέαν
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Μπαχια Σαλίνας»	43	7260	άνεχ. Λάτ Γκουλέττ 17 'Ιουν. διά Μιδδλεσμπρο
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Γιασάτσα 18 'Ιουν. διά Βαγκούθερ
ΔΩΡΙΣ Β. (Κοσταρ.)	έτ. «Μάρα»	33	9120	εις Ρόττερνταμ από 29 'Απρ. (έπισκευαί)
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθ.)	έτ. «Γουορλντουάτην»	43	7031	έφθ. Χάμπτον ρόδις 23 'Ιουν.
ΕΒΗ (λιθ.)	έτ. «Μπάλκ»	43	7247	άνεχ. Κοκουίμπιο 16 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μουρόδια Τ.»	57	13000	εις Σιένταμ, υπό συμπλήρωσιν
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λιθ.)	έτ. «Νταρόκα»	56	10200	έφθ. "Οκο Ρίος 16 'Ιουν.
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	έτ. «Σάν Έμιλιο»	44	8247	διῆλθες Ντόθερ 8 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδις
ΕΒΗΛΙΖ (λιθ.)	έτ. «Ρίο Καριμπία»	44	8327	άνεχ. Μόμπιλ 22 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΕΒΗΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Σάν Άλμπέρτο»	45	7252	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 24 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΕΒΗΜΠΕΛΛΑ	έτ. «Σήκρεστ»	44	7253	άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 21 'Ιουν. διά Καλιφόρνιαν
ΕΦΟΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τρίτων»	56	10318	άνεχ. Λήπτη Πέντρο 15 'Ιουν. διά Μπατόν Ρούζ
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ειρήνη»	13	1462	άνεχ. Πειραιά 23 'Ιουν. διά Πόρτ Σουδάν
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα Άρενας»	29	6941	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 14 'Ιουν. δι' Εύρώπην
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	11	4465	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ Λ. (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	56	10331	άνεχ. Γιουκοσκαλαύδιαν 15 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.)	έτ. «Νουέδη Μούντο»	41	7289	άνεχ. Γιουκάρο 19 'Ιουν. διά Λένινγκραντ
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	άνεχ. Ριγιέκαν 25 'Ιουν. διά Μπάνιας
ΕΛΕΝΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βίστα Ρίος»	36	8064	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 19 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΕΛΕΝΗ (λιθ.)	έτ. «Παραμάουντ»	22	7366	διῆλθες Παναμάν 12 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Πουέρτ. Λιμπερτάντ»	44	7213	διῆλθες Βαλενθίαν 11 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λιθ.)	έτ. «Μαρπρέζα»	44	7138	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουορλόντ Τάνκερς»	43	7218	άνεχ. Ν. Υόρκην 14 'Ιουν. διά Πουέρτο Πάντρε
ΕΛΛΗΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Οξιλίαρα»	30	4123	άνεχ. Καράτσι 14 'Ιουν. διά Τσιταγκόγκ
ΕΛΛΗΝ (λιθ.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	άνεχ. Λήπτη Πέντρο 13 'Ιουν. διά Μπατόν Ρούζ
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ελλήσποντος»	44	7189	διῆλθεν "Άδεν 22 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΕΛΑΜΠΑ (λιθ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	άνεχ. Ρίον Ιανείρον 5 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδις
ΕΛΠΙΣ (λιθ.)	έτ. «Καζόταμιλ»	44	8541	διῆλθες Τονινιάνταν 19 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	διῆλθες Παναμάν 11 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΜΙΑΛΥ	έτ. «Βιδάλετ»	28	2407	διῆλθες Γιβραλτάρ 10 'Ιουν. (άπο Μορμουγκάο)
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Μ'κόλφ Άσούλ»	42	7058	άνεχ. Μπαλίκ Παπάν 14 'Ιουν. διά Ν. Αύστραλιαν
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ένσενάτα»	44	7207	άνεχ. Φάλιμουθ 14 'Ιουν. διά Κούβαν
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡP (Κοσταρ.)	έτ. «Λατασφέρους»	43	7264	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουν. διά Μπότγουσντ, έφθ. 23
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόνγορ»	41	7122	άνεχ. Λός Αντζέλες 19 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	έφθ. Λαμπτουάν 12 'Ιουν.
ΕΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Έντυ»	25	3320	έφθ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουν.
ΕΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Άλβαρες»	44	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 'Ιουν. διά Δουγκέρκην
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτ. «Στάρ»	26	3503	έφθ. Κωνστάντζαν 21 'Ιουν.
ΕΣΠΕΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντις»	57	10100	έφθ. Κικουίμπιο 24 'Ιουν.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαρουάρ»	27	5843	έφθ. Λουδίνιον 12 'Ιουν.
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	άνεχ. Καλκούταν 11 'Ιουν. διά Μασσάσια
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λιθ.)	έτ. «Οράσιο»	56	10053	διῆλθες Παναμάν 18 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. (λιθ.)	έτ. «Άλδς Σάντος»	57	8800	άνεχ. Αμστερδαμ 15 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδις
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (ζεξ.)	έτ. «Ατλαντικ "Οίλ"»	54	1873c	άνεχ. Λός Αντζέλες 17 'Ιουν. διά Πακινίγκ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νέπτουν»	56	30150	διῆλθες Σουεζ 21 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπουν
ΕΥΟΛΑΣΣΟΣ	έτ. «Κόλφ Ντεζεάντο»	44	7264	έφθ. Κόλπουντο 20 'Ιουν.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	άνεχ. Τζακάρταν 24 'Ιουν. διά Φρήμαντλ
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	άνεχ. Περσικόν Κόλπουν 20 'Ιουν. διά Κιασσιούγκ
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Βουδάν 25 'Ιουν.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έλληνικά συμφέροντα	57	9000	είς Όλανδιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Ατλαντικ»	36	9927	έφθ. Χαδάναν 23 'Ιουν.
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Ατλαντικ»	43	7874	άνεχ. Φιλαδέλφειαν διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Αντώνιο»	45	7176	έφθ. "Άδεν 21 'Ιουν.
ΕΥΡΥΤΑΝ (λιθ.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	άνεχ. Βουδάν 16 'Ιουν. διά Κοσσέιρ
ΕΦΦΗ (λιθ.)	έτ. «Μαλάγια»	43	7194	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 12 'Ιουν. δι' Ούζαν
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	άνεχ. Μόμπιλ από 22 Μαΐου δι' "Οκο Ρίος
ZANE Β. Λ. (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7232	διῆλθες Τρίνινταν 7 'Ιουν. διά Μπουένος Αύρες
ZANO (Αιθιοπ.)	έτ. «Ζαννής»	08	1982	άνεχ. Μορμουγκάο 1 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΖΕΟ Γ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βεστούκιο»	44	10641	άνεχ. Νέαν Υόρκην 22 'Ιουν. διά Μπράϊτον
ΖΕΦΥΡΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	άνεχ. Ζάκαν 22 'Ιουν. διά Σηάττλ
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	έφθ. Μορμουγκάο 16 'Ιουν.
ZINI (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 14 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ZOZIAN (Κοσταρ.)	K. Ατυχίδης	20	7638	είς Σπέτζιαν από 13 Μαΐου
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7099	έφθ. Κόνακρι 16 'Ιουν.
ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Αφρικαν Κέρριερ»	43	8318	είς Χάρδον από 28 Μαΐου
ΗΛΙΑΣ (λιθ.)	έτ. «Ηλίας»	42	7025	άνεχ. Χαδάναν 14 'Ιουν. διά Ρουέν
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 'Ιουν. διά Βομβάν
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	διῆλθε Χονολουλού από 4 Μαΐου διά Κεελόγκ
ΘΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ορίζων»	56	10100	άνεχ. Φουζίκι 21 'Ιουν. διά Λός Αντζέλες
ΘΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Αίλα Μπέλλα»	28	2407	άνεχ. Μορμουγκάο 22 'Ιουν. διά Λύμπεκ
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	άνεχ. Λός Αντζέλες από 14 Μαΐου δι' Αντοφαγκάστα
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δώρα»	45	7151	έφθ. Μόμπιλ 16 'Ιουν.
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μάρ Μπό»	42	6997	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουν. διά Κύπρον
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Μοντεζούμα»	43	7132	έφθ. Γένοβαν 16 'Ιουν.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κομμέσισιλ»	43	7188	έφθ. Χάμπτον 23 'Ιουν.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κομμέσισιλ»	43	7185	έφθ. Μπρονταμπότελ 20 'Ιουν. διά Κων(πολιν)
ΘΕΟΦΑΝΕΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρόζα»	43	1934	έφθ. Μορμουγκάο 4 'Ιουν.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (δινδ.)	έτ. «Εύτολμιά»	43	7176	έφθ. Στοκγόλμην 9 'Ιουν.
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	έφθ. Γιοκοχάμαν 19 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ Α·Ι·ΛΑΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαϊφάτιρ»	56	10410	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 12 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Νάδικ. Κρίστομπαλ»	44	7176	διῆλθε Σουεζ 16 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπουν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετοδόλευμ Κ. Κ.»	53	13555	

ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μαϊφάρ»	56	10422	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	52	15826	άνεχ. Ούμη Σατδ 20 'Ιουν. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	«Νάιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Κολόμπο 12 Μαΐου διά Μόμπιλ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13485	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 17 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΙΟΝΙΟΝ (Λιβάνου)	«Θωμ. Κ. Λέφας-Τετενές	15	1265	εις Αδεν από 18 Μαΐου
ΚΑΒΑΛΑ (λιβ.)	έτ. «Πουέρτο Μπάρριος»	44	7388	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	56	10122	διήλθε Παναμάν 20 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	άνεχ. Βρέστην 8 'Ιουν. δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας
ΚΑΙΤΗ Δ. (λιβ.)	έτ. «Πατσίφικα»	41	7176	άνεχ. Βαγκσύνερ 21 'Ιουν. δι' 'Αγγλίαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιβ.)	έτ. «Άουρόρα»	57	8758	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 'Ιουν. διά Βέζερ
ΚΑΛΦΑ	έτ. «Κάλφα»	26	2031	έφθ. Σαβδόναν 11 'Ιουν.
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Αρεκουίτα»	43	7257	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7138	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 11 'Ιουν. διά Γερμανίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Τράντοπορτ»	41	5588	έφθ. Μοριουγκάν 11 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Κρήτη»	43	1790	διήλθε Κων) πολιν 16 'Ιουν. διά Βραζίλαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 'Ιουν. δι' 'Ολλανδίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουντεριονίδι»	24	5185	έφθ. Τζακάρταν 18 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)	έτ. «Φάντζα»	56	10015	έφθ. Χάμπτον ρόδς 22 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	διήλθε Κων) πολιν 16 'Ιουν. διά Πότι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνιδί»	19	5173	άνεχ. Καλλάο 12 'Ιουν. διά Σιμπότε
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι»	20	6157	εις Πειραιά από 3 'Ιουν. (έπισκευαί)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπι»	55	8798	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Ιουν. δι' 'Ολλανδίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1603	διήλθε Σουεζ 12 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπι»	54	8005	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 'Ιουν. δι' 'Αμβούργον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5331	εις Μοριουγκάν από 28 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Λιμπανό»	43	7281	έφθ. Βούδανην 18 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Τράμπι»	55	8799	άνεχ. Όζάκαν 16 'Ιουν. διά Σπάττη
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)	έτ. «Π'ιρι»	42	6782	διήλθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουνίου διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβ.)	έτ. «Άντόρ»	43	7129	άνεχ. Σπάττη 19 'Ιουν. διά Κόμπτε
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7123	διήλθε Γιβραλτάρ 27 'Ιουν. διά Μάυρην Θάλασσαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κορτέζ»	43	7161	διήλθε Λός Αντζελες 23 'Ιουν. δι' 'Οζάκαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Γιουνίτας»	43	7253	άνεχ. Μιταχρέιν από 15 Μαΐου διά Νταμιάμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	άνεχ. Τάμπαν 14 'Ιουν. διά Λάς Πιέντρας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Κ.	έλληνικά συμφέροντα	19	7588	άνεχ. Λός Αντζελες 4 'Ιουν. διά Τόκιο
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ (λιβ.)	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	έφθ. Βενετίαν 16 'Ιουν.
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιβ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	άνεχ. N. Καλληδονίαν 13 'Ιουν. δι' 'Ην. Πολιτείας ('Ατλαντ.)
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (λιβ.)	έτ. τΤρανσκοντινεντάλ»	43	7150	άνεχ. Μαυρόραν 13 'Ιουν. διά Μελβούρνην
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	έφθ. Καράτσι 22 'Ιουν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ. δ.)	έτι «Σάν Φελίτσια»	51	10268	διήλθε Τρίνινταντ 1 5'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ (λιβ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	42	9796	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουν. διά Σαίν Κίττ'ς
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πίονιρ»	36	10291	άνεχ. Ντάρμπαν 4 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	διήλθε Σουεζ 22 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (Λιβάνου)	Γ. Σιγάλας	20	1618	διήλθε Σουεζ 22 'Ιουν. δι' 'Ερυθράν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρρέτο»	43	7068	έφθ. Λάς Παλίς 21 'Ιουν.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Πανμάρ»	43	7245	έφθ. Πόρτλαντ ("Op.) 17 'Ιουν.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Σάν Μπερνάντο»	45	7255	έφθ. Τόκιο 19 'Ιουν.
ΚΑΤΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ροσίνο»	13	2000	διήλθε Μάλταν 20 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΕ-Ι-Π ΠΑΛΑΜΑΣ	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7174	έφθ. Μαδράς 13 'Ιουν.
ΚΕ-Ι-Π ΡΙΟΝ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικα»	44	7141	διήλθε Τρίνινταντ 7 'Ιουν. διά Σίδνεϋ (N. S.)
ΚΕ-Ι-Π ΣΤΑΡ	έτ. «Λαζιμπήριαν»	44	7281	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΕ-Ι-Π ΩΡΑ	έτ. «Γκάλλαρο»	37	5282	διήλθε Πούλο Μπάκον 20 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΚΕΝΤΑΟΥΡ (λιβ.)	έτ. «Οστεάνικα»	43	7233	διήλθε Πνημάν 15 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κάνοπους»	41	7431	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΕΦΑΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Τζ. Σή Τράνσοπορτ»	26	5717	έφθ. Μιταχρέιν 25 'Ιουν.
ΚΗΦΕΥΣ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7150	διήλθε Λός Αντζελες 22 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	άνεχ. Αμμουσάη Μπαΐν 21 'Ιουν. διά Χάλιψας
ΚΙΓΓ ΘΗΣΕΥΣ (άγγλ.)	έτ. «Νταλχάσους»	57	8500	άνεχ. Ρόττεονταμ 23 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιβ.)	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	έφθ. Φίλαδελφειαν 23 'Ιουν.
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Τράμπι»	43	7248	έφθ. Νέαν Όρελιουν 21 'Ιουν.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Ορόγιας»	44	7159	έφθ. Βαλτιμόρην 22 'Ιουν.
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιβ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 17 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	13	9424	άνεχ. Μπέλφαστ 16 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΚΟΜΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Τόκιο 17 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Αγκουίλλα»	19	2949	έφθ. Μαδράς 11 'Ιουν.
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (λιβ.)	έτ. «Σάν Αγκουστίν»	42	7178	άνεχ. Αλγέριον 16 'Ιουν. δι' 'Ιταλίαν
ΚΟΝΤΣΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρόζα»	19	662	άνεχ. Χάρτλεπουλ 18 'Ιουν. διά Γάνδην
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	έφθ. Κροάτσι 18 'Ιουν.
ΚΟΡΘΙ	έτ. «Μοντεπάρτο»	45	8390	διήλθε Ντόβερ 9 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΚΟΡΘΙ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7239	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 15 'Ιουν. δι' Ούζαν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Βαγκσύνερ 22 'Ιουν. διά Τόκιο
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λιβ.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΡΦΟΥ Α· Ι· ΛΑΝΤ	έτ. «Ζίτα»	43	7075	άνεχ. Βουδάνη 9 'Ιουν. διά Μπάνταζερ
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ Εστέ»	44	7190	άνεχ. Αδεν 19 'Ιουν. διά Μπάστραν
ΚΟΣΜΙΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Χόμι»	56	29500	εις Βαλτιμόρην από 29 Μαΐου (έπισκευαί)
ΚΡΗΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μάρας»	56	24000	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 'Ιουν. διά Μένα Σαούντ
ΚΡΙΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7275	άνεχ. Λίθεοπουλ 22 'Ιουν. διά Βραζίλιαν
ΚΡΟΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	άνεχ. Νέαν Υόρκην 12 'Ιουν. δι' 'Οζάκαν
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	54	10608	άνεχ. Ράς Τανούρα 18 'Ιουν. διά Λορέντζο Μάρκες
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Κυανός»	43	10448	άνεχ. Ράς Τανούρα 20 'Ιουν. διά Φουνακάδα
ΚΥΜΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	διήλθε Λίζαρπ 12 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΚΥΜΟ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκλάρα»	56	26000	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 5 'Ιουν. διά Σάντος.

Τὸ ἀρχαιότερον Ἑλληνικὸν Ναυτικὸν καὶ Ἐφοπλιστικὸν Γραφεῖον ἐν Αἰγύπτῳ

XYDIA, ALLAM & C°.

