

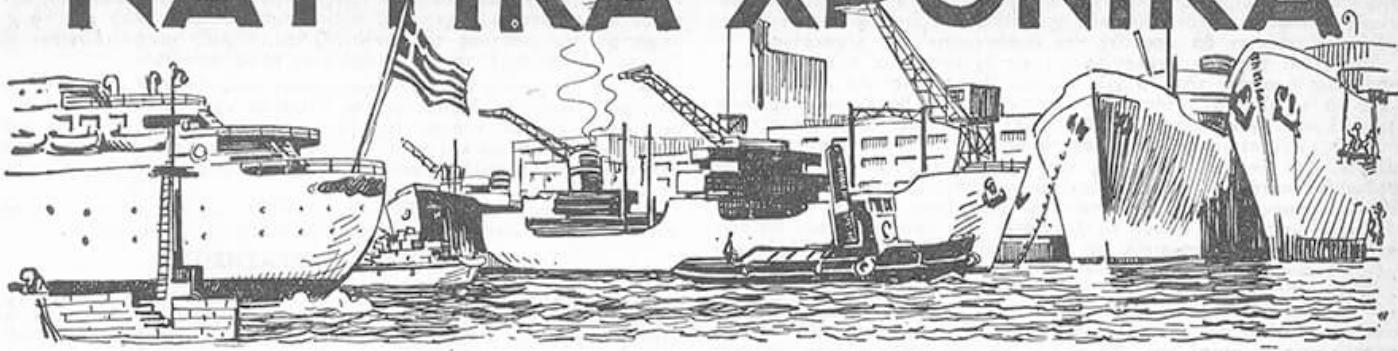
# NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1957

Αρ. Φύλλου 533/292

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 533/292

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1957

### ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

#### ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΑΞΙΟΝ ΛΟΓΟΥ

'Απιόταν δείγμα τής βαθμιαίως άποκαθισταμένης έμπιστοσύνης τού έφοπλισμού πρός τάς έδω καταστάσεις είνε και τό γεγονός, ότι τρεις έτών γνωστοτέρων έφοπλιστών μας — οι κ. κ. 'Ι. Κουλουκούντης, 'Ιωάννης Μ. Καράς και Κώστας Λύρας — πρέσβοις τελευταίως είς άγοράς διαμερισμάτων πρός μονιμωτέραν ἐν 'Αθήναις έγκατάστασιν, όταν αἱ έπαγγελματικοί των άσχολιαι θά τό έπιτρέψουν. 'Η πρός τήν έπανοδον, δηλούτη, στροφή προσλαμβάνει μορφή έξοχως ικανοποιητικήν. Χρόνος, βεβαίως, πολὺς θά χρειασθῇ καὶ ώρισμεναι προϋποθέσεις κρίνονται ἀπαραίτητοι. Ίνα συνεχισθῇ διευρυνούμενης ή έδω, εἰς τήν Γενετείραν, έγκατάστασις τῶν έφοπλιστικῶν οίκογενειών. Πρέπει, πάντως, τό γεγονός αὐτὸς οἷς μόνον νὰ μᾶς χαροποιήσῃ, ἀλλα καὶ ίδιαιτέρας νὰ τυχῃ προσοχῆς.

Τὸ κλίμα τῆς σταθερότητος, πολιτικῆς καὶ κοινωνικῆς, ἐπιβάλλεται κυρίως νὰ διατηρήσωμεν. Εἰς τήν 'Αγγλίαν καὶ τάς 'Ηνωμένας Πολιτεῖας, όπου ἐπὶ μακρὰ ηδὴ ἔτη διοισιούν οἱ 'Ελλήνες έφοπλισταί, ἔγνωρισαν τή καλὴν διοίκησιν, τὸν σεβασμὸν τῶν δικαιωμάτων τοῦ πολίτου, τήν πολιτικὴν σταθερότητα, τήν ήσυχιάν τέλος. 'Αν αἱ αὐταὶ καταστάσεις μόνιμοι καὶ έδω κατεστούν, ὅπως οἶοι ἐπίζημοι καὶ πρέπει νὰ ἐπιδιώκωμεν, μηποδούμεν θετικῶς νὰ προβλέψωμεν οἷς μόνον τήν, σύν τῷ χρόνῳ, έπανοδον τῆς έφοπλιστικῆς οίκογενειάς, ἀλλα καὶ τοῦ ναυτιλιακού κεφαλαίου, τοῦ καλυπτομένου ηδη ὑπὸ τάς ζένας σημαίας, τήν μεταφοράν ὑπὸ τήν Κυανόλευκον.

'Υπερβασίουν, ίσως, τὰ τριάκοντα εκατομμύρια δολλαρίων τὰ δόσα έφοπλιστικὰ κεφάλαια ἐτοποθετήθησαν μέχρι τοῦδη ἡ πρόκειται, βάσει οντιλημένων συμβατικῶν ὑποχρεώσεων, νὰ τοποθετηθῶν εἰς Ἑλληνικῆς ἐπινειόσεις (Ναυπηγεία, ἀεροπορία, βάσις εἰσπισκευών εἰς τήν Σύρον, Τράπεζες, ξενοδοχείον, μεταλλεία καὶ δωρεαί). Πολλαπλάσια θά είνε τὰ δόσα εἰς τὸ μέλλον θά ἐπενδυθοῦν, ἀν ὁ παράγων τῆς έμπιστοσύνης πλήρως ἀποκατασταθῇ. 'Υπο τήν θαλπωρήν ἀκριδῶς τοῦ κλίματος τῶν ήδεμων πολιτικῶν ἔξειλεων, θά ίδωμεν τήν Οίκονομίαν μας ἀνάπτυσσομένην, ένισχυομένην καὶ ἀπό τὸ έφοπλιστικὸν κεφαλαίον.

'Η 'Ελλάς ἔχει ἀνάγκην τῆς παραγωγικῆς εἰσφορᾶς ὅλων τῶν τέκνων της διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τήν ἀνοδον τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου τοῦ λαοῦ της. 'Ο έφοπλισμὸς κατέδειξεν ὅπόσας ἀπαραιλλούς ικανότητας περικλείει ἡ ἐπινειρματική του δραστηριότης. 'Ετυχον τῆς διεθνοῦς ἀναγνωρίσεως. Τὰς ικανότητας αὐτάς πρέπει καὶ ήμεις νὰ ἐκμεταλλεύθωμεν νὰ φέρωμεν ἔγγυτεον πρός τήν Οίκονομίαν μας τὸ ναυτιλιακὸν κεφαλαίον. Είναι, ἀλλως τε, τὸ μόνον 'Ελληνικόν, τὸ ἄξιον λόγου.

#### ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΕΙΣΟΔΗΜΑ

Διὰ πρώτην φοράν τὸ εἰδικὸν ισοζύγιον τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος — ἔσοδα εἰς συναλλαγματικό ἀπό τήν Ναυτιλίαν καὶ δαπάναι τῆς Οίκονομίας μας διὰ τοὺς εἰς συναλλαγματικής καταβάλλομένους ναύλους τῶν ἑξωτερικῶν μεταφορῶν της — ἐμφανίζεται καὶ διὰ τήν 'Ελλάδος μὲ παθητικὸν ὑπόλοιπον ἔξαιρετικῶν μειωμένον. Αἱ σχετικαὶ στατιστικαὶ τοῦ 'Οργανισμοῦ Εύρωπαϊκῆς Οίκονομικῆς Συνεργασίας τὸ διαπιστώνων εἰς τὸ εἰδικὸν ἐπὶ τοῦ κατά χώρας ναυτιλιακού εἰσοδήματος δελτίον του.

Οὕτω, κατά τὰς τελευταίας στατιστικάς τοῦ Ο. Ε. Ο. Σ., διὰ τὸ 1955 καὶ τὸ α', έξαμηνον τοῦ 1956, ή 'Ελλάς φέρεται μὲ εἰσπράξεις ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος 35 έκατον, δολλαρίων καὶ μὲ δαπάναις 43 έκατον, δολ., κατά τὸ 1955 καὶ μὲ εἰσπράξεις 22 έκατον, δολ., καὶ δαπάναις 26 έκατον, δολ. διὰ τὸ α', έξαμηνον τοῦ 1956. Παθητικόν, δηλούτη, ὑπόλοιπον 8 έκατον, δολ. ἐπτοίσιας.

Δεδομένου, ίμως, ὅτι τὸ εἰς συναλλαγματικό ἔσοδον ἀπό τήν Ναυτιλίαν πῆται περιπτότεον πύξινον κατά τὸ β. έξαμηνον τοῦ 1956, τὸ παθητικὸν ὑπόλοιπον θὰ είνε μικρότερον, κατά τὸ παρελθόν ἔτος, ἐν συγκρίσει πρός τὰ προηγούμενα, παρά τό γεγονός, ὅτι ναύλους μεγαλυτέρους κατέβαλε καὶ ή Οίκονομία μας διὰ τὰς ἑξωτερικὰς μεταφορῶν της.

Οὐτέπει ἀκόμη νὰ σημειωθῇ, ὅτι, λόγω τῆς ἐντατικῆς κινήσεως τῆς Ναυτιλίας μας τὸ παθητικὸν ὑπόλοιπον τοῦ ισοζύγιον τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος διὰ τὸ 1957 προβλέπεται ἐνεργητικόν. Τὰ ἔσοδα θὰ μάθασον ἔφετος τὰ 60 δόλα έκατον, δολλαρίων. Αἱ δαπάναι ὑπολογίζεται, ὅτι δὲν θὰ είνε ἀνώτεραι τῶν 55 έκατομμυρίων.

'Η 'Ελλάς, πάντως, είνε ἡ μόνη ναυτικὴ χώρα, ἥτις ἐμφανίζει τὴν παθητικότητα αὐτήν τοῦ ναυτιλιακοῦ τῆς ισοζύγιον. 'Εξ αὐτοῦ καὶ μόνον τοῦ γεγονότος ἀποδεικνύεται ἡ ἀνυπαρξία σαφῶν κατευθύνσεων εἰς τὰς τής ναυτιλιακῆς τῆς πολιτικῆς. 'Ολα τὰ ἄλλα κράτη, μὲ ναυτιλίαν ὅπωδηπότε προσλαμβάνει μερισμόν, ἐσοδεύουν πολλὰ ἀπό τὴν κίνησιν τῶν ἑνίκαντων τῶν πλοίων. Τὸ ναυτιλιακὸν συναλλαγματικό ἀποτελεῖ θετικὸν στοιχεῖον τοῦ ισοζύγιον τῶν ἑξωτερικῶν πληρωμῶν των. 'Η ναυτιλιακὸν συναλλαγματικό προσπάθειαν.

Τὰ τελευταῖα στατιστικὰ δεδομένα τοῦ 'Οργανισμοῦ Εύρωπαϊκῆς Οίκονομικῆς Συνεργασίας ἀναφέουν διὰ τὸ α'. έξαμηνον τοῦ 1956 τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος:

Δ αν ί α, ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον 23 έκατομ. δολ., Νορβηγία, ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον 175 έκατομ. δολ., Σουηδία 104 έκατομ. δολ. για την 177 έκατομμύρια δολ. (έξαιρουμένων τῶν τάκερς). 'Ολα διαδικασία 73 έκατομ. δολ., Ήνωμ. Πολιτείαι 60 έκατομ. δολ. Τῆς Ιταλίας δὲν υπάρχουν στατιστικαὶ διὰ τὸ 1956. Διὰ τὸ 1955 τὸ ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον υπελογίζετο εἰς 53 έκατομ. δολ.

Εἰς τοὺς ἀναγνώστας τῶν στηλῶν αὐτῶν είνε πλέον γνωστὰ τὰ μέσα, διὰ τῶν ὅποιων θὰ ἐπετύχανε καὶ ή 'Ελλάς νὰ αύξηση τοῦ ναυτιλιακοῦ τῆς εἰσόδημα. Θά ἡδυνάμεθα, πράγματι, ἀπό τὸ συναλλαγματικό Ναυτιλίας νὰ πληρώνωμεν ὅλας τὰς μεταφορικὰς δαπάνας τοῦ ἑξωτερικοῦ μας ἐμπορίου καὶ νὰ καλύπτωμεν διὰ τοῦ ὑπόλοιπου καὶ ποσοστον τι τοῦ ἀναγκαιούμενος διὰ τὰς εἰσαγωγάς μας συναλλαγματος.

Εἰς δὲλα αὐτὰ τὰ ἀπό τίνος καὶ πάλιν καταρτιζόμενα σχέδια παραγωγικῶν ἐπενδύσεων δὲν ήξεις νὰ προστεθῇ ἐνα εἰδικον κεφαλαίον τοῦ τόντο τίτλον: 'Ἐπαύξησης τοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσόδηματος. Θὰ είναι, ίσως, μία ἀπὸ τὰς πλέον ἀποδοτικούς, δύον καὶ ἀδαπάνους, προσπαθείας.

#### ΑΙΤΗΜΑ ΟΡΘΟΝ

Τοῦ «τελετάπι», αὐτοῦ τοῦ βασικῶν ἀπαραιτήτου διὰ τήν έδω ἐδρεύουσαν ναυτιλιακήν ἐπιχείρησιν μέσου ἐπικοινωνίας μὲ τὸ ἑξωτερικόν — τὸ Λονδίνον καὶ τήν Νέαν Υόρκην — ζητούν οἱ έφοπλισταὶ τήν ἐγκατάστασιν. Τὸ αἴτημα ἀπὸ χρόνου πολλοῦ ἔχει πρὸς τήν Κυβερνήσην ὑπόβλητη. Συνεκτήθη ἀμορδίως· αἱ υποσχέσεις περὶ ταχείας ικανοποιήσεως του δὲν ἔλειψαν.

Βλέπομεν, ίμως, τὰς υποσχέσεις μὴ ἐκπληρουμένας, ἐνώ οἱ ἐφοπλισταί, προκειμένου νὰ συστήσουν ἔδω καποιαν μονιμωτέραν κατάστασιν ἐκπροσώπεων τῶν, προκειμένου αὐτοὶ οἱ ίδιοι έδω νὰ ἐγκατασταθοῦν, τὴν υπαρξίην τοῦ «τελετάπι» θέτουν οἱ προϋπόθεσιν. Τὰ μέγιστα θὰ διηκολούντε νὰ ἀμεσος μὲ τὰ μεγάλα ναυτικά κέντρα συνενόντσις.

Θὰ ἐπρεπε, ίσως, νὰ ἐπαναλάβωμεν πρὸς τὸν κρατικὸν παράγοντα τὸ ἐπιχείρισμα, ὅτι ἀποτελεῖ υπόθεσιν οίκονομικῆς διὰ τὸν Τόπον πους ἀναπτύξεως ἡ ἔξανταδος διαχείρισις τῶν συμφερόντων τῶν ποντοπόρων πλοίων μας; 'Ας ἀναλάθῃ ἡ 'Ενωσις τῶν 'Ἐφοπλιστῶν' — είνε ἡ ἐν προκειμένου ἀρμόδια — νὰ ὑποδέξῃ τὴν βαρύνουσαν διὰ τὴν Οίκονομίαν μας σπουδασίαν τῆς ἐν Πειραιεί ἐγκαταστάσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἡς ἐπιμείνη διὰ καταλλήλων πρὸς τὰ ἀρμόδια πρόσωπα ένεργειών εἰς τὴν ικανοποίησιν τοῦ θρόου έφοπλιστικοῦ αἰτήματος.

#### Η ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ

Τὸ «λίμπερτον»: Φορτίον 10 χιλ. τόν. Ταχύτης 10 μιλ. Κατανάλωσις 25 τόν. φιούελ διλ. Τὸ νεότευκτον δηζελοκίνητον: Φορτίον 13—14 χιλ. τόν. Ταχύτης 16 μιλ. Κατανάλωσις 18 τόν. φιούελ διλ. 'Εξοδα κινήσεως σχέδιον τὰ αὐτά.

Εἰνε ἀρκετοί, πιστεύομεν, οἱ ἀριθμοὶ διὰ νὰ προδιαγράψουν καὶ τὸ μέλλον. 'Η ἀναπροσαρμογή ἐπέρχεται πραγδαία. 'Οταν εἰς τήν ἀγοράν περιστότερα θὰ προσφέρωνται τὰ νεότευκτα — οἱ 'Ελληνες μόνον έφοπλισταὶ ἔχουν παραγγείλει, μὲ παραδόσεις μέχρι καὶ τοῦ 1961, ὑπερτριακόσια μεγάλα φορτηγά — τότε καὶ οἱ ναύλοι, βάσει τῶν δαπανῶν κινήσεως τῶν πλοίων αὐτῶν, θὰ ὑπολογίζωνται. Τὰ λίμπερτος, μὲ τὰς μεγαλυτέρας δαπανάς καὶ τὴν μικροτέραν μεταφορικήν ἀπόδοσιν, θὰ πάουσιν ἐπηρεάζοντα τὴν ναυταγορά.

'Ο, τι συνέδει μὲ τὰ προπολεμικῆς κατασκευῆς μικρότερα σκάφη, μὲ τὴν μικροτέραν ταχύτητα καὶ τὴν μεγαλυτέραν κατανάλωσιν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ λίμπερτος, θὰ συμβῇ τῷρα μὲ αύτα καὶ τὰ νεότευκτα τὰ οίκονομικώτερα καὶ ἀποδοτικώτερα εἰς μεταφορικὸν έργον. Τὸν

παρηλίκων προπολεμικών ή τύχη πλέον — έκτος απροόπτων έξελίξεων είς τάς μεταφοράς — είνε προδιαγεγραμμένη. Ή σήμερα τού διαλυτού τά περιμένει. Άλλα και τών λίμπερτς ή περαιτέρω υπηρεσιακή ζωή συντέμενεται. Το κάθε προστιθέμενον είς τήν ενέργειαν ύπηρεσίαν νεότευκτον θά προκαλή τήν άχρηστευσιν δύο λίμπερτς.