PORT - SAID

Head Office
27, Sultan Hussein Street
Telephone 661
Telegrams: XYDAL
or NOMIKOS

ALEXANDRIA Branch

117, Mosque Attarine
Telephones: 21641 and 22175
Telegrams: XYDIA
or XYDAL

SUEZ

Rached street
Telephone 2149
Telegrams: XYDAL

GENERAL AGENT in SUEZ CANAL for NOMIKOS LINES

ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Άντρια»	43	7133	έθο. Βρέμην 22 Ιουν.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	άνευ. Ρουέν 18 Ιουν. διὰ Ντάτσιγκ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κούκιαντόρ»	45	7157	έθο. Τόκιο 8 Ιουν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Ντέ Κάρυκα»	44	7214	άνευ. Φιλαδέλφειαν 21 Ιουν. διὰ Χάβρην
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ. (λιβ.)	έτ. «Εστρέλλα»	16	1999	έθο. Βουδάπηση 16 Ιουν.
ΚΩΣΤΗΣ (λιβ.)	έτ. «Κωστής»	44	7243	έθο. Ν. Όρλεανην 23 Ιουν.
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΦΥ	έτ. «Έργκαπτα»	53	11262	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 21 Ιουν. διὰ Φλάξενβικ
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μιτάλτικο»	43	10195	άνευ. Σουντσούλ 19 Ιουν. διὰ Σιδώνα
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	έθο. Μουρόραν 11 Ιουν.
ΛΑΡΓΚΟ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάργκα»	56	23880	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 14 Ιουν. διὰ Φόλεϋ
ΛΕΝΚΟ (Κοστ.)	έτ. «Κρούζ»	24	3658	έθο. Κολόμπο. ρόδς 7 Ιουν.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	άνευ. Ίνωσίμα 22 Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΛΙΛΑ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7156	άνευ. Λήπτη Πέντρο 16 Ιουν. διὰ Μπατόν Ρούζ
ΛΙΛΗ (λιβ.)	έτ. «Φορταλέζα»	43	7030	άνευ. Χάμπτον ρόδς 12 Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. «Πλαναμερικάνα»	44	7256	άνευ. Μόζι 14 Ιουν. διὰ Μανιλλά
ΛΙΝΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ρίο υπέλ Κάστρο»	43	7262	διῆλθε Παναμάν 24 Ιουν. διὰ Ιαπωνίαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Άτλαντικα»	43	7176	άνευ. Χάμπτον ρόδς 10 Ιουν. διὰ Ρίον Ιανέριον
ΛΟΙΝΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ρίο Άζουλ»	44	8536	άνευ. Ρόττερνταμ 2 Ιουνίου διὰ Πουέρτο Ορντάζ
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Ιντιες»	44	1910	άνευ. Βαλτιμόρων 17 Ιουν. διὰ Κούδαν
ΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΕΣ (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Ιντιες Σή»	44	2127	άνευ. Σαΐν Τζών (Ν. Φ.) 19 Ιουν. διὰ Βίλμιγκτων
ΛΟΥΚΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Έβερεστ»	19	974	άνευ. Λιθόρον 12 Ιουν. διὰ Λά Νουβέλλ
ΛΟΥΔΑΟΥ (Λιβανού)	έτ. «Λέβαντ»	17	1936	άνευ. Κολόμπο 21 Ιουν. διὰ Μπασέν
ΛΟΥΔΑΟΥ (παναμ.)	έτ. «Ορίενταλ»	20	2051	έθο. Χόγκ Κόγκ 20 Ιουν.
ΛΟΥΣΥ (λιβ.)	έτ. «Μονρόβια»	57	7350	άνευ. Χάμπτον ρόδς 15 Ιουν. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΛΥΡΙΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Θήατρ»	43	10428	άνευ. Νέαν Υόρκην 15 Ιουν. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	27	6192	άνευ. Περσικὸν Κόλπον 26 Ιουν. διὰ Λάδσεντ
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπρόαντ»	44	7160	άνευ. Βαλτιμόρων 23 Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΑΓΓΑΛΛΑΝΕΣ (λιβ.)	έτ. «Μαγγαλάνες»	44	7215	άνευ. Λός Αντζελες 26 Μαΐου διὰ Περού
ΜΑΙΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Παρένα»	21	1489	έθο. Μασσάρων 21 Ιουν.
ΜΑΙΡΗ (λιβ.)	έτ. «Μανρόδια»	49	5685	διῆλθε Τρίνινταν 2 Ιουν. διὰ Λορέντζο Μάρκες
ΜΑΙΡΗ Κ. (Κοσταρ.)	έτ. «Κάνσας»	96	1594	έθο. Πειραιά 12 Ιουν.
ΜΑΙΡΗ - ΣΟΦΙΑ (λιβ.)	έτ. «Αυρόρα»	57	8000	εἰς Τάραντα, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΑΚΡΩΝ (λιβ.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	άνευ. Χάμπτον ρόδς 20 Ιουν. διὰ Φγλάδα
ΜΑΛΤΕΖΑΝΑ (άγγλ.)	Μαρίνος - Φράγκος	41	6965	διῆλθε Σευχέλλας 17 Ιουν. διὰ Βαμπόαν
ΜΑΜΠΡΟΥΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντια»	18	3756	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 23 Ιουν. διὰ Πόρτ Σουδάν
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολύμπετο»	43	7210	διῆλθε Παναμάν ἀπὸ 22 Μαΐου διὰ Ιαπωνίαν
ΜΑΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μάρα»	29	8930	έθο. Βαλτιμόρη 23 Ιουν.
ΜΑΝΤΕΛΕΝ (Λιβανού)	Φ. Κυπριανοῦ	19	5670	έθο. Κολόμπο 20 Ιουν.
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7138	έρν. Μίδδλεσμπρο 18 Ιουν.
ΜΑΟΥΝΤ ΔΕΛΦΟΙ (λιβ.)	έτ. «Μάσουν Όλυμπους»	19	2042	άνευ. Καράτοι 14 Ιουν. διὰ Τσιτταγκόγκ
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λιβ.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	διῆλθε Θέουταν 20 Ιουν. διὰ Τσάρλεστον
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ	έτ. «Ράλλη»	19	6862	εἰς Ραγγούν ἀπὸ 27 Μαΐου
ΜΑΡΑΘΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	20500	άνευ. Περσικὸν Κόλπον 15 Ιουν. διὰ Τοκουγιάμα
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνθουρ.)	έτ. «Σάσουθερν Κρός»	44	7244	έρν. Βαγκούσερ 23 Ιουν.
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	άνευ. Χάμπτον ρόδς 23 Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ II. (λιβ.)	έτ. «Κρίστομπαλ»	44	7163	άνευ. Ρόττερνταμ 5 Ιουν. διὰ Πουέρτο Ορντάζ
ΜΑΡΙΑ Λ. (λιβ.)	έτ. «Κοντάνια»	56	8500	άνευ. Αόλγερον 17 Ιουν. διὰ Πουέρτο Ορντάζ
ΜΑΡΙΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	6250	εἰς Τακόμαν 18 Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7176	διῆλθε Βέρα Κρούζ 8 Ιουν. διὰ Πουέρτο Κορτέζ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (λιβ.)	έτ. «Μαγκλιθέρας»	45	8197	άνευ. Ρόττερνταμ 19 Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρκουλ»	22	4949	έθο. Σάντα Κρούζ 17 Ιουν.
ΜΑΡΙΕΛ (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	43	7244	άνευ. Μόμπιλ 14 Ιουν. διὰ Πουέρτο Ορντάζ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	άνευ. Αλγερίουν 17 Ιουν. διὰ Αγκώνα
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνευ. Πόρτλαντ (Με) 13 Ιουνίου διὰ Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΚΑ (λιβ.)	έτ. «Μαρόλας»	43	7137	διῆλθε Σιγκαπούρων ρόδς 16 Ιουν. διὰ Κόμπε
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8046	άνευ. Περσικὸν Κόλπον 17 Ιουν. διὰ Λάδσεντ
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ II. (λ.δ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	40	8142	έθο. Οζάκαν 14 Ιουν.
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7242	έθο. Μαντράς 1 Ιουν.
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	άνευ. Φιλαδέλφειαν 17 Ιουνίου διὰ Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΝΕΝΓΚΡΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7245	έθο. Χιούστον 17 Ιουν. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	διῆλθε Σιγκαπούρων ρόδς 16 Ιουν. διὰ Κόμπε
ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Εύκάριερς»	43	7033	άνευ. Γιαβάστα 3 Ιουν. διὰ Ούγκλεγκορσκ
ΜΑΡΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	έθο. Χάμπτον ρόδς 22 Ιουν.
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιβ.)	έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	άνευ. Νέαν Υόρκην 19 Ιουν. διὰ Γάνδην
ΜΑΡΤΖΟΥΚ (Κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	27	5185	έθο. Μορουσιάν 15 Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μοτόρες»	53	8453	διῆλθε Ντόρειρ 24 Ιουν. διὰ Υμουΐντεν
ΜΑΣΚΩΤ	έτ. «Ορίενταλ»	17	2042	άνευ. Πενάνγκ 10 Ιουν. διὰ Τζακάρτα
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κόσμικ»	55	23871	άνευ. Περσικὸν Κόλπον 20 Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιβ.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	έθο. Μαγιάλταν 5 Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπόσα»	54	18763	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Ιουν. διὰ Φόλεϋ
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρόλαγκος»	55	6500	άνευ. Αιμερύγον 4 Ιουν. διὰ Κούδαν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μονρ. Μότορσπιτ»	57	9168	εἰς Εμδεν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΑΤΑΝΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ»	41	7195	διῆλθε Λάδσεντ 9 Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μότορ»	34	7310	διῆλθε Σπάρι 17 Ιουν. διὰ Χούλλ
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χωνδ.)	έτ. «Ματζεολίας	27	6144	εἰς Πειραιά ἀπὸ 1 Ιουν.
ΜΑΧΦΟΥΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	έθο. Καλλάο 17 Ιουν.
ΜΑΧΗΤΗΣ (λιβ.)	έτ. «Μάρκ Καρίμπ»	12	5254	διῆλθε Σουεζ 22 Ιουν. (διὰ Τεργέστην)
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Οιουνίβερσαλ»	57	9200	εἰς Ριγιέκαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΕΛΙΤΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7254	άνευ. Γιαβάστα 3 Ιουν. διὰ Καναδᾶν
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Αλπεργκας»	57	11800	εἰς Γλασκώδην, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΕΜΟΡΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λινάρες»	44	7198	άνευ. Βαγκούσερ 20 Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Πανεξίδη»	44	10611	άνευ. Μπαντάνο 18 Ιουν. διὰ Κέιπ Τάουν
ΜΕΡΑΙΝ (λιβ.)	έτ. «Νουένδα Γρανάδα»	45	7198	διῆλθε Τρίνινταν 2 3 Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΜΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	έθο. Χάρον 16 Ιουν.
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Καστέλλα»	55	20630	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μίντρικ»	25	6206	άνευ. Ρουέν 14 Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	έτ. «Η. Κορτόμπα»	44	7215	άνευ. Γιαβάστα 23 Ιουν. διὰ Ηνωμένας Πολιτείας
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λιβ.)	έτ. «Αρθιγκτών»	43	7228	άνευ. Ζάανταμ 18 Ιουν.
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δεξ.)	έτ. «Σάιν Μικέλ»	29	2666	άνευ. Περο. Κόλπον 6 Ιουν. διὰ Λά Πλάταν
ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Άντρες»	53	11289	άνευ. Ρόττερνταμ 16 Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΙΧΑΗΑ Ζ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	άνευ. Σάν Ζουαν (Π. R.) 23 Ιουν. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	37	7140	άνευ. Σάν Ζουαν ρόδς 20 Ιουν. διὰ Βέλγιον
ΜΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άντρια»	56	8000	έθο. Ινοκοστάρα 5 Ιουν.
ΜΟΝΟΒΙΑ (λιβ.)	έτ. «Ισαβέλλα»	18	3089	διῆλθε Ταμάν 8 Ιουν. διὰ Μαύρην Θάλασσαν
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δεξ.)	έτ. «Ηστερν»	43	6674	άνευ. Ιντερνάσιοναλ 5 Ιουν.
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12400	διῆλθε Κούδαν 8 Ιουν. διὰ Μαύρην Θάλασσαν
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λιβ.)	έτ. «Μοντεπλάτα»	42	7132	άνευ. Χάμπτον ρόδς 15 Ιουν. διὰ Ριγιέκαν
	έτ. «Καλλάο»	43	7129	έθο. Μόντρεαλ 17 Ιουν.

ΜΠΑΛΤΙΚΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπάλτιας	00	2302	έφθ. Χούλι 19 'Ιουν.
ΜΠΑΖΙΑ II, (Λιβερ.)	έτ. «Ντιέγκο	45	7176	έψ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουν.
ΜΠΑΤΗΣ (Λιβερ.)	έτ. «Φροντέρα	56	10661	διηλθε Παναμάν 19 'Ιουν. (άπο Περού)
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (Λιβ.)	έτ. «Έλκαρπεριερς	44	7207	έφθ. Τόκιο 13 'Ιουν.
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ	έτ. «Άλμπα	44	7256	διηλθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδος
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (Λιβ.)	έτ. «Γκαρραγουαίν	42	7303	άνεχ. Γιανδάταν 12 'Ιουν. διά Ν. Καλληλονίαν
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα	16	3528	άνεχ. Πειραιά 24 'Ιουν. διά Βουλγαρίαν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιβ.)	έτ. «Σεγκούριτας	55	9922	άνεχ. Σεβεν 'Αιλαντς 13 'Ιουν. διά Αγγλίαν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιαμάντε	56	10061	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 21 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Στανόϊλ	30	9243	άνεχ. Κολόμπο 15 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΥΚΗΝΑΙ (Λιβ.)	έτ. «Μαραθών	43	7314	έφθ. Καζαμπλάγκαν 20 'Ιουν.
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα	43	7176	διηλθε Παναμάν 23 'Ιουν. διά Μάλτον
ΜΥΡΤΩ (Λιβερ.)	έτ. «Τόξα»	18	2297	έψ. Πειραιά 23 'Ιουν.
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (Λιβ.)	έτ. «Ιντάλγκο	56	9990	έφθ. Βαλτιμόρην 18 'Ιουν.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Σάν Ρόκκο	25	4954	εις Σπέτζιαν από 15 Μαΐου (έπισκευή
ΝΑΠΙΕΡ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	57	24000	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 7 'Ιουν. διά Καλιφόρνιαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Λιβ.)	έτ. «Νόγιας	43	8500	άνεχ. Νιούπορτ 22 'Ιουν. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (Λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ	43	8513	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 'Ιουν. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΔΗΝΤΕΡ (Λιβ.)	έτ. «Μοντεβέντριτι	45	7176	άνεχ. Ρίον 'Ιανέτρον 24 'Ιουν. διά Μόμπιλ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (Λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ	44	7241	διηλθε Πόρτ "Εδρεγκλαντ 11 'Ιουν. διά Αμερικήν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Νάσιοναλ	44	7258	έφθ. Βαλτιμόρην 15 'Ιουν.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΙΟΥΕΡ (Λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ	56	9970	άνεχ. Μπρόνιμποτελ 17 'Ιουν. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΙ:Ι:Σ (λ. δεξ.)	έτ. «Πανεξίτο	43	10611	άνεχ. Πούντα Άρενας 8 'Ιουν. διά Γκουιντέρο
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (Λιβ.)	έτ. «Βιάννα	56	10000	άνεχ. Ρίον 'Ιανέτρον 22 'Ιουν. διά Φόρτ Πόιντ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (Λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ	56	9972	διηλθε Λίζαρπτ 16 'Ιουν. διά Σέβεν 'Αιλαντς
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ:Ι:ΝΤΕΡ (Λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ	43	8490	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 11 'Ιουν. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑ:Υ:ΤΕΡ (Λιβ.)	έτ. «Άλμαγκρο	43	7228	άνεχ. Λίπερτούλ 6 'Ιουν. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (Λιβ.)	έτ. «Άλμαγκρο	43	8479	διηλθε Λάδσεντ 9 'Ιουν. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΝ	έτ. «Λουσένα	45	7255	διηλθε Κόμπε 4 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (Λιβ.)	έτ. «Αντριθάπορ	43	8428	διηλθε Τρίνινταντ 12 'Ιουν. διά Γλασκώδην
ΝΕΒΑΔΑ (Λιβ.)	έτ. «Νεβάδα	29	4142	διηλθε Φλάσιγκαν από 17 Μαΐου διά Αρχάγγελον
ΝΕΛΛΑ	έτ. «Νέλλα	38	5106	άνεχ. Σύνθεν (Ν. Σ.) 18 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΝΕΠΤΟΥΝ (Λιβ.)	έτ. «Εσπέρια	54	5669	έφθ. Λαρέντζο Μάρκες 15 'Ιουν.
ΝΕΠΤΟΥΝ (παναμ.)	έτ. «Νέπτουν	21	5686	έφθ. Βαλτιμόρην 20 'Ιουν.
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Νεπτούνια	20	10519	έψ. Μπρεμεργάφεν 21 'Ιουν.
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Πέργκας	52	11267	άνεχ. Ράς Τανούρα 15 'Ιουν. διά Σάντος
ΝΙΚΦΙΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αφρόσεσα	18	3335	άνεχ. Χούλι 21 'Ιουν. διά Αρχάγγελον
ΝΙΚΗΤΑΣ Κ.	έτ. «Μίνωας	19	2178	έφθ. Αγκώνα 21 'Ιουν.
ΝΙΚΟΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ναυτίλος	10	1182	διηλθε Θέσουταν 18 'Ιουν. διά Μόστουν
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Παράνα	53	12396	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 24 'Ιουν. (πρός Μεσόγειον)
ΝΙΚΟΛΑΣ (παναμ.)	έτ. «Αλεξάντερ	20	6109	διηλθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουν. διά Ρεσιφ
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Μαρίνα	18	2437	έψ. Λένινγκραντ 11 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντονούζο	44	7255	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 23 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Λιβ.)	έτ. «Λειβάδιας	43	7121	άνεχ. Βικτωρίαν 16 'Ιουν. διά Γδυνίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ. (Λιβ.)	έτ. «Μαριάτο	27	4950	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 22 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Πίονιρα	37	7991	άνεχ. Βρέμην 22 'Ιουν. (διαταγάς)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Λιβ.)	έτ. «Παναμά	42	7290	άνεχ. Λός "Αντζελες 4 'Ιουν. διά Τακόμαν
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες	45	7003	έφθ. Μόρπιλ 23 'Ιουν.
ΝΙΚΥ (Λιβ.)	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα	53	9188	διηλθε Λίζαρπτ 18 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδος
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Παναμ-Γιουσόρπα	28	9002	έφθ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουν.
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Παναμ-Γιουρόπα	28	6857	άνεχ. Ρουεν 13 'Ιουν. διά Σαίν Κίττ'ς
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστερν Σιφάριγκε	43	7176	ε'ς Τεργέστην από 31 Μαΐου
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Λιβ.)	έτ. «Παλαμέντες	56	7609	άνεχ. Δουβλίνον 14 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδος
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεας	52	12191	διηλθε Λάδσεντ 16 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (Λιβ.)	έτ. «Παλάμυρα	53	5826	έφθ. Νέαν Υόρκην 7 'Ιουνίου Σιάτ Καμπίμας
ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΗ (Λιβ.)	έτ. «Πετούνιας	41	5079	διηλθε Λάδσεντ 17 'Ιουν. διά Σαίν Κίττ'ς
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Πετρολέρα	55	18210	έψ. Αγιον Φραγκίσκον 24 'Ιουν.
ΝΟΡΘ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (Λιβ.)	έτ. «Πρίμουλας	43	7027	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 11 'Ιουν. διά Αμερικήν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεας	52	12029	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 22 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντε	44	7242	έφθ. Νέαν Υόρκην 13 'Ιουν.
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Ατλάντικα	44	7054	έφθ. Βενετίαν 15 'Ιουν.
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ	42	7251	άνεχ. Νέαν Υόρκην 18 'Ιουν. διά Τεργέστην
ΝΟΡΜΑ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Νέπτουν	22	7765	άνεχ. Ρόττερνταμ από 26 Μαΐου διά Σαίν Κίττ'ς
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον	45	7148	έφθ. Αγιον Φραγκίσκον 24 'Ιουν.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάσαλον	43	7176	άνεχ. Τόκιο 13 'Ιουν. διά Σεμπού
ΝΟΥΤΣΙ (Λιβ.)	έτ. «Λιυπέρ. Φράύτεν	44	7061	διηλθε Παναμάν 20 'Ιουν. διά Μπαλμπόσα
ΝΤΑΡΝΙ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεν Κρός	52	12577	ε'ς μεταφοράς Αρούμπας—Μαρακάτιμπο
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Β:βάλετ	24	5789	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουν. διά Τεργέστην
ΝΤΕΒΟΝ (Λιβ.)	έτ. «Βιλλανουέντσ	56	10545	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 'Ιουν. διά Σέβεν "Αιλαντς
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤΟΡ	έτ. «Παριασόδες	44	7256	διηλθε Τρίνινταντ 16 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιβ.)	έτ. «Νουέδα Βίστα	46	8257	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 13 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν	31	8210	άνεχ. Κόνακρι 12 'Ιουν. διά Τάιν

HELLENIC SHIPSTORES
BREMEN
NIC. FOTOU & CO.

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΝ BREMEN,"

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM

Νωπά και ξηρά έφόδια, έφόδια Τράνζιτ
ύλικά μηχανής και καταστρώματος

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ

Office : Bremen 13, Liegnitz str. 58
Night Phone N. Fotou 83095
Telefon 70473
Cables: FOTOU, Bremen

Your shipchandler at Emden

Siept van Brethorst-Emden

Day and Night Phone: 2426-2427

Ships supply. Fresh and dry stores. Bonded stores. Deck and Engine stores. Agents of Mobil Oil A.G. of Germany, Hamburg

Emden, Neuer Hafen Telegrams: Brethorst-Emden
Manager of Greek Department: NIC. XANTHOPOULOS

ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Έουρόπα»	57	7300	είς Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν - Έουρόπα»	54	11208	διήλθε Σουέζ 16 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Έουρόπα»	56	8176	άνευ Χάμπτον ρόδις 19 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν - Έουρόπα»	55	11380	άνευ Χάμπτον ρόδις 22 'Ιουν. διά Κιούρασάο
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Παναμέν - Έουρόπα»	55	8690	άνευ Μπαγκόγκ 22 'Ιουν. διά Ινδονησίαν
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Γκαρπό»	44	7244	έφθ. Βιζαγίγια πατατάμ 17 'Ιουν.
ΝΤΟΡΙΚ (λιθ.)	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	διήλθε Τρίνινταντ 15 'Ιουν. διά Βικτωρίαν
ΝΤΟΡΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7190	έφθ. Μόζι 9 'Ιουν.
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Ρεσόλουτ»	56	10580	διήλθε Ρόττερνταμ 20 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδις
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσατλαντικά»	54	5653	διήλθε Κέππι Τάσιον 10 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ Α·Ι·Σ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσατλαντικά»	53	17362	άνευ Πειραιώ 28 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕ·Υ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	άνευ Ράς Τανούρα 31 Μαΐου διά Κιαστιούγκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13652	έφθ. Γένοβαν 17 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ·ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	είς Ρόττερνταμ από 29 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	48	11298	έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	14047	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 23 'Ιουν. διά Γαλλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17791	διήλθε Φιλαδέλφειαν 15 διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙ·Τ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτς»	53	14221	διήλθε Σουέζ 20 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17725	άνευ Μπαντάρ Μασούρ 1 7'Ιουν. διά "Αγιον Φραγκίσκον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙ·Κ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13678	διήλθε Σουέζ 16 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	13660	διήλθε Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Καρρίεντες»	45	10448	είς Μασσαλίαν από 1 'Ιουν. (έπισκεψαί)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13934	άνευ Μπαντάρ Μασούρ 30 Μαΐου διά "Αγ. Φραγκίσκον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	55	13709	άνευ Ράς Τανούρα 23 'Ιουν. διά Νίνασχαμν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ·Ι·Λ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13713	διήλθε Γιβοσάτλαρ 22 'Ιουν. διά Γαλλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	55	13934	άνευ Ράς Τανούρα 1 'Ιουν. διά "Ελ. Σεγκούντο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13665	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 25 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάσον Ατλάντικ»	55	18790	έφθ. Φιλαδέλφειαν 19 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ·Υ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	55	13934	έφθ. Νέαν Υόρκην 25 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΑΕΤΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	20595	άνευ Ράς Τανούρα 29 Μαΐου (διαπαγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13665	άνευ Φιλαδέλφειαν 13 'Ιουνίου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17792	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 24 'Ιουν. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	άνευ Μένα Σαούντ 22 'Ιουν. διά Ντελάγκουαρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17794	άνευ Περσικόν Κόλπον 22 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17791	διήλθε Γιβοσάτλαρ 22 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13580	διήλθε Σουέζ 12 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουντανάντο»	54	20611	έφθ. Χούλι 18 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονοβάρ»	43	7028	άνευ Ράς Τανούρα
ΟΜΝΙΟΥΜ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Έξπλόρερ»	44	7215	άνευ Ρόττερνταμ 22 'Ιουν. διά Παραμαρίμπο
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερς»	43	7256	έφθ. Παραμαρίμπο 21 'Ιουν.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Τρέιντερ»	44	7211	έφθ. Νέον Όρλεαν 24 'Ιουν.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ·Ι·ΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Φράιτερ»	44	7255	έφθ. Τρίνινταντ 17 'Ιουν. (διά N. Όρλεανην)
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρερ»	27	8627	άνευ Ταμπίκο 17 'Ιουν. διά Νιούάρκ (N. Z.)
ΟΜΟΝΟΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ενωσίς»	12	2174	άνευ Βομβάνη 16 'Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άλα Εμπρέσσα»	55	20616	διήλθε Αδεν 21 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΥΑ·Ι·Τ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Ούλατά»	44	7248	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 16 'Ιουν.
ΟΥΑΣΙΣΣΕΣ ΙΙ. (λιθ.)	έτ. «Ούλισσες»	42	7234	άνευ Κόμπε 10 'Ιουν. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	άνευ Ρόττερνταμ 19 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ούρανία»	32	6430	έφθ. Βέρα Κρούζ 23 'Ιουν.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	έφθ. Ρίον Ιανείρον 20 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	έφθ. Βίλλα Κονσταύτον 17 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιθγ.)	έτ. «Νόρλο»	43	7211	έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσόσειν Τάνκερς»	52	12065	άνευ Βαλτιμόρην 17 'Ιουν. διά Μαρακάιμπο
ΟΣΕΑΝ ΝΟΡΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10551	άνευ Νέαν Υόρκην 13 'Ιουν. διά Γκουάντα
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιβιλλ»	43	7176	έφθ. Τοκοπίλλαν 18 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΩΡ (λιθ.)	έτ. «Μπλού Μπαίνη»	43	7194	διήλθε Λιζαρτ 8 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδις
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λιθ.)	έτ. «Χάνοντερ»	42	7221	διήλθε Λάδσεντ 20 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδις
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)	έτ. «Χάνοντερ»	43	7256	έφθ. Ρίον Ιανείρον 17 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	52	11349	άνευ Σαβάννα 8 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ. «Αουντάξ»	23	7246	άνευ Αδεν 19 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΟΥΡΑΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορία»	56	12807	άνευ Σιμότσου 9 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7224	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουν.
ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7176	είς Ρόττερνταμ 17 'Ιουν.
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιθ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8371	έφθ. Πιούπινο 15 'Ιουν.
ΠΑΛΜΑ (λιθερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7136	έφθ. Γένοβαν 17 'Ιουν.
ΠΑΛΜΙΤΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πάλμα»	20	5182	διήλθε Νότερ 17 'Ιουν. διά Κόνακρυ
ΠΑΝ	έτ. «Αρίας»	56	10486	άνευ Χάμπτον ρόδις 22 'Ιουν. διά Ολανδίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άνευ Αγ. Φραγκίσκον 16 'Ιουν. διά Φορμόζαν
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίσκαλ»	26	4494	έφθ. Μορούγκαρο 20 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	56	16100	άνευ Περσικόν Κόλπον 18 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Βαλιέντε»	55	9857	έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. (λιθερ.)	έτ. «Ελλικόν Τράνσπορτ»	57	8500	έφθ. Μόμπιλ 19 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΖΥΛΑΣ	έτ. «Αντάριος»	44	7212	έφθ. Βαλτιμόρη 15 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Ιγνάτιο»	44	7281	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 17 'Ιουν. διά Βρέμην
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ	έτ. «Μαρίνος - Φράγκος»	20	6542	είς θέσην 5.31 B. — 82.12 A. 'Ιουν. 12 διά Μουρόραν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεδώλιο»	29	6598	είς Γκότεμπουργκ από 1 'Απρ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	8474	άνευ Μίδδλεσμπρο 9 'Ιουν. διά Πομέρτο Ορντάκ

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Έμβασματα εις ΕΛΛΑΔΑ ΚΥΠΡΟΝ και ΑΙΓΑΛΙΤΟΝ.— Ταχεία και άκριβής ύπηρεσία.— Ό καλλίτερος, οίκονομικώτερος και άσφαλέστερος τρόπος είναι τὰ Σπέσιαλ Τσέκς.
Έξαργυρώνονται όπουδήποτε άνευ διατυπώσεων.

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

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

Member Federal Deposit Insurance Corporation

ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (ΓΚοστ.)	έτ. «Κορφιάτα»	09	715	διήλθε Σουεζ 19 'Ιουν. δι' Ερυθράν
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Παραπόρτι»	25	4687	εφθ. 'Αρχάγγελον 13 'Ιουν.
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λι6.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	άνεχ. Ν. Ύδρην 6 'Ιουν. διά Τουρκίαν
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ (λι6.)	έτ. «Κοράλ»	30	3806	άνεχ. Κόπερδικ 3 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λι6.)	έτ. «Μαρίνας	43	6721	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 'Ιουν. διά Νέαν Όρλεάνην
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	εις θέσιν 49.16 Β. — 14.21 Δ. 'Ιουν. 20 δι' Αμδούργον
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ (λι6.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7255	άνεχ. Βοστώνη 21 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑ-Ι-ΝΤΙΡ (λι6.)	έλληνικά συμφέροντα	56	10060	εφθ. Κόμπη 22 'Ιουν.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΤΑΡ (λι6.)	έτ. «Κοντινεντάλε»	44	7254	εφθ. Βομβάνη 7 'Ιουν.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (λι6.)	έλληνικά συμφέροντα	57	10000	εις Ισπανίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΑΜ	έτ. «Κορόνα»	20	3594	διήλθε Κολόμπιο 17 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΠΕΓΚΟΡ (λι6.)	έτ. «Πεγκόρ»	45	7251	όνεχ. Μιήκε 9 'Ιουν. διά Λός Αντζελες
ΠΕΛΟΨ (λι6.)	έτ. «Σάμοσκ»	45	7054	εφθ. Πάλμ Μπήτης 20 'Ιουν.
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λι6.)	έτ. «Καρρέτος»	43	7139	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρντας
ΠΕΡΑ Α-Ι-ΛΑΝΤ	έτ. «Μάντασκ»	36	7236	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 15 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λι6.)	έτ. «Μονρόβια»	55	8001	διήλθε Παναμάν 18 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΠΕΡΑ ΣΗ (λι6.)	έτ. «Μονρόβια»	56	8240	διήλθε Λάδεσεντ 19 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΕΡΣΕΥΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	15800	άνεχ. Μπαντάρ Μασσάρη 22 'Ιουν. διά Βομβάνη
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πήγασος»	43	7221	εφθ. Σαβόνα 15 'Ιουν.
ΠΗΓΑΣΟΣ (λι6.)	έτ. «Κάνοπους»	57	10800	εις Τίτις, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λι6.)	έτ. «Ελλήσποντος»	45	7056	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 12 'Ιουν. διά Τέξας
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	εφθ. Σεμπένικο 16 'Ιουν.
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Μέδουσα»	43	7205	εφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 17 'Ιουν.
ΠΛΑΝΕΤ (λι6.)	έτ. «Ορενς»	43	7228	εφθ. Νάντην 19 'Ιουν.
ΠΛΟΒΕΡ (λι6.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	διήλθε Φλώσιγκ 14 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σαίντ Άναργυροι»	24	1435	διήλθε Μπρόνσμποτελ 17 'Ιουν. διά Γδυνιάν
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάρις»	54	9188	διήλθε Ντόρερ 16 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	εις Σουδίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ ΓΡΑΤΣΟΥ (λι6.)	έλληνικά συμφέροντα	57	8500	εις Τάνι, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (λι6.)	έτ. «Άντρια»	57	9600	διήλθεν Αγιον Βικέντιον 22 'Ιουν. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρης»	43	7257	διήλθε Ντόρερ 24 'Ιουν. (διαταγάς)
ΠΟΠΗ	έτ. «Οσεαν Γουαΐνς»	38	2646	διήλθε Γιεραλτάρ 18 'Ιουν. διά Μπασρέν
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7267	άνεχ. Κόμπη 22 'Ιουν. δι' Αναγκασάκι
ΠΟΡΤΑΡΙΤΙΣΣΑ	Μαρίνος - Φράγκος	21	7536	άνεχ. Καπάνιαν 8 'Ιουν. δι' Αρρύμπαν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λι6. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	10576	διήλθε Σουεζ 18 'Ιουν. διά Ράς Ταννούρα
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 23 'Ιουν. διά Καλκούταν
ΠΟΥΛΑΡΙΑΝΗ	Μαρίνος - Φράγκος	22	6887	εφθ. "Ειδεν 19 'Ιουν.
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Τράνσπορτ Οθερση»	24	4928	εφθ. Βρατλάν 21 'Ιουν.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοταρρόπουλος	19	2256	άνεχ. Λός Αντζελες 15 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λι6.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουν. διά Καζαμπλάγκαν
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λι6.)	έτ. «Ελλήσποντος»	43	7128	άνεχ. Λισσαδώνα 13 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (λι6.)	έτ. «Προσπέριτο»	44	7230	
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7192	εφθ. Βιζαγκαπατάμ 19 'Ιουν.
ΡΑΣ ΑΖΙΡ (Κοσταρ.)	Σ. Χούλης . . .	21	1184	εις Πειραιά από 6 'Ιουν.
ΡΑΨΟΝΤΥ (λι6.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 5 'Ιουν. διά Ρίον Ιανείρον
ΡΕΝΕ	Παναμαϊκή έταιρία	11	2255	διήλθε Σουεζ 18 'Ιουν. δι' Ερυθράν
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (λι6.)	έτ. «Νέστωρ»	43	7112	εις θέσιν 48.12 Β. — 11 Α. 'Ιουν. 14 δι' Αμδούργον
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατσίφικα»	44	7226	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον από 5 Μαΐου διά Φορμόζαν
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λι6.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7132	εφθ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουν.
ΡΟΚΟΣ Β. (λι6. δεξ.)	έτ. «Γουέστερν Σή»	55	21050	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΡΟΥΛΑ ΙΙ. (λι6.)	έτ. «Μαρκούιστα»	24	5509	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 21 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΡΥΘΜΟΣ (λι6.)	έτ. «Κλόμπε»	56	10000	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουν. διά Σέβεν Αϊλαντς
ΣΑΒΙΝΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Τρανσούσεάνικα»	56	21000	
ΣΑΙΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ	έτ. «Σαίν Έλευθερίο»	19	5672	εις θέσιν 49.31 Β. — 3.12 Δ. 'Ιουν. 20 διά Περσικόν Κόλπον
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λι6.)	έτ. «Σούπτερεμ»	43	4233	διήλθε Νορδηγικάς ακτάς 31 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Σάιντ»	44	7176	άνεχ. Μπαρανγκούλα 11 'Ιουν. διά Μακόρις
ΣΑΛΑΜΑΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Στάχαλ»	30	4105	άνεχ. Γλασκώνη 13 'Ιουν. διά Σέβεν "Αϊλαντς
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	18	5727	άνεχ. Οζάκαν 15 'Ιουν. διά Ντουγκούν
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σουμέλγκο»	44	7282	άνεχ. Κοατζακοάλκος 16 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λι6. δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10652	διήλθε Πούλο Μπούκομ 19 'Ιουν. διά Βομβάνη
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαβίζιας	23	5372	άνεχ. Πάροπτον 11 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ. (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Άντωνιο»	17	5685	εφθ. Σάν Ραμόν 11 'Ιουν.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντκα»	06	2084	εφθ. Αλέ Παλλίς 9 'Ιουν.
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικα»	44	10546	άνεχ. Μορμούγκας 16 'Ιουν. διά Λύμπεκ
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Παντελέημων»	44	7283	εφθ. Πούρετο λά Κρούζ 10 'Ιουν.
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φονίνις»	43	7259	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 17 'Ιουν. δι' Ούζαν
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λι6.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	διήλθε Τροινινταντ 16 'Ιουν. διά Ρίον Ιανείρον
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Βαπτιστής»	23	4884	εφθ. Αρχάγγελον 5 'Ιουν.
ΣΑΝΘΗ (λι6.)	έλληνικά συμφέροντα	42	7125	εφθ. Νεκοτέσα μ 10 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαριτίμα»	44	7210	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 24 'Ιουν. διά Ρίον Ιανείρον
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πολύφωμος»	18	1260	εις Μόζι από 5 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λι6.)	έτ. «Σάντα Τζόρτζ»	57	9939	εφθ. Βρούπττον 21 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	άνεχ. Λόδις Αντζελες 9 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπτόρες»	43	7257	εφθ. Τόκιο 15 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΟΥ (λι6.)	έτ. «Σαίν Τζών»	44	7176	άνεχ. Καματίσι 16 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λι6.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	εφθ. Κιουρασά 12 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Οράκουάνα»	43	7164	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουν. διά Σέβεν Αϊλαντς
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λι6.)	έτ. «Παναθήνα»	43	7179	διήλθε Γιεραλτάρ 25 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΣΑΝΜΠΗΜ (λι6. δεξ.)	έτ. «Γκόλιφο Σ.»	45	10656	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 14 'Ιουν. διά Σμαλκάντεν
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	άνεχ. Ρίον Ιανείρο 2 'Ιουν. διά Παρανάγκουσα
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ. «Αθία»	20	2606	διήλθε Ηνωμένας Πολιτείας 4 'Ιουν. δι' Αγιον Δομίνικον
ΣΑΠΦΟ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	άνεχ. Γλασκώνη 22 'Ιουν. διά Σέβεν Αϊλαντς
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	εφθ. Γιαδάταν 12 'Ιουν.
ΣΕΒΙΛΛΑ (λι6.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	44	7066	άνεχ. Βαλτιμόρην 17 'Ιουν. διά Βραζιλίαν
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	16216	διήλθε Σουεζ 12 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΗ Α-Ι-Λ (λι6.)	έλληνικά συμφέροντα	42	6065	
ΣΗ ΜΑ-Ι-ΝΤΑΙΝ (λι6.)	έτ. «Βίκτωρ Ίντερν.»	44	7257	
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λι6.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	
ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ (λι6.)	έτ. «Γιουνίθερσ. Τράμπ»	43	7191	
ΣΗΓΚΛΑΡΙΟΥΣ (λι6.)	έτ. «Γιούπτερ»	43	8432	
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λι6. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ. «Σάν Φέλιππε»	43	8485	
ΣΙΓΚΝΕΤ (λι6.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	
ΣΙΔΕΡΗΣ (λι6.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	
ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ	έλληνικά συμφέροντα	21	6735	
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	

ΣΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Νουέδα Βαλένθια»	42	6907	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 11 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ διήθε Κωνταρίνη πολιν' 24 'Ιουν. διὰ Γουόρκικτων
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	άνεχ. Σεμπού 17 'Ιουν. διὰ Πουσάν
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6547	διήθε Πόρτ Σατή 23 'Ιουν. διὰ Ερυθράν
ΣΟΥΣΑΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	έφθ. Μαυρόπαν 23 'Ιουν.
ΣΟΦΙΑ Κ. (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	56	10200	έφθ. Μίδδλεσμπρο 22 'Ιουν.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)	έτ. 'Ατυχίδης	25	6810	έφθ. Βομβάνη 17 'Ιουν.
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Σπάρτο»	43	7199	άνεχ. Μασσαλίαν 20 'Ιουν. διὰ Γιβραλτάρ
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Γκόθικ»	57	21000	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 19 'Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΣΠΗΝΤΗΓΟΥΑΙΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νέποτουν»	56	30159	διήθε Σουεζ 24 'Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	έφθ. Γάδην 18 'Ιουν.
ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Σταράς»	21	4779	διήθε Αγίου Βικέντιου 19 'Ιουν. διὰ Γερμανίαν
ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	άνεχ. Πουέρτο Ορντάζ 6 'Ιουν. διὸ Χάρτλεπουλ
ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ. «Πινογκάνα»	43	7282	έφθ. Αμπαντάν 17 'Ιουν.
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαργκό»	44	7253	έφθ. Σάντος 5 'Ιουν.
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιβ.)				
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	διήθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. διὰ Μάρκους Χούκ
ΤΑΝΑΓΡΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεχ. Νέαν Υόρκην 14 'Ιουν. διὰ Μαρακάτιπο
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Μπλένεν»	43	7235	άνεχ. Σαβόναν 8 'Ιουν. διὰ Κούνθαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βάντα»	44	7330	άνεχ. Αρσύμπαν 17 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΤΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντ' Ατανάσιο»	15	2557	έφθ. Αρχαγγελον 11 'Ιουν.
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μόναδαρ»	43	7131	εἰς Φλώσιγκ από 7 Μαΐου
ΤΑΥΡΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανσκοντινεντάλ»	56	20250	έφθ. Χάμπτον ρόδς 20 'Ιουν.
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Δίδω»	43	7258	άνεχ. Βομβάνη 6 'Ιουν. διὰ Κέπ Τάουν
ΤΖΕΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιβ.)	έτ. «Σικέριερς»	43	7231	άνεχ. Λός Αντζελες 12 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 24 'Ιουν.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	διήθε Παναμάν 23 'Ιουν. διὰ Οζάκαν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΓΙΜ	έτ. «Εκλορίαννα»	44	7055	έφθ. Λίθερπουλ 19 'Ιουν.
ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	έφθ. Τεργεστην 23 'Ιουν.
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κονκόριτσα»	20	3526	διήθε Σουεζ 16 'Ιουν. διὰ Κουβέιτ
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπόα»	54	18717	διήθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουν. διὰ Κόλπου
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λίμπερτες»	53	27853	άνεχ. Περσικὸν Κόλπου 10 'Ιουν. διὰ Λός Αντζελες
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	52	12523	έφθ. Φλαδέλφειον 24 'Ιουν.
ΤΙΝΑΜΑΡ	Μαρίνος - Φράγκος	20	6036	άνεχ. Καζαμπάργκαν από 20 'Ιουν. (διαταγάς)
ΤΙΡΥΝΣ (λιβ.)	έτ. «Νερέντη»	44	7258	άνεχ. Σέβεντ Αίλαντς 20 'Ιουνιού διὰ Αμερικανίας
ΤΟΡΜΟΙ·Λ· (λιβ.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	διήθε Παναμάν 21 'Ιουν. διὰ Γιαβάτα
ΤΟΤΙΑ	έλληνικά συμφέροντα	26	4528	έφθ. Κουβέιτ 16 'Ιουν.
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	διήθε Κουβέιτ πολιν' 14 'Ιουν. διὰ Κωνσταντζαν
ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΜΠ (λιβ.)	έτ. «Κοντινένταλ»	29	5949	έφθ. Λουλέα 15 'Ιουν.
ΤΡΑΝΣΙΑΣΟΝ (λιβ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	31	8923	άνεχ. Μόμπιλ 19 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΤΡΑΝΣΚΑΣΤΩΡ (όνδ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάρες»	30	9097	διήθε Συεζ 12 'Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανσαλάντικ»	43	9795	άνεχ. Καμπάνα 2 'Ιουν. διὰ Πουέρτο λά Κρούζ
ΤΡΑΝΣΠΟΛΛΟΥΞ (δεξ.)	έτ. «Τρανσκάστωρ»	30	9100	άνεχ. Αγκο-Αγκο 24 Μαΐου διὰ Κόλπου Μεξικού
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μπάχιος Σαλίνας»	44	7191	άνεχ. Μπελαδάν 21 'Ιουν. διὰ Τζακάρταν
ΤΡΙΝΙΤΙ (λιβ.)	έτ. «Ντέ Κολόν»	57	8300	άνεχ. Σημάτη 27 Μαΐου διὰ Κόμπη
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7235	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουν. διὰ Ιταλίαν
ΤΡΙΤΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ρέντ Κάνιουν»	45	10448	άνεχ. Αρδούπαν 17 'Ιουν. διὰ Μαρακάμπιπο
ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Σάντι»	20	5686	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 25 'Ιουν.
ΤΣΑ	έτ. «Μεριντιάνα»	20	4028	άνεχ. Αδεν 18 'Ιουν. διὰ Καλκούτταν
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ	Φ. Κυπριανού	18	5729	άνεχ. Σουεζ 18 'Ιουν. διὰ Κουβέιτ
ΤΥΧΑ	έτ. «Ρούαγιαλ»	42	7035	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 21 'Ιουν. διὰ Πόρτ "Αρθουρ"
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	20615	διήθε Πόρτ Σατή 20 'Ιουν. διὰ Γιβραλτάρ
ΦΑΙ·ΠΤΡΕΙΝΤ (λιβ.)	έτ. «Φαιτρέϊντ»	21	6675	έφθ. Ριγιέκαν 12 'Ιουν.
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	έφθ. Μόντρεαλ 6 'Ιουν.
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Ινκάικα»	45	7263	άνεχ. Βαγκούνερο 20 'Ιουν. διὰ Λουθίνον
ΦΑΤΙΝΑ (λιβάνου)	Κ. Αργύρης	17	1875	άνεχ. Μωρούγκο 14 'Ιουν. διὰ Γένοβαν
ΦΛΟΙΣΒΟΣ ΙΙ. (λιβ.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	άνεχ. Βαγκούνερο 20 'Ιουν. διὰ Τόκιο
ΦΛΩΡΑ	έτ. «Οσεαν Γουοίνης»	36	2678	άνεχ. Πειραιά 24 'Ιουν. διὰ Βόλον
ΦΛΕΒΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Μαρίνος - Φράγκος	44	7279	έφθ. Καλκούτταν 15 'Ιουν.
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	διήθε Ντακάρ 16 'Ιουν. (από Κιουρασάο)
ΦΟΥΛΜΑΡ (λιβ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7087	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Ιουν. διὰ Γερμανίαν
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 7 'Ιουν. διὰ Αρδούπαν
ΦΩΤΕΙΝΗ (λιβ.)	έτ. «Ντέ Κολόν»	56	10483	άνεχ. Λός Αντζελες 21 'Ιουν. διὰ Λονδίνον
ΦΩΤΟΥΛΙΑ (λιβ.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7151	διήθε Θεσσαλίαν 20 'Ιουν. διὰ Αλεξανδρέτταν
ΧΑΡΡΙΕΡ (λιβαρ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7165	διήθε Πέινανγκ 18 'Ιουν. διὰ Ιμριγχαμ
ΧΑΡΙΟΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	διήθε Πόρτ Σα δι 24 'Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10583	έφθ. Αγίου Φραγκίσκου 21 'Ιουν.
ΧΕΡΑΛΤ	έτ. «Γκόθαμ»	43	7242	άνεχ. Βαγκούνερο 20 'Ιουν. διὰ Καναδάν
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (λιβ.)	έτ. «Πτερωτή»	43	7224	έφθ. Μίδδλεσμπρο 23 'Ιουν.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λιβ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	38	9475	έφθ. Μίλφορτ Χάφεν 17 'Ιουν.
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Τρανσαστεάνικα»	54	15749	εἰς Αμερικανίαν από 3 'Ιουν.
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 'Ιουν. διὰ Ούλαν
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Ιντερνάριοναλ»	42	7092	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 15 'Ιουν. διὰ Τεργεστην
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Λιόν»	44	7150	έφθ. Τόκιο 16 'Ιουν.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	53	12513	έφθ. Αρδούπαν 18 'Ιουν.
ΧΡΥΣ (λιβ.)	έτ. «Γκράουντ»	43	7258	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 13 'Ιουν.
ΧΡΥΣ X. (λιβ.)	έτ. «Ούνδασθρο»	43	7243	άνεχ. Αμερικανίας 16 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΧΡΥΣΑΝΘΟ (λιβ.)	έτ. «Σένγτρα»	43	7180	άνεχ. Βαλτιμόρη 9 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιβ.)	έτ. Γιούν. Σίππερς»	55	23930	άνεχ. Περσικὸν Κόλπου 19 'Ιουν. διὰ Λάδσεντ
ΧΡΥΣΗ (λεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 'Ιουν. διὰ Ράς Τανούρα
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιβ.)	έτ. «Μαρακάι»	44	7256	διήθε Παναμάν 24 'Ιουν. διὰ Ιαπωνίαν
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσαστεάνικα»	42	7084	έφθ. Νιούπορτ 20 'Ιουν.
ΩΚΕΑΝΙΣ (λιβ.)	έτ. «Ρόμπλον ντε Όρο»	40	5557	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκου 21 'Ιουν. διὰ Ιαπωνίαν
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 'Ιουν. διὰ Βρέμην

DINOS MITROPOULOS-ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

Telegrams: MITHA SHIPBROKERS AND AGENTS
PIRAEUS PIRAEUS - GREECE Teleph | 475652
40851
40798NTINOS MITROPOULOS - AO. XATZIGEORGIOS
NAUTIKOI PRAKTORES - NAULOMESEITAI
PEIRAIYES'Ακτή Ποσειδώνος 3— Τηλ. 475.652, 40.851, 40.798
Τηλεγρ. Διεύθυνσις: ΜΗΤΧΑ—ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ 9

ΤΗΛΕΦ. 614-313

ΑΘΗΝΑΙ

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-FREREPORT
Brooklarkai 12 After office-Hours: 45 21 21
Telegrams: ASKITIS Telephone: 33 85 77
(13 Lines)

VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP-CHANDLERS

Πρακτορεύσεις καὶ τροφοδοσίαι
τῶν Ἑλληνικῶν 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. ΠΡΩΤΟΥΑΛΗΣ

Τρόφιμα, ύλικά μηχανῆς, καταστρώματος
καὶ «ΤΡΑΝΣΙΤ»

Γενικοί ἀντιπρόσωποι 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

JOKELESON & HANDSAEM, S.A.

LICENSED STEVEDORES, SHIP'S SHIPPING AND FORWARDING AGENTS

DUNKERQUE • CALAIS • HAVRE
ST. NAZAIRE • 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, Telephone: CENtral 7206/7
Telegrams: "POLLEXFEN."

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

E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ - ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRICKON: 158(9), HIGH STREET HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ:
57(5), FONTENOY STREET, LIVERPOOL, 3,
69, ST. VINCENT STREET, GLASGOW, C. 2.

ΕΠΙΣΗΣ:

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

AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING CO. PTY. LTD.

ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

19 BRIDGE STR.
"SCOTTISH HOUSE,"
SYDNEY - NSW
ΤΕΛ. - CABLES: «SPIRO» SYDNEY
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Γ. Δ. ΗΑΙΑΔΗΣ

ΚΕΡΚΥΡΑ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ΚΟΝΤΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ-ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ
ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. "ΚΟΝΒΟΥΔΙ"-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

GENERAL SHIPPING AGENCY

E. ARVANITOPOULOS

SHIPPING AGENTS & BROKERS
CLEARING & FORWARDING AGENTS

PORT-SAID

SULTAN HUSSEIN QUAY - 24
P.O.B. 394

SUEZ

P.O.B. 1

AGENTS FOR: THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES - PIRAEUS
AND OTHER GREEK NAVIGATION COYS. ESTABLISHED 1894

Telegraphic Address: (Both Offices) ARVANITOPOULOS

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

ΤΗΛΕΦ.: 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

Πλήρως κατηρισμένον Έλληνικόν τμῆμα θά σας παράσχῃ ἀμεσον και ἀμεμπτον ἔξυπηρέτησιν.

183) 185 Regent Road

SALFORD, 5, MANCHESTER

Telephone: TRAFFORD PARK 0573
Telegrams: REPLENISH ALL PORTS

GEBR. SCHOEMAKER

BREMEN

ESTABLISHED 1888

TEL. NR. 26146/48 OFFICE SCHLACHTE 29
Telegrams: AUSRUETUNG BREMEN

AGENTS OF MOBIL OIL A.G., HAMBURG
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

C. G. VARCADOS & Co.

SHIPCHANDLERS

CABLE ADDRESS: "VARCADOS,"

A D E N

Provisions and General Groceries
Fresh Meats, Engine and deck Supplies

We Guarantee: Prompt Service, Best Quality, low Prices
and Entire Satisfaction.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ORIENT FRACHTKONTOR

STUBBENHUK 10,, HAMBURG II GERMANY
ΤΗΑΕΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ, "ERMIS."

BREMEN: Langenstr 136

EMDEN: Handelshof ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΣΥΔΑΣ
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
34561

SINGAPORE 1 (MALAYA)

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

Cables:
"AESALPORTS,, London

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

PORT - SAID

P. O. Box 55

SUEZ

P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

Telegrams: All Offices "DIORYX,,

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

OCEAN OIL CO. [1942] LTD. LONDON

SPECIALIZING IN THE MANUFACTURE
OF
MARINE STEAM ENGINE, STEAM TURBINE
AND
DIESEL LUBRICATING OILS.
STOCKS HELD AT ALL IMPORTANT WORLD PORTS.

AGENTS AT PIRAEUS: **PIRAEUS SUPPLY COMPANY**
14a George Skouze Street - Tel. No. 44.479

Tel. Address:
"NEGRISCO.."

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 ΤΑΚΗΣ ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

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

COMMONWEALTH SUPPLY CO.

SHIPS CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS

Cable Address: COLOMBO 1. (CEYLON) Telephone: Office 6406
•COMPLYSHIP• "HIRDARAMANI BUILDINGS," Store 5937
65 CHATHAM STREET Residence 81738

For quality prompt and efficient service
in

Provisions and Groceries
Fresh and Frozen Meats Engine
and deck Supplies

United Kingdom Agents: AVGHERINO & APERGUIS
154 BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.

Telephone: Bishopsgate 1343 Telegrams: "AGESILAUS.. - London

BARTHELS & LUEDERS

ALL SORT OF SHIP REPAIRS

Best of work - Most Moderate prices
The only yard in Continent to skim crank
pins on board the ship on the spot with
their own designed machine

HAMBURG II, NORDERELBSTRASSE 15

Telephone: 31 14 11 four lines Tel. Address: POLITROMM

GENERAL STEVEDORES & CONTRACTORS

ALL UNITED STATES NORTH PACIFIC PORTS

ENQUIRIES SOLICITED

ROTHSCHILD INTERNATIONAL
2247 E. MARGINAL WAY
SEATTLE-WASHINGTON

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

GRAIN FITTING & TRIMMING

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

LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH

Telegrams: "GENICOLAOU,
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

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

Telephone: ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΑΜΕΡΙΚΗ

Cables: FINAMUS-NEW YORK
ALL SHIPPING CODES

SHIP'S MANAGEMENT CORPORATION

80 BROAD STREET NEW YORK 4, N.Y.

Telephone: 5882
Whitehall 3 | 5883
5884

CAMREX

SUPER QUALITY PAINTS

Προφυλακτικὸν 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 ΝΤΗΠ-ΤΑΝΚΣ
Διά τὰ τάνκς ἔρματος φορτίου καὶ υδατος.

"CAMLAC," ΔΙΑ ΤΑΣ ΥΠΕΡΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣ ΚΛΠ.
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
28.832 CARDIFF

Teleg. "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 BATAVIA STREET 17
SUPERINTENDENTS OF GRAIN and OTHER GARGOES 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

Telephone: DIGBY 4.5900

Cable Address: POSEIDON

MAR - TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44, WHITEHALL STREET

NEW YORK 4, N.Y.