Είς χίλια περίπου υπολογίζονται τα ένα ύπηρεσία πολεμικής ναυπηγίσεως φορτηγά τών 10 χιλ. τόννων. Πεντακόσια νέα είνε ύπεραρκετού νά τά αντικαταστήσουν. Αύτα, άσφαλώς, θά έχουν παραδοθῆ όπό τά ναυπηγεία είντος τής έρχομένης τριετίας. Δέν χρειάζεται, συνεπώς, και περισσή δόσης φαντασίας διό νά προδιαγράψῃ τις το μέλλον. Καὶ ἀν άκομη δύο λίμπερτς τών μεταφορών ηθελε συνεχίσει τήν βαθμίαίαν κατά ποσοστούν ανδόνων τών τελευταίων έτων, τά νεότευκτα θά είνε έπαρκη νά έχουν πρετήσουν τήν ηγέτημένων κίνησην. Είς δευτερεύουσαν μοιραν θά τεθουν τά λίμπερτς. Αἱ ὄποδοσεις των θά είνε περιωρισμέναι. Επικουρικός θά είνε ὁ ρόλος των είς περιόδους και μόνον έντονου ζητήσεως, έκτακτου, σσον και βραχείας διαρκείας.

Ούτω πως διαγράφεται ή ξέλειξις. Αἱ τό έχουν ύπ' όφει των οχι μόνον οι κατέχοντες τά λίμπερτς — οι "Ελληνες έχουν τά περισσότερα — άλλα και οι καρδοδοκούντες νά τά άγοράσουν, εύθυνος ώς έκπεσουν πως αι τιμαί των. Θα πρέπει νά είνε αύται πλήρως προσηρμοσμέναι πρός τό έλαχιστα απόδοτικον δσον και περιωρισμένου χρόνου υπηρεσιακόν των μέλλον. Αἱ μή λησμονήται, ότι πρό έτων αι 380 χιλ. δολ. έπληρωθησαν και με ευκολίας πληρωμής διά τά καναδικής κατασκευής σκάφη. Αποκλείεται νά έπανελθουν αι αύται τιμαί, ύπο τήν πίεσιν μάλιστα τών νεοτεύκτων;

### Η ΘΕΣΙΣ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ

Τό δύσκολον, ἀν μή τό προβληματικόν, τής θέσεως τής Έλληνικής Μεσογειακής Ναυτιλίας καταφαίνεται όπό τους άριθμούς τής έπειθουσης μεταπολεμικής άναπτυξεως τών έμπορικων στόλων τών γύρω μας κρατών — τής Τουρκίας, τού Ισραήλ και τής Αιγύπτου συγκεκριμένων. Η πρό τού πολέμου ναυτιλιακή τών συγκρότησης ή δεν ύφιστατο (Ισραήλ) ή ητο λίσταν περιωρισμένη είς δύκον και έκτασιν δραστηριότητος.

Τώρα τό Ισραήλ κατέχει μίαν χωρητικότητα άρτιωτάτης διαρθρώσεως, είς πλοία γραμμών, μικτών και φορτηγών, άκτοπλοιών και ποντοπόρων, ἀνω των διακοσίων χιλιάδων τόννων γκρός και αι έπιδιώξεις του τείνουν κατά τήν προσεχή πενταετίαν νά φέρουν ύπο τήν σημαίαν τού νεοπαγούνιου κράτους πλοία, κατά τό πλείστον νεότευκτα, στενώς με τήν οικονομίαν τού Ισραήλ συνδεδεμένα, ημίσεος έκατομμάριου τόννων.

Η Τουρκία, έπισης, έφθασε νά κατέχη μίαν δύναμιν ύπερπεντακοσίων χιλιάδων τόννων γκρός, είς πλοία πάσης κατηγορίας, με προσπική περαιτέρω συμπαντικής αύξησης, ένω πρό τού πολέμου ή τουρκική σημαία έκαλυπτε χωρητικότητα σκαφών διακοσίων είκοσι πέντε χιλιάδων τόννων γκρός.

Η Αιγύπτος, τέλος, με τήν μικράν προπολεμικήν ναυτιλίαν, κατάβαλλε ηδη προσπαθείας άποτελεσματικάς διά τήν προώθησιν τού έθνικου ναυτιλιακού παράγοντος. Γύρω τών έκατὸν έβδομηκοντα χιλιάδων τόννων ύπολογίζονται τά αιγυπτιακά σκάφη και βάσει τών τε πιταίων είς τά αιγυπτιακά και Γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία παραγγελιών και τών παραχωρήσεων όπό μέρους τής Ρωσίας, τείνει νά άποκτηση δύναμιν τριακοσίων περίπου χιλιάδων τόννων έντος τής προσπεχούς πενταετίας.

"Όλα αύτά τά περισσότερα σκάφη — χωρίς νά άναφέρωμεν τών ιταλικών και τών γιουγκοσλαβικών παράγοντα — τήν Μεσόγειον έχουν ώς μόνιμα βάσιν έξορμήσεως και τάς μεσογειακάς μεταφοράς κυρίως έξιπτερον.

"Άλλοτε, πρό των δύο μεγάλων πολέμων, άλλ' άκομη και πρό τού 1939. τά έλληνικά πλοία είς εύρυτάτην κλίμακα προσέφερον τάς ύπηρεσίας των είς άλας τάς χώρας τής Έγγυς Ανατολής. Ο έλληνικός ναυτιλιακός παράγων, παρά τών έκπτοτε δύστατων συναγωνισμών τού ιταλικού πλοίου, ήτο ό κυρίσχος είς τήν Μαύρην Θάλασσαν και τήν νοτιοανατολικήν λεκάνην τής Μεσογείου. Τώρα, άπο έτους είς έτος ή συστολή τής δραστηριότητος τής έλληνικον πλοίου καθιστάται αισθητή διά τούς έγγυτερον παρακολουθούντας τά τής άπασχολήσεώς του είς τήν Μεσόγειον.

Έκτοπισόμεθα όριστικώς και άμετακλήτως άτυχώς, άπο τάς γύρω μας γνωρίουσας θαλάσσας, τό μέν, λόγω του κρατούντος είς τάς γειτονικάς χώρας άκρατον έθνικιστικού πνεύματος είς τάς ναυτιλίας,

τό δέ, λόγω τής μειωμένης συναγωνιστικής ίκανότητος τού έλληνικου μεσογειακού σκαφους. Μία σύγκρισις τών δαπανών δών ανέβαινετως τών ξένων μεσογειακών σκαφών πρός τά ίδικά μας άποκαλύπτουν, οχι μόνον τήν άκαταλλήλοτητα τού πλατού μας υλικού, άλλα και τό υπέρμετρον τού κόστους τής κινήσεώς του. Είμεθα οι άκριβώτεροι δώλων και διαθέτομεν τονάς παρήλικον, άντιοκονομικόν.

"Αν τά πράγματα τού έλληνικου μεσογειακού άφεθουν είς τήν τύχην των, μετά τίνa έπη, δεδομένης τών έπιμονου πρός τήν άποκτησιν περισσοτέρων πλοίων, τάσεως τών γειτονικών μας χωρών, θά έλθη μία μία μέρα — δεν άπεχει και πολὺ — καθ' ήν έλαχιστα υπόλειμματα τής άλλοτε άνθυσης, πολλά άποδιδούσης μεσογειακής ναυτιλίας μας, θά άπομεινουν.

"Ο άντικτυπος είς τήν Έθνικήν ήμών Οίκονομίαν, είς τά ναυτικά μας κέντρα, θά είναι σοβαρώτατος. Καθίσταται ηδη αισθητός.

### ΟΙ ΙΤΑΛΟΙ ΘΑ ΕΠΙΚΡΑΤΗΣΟΥΝ

"Η «Αδριατικα» συνεπελήρωσε τό δίκτυον πρός τήν Ανατολικήν Μεσόγειον τακτικών γραμμών της διά τών μεταπολεμικής ναυπηγήσεως σκαφών της «Αουράνια», «Μεσσάπια», «Εσπέρια», «Ενότριο», «Σάν Μάρκο» και «Σάν Τζιόρτζιο». Πρόκειται περι έπιλεκτών σκαφών, άπολύτων προσηρμοσμένων είς τάς συγχρόνους ταξιδιωτικάς άπαιτήσεις. Τά δρομολογία τών άπο τήν Αδριατική και τό Τυρρηνικόν καλύπτουν άλλη τήν νοτιοανατολικήν λεκάνην τής Μεσογείου. Οι λιμένες τής Αιγύπτου, τού Λιβάνου, της Ισραήλ, της Τουρκίας και ά λιμήν τού Πειραιώς θά έχουν τακτικήν σσον και ταχείαν καθ' έδδοματά τήν Ιταλίαν.

"Εχειάσθησαν έπη διά νά άνακαινίση τάς γραμμάς της ή «Αδριατικα». Η συμπλήρωσις τού ναυτηγικού της προγράμματος έρχεται είς τήν κατάλληλον έποχην. Εύρισκει τάς ελληνικάς γραμμάς ύπο κατάστασιν έλαχιστα ικανοποιητικήν άπο πρώφεως συγκροτήσεως.

Τών δύο νεοτεύκτων μεσογειακών ή κυριότητος περιέρχεται είς τό Κράτος, άμφιβολος δ' είνε άπο τού Όκτωβρίου ή τύχη των, τό Ιωνίας είνε παρωπλισμένων και τό «Μεντιτερράνεαν» δεν άπασχολείται είς τήν γραμμήν Βενετίας.

Η ύπόστασις τών έλληνικών γραμμών είς τήν Μεσόγειον είναι πλέον τόσον προβληματική, σσον ποτε άλλοτε μετά τών πόλεμων, ένω θά έπρεπε με τήν πρόστησιν τών δύο μεσογειακών ή θέσις τού έλληνικου έπιβατηγούν νά είχε σημαντικώς ένισχυθη. "Αν τούτο δεν έπετεχθη τό Κράτος είνε τό κυρίως ύπεύθυνον.

Αι ιταλικά γραμμαί με τήν ένισταν διοίκησιν και τό λαμπρόν πλωτών υλικών πού διαβέτουν — ναυπηγεί ή «Αδριατικα» τοίσια άκομη έπιβατηγά — τείνουν και πάλι νά κυριαρχήσουν είς τήν νοτιοανατολικήν Μεσόγειον. Δεν θά πρέπει νά τό άρνηθων. Συντονισμένη πρός τούτο κατέβαλλον προσπάθειαν. "Ενώ ήμεις...

### ΕΙΣ ΤΑ ΓΕΙΤΟΝΙΚΑ ΜΑΣ ΚΡΑΤΗ

"Ο Ιταλός δημοσιολόγος κ. Τζιορντάνο, γνωστός διά τάς άξιολόγους έπη ναυτιλιακών θέμάτων μελέτας του, γράφει είς τήν έφημερίδα «24 Όραι» τού Μιλάνου τό έχης ένδιαφέροντα, σχετικώς με τό δόλον ζήτημα τής μεσογειακής Ναυτιλίας. Ο άρθρογράφος έπιλαμβάνεται βεβαίως τού θέματος άπο τής σκοπιάς τών ιταλικών συμφερόντων:

"Σημαντικόν διηγείρεν ένδιαφέροντα είς τούς ιταλικούς ναυτιλιακούς κύκλους ή ειδηστις, καθ' ήν ή «Έλληνική» έταιρισι Τακτικών Γραμμών, ήτις διατηρεῖ, σύν τοις άλλοις, και μίαν τακτική γραμμήν μεταξύ Βορ., Αμερικής, τής Μεσογείου και τών Ινδιών με σκάφη συγχρονισμένα, ταχέα, ένεπιστεύθη άπο τού Αιγύπτου, τών πρακτορεύσεων τών πλαίσων τής έτούς Τυρρηνικού διμένα διά τόν έν λόγω τομέα είς τήν πρακτορειακόν Οίκον «Ντάνι & Σία», έδρευσαν είς τήν Γένοβαν.

"Θά ήτο σκόπιμον, έπ' εύκαιρια, νά σημειωθῇ, ότι πλήν τής «Έλληνικής», διατηρούν συνεργαζόμενα τακτικάς γραμμάς μεταξύ τών άμερικανικών λιμένων και τού Πειραιώκου Κόλπου, τού Πακιστάν, τών Ινδιών κλπ., μέσω τής Μεσογείου, και αι έταιρίσια: «Κονκόρντια Λάιν», «Αμερικαν «Έξπορτ Λάιν», «Χάνσα Λάιν» κλπ. Η «Αμερικαν «Έξπορτ» ήτηστο μαλίστα κατ' αύτας άπο τό Αμερικανικόν Δημόσιον έπιχορηγήσιν διά τήν έκτελεσιν τής ώς άνω γραμμῆς.

"Αι έλογω τακτικών ύπηρεσίας μεταξύ τού Δυτικού και τού Ανατολικού Ήμισφαιρίου έχουν τό πλεονέκτημα νά ύπολογίζουν έπι φορτίου, προσφερούντος κατά τήν άποτην έπων τών άμερικανικών λιμένων και τήν έπιστροφήν είς αυτούς, ένω αι ιταλικά γραμμαί διά τούς πέραν τού

Telegrams: NIKAS

TELEPHONES: DAY 525

NIGHT 4456

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

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

K. R. KNIGHT & CO

101 LEADENHALL STR.

LONDON E.C. 3.

SHIPCHANDLERS - EXPORTERS - IMPORTERS  
COLD STORAGE CHAMBERS

TELEPHONES:  
MANSION HOUSE 9131

LOURENCO MARQUES

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

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS  
62 Av. ALVARES CABRAL

Σουέζ προσρισμούς δὲν στηρίζονται, παρά μόνον ἐπὶ τῶν φορτίων ἀπὸ διὰ τοὺς ίταλούς λιμένας.

»Ἀλλὰ καὶ τὰ φορτία αὐτὰ τελοῦν ὑπὸ διεκδίκησιν κατὰ τρόπον ὁ σημερινοὶ δραστηριώτερον ἀπὸ μέρους τῶν ξένων ἔταιρών, τῶν ὅποιων τὰ πλοῖα προέρχονται ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Βορ. Εύρωπης καὶ τῆς Ἀμερικῆς ἡ προσρίζονται δι' αὐτούς. «Ἄς σημειωθῇ, ἐπίσης, ὁ γιουγκο-υλανικός παράγων, τοῦ ὅποιος ἡ ἔκτασις τῆς συναγωνιστικῆς δραστηριότητος εἶναι καταφανής. Κατὰ τὸν μῆνα Ιούλιον ἡ γιουγκο-υλανική γραμμὴ διὰ τοὺς πέραν τοῦ Σουέζ λιμένας εἶναι τρεῖς ἀναχωρήσεις ἀπὸ τὴν Τεργέστην καὶ μίαν μόνον τὸ *Λόδεύδ Τριεστίνο*.

»Εἰς τοὺς ιταλικούς ναυτιλιακούς κύκλους δὲν ἀποκρύπτεται ἡ ἔκπληξις ἀπὸ τὸ γεγονός, διτὶ ἐνῷ αἱ ξέναι σημαῖαι πολλαπλασιάζουν τὴν δραστηριότητα τῶν εἰς τὰς γραμμὰς Μεσογείου, Ἰνδίων, εἰς τὰς ίταλικάς, τούναντίον, γραμμᾶς — ἀν αἱ πληροφορίαι εἶναι ἀκριβεῖς — δὲν ἀπέτρεπται νὰ ἀναζητήσουν φορτία διὰ τὰς πέραν τοῦ Σουέζ χώρας οὔτε ἀπὸ τὴν Μασσαλίαν οὔτε ἀπὸ τὴν Βαρκελώνην, διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν καὶ αὐτὸς τοὺς λιμένας τῆς *Ἐγγύς Ανατολῆς*.

»Τὸ ζῆτημα εἰνὲ λιαν ἐπίκαιρον, διότι ἐγγνώσθη μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστικῶν κύκλων, διτὶ ὑπάρχουν πιθανότητες νὰ συσταθούν νέαι γραμμαὶ διὰ τὸν Περσικὸν Κόλπον, τὰς Ἰνδίας, τὴν Ἰνδονησίαν καὶ τὴν Ἀπω. Ἀνατολῆν ἀπὸ τουρκικάς, Ισραηλίνας καὶ ἔταιρίσας τοῦ Λιβάνου. Καὶ οὕτω θὰ τείνῃ νὰ περιορισθῇ τὸ ἐκ τῶν ιταλικῶν λιμένων μικρὸν ποσοστὸν κινήσεως μεταφορώσεων, τῶν ἥδη διὰ τῶν λιμένων τῆς Νεαπόλεως καὶ τῆς Γένοβας κυρίως διενεργουμένων, συνεπείᾳ τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν μεταξὺ Δύσεως καὶ Ἀνατολῆς καὶ τάναπαλιν, ἐνῷ θὰ ἐπρεπε, δεδομένης τῆς σταθερώς ἀχανομένης σημασίας τῶν ἐν λόγῳ συναλλαγῶν, νὰ ἀναπτυχθῇ ἡ πρωτοβουλία πρὸς ἔξασφάλισιν εἰς τοὺς ιταλικούς λιμένας μεγαλυτέρων μεριδῶν ἐμπορευμάτων πρὸς διαμετακομίσιν, πρὸς αὐτὸ τοῦτο τὸ συμφέρον τοῦ Ισοζυγίου τῶν πληρωμῶν τῆς Ιταλίας.

»Εἰς τὴν εὐημερίαν τῶν λιμένων τοῦ Ἀμβούργου καὶ τῆς Βρέμης συμβάλλουν, ἐπὶ παραδείγματι, καὶ αἱ μεταφοράσεις, αἱ προερχόμεναι ἀπὸ τὰς συναλλαγὰς μεταξὺ τῶν χωρῶν τῆς Βαλτικῆς καὶ τῶν ὑπερποτίων ἀγορῶν, τὰς ὅποιας ἔξασφάλισον οἱ ἐν λόγῳ λιμένες. Δὲν ὑπάρχει κανεὶς λόγος νὰ μὴ ἀκολουθήσουν καὶ οἱ ίταλοί λιμένες τὸ παραδείγμα τῶν Χανασεατικῶν τοιούτων, ὅσον ἀφορᾷ τὴν κίνησιν τῶν φορτίων μεταξὺ *Ἐγγύς* καὶ *Μέσης Ἀνατολῆς ἀφ'* ἐνός καὶ τῆς Δύσεως *ἀφ'* ἐτέρου.

»Ἐάν, κατὰ τὴν προπολεμικὴν ἐποχήν, αἱ ίταλικαὶ τακτικαὶ ὑπηρεσίαι μετά τὰ πέραν τοῦ Σουέζ χάρας ἥδυνανταν νὰ κατέχουν τὸ μονοπόλιον, ὑπὸ τὰς κρατουσάς συνθήκας εἶναι καταφανές, διτὶ, πρὸς τὸ καθόλου συμφέρον τῆς ιταλικῆς οἰκονομίας, ἐπιβάλλεται νὰ ἐνθαρρύνῃ τὶς τὸν πολλαπλασιασμὸν τῶν τακτικῶν γραμμῶν πρὸς τὸν Περσικὸν Κόλπον, τὴν Ἀπω. Ἀνατολὴν κλπ., λαμβανομένη ὑπὸ διψῶν καὶ τῆς καταβαλλομένης προσπαθείας ἀπὸ μέρους τῆς Ιταλίας διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐμπορικῶν τῆς σχέσεων μὲ τὰς πρὸς τὰ ἑκάτερα. «Ἐμπακούεται, βεβαίως, διτὶ πρόκειται περὶ γραμμῶν, αἵτινες ἀπότιον ὄργανων ἀρτίαν, δεδομένων τῶν ὅχι Ισανοποιητικῶν συνθήκων φορτεκφόρτωσεως εἰς τοὺς πλειστοὺς τῶν λιμένων τοῦ Περσικού Κόλπου, τῶν Ἰνδίων κλπ. »Η πρὸς περισσότεραν ἀνάπτυξιν τῶν ιταλικῶν γραμμῶν ἔκκλησις δὲν σημαίνει, διτὶ ὑποτιμᾶται ἡ ὑπὲρ τῆς ιταλικῆς οἰκονομίας ἀπόδοτικότης τῶν ξένων τοιούτων διὰ τοὺς πέραν τοῦ Σουέζ, τομές. Κάθε πλοίον, οἰσθῆτο ἐθνικότητος, διτὶ προσεγγίζει εἰς τοὺς ιταλικούς λιμένες, ἀποδίδει συνάλλαγμα καὶ μεγαλυτέρας δυνατότητας μεταφορικὰ διὰ τοὺς ιταλικούς εἰσαγωγεῖς καὶ ἔξαγωγεῖς.

\*\*\*

Εἰς τὴν αὐτὴν ἔγκυρον ἐφημερίδα τοῦ Μιλάνου δημοσιεύεται σχόλιον, ὑποδεικνύον τὴν συνεργασίαν τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσων τῶν διαφόρων μεσογειακῶν χωρῶν, ἵνα «προσαπίσουν τὴν ἐλεύθεραν κίνησιν, μακράν προστατευτισμὸν καὶ διακρίσεων, τῶν πλοίων τῶν εἰς τὰς οπουδιοτέρας γραμμάσας».

Εἰς τὴν ἀνάτερα ὑπόδειξιν προβαίνει ἡ ἐφημερίς κατόπιν πληροφοριῶν περὶ ἐπανήσεων τοῦ ναυτιλιακοῦ προστατευτισμοῦ εἰς διπλαὶς τὰς χώρας τῆς *Ἐγγύς Ανατολῆς*. Συγκεκριμένως ἀναφέρεται ἡ πρόσφατος πληροφορία περὶ τῆς ἀποτυχόσης προσπαθείας τῆς Αιγύπτου, διπλαὶς διασφάλιση διὰ τὰ ίδια τῆς πλοΐας τὰς μεταφορὰς τοῦ Βάμβακος. «Ἀν δὲν ἐπέτυχεν ἡ ἐπιδιώκεις αὐτῆς τοῦ Καΐρου, τούτῳ ὀφείλεται κυρίως εἰς τὸ γεγονός, διτὶ δὲν διετίθεντο ἐπαρκῆ αἰγυπτιακὰ πλοῖα. Δὲν ἀποκλείεται αὐρίον — συμπεραίνει ὁ ἀρθρογράφος — ὅταν τὰ μέσα θὰ εἴναι διαθέσιμα γάλ τὸ πράξη.

Τὸ μόνον ποὺ λησμονεῖ ὁ ἀρθρογράφος εἶναι, διτὶ αἱ κύριαι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις εἰς τὴν Αἴγυπτον, τὴν Τουρκίαν, τὸ Ίσραὴλ καὶ τὴν Γιουγκοσλαβίαν τελοῦν ὑπὸ τὸν ἀμερικανὸν κρατικὸν ἐλεγχον καὶ τὴν ἀπόλυτον κρατικὴν καθοδήγησον. Ἀσκούν, δηλαδή, τὴν οἰαν αἱ Κυβερνήσεις ἀκολουθοῦν πολιτικὴν διακρίσεων καὶ προστατευτισμὸν τοῦ ἐθνικοῦ τῶν πλοίων.

## ΤΟ ΑΚΤΟΠΑΟΪΚΟΝ

Τὸ ἔργον τῆς συσταθείσης διὸ τὴν μελέτην τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος ἐπιτροπῆς ἔτερη ματίσθη. «Ἡ ἐκθεσίς τῆς ἐπὶ τῶν πορισμάτων ὑποδέιλλεται πρὸς τὴν Κυβέρνησιν ἐντὸς τῶν ἡμερῶν. Μέτρα θετικὰ ὑποδεικνύονται διὰ τὴν βελτίωσιν μιᾶς καταστάσεως ἐλαχισταὶ ἔξυπηρετικῆς τῶν γενικωτέρων συμφερόντων τῆς Οἰκονομίας μας, ἀλλὰ καὶ τῶν καλώς ἐννοούμενῶν τῶν ἐφοπλιστῶν. «Ἡ ἐπιτροπή, ἀφοῦ διεπιστώσει καὶ αὐτὴ τὴν ποιοτικὴν κατωτέροτην μέρους τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου, ὑποδεικνύει τὴν ἐντὸς τοῦ βραχυτέρου χρονικοῦ διαστήματος ἀντικατάστασιν τῶν παρηλίκων καὶ ἀκαταλλήλων διὰ νεωτέρων, μεγαλούμενών, δηζελοκινήτων σκαφῶν. «Οριον τῆς ἡλικίας διὰ τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ σκαφῆ διρίζεται ἀπαρεγκλί-

τηταὶ μέρους τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου, ὑποδεικνύει τὴν ἐντὸς τοῦ βραχυτέρου χρονικοῦ διαστήματος ἀντικατάστασιν τῶν παρηλίκων καὶ ἀκαταλλήλων διὰ νεωτέρων, μεγαλούμενών, δηζελοκινήτων σκαφῶν. «Οριον τῆς ἡλικίας διὰ τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ σκαφῆ διρίζεται ἀπαρεγκλί-

τηταὶ μέρους τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου, ὑποδεικνύει τὴν ἐντὸς τοῦ βραχυτέρου χρονικοῦ διαστήματος ἀντικατάστασιν τῶν παρηλίκων καὶ δευτερευόμενών γραμμάσι.

Προτείνεται ἡ παροχὴ δανείων μακροπροθέσμων, μὲ τόκον χαμηλὸν εἰς τοὺς τοὺς ἐφοπλιστας, τοὺς διατεθειμένους νὰ προδούν εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τῶν κρινομένων ὡς ἀκαταλλήλων πλοιών, ἐπὶ πλέον δὲ ἡ συμβατικὴ ἐπὶ μίαν θετιαὶ παραχώρησις τῶν ἀγόνων γραμμῶν εἰς τὰ καλύτερα πλοῖα — μεγαλύτερα καὶ ταχύτερα τῶν ἡδη ἐκτελούντων αὐτὰς — μὲ βάσιν τοῦ μέσον μισθώμα τῆς τελευταίας πενταετίας. Μία ἐπιτροπή, γνωμοδοτική, μὲ συμμετοχήν, ἐκπροσώπων τῶν διαφόρων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπαγγελματικῶν τάξεων, θὰ ἀποφαίνεται ἐπὶ παντὸς σχετικοῦ μὲ τὴν ἀκτοπλοϊκήν ζητήματος. Αὐτὴ καὶ θὰ ὑποδεικνύεται διὰ τὴν κορεσμὸν ἐκάστης γραμμῆς, ἐφόσον πλήρως θὰ ἔχει προτείνεται διὰ τὴν αὐτὴν συνεπεία.

Τέλος, ἡ ἐπιτροπή προτείνει τὴν αὐξησιν τοῦ ναυλολογίου, ἵνα δι' αὐτῆς ἀντικρυσθοῦν τὰ περισσότερα ἔξοδα κινήσεως τῶν πλοιών καὶ ἔχει προτείνεται διὰ τὴν αὐτὴν συνεπείαν.

«Ἐν συντομίᾳ ἀναγράφομεν τὰς βασικὰς γραμμὰς τῶν πορισμάτων τῆς ἐπιτροπῆς. Εἰς τὴν Κυβέρνησιν ἐναπόκειται ἡ περαιτέρω αὐτῶν μελέτη. Αὐτὴ θὰ ἀποφασίσῃ τὶ δυνατὸν γενεύθαι. Δὲν θὰ ἔχῃ, ὅμως, καμμίαν δικαιολογίαν τὸ Κράτος, ἀν καὶ τώρα ἀγνοήσῃ τὸ καθῆκόν του. Τὴν φορὰν αὐτὴν ἔχει πλήρως ἐνημερωθῆ ἐπὶ τῆς καταστάσεως καὶ μέτρα πρακτικὰ ὑποδεικνύονται διὰ τὴν βελτίωσίν της.

## Η «ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΙΣΤΙΣ»,

«Ἔχει τώρα πρὸ αὐτῆς ἡ διοίκησις τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου τὰς δύο προτάσεις, τῆς Ἐμπορικῆς Τραπέζης καὶ τῆς Ἐθνικῆς, διὰ τὴν σύστασιν τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως». Τὰς ιδιαῖς τῆς ἀντιπροτάσεως προκείται κατ' αὐτὰς νὰ ἀνακοινώσῃ, τας ἀποφειδή, δηλαδή, τῆς συσταθείσης παρὰ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ν.Α.Τ. «Ἐπιτροπῆς. Βάσει τῶν πορισμάτων αὐτῆς, δηλαδή, η διαπραγματευθῆ τὸ Ν.Α.Τ. τοὺς συμφερώτερους ὄρους πρὸς παραχώρησιν τῶν κεφαλαίων τοῦ διοίκησης της «Ναυτικῆς Πίστεως».

«Ἐξ σῶν πληροφορούμενα, ἔναντι τοῦ προταθέντος τόκου 6 %, θὰ ζητήσει τὰ 7 % διὰ τὰ κεφαλαία ποὺ θὰ λάβῃ ἡ Τράπεζα πρὸς δανεισθῆσιν, ἐν οὐδεμιᾷ δὲ περιπτώσει ἡ διαφορὰ μεταξὺ τοῦ εἰσπραττούμενου ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ. τόκου καὶ τοῦ τόκου τῶν δανείων θὰ είναι με γειτούρετα τὸ 1½ %. «Αν, δηλαδή, η διαχειριζομένη τὴν «Ναυτικήν Πίστιν», Τράπεζα δανείστη πρὸς 9 %, τὸ Ν.Α.Τ. θὰ εἰσπράξῃ τόκον 7½ %, ἀν ὁ τόκος τῶν δανείων είναι 8½ %, θὰ ἀποδίδωνται εἰς τὸ Ταμείον τὰ 7 %.

Τὰ κατ' ἀρχήν, ὅμως, παραχωρούμενα κεφαλαία απὸ τὸ Ν.Α.Τ. είναι λίστα περιωρισμένα. «Ἡ ἐκ τῶν μελῶν τοῦ Δ. Συμβουλίου ἐπιτροπῆς ὑποδεικνύει τὸ ποσὸν τοῦ ἐνός μόνου ἐκατομύριου δολλαρίων, ποσὸν ἀνεπαρκές ἀκόμη καὶ διὰ τὰ πρώτα βήματα τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως».

Τὰ διαθέσιμα κεφαλαία τοῦ Ταμείου ἀνέρχονται τώρα εἰς δύο ἐκατομύρια δολλαρίων καὶ εἰς ἓν εἰκατομύριον λιρῶν Ἀγγλίας. Εἰναι τούτα κατατεθειμένα εἰς τὸ Λονδίνον πρὸς 4 % καὶ εἰς τὴν Νέαν Υόρκην πρὸς 3 %. «Ἐκ τούτων ἡ διοίκησις τοῦ Ταμείου θέλει νὰ ἔχῃ τὴν διάθεσιν της, εἰς πρώτην ζήτησιν, τὰ στα ποσὰ ἐπὶ ἐν σύνταξισθεῖσας καὶ τὸ Κεφάλαιον Ἀνεργίας καὶ τὸ Ασθενείας (περὶ τὸ ἐκατομύριον λιρῶν Ἀγγλίας). Τὰ λοιπὰ κεφαλαία είναι διαθέσιμα. Ός πρώτην, ὅμως, δόσιν διὰ τὴν «Ναυτική Πίστιν» προτείνει ἡ «Ἐπιτροπή νὰ παραχωρῇ τὸ ἐν ἐκατομύριον δολλαρίων.

«Η σύστασις, συνεπῶς, τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως» δὲν είναι δυνατή — ὅπως καὶ προεβλέψαμεν — χωρὶς νὰ ἔχειρεθοῦν καὶ ὅλα ίκανά

## COMPLETE STEVEDORING SERVICE

ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO.

BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.

TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.  
Coast Stevedore Co.

Everett Stevedoring Co.  
Southeast Stevedoring Co.

GENERAL AGENT:

GEORGE CARRAS INC.

17 State St. - NEW YORK N.Y.

Cables: CARRASBRO

κεφάλαια έξι άλλων πηγών. Θά πρέπει, δηλαδή, ή Τράπεζα, πού θα άναλαβη την όργανωσην του νέου πιστοδοτικού όργανισμου, νά ζητήση την κρατικήν ένίσχυσην εις αύτουσιν συνάλλαγμα, αυτή δ' έξι άλλου νά προικοδοτήσῃ έκ τῶν ιδίων της διαθεσίμων την «Ναυτικήν Πίστιν» μέ σημαντικόν ποσό δραχμών. Χωρίς την προϋπόθεσιν αυτήν, έστω και ἄν το N.A.T. παραχωρήση κεφάλαια τριών έκατομμυρίων δολαρίων, δυσεπίτευκτος θὰ ήτα ή έκπλήρωσις τῶν σκοπῶν τῆς «Ναυτικής Πίστεως».

Αποτελεῖ, όμως, μίαν ανάγκην έπιτακτικήν διὰ τὴν μικρὰν καὶ τὴν μεσογειακήν Ναυτιλίαν μας ή «Ναυτική Πίστις». Έκείνοι, μὲ τοὺς ὅποιους θὰ συμβληθῇ τὸ N.A.T., πρέπει να πιστεύσουν εἰς τὴν ύποθεσίν της, νά έμφορούνται ἀπὸ τὴν βαθυτέραν τῆς ανάγκης κατανόσιν, ἀπὸ στοργὴν ιδιαιτέρων πρὸς τὴν Ναυτιλίαν καὶ ἀπὸ τὴν δημιουργικήν έκεινήν πνοήν, ητις ἔργα γενικωτέρας σκοπιμότητος ήμπορεῖ νά προσαγάγῃ.