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

ΑΘΗΝΑΙ
ΤΙΑΝ ΣΜΑΤΣ, 4
ΤΗΛΕΦ. 30.078 - 27.541
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 41
ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

'Εκδόσεις: 'Αεροπορικῶν Σιδηροδρομικῶν καὶ Α-
τμοπλοϊκῶν Εἰσιτηρίων.

'Αποστολαὶ πληρωμάτων - Ναυτικαὶ Έργασίαι
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΟΛΥΜΠΟΥΡΣ,,

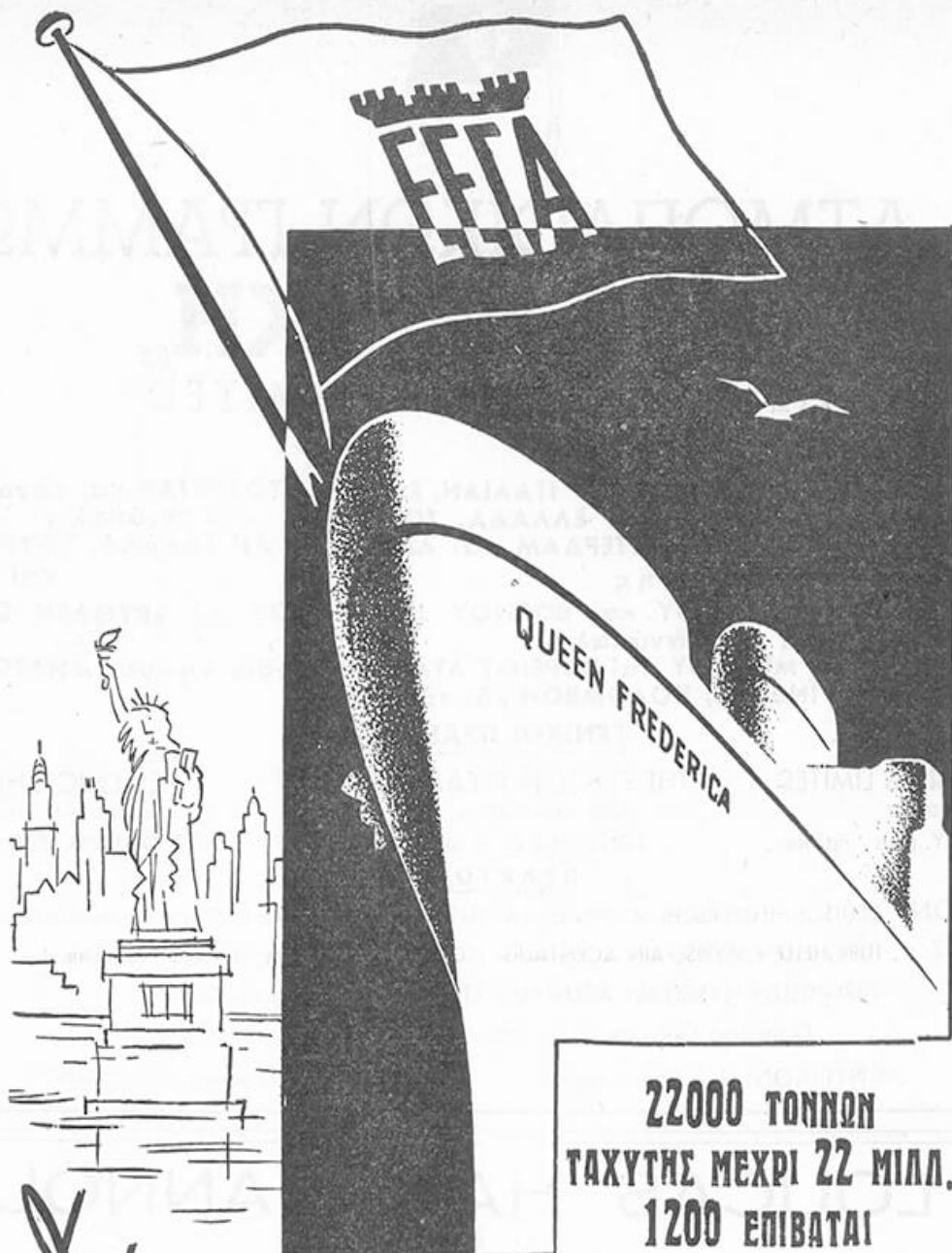
DODWELL & COMPANY LTD.

P. O. Box 297

TOKYO JAPAN

Ship's Agent, Brokers for sale, purchase
and chartering.

Agents for BRITISH PAINTS (Torpedo Brand)
Offices at Osaka, Kobe and Yokohama and
sub-agents at all principal ports in Japan.



22000 ΤΟΝΝΩΝ
ΤΑΧΥΤΗΣ ΜΕΧΡΙ 22 ΜΙΛΛ.
1200 ΕΠΙΒΑΤΑΙ

Διά ΧΑΛΙΦΑΞ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

ΕΘΝΙΚΟΝ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΟΝ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ

Τό πλωτόν άνάκτορον είς τόν ίστόν τοῦ δόποίου κυματίζει ύπεροφανα ἡ Γαλανόλευκη.... Ταχύτης - Ανεσίς - Έλληνικόν πλήρωμα - Έλληνικό γλέντι - Έξαιρετική Έλληνική κουζίνα - Πολυτελή διαμερίσματα Πρώτης και Τουριστικής Θέσεως.

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

ΕΘΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ



**Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
“Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,”
(HELLENIC LINES LIMITED)**

ТАКТИКА ГРАММАТИКИ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED
39, BROADWAY
NEW YORK 6, N.Y. CABLES "HELLENIKI"

THE FENTON STEAMSHIP CO. LTD.,
BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS,
LONDON, E.C. 3. CABLES: KENNDY.

HELLENIC LINES LIMITED
319, INTERNATIONAL TRADE MART
NEW ORLEANS, LOUISIANA 70130

ПРАКТОРЕИА :

ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ: DEUTSCH-HELLENISCHE SCHIFFAHRTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGSTR. 8/10, "HANSAHaus,, CABLES: "DEUTELLEN,
ΚΩΝΙΠΟΛΙΣ : TURK-HELLEN SEYRISEFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. GALATA 969 CABLES: "TURKLENIK,,
ΕΛΛΑΣ

WILLIAM GUTHRIE & CO. LTD., CIV. F.O.B. 339 GABLES, TORONTO, ONT.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Έλληνας Αστροφίλειος 17, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Τηλέφωνα: 43027-42870

LOUCAS HAJI IOANNOU

P O BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS

ΤΕΛΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΤΕΛΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ" & "ΟΛΥΜΠΟΣ,"
TELEGRAMS: LOUCAS JEDDAH

SHIPPING & GENERAL AGENCY CO. LTD.

SHIPBROKERS. STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

Α. Ε. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Ηρακτορεύσεις, Ἀγοραπωλησίαι πλοίων καὶ πάσης φύσεως
ἐμπορογαντικὴ ἔργασίαι.

*Αντιπρόσωποι εν Ελλάδι των BRITISH PAINTS, LTD. προμηθευτῶν τῶν ἀρίστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων Εργοστασίων τῆς Αγγλίας χορηγούντοι οινομένων ἀπὸ τῆς τούρπιδος μέχρι τῶν κοινωνίσων καὶ ίστων.

Μεγάλη παραστατική TRANSITO του "NELSON", και "EMPIRE. COMPOSITIONS SUPERTROPICAL και TROPICAL.

Γραφεία : 'Εν Πειραιεί 'Ακτή Μιαούλη 17-19, Μέγαρον Τ.Α.Ν.Π.Υ. Τηλέφ. 41.479. Τηλεγραφική Διεύθυνσης Έξτερνερικού : «UNION»
> Αθηνών : Εύπολος 10, Τηλ. 21.441. Σ.1.680 Έστερνερικού : «UNION»

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ A.E.

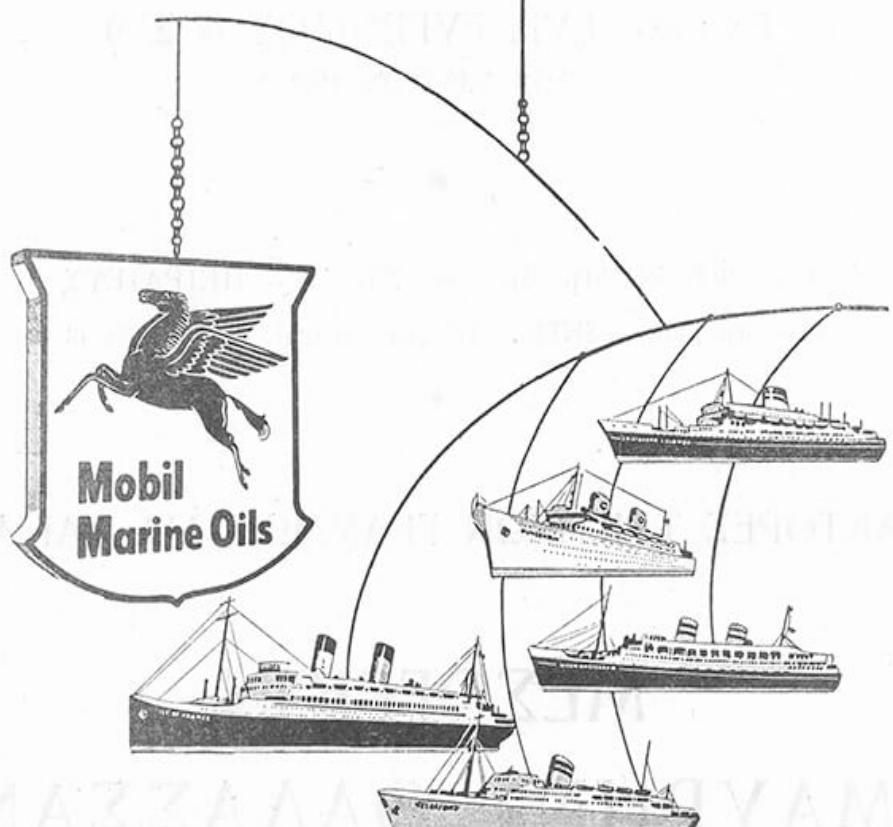
(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

Οδός Φιλονος 51β' Μέγαρον Σπυράκη — ΗΕΙΡΑΙΕΥΣ
Τηλεγραφική Λγοτ: SNEAL Τηλέφωνα: 470.241, 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ
ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ
ΑΓΓΛΙΑΝ
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑΝ & ΒΑΛΤΙΚΗΝ
ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ
ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ



Τα μεγαλύτερα
ναυεπικέανεα τού κόσμου

- CHRISTOFORO COLOMPO
- KUNGSHOLM
- NIEUW AMSTERDAM
- ILE OF FRANCE
- OSLOFJORD
- QUEEN ELIZABETH
- UNITED STATES

χρησιμοποιούν

ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ "MOBIL"