Δέν ελειφαν, βεβαίως, αἱ ἀντιδράσεις, ὅταν ή πρωτόδουλος σκέψις τοῦ κ. Ἀνδρεάδη, έξι ονόματος τῆς Ἐμπορικῆς Τραπέζης, προσέδωκε συγκεκριμένην μορφὴν εἰς τὰς περὶ «Ναυτικής Πίστεως» ἀνευθύνους συζητήσεις. Ἀκόμη καὶ ἐφοπλισται τινες τοῦ ἔξωτερικοῦ ἀγνοοῦντες παντελῶς τὰ πράγματα, δραματιζόμενοι τὴν ὑπαρξίαν πρὸς τὸ ποποθετήσιν εἰς δάνεια δεκάδων ἔκατομμυρίων δολαρίων, τὰ ὅποια αὐτοδούλως ή Ἐμπορική Τράπεζα θὰ διεθετεῖ, τὰς ἀντιρρήσεις τῶν διετύπωσαν διὰ τὴν παραχώρησιν τῶν ὀλίγων εἰς τὴν πραγματικότητα κεφαλαίων τοῦ N.A.T. πρὸς σύστασιν τῆς «Ναυτικής Πίστεως». Δέν είχον ἀκριβῶς οἱ ἀντιφρονοῦντες συναίσθησιν τῆς ανάγκης, τοῦ πιστωτικοῦ αὐτοῦ ὄργανισμου, διότι αὐτοὶ εὐχερέστατα ήδηνατο νά χρησιμοδοτήσουν τὰς ἐπιχειρήσεις τῶν ἀπὸ τὸ ξένον κεφαλαίον. Δέν εἶσαν τὰς ἔδω ἀνυπερβλήτους δυσχερείας τῆς τόσον παραγωγικῆς μικρᾶς ναυτιλίας διὰ τὴν ἔξευρεσιν κεφαλαίων καὶ δέν ἔγνωρισαν τὴν ἐπειγούσαν ανάγκην τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς.

Ο κ. Ἀνδρεάδης, ὡς ἐφοπλιστής καὶ ὡς τραπεζίτης, ἔδω διαμένων, ἔδω ἀναπτύσσων τὴν ἔξοχον δραστηριότητά του, ὀμεσώτατα ζῶν τὴν ναυτιλιακήν μας ύποθεσιν, τὴν ἀνάγκην τῆς «Ναυτικής Πίστεως» ἐκ τῶν πρώτων διεπιστωσεν. Αἱ προτάσεις του πρὸς τὸ N.A.T. ἀπὸ τὴν ἀνάγκην αὐτῶν προήλθον. Καὶ διότι καθεὶς προσπάθεια τοῦ κ. Ἀνδρεάδη περικλείει καὶ μίαν νέαν δημιουργίαν εύρυτέρας σκοπιμότητος καὶ γενικωτέρας ἐξυπηρέτησε, πιστεύομεν, ὅτι ή ίδειν τῆς «Ναυτικής Πίστεως» θὰ προσαχθῇ, θὰ καταστῇ μία ἀπτὴ πραγματικότης, ἀν ὑπὸ ὄρους συμφέροντας διὰ τὸ N.A.T. ήθελε τελικῶς ἀνατεθῆ εἰς τὴν Ἐμπορικὴν Τράπεζαν ή σύστασίς της.

Τὸ ζῆτημα, ὅλως τε, δέν ἔξαρτάται μόνον ἀπὸ τὸ N.A.T. Θὰ χρειασθούν ἐπιμονοὶ ἐνέργειαι παρὰ τὴ Κυβερνήσει διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τῶν κεφαλαίων τοῦ νέου πιστωτικοῦ ὄργανισμου καὶ διὰ τὰς ἐνεργείας αὐτὰς πιστεύομεν, ὅτι ὁ κ. Ἀνδρεάδης είναι ὁ καταλληλότερος. Μὲ τὸ κύρος του οὐχί μόνον ὡς τραπεζίτου, ἀλλὰ καὶ ὡς μεγάλου ἐφοπλιστοῦ θὰ στρέψῃ ὅλην του τὴν προσοχὴν πρὸς τὴν κρατικὴν συμ-

παράστασιν. Χωρὶς αὐτὴν δὲν πρόκειται νά ἴδωμεν συνιστωμένην τὴν «Ναυτικήν Πίστιν».

### ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΣ Η ΑΔΡΑΝΕΙΑ

Κρατεῖ ή ἐντύπωσις, ὅτι ή συσταθεῖσα ὑπὸ τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας» Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν μελέτην τοῦ θέματος τῆς ναυτικῆς πίστεως, δέν ἀντιμετωπίζει τὸ σοδομὸ τοῦ ζῆτημα μὲ τὴν ἐπιβαλλομένην δραστηριότητα. Ἀδικαιολογήτως καθυστερεῖ νά γνωστοποιήσῃ τὰ συγκεκριμένα ἔκεινα συμπεράσματα, ἀτίνα θὰ βοηθήσουν τὸ συμβούλιον τοῦ N.A.T. νά καταλήξῃ εἰς τὰς ἐνδεδειγμένας ἀποφάσεις. «Ισως ὁ προκληθεῖς δημιαγικός θύρων περὶ τὸ θέμα τῆς Ναυτικῆς Πίστεως νά ἐπέδρασεν ἀναστατικῶς ἐπὶ ωρισμένων μελῶν τῆς Ἐπιτροπῆς, ἀτίνα, διευκρινίζουμεν, δέν προέρχονται ἐκ τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας». Ήδη, ἐπὶ ἐν εικοσαήμερον δέν κατωρθώθη νά συνέλθῃ ή Ἐπιτροπή αὐτὴ διὰ νά διατυπώσῃ τελικῶς τοὺς ὄρους, ὥστε οὐδὲν τὸ ἕδρυμα δέχεται νά ἐκχωρήσῃ τὰ διαθέσιμα κεφαλαία του εἰς μίαν τῶν ἔνδιαφερομένων Τραπέζων διὰ τὴν ὄργανωσην τοῦ κλάδου τῆς Ναυτικῆς Πίστεως. Ἐπιζημία είναι οιαδήποτε ἀδικαιολόγητος καθυστέρησις. Ή Ἐπιτροπή κατὰ τὴν σύστασιν της ἐδέχθη νά ἀναλάσῃ ωρισμένας εύθυνας. Εκ τῶν τούτων δέν δύναται νά τὰς ἀποφύγῃ. Αντιθέτως ήμπορεῖ νά διατύπωση εύθαρσῶς οιαδήποτε ἀποφίμη καὶ γνώμην. Ή ἀδρανεία εἴπει τοῦ προκειμένου καὶ ή ευδύνοφοδία, είνε ἀπαράδεκτοι.

### Η ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΕΠΕΝΔΥΣΙΣ

‘Αλλ’ ἀνεξαρτήτως τοῦ ἄν τελικῶς θὰ καταστῇ δυνατὴ ή σύστασις τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως»—έχομεν πολλάς ἀμφιβολίας περὶ τούτου—θὰ πρέπει νά μελετηθῇ ἀπὸ τοὺς διοικοῦντας τὸ ἀσφαλιστικὸν ἕδρυμα τῶν ναυτικῶν μιᾶς ή καλυτέρα τῶν συσσωρευομένων ἀποθεματικῶν του κεφαλαίων τοποθέτησις.

Η ἔξι ὀλοκλήρους εἰς τὰς Τραπέζας τοῦ Ἐξωτερικοῦ κατάθεσις μὲ τόκον 3—4 % δέν είναι ή πλέον συμφέρουσα. ‘Αλλαι ἐπενδύσεις, περισσότερον ἀποδοτικαὶ θὰ πρέπει νά ἐπιδωχθῶν.

Ἐν οὐδεμιᾷ, πάντως, περιπτώσει ἐπιτρέπεται νά είσαχθούν ἔδω τὰ κεφαλαία τοῦ N.A.T. διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἀκίνητων ή τὴν ἀνέγερσιν πολυκατοικίων. Τὰ πράγματα κατέδειξαν τὸ ἐπιζήμιον τῶν τοιούτων ποθετήσεων, δούν καὶ ἀν ἐλκυστικὴν θέλουν νά ἐμφανίσουν οἱ διάφοροι μηχανικοὶ καὶ μεσίταις τὴν ἀπόδοσιν τῶν ἀκίνητων.

Τὰ κεφαλαία τοῦ Ταμείου πρέπει — ἐπιβεβλημένη είνε ή ἀνάγκη — χάριν μεγαλυτέρας κατασφαλίσεως νά παραμείνουν εἰς τὸ Ἐξωτερικὸν καὶ νά ἐπενδυθοῦν κατὰ τρόπον ἀπόδιδοντα τὰ περισσότερα.

Ποῦ καὶ πῶς αἱ καλύτεραι ἐπενδύσεις θὰ γίνουν, ἀς τὸ ἔξετάση μία ἔξι εἰδικῶν προσώπων, ἐγνωσμένου κύρους καὶ πείρας, ἐπιτροπῆς, ἐπιζητούσα νά πληροφορηθῇ καὶ τὰς γνώμας τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς Νέας Υόρκης, πολλὰ δυναμένων νά εἰσφέρουν εἰς τὴν μελέτην τοῦ ζῆτηματος.

## Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ

**IPAK**

BASRAH  
FAO  
& BAGHDAD

**IPAN**

KHORRAMSHAH  
ABADAN  
BANDAR SHAPOUR  
BANDAR MASHUR  
& TEHERAN

**KOYBEIT**

KUWAIT  
MINA AL AHMADI

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΣ

TANKER, FORTRESS AND PASSESS KATHGORIAS PLIOION

### KENTRIKA GRAFEIA:

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

20)10 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

Τὰ δάνεια πρὸς νεότευκτα πλοῖα δὲν θὰ πρέπει, ὥπως δήποτε, νὰ ἀποκλεισθοῦν. Ἀπεδείχθησαν μέχρι τοῦδε ὡς αἱ πλέον συμφέρουσκι διὰ τὸ Ταμείον καὶ αἱ ἀσφαλέστεραι ποτοπεθῆσεις.

Τὸ σόλον πάντως ζῆτημα χρήζει μελέτης καὶ ἀμέσου παρακολουθήσεως. Ἡ ἐπένδυσις τῶν κεφαλαίων εἶναι μία ἀπὸ τὰς πλέον βασικὰς προϋποθέσεις καὶ τῆς καλυτέρας συνταξιοδοτήσεως τῶν παρὰ τὸ N.A.T. ἡσφαλισμένων.

## Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Δὲν θέλομεν νὰ πιστεύσωμεν τὴν πληροφορίαν, τὴν ὅποιαν, ὅμως, γνωστοὶ πλοιάρχοι ὠκεανοτόρων σκάφων μᾶς παρέχουν, ὅτι διαχειριστικά τινα γραφεῖο ἐλληνικῶν πλοίων, εἰς τὴν Νέαν Ύόρκην καὶ τὸ Λονδίνον, δὲν ἀποτελοῦν τὴν ἀλληλογραφίαν τῶν πληρωμάτων εἰς λιμένας ἀπέχοντας πολὺ τὸν δύο σύντονο κεντρών, διὰ νὰ ἀποφύγουν τὴν δαπάνην τῶν ἀεροπορικῶν ταχυδρομικῶν τελῶν. Καὶ οὕτω τὰ γράμματα ἀπὸ τὴν Ἐλλάδα τῶν ναυτικῶν μᾶς καθυστεροῦν συχνότατα δύο καὶ τοεὶς μῆνας.

Θὰ ἔπειτε, ὅμως, αὐτοὶ οὗτοι οἱ πλοιάρχοι νὰ ἔπιστρουν τὴν προσοχὴν τῶν ἔφοπλιστῶν ἐπὶ τῆς ἀνωμαλίας, ἢτις προκαλεῖται εἰς τὰ πλοῖα ἀπὸ τὴν καθυστέρησιν τῆς ἀλληλογραφίας καὶ νὰ ὑποδειξουν, ἐν ὄντοι τῶν στοιχειωδεστέρων δικαιωμάτων τοῦ ὄνθρωπου, τὴν ἀνελλιπῆ ἀποστολὴν τῶν ἐπιστολῶν καὶ τῶν ἔξι Ἐλλάδος ἐντύπων, βιβλίων καὶ μικρῶν ταχυδρομικῶν δεμάτων εἰς τὸν τελικὸν προορισμὸν τῶν. «Ἄς χρεωθοῦν, ἐπὶ τέλους, οἱ παραλήπται μὲ τὰ ταχυδρομικὰ τέλη. Θὰ ἦτο τοῦ ή λύσις μιᾶς θλιβερᾶς καταστάσεως, ἢτις, βεβαίως, δὲν ἔξυπρετεῖ τὰ συμφέροντα τοῦ πλοίου κατὰ πρώτον λόγον καὶ δὲν τιμῷ τὸν ἀνθρωπισμὸν μᾶς.

## «ΦΟΜΠ., ΚΑΙ ΟΧΙ «ΤΕΙΦ.»

«Φομπ» ἀγόραζουν, δλαι αἱ χῶραι τὰ ἔκ τοῦ ἔξωτερικοῦ εἰσαγόμενα ἐμπορεύματα, ὅταν μάλιστα μεγάλαι εἰναι αἱ ποσότητες καὶ ἡ ιδιαιτέρα ναύλωσις πλοίων χρειάζεται διὰ τὴν μεταφορὰν των. Τοῦ κανόνος αὐτοῦ δὲν ἀποτελοῦν ἔξαρτεσιν οὐδὲ αὐτά αἱ μη κεκτημέναι ιδίαι ναυτιλίαιν χῶραι, ὅπως τὰ κράτη, τοῦ Σιδροῦ Παραπετάσματος. Αὐτά οἱ διαπραγματεύονται τὴν ναύλωσιν τῆς ἔκαστοτε ἀναγκαιούσης χωρητικότητος η ἔξασφαλίζουν χώρων εἰς πλοία. Ἐπωφελοῦνται οὕτω τοῦ μικρότερου συνήθως ναύλου.

Εἶναι φυσικὸν ὁ πωλῶν «τσίφι» νὰ θελήσῃ νὰ ἐπωφεληθῇ καποιας διαφορᾶς ἀπὸ τὸν ναύλον, ἀφοῦ τὸν προεοφεῖ διὰ τῆς προσφορᾶς τοῦ «τσίφι». Αὐτὴ τὴν διαφορὰν τὴν κερδίζει εἰς τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων, ὅταν μάλιστα τελὴν γνώσει καὶ τῶν ἔκαστοτε συνθηκῶν τῆς ναυλαγροφᾶς, ὁ ἀγόραζων «φομπ».

Κοινωνεμὴν εἶναι ἡ τοιαύτη «φομπ» συναλλαγὴ παντοῦ, πλὴν τῆς Ἐλλάδος. Αὐτὴ μὲ τὴν μεγάλην ναυτιλίαιν τῆς, ἀλλὰ καὶ τὸ ἀνοργάνωτον τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν τῆς, ἀποτελεῖ, πράγματι, τὴν ἔξαρτεσιν. Πληρώνει κατὰ σύντημα τὰ περισσότερα εἰς ἔξοδα μεταφορᾶς—εἶναι τοῦτο γεγονός βεβαιωμένον—διότι οὐδαὶ αἱ ἀγοραὶ τῶν σιτηρῶν, τῶν γειανθράκων, τῶν λιπασμάτων καὶ ἄλλων φορτίων κατ' ὅγκον σημαντικόν, γίνονται «τσίφι», περιλαμβανομένου, δηλαδή, καὶ τοῦ ναύλου.

Ἐπανειλημμένως αἱ στήλαι αὐταὶ, παρακολουθοῦσαι ἔγγυτερον τὰ τῶν μεταφορῶν, ὑπέδειξαν τὴν ἀλλαγὴν τῆς ἐπιζημίου αὐτῆς τακτικῆς. Κανεῖς δὲν ἡθέλησεν εἰς τὰς ὑποδειξίες μᾶς αὐτὰς νὰ ἀποδῷ τὴν δεουσαν προσοχὴν, ἵσως, διότι οἱ πανδαιμονες μανδαρίνοι καὶ οἱ ἀδεῖς, ἀτυχῶς, ὑπουργοὶ μᾶς νὰ ἐκνευρίζωνται μὲ τὰς ὑποδειξίες τῶν εἰδότων πρόσωπων καὶ πράγματα.

Ἡ ὄρθη, ὅμως, τοῦ ζῆτηματος αὐτοῦ ἀντιμετώπισις τὰ συμφέροντα τοῦ Δημοσίου καὶ τῆς καταναλώσεως θὰ ἔξυπρετησῃ. Πρέπει οἱ ἀρμόδιοι νὰ τὸ προσέξουν.

## ΠΡΟΣ ΑΝΑΒΙΩΣΕΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ:

Εἰς τὸ ἀπὸ τριετίας ἀπονεκωμένον λιμένα τῆς Ἐλευσίνος, ποιά τις δραστηριότης ἥσχισε καὶ πάλιν νὰ σημειοῦται. Δύο φορτία ξυλείας μᾶς πληροφορούν, αἴφνης, ἐπροτίμησαν τὴν παρελθουσαν ἔδομά διὰ τὸν γειτονικὸν αὐτὸν ὄρμον, ἐφόσον ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶν δὲν διέθετε τοὺς ἀναγκαίους χώρους διὰ νὰ τὰ ἔξυπρετήσῃ. «Ἔξ αλλου, τὰ φορτία τοῦ Βαμβακοπόρου σαφῇ τάστιν ἐκδηλώνουν, ὡς μᾶς βεβαιοῦν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Α.Π., δῶς ἐπανέλθουν εἰς τὴν Ἐλευσίνα. Συμφέρει, ἐνδεχομένως, τοὺς παραλήπτας ή ἐκφόρτωσις τῶν ἐν λόγῳ φορτίων, χωρὶς τὴν μεσολάθησιν μηχανικῶν μέσων.

Τὰ συμπτώματα αὐτὰ, τὰ όποια δὲν εἶναι καὶ τὰ μόνα, μᾶς ἐνδεχομένης νέας διαρροῆς πρὸς τὴν Ἐλευσίνα τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως τοῦ Πειραιῶν, οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Α.Π. τὰ ἀποδίδουν εἰς τὴν παραπομένην ἔλλειψιν λιμενικῶν χώρων τὴν ὅποιαν καὶ χαρακτηρίζουν ὡς προσωρινήν. Μετὰ τὴν ἀποπεράσων τῶν ἐκτελουμένων ἥδη λιμενικῶν ἔργων, πιστεύουν, οὐδένεν φορτίον ποδὸς τὴν Ἐλευσίνα θὰ διαφεύγῃ.

Θὰ διαφωνήσωμεν μὲ τὴν αἰσιόδοξην προοπτικὴν τῶν ἀρμόδιων τοῦ

Ο.Α.Π., διότι πιστεύομεν, ὅτι ἡ στενότης χώρων εἰς τὸν πειραιϊκὸν λιμένα δὲν εἶναι πρωταριή, ἐφόσον δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ὑφείλεται εἰς τὰ ἐκτελουμένα ἔργα, ἀτίνα τὴν κίνησιν τοῦ ἐπιβατικοῦ λιμένος μονον παρακαλούντων. Η στενότης χώρων μὲ τὴν παραπομένην αὔξησην κινήσεως θὰ εἶναι ἐφεξῆς τὸ μονιμὸν καὶ ἀλιτον πρόδημα διὰ τὸν πειραιϊκὸν λιμένα. Κατὰ διαλείμματα ἐπομέως τὴν ἀναδίωσιν καὶ τὸν ἀνταγωνισμὸν τῆς Ἐλευσίνος θὰ αντιμετωπίζωμεν. Διότι εἶναι φυσικὸν η πλεονάζουσα καὶ μὴ ἔξυπητησουμένη ἐπασκος κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιῶν, εἰς τὸν γειτονικὸν αὐτὸν ὄρμον νὰ καταφεύγῃ.

Καὶ ἔρωταται: Θὰ ἔξελιχθη, λοιπόν, ἡ Ἐλευσίς εἰς ἓνα ἀνεξάρτητον λιμενικὸν κέντρον τὸ ὄπιον δεινῶς θὰ ἀνταγωνίζεται τὸν Πειραιῶν.

Βεβαίως οὐχ. Εἰς ἀνεξάρτητον λιμένα δὲν θὰ πρέπει ἐνένος νὰ ἔξελιχθῃ ἡ Ἐλευσίς; Εἰς λιμένα, ὅμως καὶ μάλιστα δραστήριον θὰ μεταφοροθῇ τὸ ταχυτέρον. Οὐδέποτε τὴν πρόσδοσην τῆς αὐτῆς θὰ δυνηθῇ τελικῶς νὰ ἀνασχέσῃ. Τὸ τοιούτον, μάλιστα, ἵσως, νὰ ἀντενδεικνυται ἀποδύτως. Διότι τόσον ἡ Ἐλευσίς, ὅσον καὶ οἱ πλησιόχρονοι τοῦ Πειραιῶν ὄρμοι, ὅπωσδηποτε μίαν ἡμέραν τὸν μεγάλον πειραιϊκὸν λιμένα θὰ συναποτελέσουν. Συμφέρει, λοιπόν, ἡ ἀνάπτυξη τῆς Ἐλευσίνος εἰς λιμενικὸν κέντρον ὑπὲν ιαναὶ αἱναὶ, ὅμως, καὶ τεύθυνσιν καὶ λιμενικὴν διοίκησιν. Ἐὰν ό Ο.Α.Π. ἐπεκτείνῃ τὰ ὄρια του μέγιστης θέσης τότε τὸ θέμαν θὰ λυθῇ κατὰ τὸν κολύτερον τρόπον. Ζητημα ἀνταγωνισμὸν μεταξύ Πειραιῶν καὶ τῶν περιήκορμάν πικρῶν λιμένων δὲν θὰ ύφισταται πλέον. Θὰ τεθούν αἱ βάσεις τῆς ἐπεκτάσεως τοῦ κεντρικοῦ λιμένος, ἐνῷ παραλήλως θὰ ἔξασφαλισθούν δλαι αἱ προϋποθέσεις διὰ τὴν ἀνεντονέτων ἔξυπρετησιν τῆς αὐξανομένης κινήσεως χωρίς τὰ συμφέροντα τοῦ Πειραιῶν νὰ παραδιπτώνται.

Εἶναι περιεργείας ἄξιον, ὅμως, πῶς τὸ δλον θέμα δὲν τὸ ἀντιμετωπίζουν κατὰ τὸν ὄπωσδηποτε μίαν αἰσητην τρόπον οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Α.Π. Λέγεται, ὅτι ὑπάρχουν πόλιστας ἀντιδράσεις διὰ μίαν τοιαύτην ἐπέκτασιν τῶν λιμενικῶν ὄριων τοῦ Πειραιῶν. Ο τοπικὸς παραγοντισμὸς δὲν ἀνέχεται τὴν ὑπαγωγὴν τῆς Ἐλευσίνος εἰς ἐνιαίον λιμενικὸν σύστημα. Τοῦτο δὲν σημαίνει, ὅτι οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Α.Π. δὲν εἶναι εἰς θέσιν ἀποτελεσματικῶν νὰ ἀντιδράσουν. Ἐκτός, βεβαίως, εἴαν ό Οργανισμὸς ἐμφανίζῃ πάντοτε τὴν αὐτὴν μειωμένην ίκανότητα ἀντιστάσεως εἰς πάσαν πίεσιν, ἢτις ἔχει πολιτικὸν τὸν χαρακτήρα.

## ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Πρὸς τοὺς ὑπουργούς Συγκοινωνῶν καὶ Δημοσίων «Ἐργων καὶ Ναυτιλίας, ὑπεδηλήθη ὑπὸ τοῦ βουλευτοῦ Πειραιῶς κ. Ἐμμαν. Σκορδίλη ἢ κατώθι ἐρώτησις:

«Αἱ προσπάθειαι τῆς τε Κυβερνήσεως καὶ τῶν βουλευτῶν δλων τῶν περατάξεων τείνουν — καὶ πρέπει νὰ τείνουν — εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ βιοτικοῦ ἐπίπεδου τοῦ λαοῦ. Μὲ ὀδράς γραμμάς ἐτόνισε τούτο πρὸ τινού χρόνου εἰς λόγου Του ἢ Α. Μ. δ. Βασιλεύες.

Μέσον πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ τούτου εἶναι ἡ προσφορὰ ἐργασίας σιά τῆς ἐκτελέσεως διάφορων παραγωγικῶν ἔργων. Παραγωγικῶν δὲ ἔργων υψηστήσεως σημασίας, ἀπὸ ἀπόμενως εἰσροής συναλλάγματος, λειτουργίας τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ προσφορᾶς ἐργασίας εἰς μεγάλου ἀριθμού ἐργατικῶν χειρῶν, εἶναι ἡ ἀγορά καὶ λειτουργία εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς μιᾶς πλωτῆς δεξαμενῆς, πολὺ μεγαλυτέρας ἐκείνης τῆς Σύρου.

Πιστεύων ἀκραδάντως, ὅτι οὐδεὶς εἰσηγήθη εἰς τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως καὶ τοὺς ἀρμόδιους ὑπουργούς την ἀναγκαιότητα ἐνὸς τοιούτου «εργαλείου» καὶ οὐδεὶς ἐπεσήμανε τὰ ἔκ της ἐργασίας του τεράστια φύση.

Ποίος, ἀλλήθεια, ἐγνώρισεν εἰς τοὺς ἀρμόδιους παράγοντας, ὅτι μεγάλος ἀριθμὸς πλοίων τρέπεται πρὸς λιμένας τῆς ἀλλοδαπῆς τῆς ζημιας τῆς μοικονίας; Πούς ἐισήγηθη, παραλήλως, πρὸς τὴν κατασκευὴν τῶν μεγάλων λιμενικῶν ἔργων ύπὸ τοῦ Ο.Α.Π καὶ τὴν παρὰ τοῦ Κράτους ἢ τοῦ Ο.Α.Π ἀγόραν μιᾶς δεξαμενῆς ικανῆς νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας, ιδίκης μας καὶ ζέντων;

Ἄν είχον γίνει αἱ κατάλληλοι εἰσηγήσεις κατὶ θὰ εἶχεν ἐπίτευχθη πρὸ τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆς. «Ἄς εἶναι ἡ παρούσα ἐρώτησις μου ἀφορεῖ μελέτης τοῦ θέματος ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους ὑπουργούς Συγκοινωνῶν καὶ Δημοσίων «Ἐργων ἢ άφ' ἐνὸς καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἢ έτερου, παρακαλούμενος νὰ πληροφορήσω τὸ Σώμα περὶ τοῦ τρόπου ἀντιμετωπίσεως τοῦ ἐν λόγῳ ζῆτηματος».

## ΚΕΝΤΡΟΝ ΕΥΩΧΙΑΣ ΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ:

«Ο πλοίαρχος-λιμενικός κ. Παν. Νταλιάνης καὶ η σύζυγός του, προερχοτάνες την ὄνομαστικήν των ἑορτήν, ὡργάνωσαν μεγαλοπρεπή δόσον καὶ ἐντυπωτικήν δεξιώσιν τὴν νύκτα τῆς 9ης τρέχοντος πρὸ τιμῆς τῶν φίλων καὶ τῶν πολλῶν γνωρίμων των, εἰς τὰς εὐφείας καὶ δροσολόύστους ταράτσας τῶν Κρατικῶν Ναυτικῶν Σχολῶν εἰς τὸν

**THE INTERNATIONAL SHIPPING TRADING & INDUSTRIAL CO LTD**

33 RUE MAZENOD MARSEILLES

TEL: CO 88-10 & CO 88-11

ALL DECK & ENGINE STORES

• REFRIGERANTS (FREON-12)

PACKINGS & JOINTINGS  
BELDAM ASBESTOS CO LTD.

A G E N T

GREEK DEPT: MR BETSIS



DISTRIBUTORS

'Ασπρόπυργον.

Είχε, βεβαίως, πολλούς λόγους ό κ. πλοίαρχος νὰ προτιμήσῃ ἀντί τῆς οικίας του τὸ μεγαλοπρεπὲς κτιριακὸν συγκρότημα τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν διὰ τὴν προσαγωγὴν τῶν κοινωνικῶν του σχέσεων. Εἶχε, ἐν πρώτοις, εἰς τὴν διάθεσιν του ὁ κ. Νταλιάνης τὰ τεράστια μαγειρεῖα τῶν Σχολῶν, τὰ ὅποια ὥπωδήποτε ἔχρησιμοποίησεν, ἀφοῦ τὰ ἐπήνδρωσε καὶ με πρόσθετον ἡ μαγείρευν προσωπικὸν, διὰ τὴν παρασκευὴν τῶν ἀναγκαίων διὰ μίαν «κωδὼν τρέπει» δεξιώσιν, ἐδεσμάτων. Κατόπιν ὥδην ήταν χρησιμοποίησῃ τὸ πολυάριθμον ἑννυτῶν καὶ λιμενοφυλάκων προσωπικὸν τῶν Σχολῶν διὰ τὴν ἄνετον περιποίησιν τῶν τόσων φίλοζενουμένων του. Τέλος, ὁ κ. πλοίαρχος ἐμπειρίας χρησιμοποιοῦ — λέγεται, ὅτι σημειοῦ ἐπίδοσιν εἰς τὴν ὄργανωσιν κοσμικῶν συγκεντρώσεων — τὸ ἀναπεπταμένον τῶν ἀνοικτῶν χώρων τῶν Σχολῶν τοῦ Ἀσπροπύργου, ὡς καὶ τὸν πλούσιον ἡλεκτροφωτισμὸν των, κατόρθωσε νὰ παρουσιάσῃ εἰς τοὺς προσκεκλημένους του ἔνα φαντασματογρικὸν θέαμα ἐνθυμίζον, συντελόθησε καὶ τῆς κτιριακῆς μεγαλοπετείας, ἐνετικὰς νύκτας εὐώνυμίας.

Ποιος, δώμας, ἐπέτρεψεν εἰς τὸν κύριον πλοίσαρχον-λιμενικὸν νὰ μεταφέρῃ καὶ νὰ εγκαταστήσῃ τὰ κοσμικά σαλόνια του εἰς τὸν ιερὸν χώρον τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν τοῦ Ἀσπροπύργου; Ποιος τού παρέσχε τὸ δικαίωμα νὰ βεβηλώσῃ, διὰ μιάς προκλητικῆς καὶ θυριδώδους κοσμικῆς συγκεντρώσεως, τὸ τέμενος αὐτὸ τῆς ναυτικῆς μας παιδείας, διὰ τὴν ἀνέγερσιν, τὸν ἔξοπλισμὸν καὶ τὴν λειτουργίαν του ὅποιον οἱ πλούσιοι καὶ οἱ πτωχοὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τὸν ἐμόχθησαν χωρὶς, βεβαίως, ἡ ύπωπτιάζεται τίποτε ἑκείνος, διστις τὴν νύκτα τῆς θῆς τρέχοντος παρίσταντε τὸν οικοδεσπότην; Ποιος ἐπέτρεψεν, τέλος, εἰς τὸν κ. πλοίσαρχον νὰ ἐπιβαρύνῃ μὲ τὴν δαπάνην μιάς πολυώρου φωτοχυσίας, τὸν πτωχοποιγμὸν τῶν Σχολῶν καὶ νὰ χρησιμοποιῇ νούτας καὶ λιμενοφύλακας, δίκιν υπέρετριών, διὰ μιάν ἐντελῶς ιδιωτικῶν του κοινωνικῶν συγκέντρωσιν;

Αι απόριαι μας αύτη δὲν άπειθονται πρὸς τὸν κ. Νταλιάνην. 'Ο ἀξιωματικὸς οὐτος, τὴν εὐκαιρίαν τὴν ὅποιαν τοῦ παρέσχεν ἡ θεῖσις του ἔξεμεταλλεύθη διὰ μίαν κενδόδοξην κοσμικὴν ἐπίδειξιν. Αἱ απόριαι μας άπειθονται πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Αὐτὸς θὰ πάρει γά ταὶ ἰκανοποιήσῃ. Περιμένουμε μίαν ἀπάντησιν.

#### ΤΟ ΕΚΑΝΔΔΟΝ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΗΝΩΣΕΩΝ

Μὲ τὴν συμμετοχὴν πλείστων ὥσπερ ἐπισήμων, καὶ προσκεκλημένων ἔγιναν τὰ ἔγκαίνια τῶν κατασκηνώσεων εἰς τὸ Μάτι τῆς Ἀττικῆς διὰ τὰ παιδία τῶν ναυτικῶν. Τὴν σκοπωμέτητα τοῦ ἔργου κανεὶς δὲν ἔμπορει νά αύξισθησή. Ἀξιέπαινος ἡ ἀναλόφθεισα πρωτοβουλία.

Διπρωτήθησαν, όμως, οι ἐπίσημοι και ἀνεπίσημοι, οι κληθέντες κατὰ τὴν τελετὴν, τὶ ἐστοιχίσαν καὶ εἰς τὸ δυσμοιρὸν αὐτὸν «Κεφάλαιον Ἀνεργίας» αἱ κατακενώσεις, εἰς ποιὸν ποσὸν ἀνήρχετο ὁ ἀρχικὸς δῆ, αὐτὰς προϋπολογισμὸς καὶ ποῦ κατέληγαν αἱ μεχρι τοῦδε δαπάναι, κωνίς νὰ ἔνι ἀκόνι τελεώσῃ καὶ τὸ ὅλον ἔργον;

ναι, χωρὶς να έχῃ ακριβὴ τελειωθῆναι καὶ τὸ ίδιον εργόν,  
“Αν κανεὶς έχει τῶν ἀρμόδιών δὲν ἔφροντις νά ἑννυμερώσῃ τοὺς  
προσκεκλημένους καὶ ἂν κανεὶς τῶν ὄμιλητῶν κατὰ τὴν τελετὴν τῶν  
ἔγκαινιν δὲν θεώρησε σκόπιμων νά ὑποδειξῇ τὸν ὄγκον, τῶν δαπα-  
νήθεντων ἑκατομμυρίων, ὑποχρέωσίν μας θεωροῦμεν νά τὸ πράξωμεν  
ἡμεῖς.

Αἱ παιδικαὶ, λοιπὸν, κατασκηνώσεις προϋπελογίζετο νὰ στοιχίσουν τρία ἑκατομμύρια δραχμῶν. Ἐδαπανήθησαν δώδεκα ὅλα ἑκατομμύρια ἀπό τὸν Α. Ο. Κ. II. καὶ τὸ «Κεφάλαιον Ἀνεργίας» καὶ αἱ ἔγκατα-στάσεις εἶναι ἀκόμη ἡμιτελεῖς. Πῶς καὶ διατὶ τόσα πολλὰ ἐστα-ταλῆθησαν δὲν θὰ εἴναι εἰς θέσιν κανεὶς ὑπεύθυνος νὰ μᾶς πλη-σθοφορησῃ. Πολλὰ λέγονται καὶ πολλά, ὡς φαίνεται, μεταξὺ τῶν ἀρμο-δίων συζητοῦνται. Δεν θέλουμε νὰ τὰ δημοσιότητα ποιῶν ἢ πλήρως διακριβωθοῦν. «Ἐκείνο ποὺ μᾶς ἐπληροφόρησεν ἐρωτά-θεις ὁ κ. Κωτιάδης, ὃ δποίος οὐδέμιαν ἐν προκειμένῳ φέρει εὐθύνη, ἀφοῦ ἐπὶ τοῦ προκατόχου του ἐξετελέσθη τὸ ἔργον, είνε ἡ ἀπόφασις τοῦ Ὑπουργείου περὶ παραπομπῆς εἰς ειδικὴν ἔξετασθι ἐπιτροπῆ-τοῦ δόλου θέματος τῶν παιδικῶν κατασκηνώσεων καὶ τῶν δαπανηθέντων δῆ» αὐτὰς ἑκατομμυρίων. Είνε ἡ μόνη ἐνέργεια, εἰς τὴν δποίον ὑπεχρε-ούτο νὰ προέλθῃ ὁ κ. Κωτιάδης, χωρὶς βεβαίως νὰ ἐλπίζῃ τις, ὅτι τὸ πόρισμα τῆς ἐπιτροπῆς θὰ μᾶς ἐνμερωστῇ ἐπὶ τοῦ τι ἐνεφιλοχόρτησεν, ὥστε αἱ ὑπερβάσεις νὰ φθάσουν εἰς τὸ τετραπλάσιον τῶν προ-πολογισθέντων.

υπολογίσθεντων.  
Νομοτάύως, ἀσφαλῶς, ἔγιναν αἱ δαπάναι. Τὸ σκάνδαλον θὰ εἶναι ἐπιμελέστατα κεκαλυμμένον καὶ οἱ ἀρμόδιοι τύποι ἀπτηλαγμένοι εὐθυνόν. Τὸ γεγονός, πάντως, τῆς σπατάλης ἐκάπον πεντήκοντα ὅλων χιλιάδων λιρών εἰς τάς κατασκηνώσεις, ἐνώ προϋπελογίσθησαν μόνον τριάκοντα πέντε περίπου, δὲν θὰ ἔπειτε νὰ ταρέλθῃ ἀπαρατήρητον.

Πρώτοι οι έκπροσώποι τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων καὶ ὅλοι οἱ μετέχοντες εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τοῦ «Κεφαλλιοῦ Ἀνεργίας» καὶ τοῦ Α.Ο.Κ.Π., θὰ ἔπρεπε νὰ εἶχαν ἐγγύεσθον παρακολουθήση τὸ κόστος τῶν κτισμάτων καὶ ἀμεσώτερον ἐλέγχει τὸ δικαιολογημένον τῶν δαπανῶν.

Εις ἀπὸλην, πρόχειρον σύγκοισιν προβαίνομεν μεταξὺ τῶν δαπανθέντων εἰς τὰς ναυτικάς σχολὰς Ἀσπροπόρου καὶ τῶν διατεθέντων εἰς τὰς κατασκηνώσεις, διὰ νὰ διαπιστωθῇ ἐπειδὴ οἵσφεις η μεγάλη μεταξὺ τῶν δύο ἔργων διαφορά. Αὐτὸ τὸ τεράστιον εἰς σύγκον κτηριακὸν συγκρότημα τῶν ναυτικῶν σχολῶν, μεδ' ὅλου τοῦ μεγάλου καὶ πολυπλεύρου ἔξοπλισμού των, ἐστοίχισε διακοσίας πεντήκοντα περίπου χιλιάδας λιρών, ἐνώ αἱ χιμαράλαι οἰκοδομοῦ τῶν κατασκηνώσεων ἐκατὸν πεντήκοντα χιλιάδας λιρών. Δὲν εἶνε, πράγματι, ἔξοφθαλμος η διαφορά; «Οσοι ἔχουν ἐπισκεψθῆ ἀμφοτέρας τὰς ἔγκαταστάσεις ημιπορούν νὰ τὴν διαπιστώσουν.

Πρέπει, ούμως, άμεσων να ἔπιληφθῇ τοῦ ἔργου της ἡ ἔξεταστική ἐπιτροπή. Τὸ «Κεφάλαιον Ἀνεργίας», ἀπὸ τὸ ὑστέοντα τῶν ναυτικῶν καὶ ταῖς εἰσφορᾶς τῶν ἐφότιστων δημιουργούμενον, δὲν εἶναι «ἔφραγμο χαράφι» εἰς τὴν διάκρισιν τοῦ οἰουδῆποτε. Υποχρέωσιν ἔχομεν — ἐπανειλημένων τὸ ἐτονίσαμεν — νῦν κατοχυρώσωμεν κρήματα ἐπιμοχθώς κτώμενα, πρωτοσύμενά σκοπὸν ιέρων να ἔξτηπτεσθούσιν.

Σημαντικά ποσό δαπανώνται από το «Κεφάλαιο Ανεργίας» διά σκοπούς ένους πρός την βασικήν άποστολήν του. Και όπως άποδεικνύεται από τα σπαταληθέντα εις τέας κατασκήνωσεις, ο έλεγχος των παρεχούμενων έκαστο πιστώσεων δέν είνει και τόσον αυτόπτος.

Ἐπέστη, ὅμως, ὁ καρός — τὸ φάσμα τῆς ναυτεογατικῆς ἀνέργιας κρούει τὰς θύρας μας — νᾶ ἀναβεωρίσωμεν πλήρως τὴν τηρθείσαν ἄχρι τοῦδε τακτικήν εἰς τὰ τῆς διαχειρίσεως τοῦ Κεφαλαίου. Πλείσται ὅσαι δαπάναι, πάντα πρὸς αὐτὸν πρέπει νᾶ μὴ τὸ ἐπιδιάρυντον τοι λοιποῦ. Νὰ τὰς κατονομάσωμεν δὲν κρίνομεν πρὸς τὸ παρὸν σκόπιμον. Θὰ τὸ πράξιμεν, ἂν δὲν ἀλλάζουν νοοτροπίαν οἱ διαχειρίζομενοι τα εἰσφέρομενα υπὸ τῆς Ναυτιλίας ύπερ τῆς ἀνεογίας καὶ τῆς ἀσθενείας.

Τὰ ποντοπόρα πλοιά μας ἀθρόα εἰς τὰ ἄγκυροβόλια τοῦ παροπλισμού καταπλέουν. Εὐχόμεθα νὰ είνε προσωρινὴ ἡ ἀργία των. Χιλιάδες πάντως ναυτικῶν θά πασαμείνουν ἀνεργοί. Μετά τινα χρόνουν θὰ κληθῇ τὸ «Κεφάλαιον Ἀνεργίας» νὰ ἐπιτελέσῃ τὸν κύριον σκοπὸν του. Θὰ τοῦ λείψουν, ὅμως, ἔκατον καὶ πλέον χιλιάδες λιρών, ὅσα εἰς τὸ Μάτι τῆς Ἀττικῆς υπόπτως ἐσπαταλήθησαν.

## ΕΝΑΣ ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ Δ.Ο.Κ.Π.

Όμιλών κατά την τελετήν των έγκαινιών των ναυτικών κατασκηνώσεων ό πρόεδρος του Α.Ο.Κ.Π. κ. Σ. Μουσουόης προεβη είς έναν σύντομον απόλογισμόν της δράσεως του «Οργανισμού είς τὸν τομέα τῆς κοινωνικῆς προνοίας καὶ τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως».

Ούτω, ο κ. Μουσούρης άνεφερεν, ότι τὸ ἐν ἑκατομμύριον λισῶν Ἀγγλίας, τὸ ὅποιον ἐπέσυσσεν εἰς τὸ Ταξείδιον τοῦ Α.Ο.Κ.Π. μετά τὴν εἰς τὸ ἀκέραιον ἀπόχημάσιν τῶν παθόνων κατὰ τὸν πόλεμον ναυτικῶν, διετέθη κατὰ τὸ μέγιστον μέծος του ως ἀκόλουθος:

Διὰ την ἀνέγερσιν και τὸν πλῆρη ἔξοπλισμὸν τοῦ Νοσθετικοῦ "Ιδρύματος Ἐργατῶν Θαλάσσης διετέθησαν 689.047 λιρῶν Ἀγγλίας, ητοι 30.466.515 δραχμῶν. Εἰς τὸ "Ιδρυμα τούτῳ νοσηλεύονται σήμερον 220 ἀσθενεῖς, ἐξ ὧν, ὅμως, οἱ πλειστοὶ (ποσσότων 80%) δὲν πρέπονται ἐκ τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν και καταδάλλουν εἰς τὸ "Ιδρυμα πλήρη νησηλία. "Ηδη, ὡς ἐδήλωσεν ὁ κ. Μουσούρης, τὸ N.I.E. ἔχει περισσεύματα εἰς τὴν διασειρίσιν του, τὰ ὑπόια θὰ πρέπει νὰ διατεθοῦν διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἔσδόων λειτουργίας τῶν παιδικῶν κατασκηνώσεων.

Ποσόν 200.000 λιρών Αγγλίας διετέθη έξι στόλου υπό του Α.Ο.Κ.Π. διά την ανέγερσιν των ναυτικών σχολών Ασπροπύργου, ένώ έπειτα 12.000 λιρών προσφέρθηκαν διά την κωδικοποίησιν του Δημοσίου και Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαιού.

Τὸ τελευταῖον κονδύλιον, τὸ ὅποιον διέθεσεν ὁ Α.Ο.Κ.Π., ἔξ 75.000 λιρῶν, ἐκάλυψε μέγια μέρος τῶν δαπανῶν διὰ τὴν ἀνέγερσιν τῶν μονίμων ἐγκαταστάσεων τῶν κατασκηνώσεων εἰς "Αγιον Ἀνδρέαν. Σχετικῶς μὲ τὸ θέμα τουτοῦ ὁ κ. Μουσούρης ἀνέφερε τὰ ἔξης χαρακτηριστικῶς : «Τὸ ἔργον τῶν κατασκηνώσεων ἐπροχώρησεν υπό την ἐπίβλεψιν τριών ἀρχιτεκτόνων καὶ μηχανινῶν ἀλλὰ ἡ ναογκάθημεν ἐν τῷ μεταξὺ νὰ κτίσωμεν διὰ νέας μελέτης ἀντισεις πικά κτίρια. Κατόπιν τούτου, συντελουσῶν καὶ διασφόδους ἀλλών κτιριακῶν βελτίων σεων, ὁ προϋπολογισμὸς ἀνήλθεν καὶ ἐκλήθη τὸ Κεφάλαιον 'Ανεργίας τὰ βοηθότα τὴν προστάθειν. 'Εζητήθη ἐπίστης ἡ τροποποίησις τοῦ σχετικοῦ νόμου διὰ νὰ δυνηθῶνεν νὰ δαπανήσωμεν, ἡμεῖς τὰ ἔπι πλέον ποσά τὰ ἀναγκαιούντα διὰ τῆς ἀποπεράτωσιν τοῦ ἔργου. Κατόπιν τούτου συνεκροτήθησαν δύο ἐπιτροπαί, αἵτινες συμβούλησαν διαφόρους ἀπόφεις καὶ ἀφού παρῆλθεν ἐν ἔτος, μᾶς ἐδόθη ἡ ἐγκρίσις ἁσχάτως, διὰ νὰ προχωρήσωμεν εἰς τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν κατασκηνώσεων βάσει τῶν ἀρχικῶς καταρτισθέντων σχεδίων».

Αυτή, είς γενικάς γραμμάς, είναι ή ἀρωγή τὴν ὅποιαν προσέφερεν δὲ Α.Ο.Κ.Π. διὰ την ὄργανωσιν μιᾶς οὐ παραχρονισθέντων βάσεων κοινωνικῆς μερίμνης διὰ τὸν "Ἐλληνα ναυτικὸν καὶ διὰ τὴν ὄργανωσιν, ὥσπαστην, μιᾶς ἀρτίας ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεων. Βεβίωσίς με πέμπετρον γενναιοδοντίαν, ἔγινουσα τὰ ὅρια τῆς σκοπιμότητος καὶ τῆς

# PORT SUDAN

# MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS  
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

#### CABLES: "MARITIME"

ADDRESS: P.O.Box 306

# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## ΤΑ ΦΟΡΤΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

### Φίλε κ. Διευθυντά,

Είναι διὰ τὴν Ἐταιρίαν τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων λυπηρὸν τὸ δῆτα πρότυπον ἔπικεστρον περὶ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου των προέρχεται ἀπὸ τὸ ἔγκριτον σας περιοδικόν, ἵτι δὲ λυπηρότερον δι' ἐμὲ νά αναγκάζωμαι νὰ σάς ἀπαντήσω.

Είχον την έντύπωσιν, ότι τόσον υμείς, όσον και οι αξιότιμοι κύριοι της «Ελληνικής» έσχον ήδη την εύκαιριαν νά έκτιμησουν τάς αρχάς, αι δόποιαν διέπενταν την έν γένει προσπάθειαν ιδρύσανσι τών Ναυπηγείων, και ιδιαιτέρως τάς ένεργειας, τάς δόποιας ή ήμετέρα 'Εταιρία κατέβαλεν εις την άρμοδιαν διάσκεψιν (Conference) διά την μεταφοράν τών υλικών των ναυπηγείων. Εγώ κατά το στάδιον τών ένεργειων τούτων ή ήμετέρα 'Εταιρία εύρεθη εις την άναγκην νό κάμη ωρισμένας παραχωρήσεις έναντι άλλων 'Εταιριών, δὲν φαντάζομαι, ότι ουτε υμείς προσωπικώς, ουτε και η Διεύθυνσις της 'Εταιρίας «Ελληνική» νά πιστεύετε, ότι τούτο έγενετο διά να τεθούν υφ' ήμων εις ήσσονα μο' ραν τα πλοιά της έλληνικής σημαίας.

Αθήναι τῇ 3 Αύγουστου 1957

Μὲ ίδιαιτέραν ἔκτιμησιν  
**Β. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ**  
Γενικὸς Διευθυντής

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Ἐπὶ αὐτῶν τῶν ὠρισμένων παραχρήσεων ἔνοντι ἄλλοιν ἔξινταί εἰσαιρίαν ἀνέφερόντα αἱ παραπτηρῆσις μας, χωρὶς, ὅμως, νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι ἐτίθεντο ἀπὸ τὴν διοίκησιν τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» εἰς ἡσσονα μοῖραν τὰ πλοῖα τῆς «Ἐλληνικῆς». Χάριμεν δόλος ἰδιαίτερως, διότι παρερχέθη μία εὐκαιρία εἰς τὸν φίλατον κ. Φραγκούλην, νά ἐπιβεβαιώσῃ ὅτι καὶ αἱ στήλαι αυταὶ δὲν ἔπαυσαν νά πιστεύσουν.

## ΚΑΙ ΠΔΛΙΝ ΤΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

Κύριε Διευθυντά,

Σάς εύχαριστώ θερμώς, διὰ τὴν καλωσύνην ποὺ είχατε νά δημοσιεύσητε προγραμμένην ἐπιστολήν μου, θά σάς παρακλέσω δέν συνεχεία, ὅπως μού ἐπιτρέψητε νά ἀπασχολήσω και πάλι τὰς στήλας τοῦ Ἑγκριτοῦ περιοδικού σας διά νά ἀπάντησα εἰς τὰς παραπόνησεις σας.

Ἐπανάσταμβάνο, λοιπόν, διτί ὡς ή μακροχρόνιος πείδω με ἐδίδαξεν, εἰς σ' ἐδέν ὀψελούν ἡ πληγώρα τῆς θεωρητικῆς ἐκπαιδεύσεως καὶ αἱ πολλαὶ κατηγορίαι τῶν διπλωμάτων. Δύνασθε νὰ διαπιστώσητε τοῦτο, ἀν παρακολουθήσετε τὰς ἔξετάσεις των ουποψήφιών καὶ ἐν συνεχείᾳ, εἰς ἐν ταξίδιον ἄκτετοῖς ἡ κώνειανοπλοίας, τὰς φυλακάς γεφύρας Γ', Β' καὶ Α' πλοιάρχου. Οὐδεμία διαφορά ὑπάρχει.

Γράφετε, ότι δέν εύσταθεί τὸ προβαλλόμενον ἐπιχείρημα τῆς ἄνευ ἑταῖρων προσαγωγῆς εἰς τοὺς ἄλλους κλάδους, στρατιωτικούς καὶ ὑπαλληλικούς καὶ ἐρωτάτε ἔὰν λησμονῶ τοῦ φύλλα ποιότητος, βάσει τῶν ὁποίων ἐνεργοῦνται αἱ προσαγωγαὶ εἰς τοὺς κλάδους αὐτούς. Οὐχί, δέν ἐλήσμοντα τὰ φύλλα ποιότητος. Δι' αὐτὸ καὶ ἔγραφον, διτί οἱ ἔχον διπλώμα Γ' θὰ ἐλάμβανε τὰ λοιπά βάσει ωρισμένων προϋποθέσεων. Πριν, δύωμα, ἀναφέρω τὰς προϋποθέσεις αὐτάς, ἐπιτρέψατε μου μίαν παρένθεσιν :

Ἐπὶ εἴκοσι περίπου ἐρωτημάτων, τὰ ὅποια τίθενται εἰς τὸν ὑποψήφιον προσωγγῆς ἀξιωτακὸν τὸ Β. Ν., ἐν μόνον ἀφρῷ τὰ ναυτικά του προσόντα, τὰ ὅποια, ὡς εἶνε εὐνόητον, τὰ βαθμολογεῖ ὁ Κυβερνήτης του πλοίου, εἰς τὰ ὅποια ὑπηρέτεσσι. Τούτῳ ἐπαναλαμβάνεται κατὰ διαστή-

ματα ἀπό τοὺς προϊσταμένους του πάντοτε, βάσει αὐτῆς δὲ τῆς διαδικασίας προάγεται. Ἐξετάσεις, συνεπώς, διὰ τὸν ἐν λόγῳ ἀξιωματικὸν τοῦ Β. Ν. είναι ἡ ἐπίδοσις του εἰς ήθος, ικανότητα, διαγωγήν, πρωτοβουλίαν, κρίσιν κλπ. ἡ συνεχής, δηλαδή, προσπάθειά του νὰ ἀνταποκρίνεται πάντοτε εἰς ὅλα ως ἀξιωματικός. Κάτι παρόδους γίνεται διὰ τοὺς στρατιωτικούς και ὅλιγώτερον διὰ τοὺς ὑπαλλήλους. Πιστεύω, ὅτι αὐτὸς είνει δὲ καλλίτερος τρόπος διακρίσεως των πλέον ικανῶν, διότι εἰς τάς ἔξετάς εις δινούνται τις και νὰ ἀντιγράψῃ ἡ νὰ ἐπιτύχῃ, ἐκ συμπτωσεως, ὁ ἀμελής και νὰ ἀποτούσῃ ἀριστος. «Ἐπειτα μὲ αὐτό, ὅτι ὁ ἀντιγράφας είναι και ὁ ικανός; Ολίγα σχετικά παραδείγματα ἔχομεν;

Ίδού, λοιπόν, ποιας προϋποθέσεις έννοω διὰ τὴν προσαγωγήν, ἀντί την ἔξτασιν: Μετά τὴν ἀπόκτησιν τοῦ Σινόπωματος Γ' πλοιάρχου, ὁ ναυτίλος, νὰ ὑπηρετήσῃ ὡς Γ' πλοιάρχος ἐπὶ πλοίου ὥρισμενης χωρικιότητος καὶ δι' ὧδε μένον χρονικόν διάστημα, εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν καὶ τὴν ὕκεανοπλοΐαν, ἐπὶ ἐπιβατηγού, φορητογού η πετρελαιοφόρου σκάφους. Τούτο θὰ ἔθεναιύτο ἀπὸ τὸ ναυτολόγιον τοῦ πλήσιον καὶ ἀπὸ τὰ πιστοποιητικά τὰ ὅποια θὰ ἔξεδιδον αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ καὶ ὁ πλοιάρχος, ἐφ' ὅσον πρόκειται περὶ ἀξιωματικού καταστρώματος. Ἐξυπακούεται, τοῦτο εὐσυνειδήτως θὰ κοίνη ὁ πλοιάρχος τὸν ἀξιωματικὸν του, ἀγνεπρέσας ἀπὸ προσωπικὴν ἢ ἐπαγγελματικὴ πάθη. Ἀπαραίτητον εἶναι καὶ τὸ πιστοποιητικὸν τοῦ ἐφοπλιστικού Οἴκου εἰς τὸν διοίκητα ἀνήγει τὸ πλοίον πεντεράσθιον νέον ναυτίλος. Μὲ αὐτὰ τὰ προσδύντα, ὑπὸ τὰς ἀνώτερα προϋποθέσεις διαπιστουμένας, θὰ ἐλάμβανε πληρωματικὸν Β' καὶ ἐν συνεχείᾳ Α' πλειστόνος.

“Ἄς εἰμεθα βέβαιοι, ὅτι ἀριστοὶ ἀπό πάσης ἀπόψεως θὰ ἡσαν οἱ οὐρανοὶ ἐπίλεγμενοι ἀξιωματικοὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Συνεχώς θὰ κατεβάσθλον προσπαθείας διὰ να ἔχουν, ἀπό τὸν πλοίαρχον τῶν, τὸ κατέστημα τοῦ φύλλου ποιότητας». Ἀπ’ ὅτι δὲ γνωστοί, παρακολουθών, ὡς ναυτικοί, τὰ ἀναγραφόμενα εἰς τὸ περιοδικόν σας, κάτι παρόμοιον συντητικόν νὰ γίνη εἰς τὸ παρελθόν διὰ τους μηχανικούς. Ἐν δὲν μὲ απαραίτητον ἡ μήτηρ. Τὸ ἐπέδεινον τούτῳ οἱ ἐφοπλισταί, ἀντέθρασαν, δῆμως, οἱ μηχανικοί καὶ ἐναυάγησεν ἡ προσπάθεια.

Διατι νὰ μὴ γίνη; Πούδε τὶ ἡ ἀντίδρασις; Ὁ κάθε ἄξιωματικὸς ὑπερανθρώπως θὰ εἰσαγέτε διὰ νὰ ἀποκτήσῃ τὸ καλὸν πιστοποιητὸν τὸ ὄποιον θὰ δύναται ὑπέρπεικην νὰ ἐπιδεικνύῃ εἰς, κάθε ἔφοπτριστικὸν γραφεῖον καὶ ποὺ θὰ συνέβαλλε τὰ μέγιστα εἰς τὴν σταδιοδρόμιον του. "Αν καὶ πιστεύω, διτὶ ἔνας καλὸς ἄξιωματικὸς δὲν θὰ πεσεῖεργτο ἀπὸ γραφείου εἰς γραφείου διὰ τὴν ἔξασφάλισιν ἔργασίας, διότι δὲν θὰ ἄπινε δὲν ἔφοπτριστῆς νὰ τοῦ φύγουν τὰ ικανὰ καὶ πειθαρχικὰ τετέλευτα.

Οσον ἀφορά τὰ κράτη, τὰ ὁποῖα ἀναφέρεται, ὅτι καθιέρωσαν τρία οὐπλώματα καὶ τὰς προαγωγικὰς ἔξετάσεις, ἔξετάστε, παρακαλῶ,

πατάλης εις τίνας περιπτώσεις, θὰ ήδύνατο νὰ εἴπῃ τις, ότι ὁ Α.Ο.-Π. διέθεσε τὰ κονδύλα αὐτά. Άσφαλτος μεγαλυτέρα φειδώ θὰ είναι ώς ἀπότελεσμα περισσότερα και παρόδη κότερα διά τὴν ναυτιλίαν μας οικογενείων έργα. Αἱ πολλαὶ ἐπιφύλαξεῖς ἀφόρουν, κυρίως, τὸ Ν.Ι.Ε.Θ. διὰ τὸ όποιον τεράστια ποσὰ ἔδαπανθησαν. Εἰς ὅπεράντων καὶ πολυτέλες αὐτὸν νοσοκομείον, ὃς ἀνέφερεν ὁ κ. Μουσούρης, ἐλάχιστοι ἔξι ἔκεινων οἱ όποιοι νοσηλεύονται σήμερον εἰνες ναυτικοί. Ἀλλὰ καὶ ἡ ἀπό οικονομίκης πλευρᾶς διαχείριστοι τοῦ θέματος ἡς ἀνέγερεών των κατασκήνωσεων, Μουσούρη καταφάνεται, δὲν είναι εκείνη, μήτις τάς παρεξήγοσεις καὶ τὴν ἐπίκτισιν θὰ πορεύεινται.

#### MIA KATAKTHSIS EIS TON TEXNIKON TOMEA

Η άναγκη της, άρτιας τεχνικής παρακολουθήσεως τῶν πλοίων μας, υπὸ προσωπικού ικανού καὶ επακτικά ἔνημερουμένου. Καὶ τῶν τελευταίων τεχνικῶν ἔξελίζεναι εἰς τὰς μηχανᾶς προώσεως καὶ τὰς θυμητικάς τοιαυτας, ἔχει ὑποδειχθῆ ἐπιμόνων ἀπὸ τὰς στήλας αὐτάς. Πάσα προσπάθεια, τείνουσα τὴν ἄναγκην αὐτῶν νὰ καλύψῃ — σύνταξις τεχνικῶν σχολῶν, ἔδρυσις ναυπηγείων καὶ ἐπισκευαστικῆς βάσεως ἐν Πειραιεῖ, μετεκπαίδευσις τῶν νέων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν κλπ. — ἔτυχε τῆς ἀμερίστου ὑποστηρίξεως μας, διότι πιστεύουμε, ὅτι ἀνάλογος με τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μας πρέπει νὰ είνει καὶ ἡ κατάρτισις τῶν στελεχῶν τῆς, ἃ δέλωμεν νὰ ἐπιβιώσῃ καὶ νὰ διατηρήσῃ τὴν Ἑλληνικότητά της. Δεν πρέπει νά ληστονόμησε τὴν δραματικὴν πτώσην τῆς ἀνθύσης κατά τὸ παρελθόν ίστιοφόρου ναυτιλίας, ὅπων εὐρέθησαν ἀνέτοιμα τὰ στελέχη τῆς νά προσαρμοσθῶν πρὸς τὴν ἀτμοπρώσων. Ἀλλὰ καὶ σήμερον ἀκόμη ἔχουμε τὰ παραδείγματα ἐφοπλιστικῶν τινῶν ἐπιχειρήσεων, λειτουργουσῶν μὲ ἀδικαιολογήτων ὑψηλᾶς δαπάνας κινήσεως καὶ συντρήσεως τῶν πλοίων των καὶ ὑπὸ τὸν φόδον πάντοτε τῆς ἀπρόσποτην βλάστησην, λόγω ἀνέπαρκούς καταρτίσεως τοῦ τεχνικοῦ τῶν προσωπικοῦ.

Καὶ τὰ μὲν μεγάλοι ἐφοπτιστικά συγκροτήματα ἐκάλυψαν τὴν ἀνάγκην αὐτῆς διὰ τῆς συγκροτήσεως τεχνικῶν ἐπιτελείων μὲν μηχανολόγους, ναυπηγούς καὶ ἀρχιμανικούς ἀρτίας μορφώσεως καὶ πείρας, "Ἐλληνας κατὰ κύριον λόγον. Αἱ ἄλλαι, δούς, αἱ μέστιαι καὶ μικρᾶς ἐκτάσεως ἐπίχειρεις, αἱ μὲν δυνάμεναι — καί, μάλιστα, μὲ τὴν σημερινὴν κατάστασιν τῶν νεολόγων — νὰ διατηρήσουν πολυμελῆ τεχνικὴν υπηρεσίαν, προσπαθοῦν εἴ τῶν ἔνοντων νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν κατάστασιν, πρὸς διάδην, πάντως, τῆς καθαρῶν ἐφοπτιστικῆς τῶν δραστηριότητος.

Αἱ ἐπιχειρήσεις αὐταὶ, κυρίως, θὰ ύποδεχθούν μὲ ικανοπόίησιν, ἀσφαλῶς, τὴν ἄγγελομένην εἰς ἄλλας στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ίδρυσιν ἐν Λούδινῳ μάτις Ἑλληνικῆς Ναυτικῆς Τεχνικῆς «Ἐταιρίας τῆς «Maritime Technical Administration», ἡ ὅποια — πιστεύουμεν — ἔξα καλύψῃ τὰ ἀγγωνιώδη προβλήματα κινήσεως καὶ συντηρήσεως τῶν πλοίων, νέων ναυπηγήσεων καὶ τὰ ὅπτομενα τῶν ἀδαρίων καὶ τῶν claims τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ἀτίνα, ἐνῷ ἀπότελον τὸν ἀρκογωνιαῖον λίθον τῆς οἰκονομικῆς ισορροπίας τῶν ἐπιχειρήσεων των, περισπούν ἐν τούτοις, συγνά την προσοχήν των ἀπό τὰ καθαρῶς οἰκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως καθημερινά των ζητήματα.

‘Η ἀπόδοσίς, δικαίως, αὐτή τῆς νεοσυστάτου ἐταιρίας πούς τὸ ἔλληνικόν πλοίον, φρονούμενη, δίτι θὰ ἐπιτευχθῇ ἀσφαλέστερον διά τῆς θεμελίωσεως ἐνὸς Τεχνικού ‘Οργανισμοῦ, ἀποβλέποντος εἰς τὸ δόθελος τοῦ Ελληνικού ‘Εθοπολιτισμού περισσότερον καὶ καθ’ ἡσσονα μοίσαν πρὸς διοιν ἐταιρικὸν ὅφελος τῶν Ιθυνθόνων αὐτὸν, μεταξὺ τῶν ὄποιαν μὲν καράριν μᾶς δηλόπομεν νότι περιλαμβάνεται καὶ ὁ μέχρι τοῦ παρελθόντος τους ἀρχηγὸς τῶν Τεχνικῶν ‘Υπερστών τοῦ B. N. ὑποναύαρχος μηχανικός. ‘Αλλές Μιχόπολις, τοῦ όποιον ἡ συμβολὴ εἰς τὰ θέματα τῆς τεχνικῆς ἀπειδαίμονεσσεως τοῦ E.N., τῶν ναυπηγείων Σκαραμαγκᾶ, τῆς πλωτῆς ξεδιμενῆς Σύρου κ. ά., ὑπήρξε σπουδαϊκή.

“Ηδη πληροφορύειμα, δτί μιας των σημαντικότερων Ελληνικών έφοδοι στικών επιχειρήσεων συνήψε σύμβασιν διά την καθολικήν τεχνικήν έξυπηρτησιν των πλοίων της υπό της ‘Maritime Technical Administration Ltd’ και δτί αριθμός τις μικροτέρων ‘Ελλήνων έφοδοι στικών διαπραγματεύεται ομόιαν συμφωνίαν δι’ ανάλογον έξυπηρέτησιν των ιδικών των πλοίων.

Τό. «Ναυτικά Χρονικά», πέραν τῶν εὐχῶν πρὸς τὴν πρόοδον τῆς νέας λληπτίσεως ἐταιρίας του Λονδίνου, θά παρακολουθήσουν τὴν δραστὴν της πιεσταλστόσμενα νὰ τὴν κρίνουν ἐκ τῶν ἀποτελεσμάτων, ἀντίνα θά ἐμπνιανθῇ εἰς τὸ πεδίον τῆς οἰκονομικῆς λειτουργίας καὶ εύρυθμου ἀποδότεος τῶν πλαίων, τῶν ὑπὸ τὴν ύπευθυνον τεχνικὴν τῆς καθοδήγησιν τε-

**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: **SCHAARMEYER - HAMBURG**

τὸν τρόπον ἀποκτήσεως εἰς αὐτὰ τῶν διπλωμάτων καὶ μεταφέρατε τούτον εἰς τὰς στῆλας σας. «Ἔχει, μῆτρας, καμμίσαν σχέσιν μὲ τὰς ιδικάς μας μαρτυρικάς ἔξετάσεις; Ἀσφαλῶς δχι.»

20 Ιουλίου 1957

### ΔΟΥΔΕΚΑΝΗΣΙΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ

**ΣΗΜ. «NAYTIKΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»:** 'Ο ἐπιστολογράφος μας ὁρματίζεται, ἀσφαλῶς, μίαν εἰδικλασικὴν ἐποχὴν, κατὰ τὴν ὥποιαν οἱ πλοιάρχοι καὶ οἱ πλοιοκτήταις «ἀπήλαγμένοι προσωπικῶν καὶ ἐπαγγελματικῶν πατῶν», θὰ ἔξεδίδον πιστοποιητικὰ καλῆς ἡ πλημμελοῦς υπηρεσιακῆς ἐπιδόσεως εἰς τὸν ὑπὸ ὅποιον ἀξιωματικούς. Βάσει αὐτῶν, θέλει ὁ ἐπιστολογράφος μας, νὰ παραχωρούνται τὰ διπλώματα τῶν αὐτῶν α'. καὶ β'. πλοιάρχων.

'Ἄλλα διότι τὰ πράγματα εἰνεὶ πολὺ διάφορα, διότι τὰ φύλλα ποιότητος καὶ τὰ πιστοποιητικὰ προϋπηρεσίας δὲν εἰνεὶ δυνατὸν νὰ εἰνεὶ τὰ μόνα ἀψέμενα τεκμήρια τῆς ἐπαγγελματικῆς ἱκανότητος τῶν ναυτίλων μας, αἱ ἔξετάσεις ἀπλουστεύονται, ἔστω, πρέπει νὰ παραμείνουν ὡς ἡ μοναδικὴ βάσανος, ἐκ τῆς ὥποιας θὰ διαπιστοῦται ἡ κατάρτισις ἐνὸς ἔκαστου ἀξιωματικοῦ τοῦ Ε. Ν. ἐπιδιώκοντος τὸ ἄνωτερον διπλωματικό. "Άλλο ἡ ἀπλουστεύσις τῆς διαδικασίας καὶ ἄλλο ἡ κατάργησις τῶν ἔξετάσεων.

### ΑΙ ΜΙΚΡΟΤΗΤΕΣ

Κύριε Διευθυντά,

Παρακαλῶ θερμῶς, ὅπως ἔχητε τὴν καλωσύνην νὰ καταχωρίσητε εἰς τὸ ὑμέτερον περιοδικὸν τὸ κάτωθι:

"Ἀπὸ τὰς ἐφημερίδας ἀπληφορθήθημεν ἐσχάτως, ὅτι τὸ Κράτος ἐνίσχυσε τὸν Ραδιοσταθμὸν Βάρος διὰ τελειοτάτων μηχανημάτων κλπ., διὰ τὴν ἐπικοινωνίαν μὲ τὰ πλοῖα μας, τὰ ἀπασχολούμενα εἰς τὸ ἐσωτερικὸν καὶ τὸ ἔξωτερικόν, πρὸς ταχυτέρων ἐκυπηρέτησιν τὸν αὐτῶν, δύον καὶ τῶν ἐπιβαίνοντων. Ἀληθές, πράγματι, τυχάνει τοῦτο, διότι, εὐρεθεῖεις εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ζητήσω πληροφορίας περὶ τῆς ύγειας τοῦ παιδιοῦ μου, ὑπηρετοῦντος ἐπὶ πλοίον ὑπὸ 'Ἐλληνικὴν Σημαίαν, εύρισκομένου εἰς τὸ πέρας τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ἔτυχον ἀπαγγήσεως του. Πλήν, δύος, δι' ἐπιστολῆς τοῦ μεταγενεστέρων, μὲ παρακαλεῖ, ὅπως εἰς τὸ μέλλον μόνον δι' ἀπόλυτου ἀνάγκης ἐπικοινωνήσω μετ' αὐτοῦ ραδιοπλεγοσφικῶς, διότι δὲ πλοίαρχός του δυσανασχετεῖ καὶ δὲν ἐπιθυμεῖ διαδικούμενος τοῦ ἀσχολοῦται μὲ τὸν 'Ασύρματον τῆς 'Ελλάδος. Εἴρωτά: Διατὶ νὰ προσδέλλωνται τοιαύται παράλογοι ἀπαιτήσεις;

Εύχαριστῶν ἐκ τῶν προτέρων  
N.

**ΣΗΜ. «NAYTIKΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»:** Κάποιος ἄλλος βαρύτερος χαρκτηρισμὸς θὰ ἔχειριάζετο τῆς ἀπαιτήσεως τοῦ Πλοιάρχου.

### ΟΙ ΠΑΠΑΔΕΣ - ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Κύριε Διευθυντά,

Ἐδιάβασα εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τὸ γράμμα τοῦ Θανάση Π., τὸ ἀναφέρομενον εἰς τὸν ναυτικούν ποὺ ἔγκαττειφαν τὴν θάλασσα διὰ νὰ περιβληθοῦν τὸ σχῆμα τοῦ ιερέως. 'Ἐνευθυμήθην δὲ τοὺς παπάδες τοῦ νησιοῦ μας οἱ ὥποιοι, αὐτοὺς τούλαχιστον, ποὺ ἔγνωρισαν εἰς τὸ χωρίο μου, ήσαν δῆλοι παλαιοὶ ναυτικοί.

Δύο ιερομόναχοι, ὁ 'Ησαΐας καὶ Γρηγόριος — κατὰ κόσμον 'Ηλίας καὶ Γεώργιος — πλοιάρχοι διπλωματούχοι, ἀπόφοιτοι ἀμφότεροι τοῦ Γυμνασίου Σύρου, ἐγκατέλειψαν πολὺ νέοι τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα διὰ νὰ γίνουν παπάδες εἰς τὸν τόπον μας. 'Ο πρώτος ἀσθενοῦς ἀντοχῆς διὰ τὸ τραχὺ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ, ἀφῆσε τὴν θάλασσαν καὶ ἔκανε τὸν ἀληνοδιάσκαλον καὶ ἀργότερα τὸν ιερέα εἰς τὸ χωρίο μας. Τὴν ίδιαν σχεδὸν ἐποχήν, τὸν ἡκολούθησε καὶ ὁ Γρηγόριος.

Ἐνας ἄλλος ιερομόναχος, ὁ 'Αθέρκιος, μούπτος εἰς τὴν γολέτταν τοῦ πατέρα του, 'τόσκασανε' εἰς κάποιο λιμνάν της Χαλκιδικῆς διὰ νὰ παραμείνῃ εἰς τὸ 'Αγιον Όρος. 'Ἐνηλικιασθεῖς ἔχειροτονθή διάκονος καὶ ἀργότερα πρεσβύτερος εἰς τὴν Κωνσταντινούπολιν. Γέρος σχεδὸν κατέληξεν εἰς τὸ νησί μας.

Καπετάνιος εἶχε διατελέσει καὶ ὁ παπα-Μάρκος. Περιωρισμένης μορφώσεως — ίσως νὰ μὴ εἶχε καὶ δίπλωμα — ἦτο καὶ μυλωνάς εἰς τὸ χωρίον του. 'Αντιθέως, ὁ παπα-'Ηλίας ἦτο ἀρτίας μορφώσεως, τὴν ὥποιαν ἔλαβεν εἰς τὸ ἔξωτερον, ὅπου ἔζουσε μετά τῆς οικογενείας του. Διπλωματούχος καπετάνιος, παρέμεινε εἰς τὸ νησί ὡς ναυτοδιάσκαλος, ἔκηκολούθησε δὲ νὰ παραδίδῃ ναυτικὰ μαθήματα εἰς τοὺς νέους τοῦ νησιοῦ καὶ διατάξεις.

Ο τελευταῖς παπᾶς ναυτικός, τὸν ὥποιον ἔγνωρισα εἰς τὸ χωρίο μου, ήτο ὁ παπα-Δημήτρης. Καπετάνιος καὶ αὐτὸς διπλωματούχος, μικρᾶς μορφώσεως, ἐγκατέλειψε εἰς προσχωρημένην ἡλικίαν τὴν σκούνα του διὰ νὰ παραμείνῃ εἰς τὸ χωρίο. Εἶχαμε τότε ἀνάγκην ἀπὸ παπᾶ καὶ ὁ Δεσπότης δὲν ἐδυσκολεύθη νὰ τὸν χειροτονήσῃ.

## SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY C<sup>o</sup> SAVANNAH, GA

**ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ** Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ἡτις ἔξασφαλίζει πλέον ίκανο ποιητικὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν, παρὰ αἱ πλωταὶ δεξαμεναί, διὰ τὰ «Λίμπερτυς» Ιδίως, διὰ τὰ ὥποια ἡ εύθυγαρμμισις τοῦ πυθμένος εἶναι μεγίστης σημασίας.

**ΤΑΧΥΤΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ** ὑπὸ τὰς καλυτέρας συνθήκας προσωπικοῦ, ἐγκαταστάσεων καὶ κλίματος.

**ΚΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ** ἔναντι παντὸς ἄλλου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ 'Ατλαντικοῦ, λόγῳ εύνοϊκῶν συνθηκῶν ἐργασίας

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

Δὲν ἀμφιδάλλω, δτὶ κάποιος ἀπὸ τὸ νησί μου — τὴν Κάσο — συνομήλικός μου, θὰ διαδάσῃ τὰ ἀνωτέρω καὶ θὰ θυμηθῇ καὶ αὐτὸς τοὺς παπάδες που ἔγνωρισαμε. 'Ο Θεός συγχωρέστοι τους..

Αιδηψός, 7 Αύγουστου 1957

Εύχαριστώ διὰ τὴν φιλοξενίαν

ΕΝΑΣ ΓΕΡΟΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ

### ΤΑ ΔΥΟ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Ὀρεσί, ὅρθοταπαὶ αἱ παρατηρήσεις σας διὰ τὰς συναναχωρήσεις τῶν δύο υπερωκεανῶν. 'Εξ ίδιας περίας ἐπαγγελματικῆς εἶμαι εἰς θέσην νὰ σᾶς διαθεσαίω, δτὶ ἀφόρτους καταστασὶς δημιουργεῖται εἰς βάρος τῶν ὄμογενῶν καὶ τῶν ξένων ποὺ μάς ἐπισκέπτονται εἰς 'Αμερικής, ἀλλὰ καὶ εἰς βάρος τῆς τουριστικῆς μας προσπαθείας κατὰ τὰς ὑπέρωρας τοῦ κατάπλου τῶν δύο υπερωκεανῶν.

Δὲν είναι μόνον οἱ ἀφίκονταποὺ που ἀναζητοῦν καὶ δὲν εύρισκουν μίαν κλίνην εἰς τὰ ξενοδοχεῖα 'Αθηνῶν—Πειραιῶν καὶ περιχώρων, ἀλλὰ καὶ αἱ χιλιάδες τῶν συγγενῶν αὐτῶν, τῶν ἔρχομένων ἀπὸ τὴν επαρχίαν διὰ νὰ τούς ὑποδεχθοῦν. 'Αν κάποιος ἀρμόδιος ηθελεὶ νὰ διαπιστώσῃ τὴν κατάστασιν, θὰ πρήγανε εἰς τὴν ἀπόφασιν νὰ προσκαλέσῃ διὰ νὰ μὴ εἴπω νὰ διατάξῃ τοὺς διαχειρίζομένους τὰ δύο πλο.α, νὰ ἀλλάξουν τὰ δρομολόγια τῶν, μετατοπίζοντες τὰς ημερομηνίας κατὰ τρόπον ώστε νὰ ἔχωμεν ἀνά 150ήμερον κατάπλουν τῶν δύο υπερωκεανίου εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶν.

Μετὰ πάσης τιμῆς  
ΞΕΝΟΔΟΧΟΣ

### ΑΙ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Λαμβάνων ἀφορμὴν ἐκ τοῦ σχετικοῦ σας δημοσιεύματος εἰς τὸ φύλλον τῆς Ιητίαν 'Αγοράντου 'Μίσα ωραία πρωτοβουλίων, ἀναφερομένου εἰς τὴν δημιουργίαν διβλιοθήκης ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς «Ἐλληνικῆς», σπεύδω εύχαριστως νὰ σᾶς πληροφορήσω, δτὶ καὶ τὸ Γραφεῖον τοῦ κ. Ν. Κ. Χατζηπαπαίηνης ηρχισεν ἡδη τὴν δημιουργίαν τοιαύτης βιβλιοθήκης ἐπὶ τῶν πλοίων του.

Ο διβλιοθήκη τελεῖ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. 'Ηλία Ζιώγα, γνωστοῦ λογοτέχνην ἐν Νέᾳ Υόρκη καὶ περιλαμβάνει Λεθικά, ὡς καὶ βιδλία τεχνικοῦ, λογοτεχνικοῦ καὶ γενικοῦ μορφωτικοῦ περιεχομένου.

Εἰσε τὸ παράδειγμα τῶν ὡς ἀνώντας ἀκολουθήσουν καὶ ἄλλοι ἐφοπλισταί.

Μετὰ πλειστῆς τιμῆς  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ  
Πλοιάρχος

Νέα Υόρκη, 7 Αύγουστου 1957

### ΕΚΔΟΣΕΙΣ :

ΝΑΥΑΡΧΟΥ Ε.Α. Κ. Α. ΛΛΕΞΑΝΔΡΗ:

«Ἡ θαλασσία δύναμις εἰς τὴν ιστορίαν τῆς Βυζαντίνης Αύτοκρατορίας». Σχῆμα 8ον σελ. 520. ('Εκδοσίς Ιστορικῆς Υπηρεσίας Β.Ν.).

Συνεχίζων ἀκάματος ὁ συγγραφεὺς τὴν ιστορικὴν ἔρευναν ἐπὶ τοῦ προσφιλοῦ εἰς αὐτὸν θέματος τῆς θαλασσινῆς δραστηριότητος τοῦ 'Ελληνος εἰς τὸ παρελθόν, ἔξεδωκε πρὸ τίνος τὸν δεύτερον τόμον τῆς μελέτης του, τῆς σαναφερομένης εἰς τὴν ἐπίδρασιν τῆς θαλασσίας δυνάμεως εἰς τὴν έθνικήν τους ιστορίαν. 'Οπως ὑποδεικνύει ὁ κ. 'Αλεξανδρῆς εἰς τὸν πρόλογον τοῦ βιβλίου του, ὁ πρώτος τόμος ἐκάλυπτε τὴν χρονικήν περίοδον ἀπὸ τῶν πρώτων ιστορικῶν χρόνων τῆς 'Ελληνικῆς Αρχαιότητος μέχρι τῆς Ρωμαϊκῆς κατακτήσεως, ὁ δεύτερος τὸν υπερχιλιετή βίον τῆς Βυζαντίνης Αύτοκρατορίας.

Ο συγγραφεὺς ἀναφέρει σχετικῶς, δτὶ ἡ Βυζαντίνη Αύτοκρατορία κατὰ τοὺς αἰώνας τῆς ἀκμῆς της ἦτο, κατὰ κύριον λόγον, Δύναμις Ναυτική, δπως πρὸ αὐτῆς ἡ 'Ηγεμονία Τοῦ πέμπτου καὶ τετάρτου π. Χ. αἰώνος καὶ ὡραία προστάσις τῆς θαλασσῆς διὰ μέσου τῶν αἰώνων. 'Η εύρυτέρα ἔννοια τῆς ναυτικῆς δυνάμεως περιλαμβάνει δχι μόνον τὸ πολεμικὸν ναυτικόν, ἀλλὰ καὶ τὸν ἐμπορικὸν στόλον, τὴν καθόλου ναυτικότητα τῆς Βυζαντίνης Αύτοκρατορίας.

Η προσπάθεια, ἀκριβῶς, τοῦ συγγραφέως ἔγκειται εἰς τὸ νὰ καταστήσῃ φανερὸν τὸν πρωταρχικὸν ρόλον ποὺ διεδραμάτισεν εἰς τὴν έθνικήν μας ζωὴν ἡ θαλασσία δυνάμεως ὡς πηγὴ πλούτου καὶ δυνάμεως καὶ ὡς ἀστίς τῆς έθνικῆς ἀνέξαρτησις διὰ μέσου τῶν αἰώνων.

Τὸ βιβλίον τοῦ Ναύαρχου 'Αλεξανδρῆς ἔρχεται νὰ συμπληρωσῃ μίαν ἔλλειψιν καταφανή τῆς ναυτικῆς μας ιστορίας, δεδομένου, μάλιστα, δτὶ τὰ στοιχεῖα διὰ τὴν σύνθεσιν τῆς δλῆς μελέτης ήσαν διὰ τὴν υπερχιλιετῆ αὐτὴν περίοδον ἐξαιρετικῶς δυσεύρετα.

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

## TO NEON KAPKINOMA

Δέν είνε τόσο άθωα ή ύποθεσις τών λιβεριανών διπλωμάτων, όσο θέλουν νά την παραστήσουν οι έμπνευστα της και οι πρωτεργάται της. Είναι ένα ούκομψο έγκλημα στη σειρά δύσων διεπράχθησαν και διαπράττονται εις βάρος του κόσμου τών Έλληνων ναυτικών.

Διὰ τὴν τοποθέτηση τῶν πλοίων στὴν... προστασία τῶν ξένων σηματών, οἱ ναυτικοὶ δὲν εἶχαν οὐσιώδεις λόγους νά παραπονοῦνται. Αὐτὴ η υπόθεσις άναγεται σὲ καθαροὺς ἐμπορικοὺς ἐλιγμούς. Οὔτε τὸ φορολογικὸν οὔτε η λεγομένη ἀστρογραφία τοῦ Κράτους η κακὴ πολιτικὴ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, οὔτε η πλεονεξία τῶν ναυτικῶν, οὔτε η παρέμβασις τῶν Ὀργανώσεων ήσαν οἱ ἀφορμές. "Ολα αὐτὰ τὰ λέγαμε καὶ τὰ λέμε γιὰ νὰ δώσουμε κάποια δικαιολογία σὲ μιὰ κατώς κακή πράξη. "Η μόνη ἀλήθεια είνε ο «Ἐμπορικὸς ἐλιγμός» καὶ η ἐπωφελής ἐμπετάλλευσις "ιας μεταβατικῆς περιστάσεως. "Ολα τὰ ἄλλα είναι προφάσεις ἐν ἀμαρτίαις.

Δέν είχε, λοιπόν, θέση νὰ παραπονήται ἐπὶ τοῦ προκειμένου ο «Ἐλληνικὸν ναυτικόν». Αὐτὸς προσφέρει τὴν τίμια ἔργασία του. Καὶ τὸ μόνο του δικαίωμα είνε, νὰ ἀξιώῃ τὴν ἀμοιβὴν της, διότι ἔκτος τῆς υποχρέωσεως πρὸς τὴν ἔργασία του, ἔχει καὶ μιὰ ἄλλη μεγαλύτερη υποχρέωση πρὸς τὴν οἰκογένεια του. Πρὸς τὰ παιδιά του. Πρὸς τοὺς γονεῖς του. Πρὸς δοσους περιμένουν ἀπὸ τὰ χέρια του.

Μιλάμε γιὰ σειρὰ ἐγκλημάτων. Είνε δῆλα ἐγκλήματα προμελέτης καὶ ἀδικιολόγητα. "Η ἀπάλλαγὴ τῶν ἐφοπλιστῶν ἀπὸ τὸν υποτυπώδη ἐλέγχο τοῦ Ἐλληνικοῦ Κράτους τοὺς ὑπερχέρωνε νά ἀναλάβουν ἔκεινοι, ἑκούσιων πλέον καὶ ἀπὸ λόγους ἀκόμη συνεργασίας πρὸς τοὺς ναυτικούς, δοσα, ἔστων καὶ πλημμελῶς, παρακολούθει τὸ Κράτος στὰ καράδια τῆς ἔθνικῆς Ναυτιλίας. Τὴν πρόνοια τῶν ναυτικῶν, τὴν ἀντιμετώπιση τῆς ἀνεργίας, τοῦ γηρατοῦ, τῆς ἀσθενείας, τοῦ ἀτυχήματος.

Πέρασαν δεκαπέντε χρόνια ἀπὸ τότε ποὺ ἀρχίσει η ἀποδημία τῶν ἐπιχειρήσεων. Στὸ διάστημα αὐτὸ οἱ ἐφοπλισταὶ κατάφεραν πολλὰ ὑπὲρ αὐτῶν. Ἀλλὰ κατάφεραν νὰ στερήσουν πάσης προστασίας καὶ πάσης προνοίας εἰκοσι χιλιάδες ναυτικούς. "Ενῷ δὲ τώρα πανηγυρίζουμε τὸ ἔξαιρετο γεγονός τῶν συνεχῶν ναυτηγήσεων, κάνουμε τὸν ἀδιάφορο σὲ ἔνα ἀλλο θιβερό φαινόμενο. Στὸ φαινόμενο ναυτικῶν μὲ τριάντα καὶ σαράντα χρόνων ναυτική υπηρεσία, ποὺ στεροῦνται καὶ αὐτῆς τῆς ἐλάχιστης ναυτικῆς υπηρεσίας τῶν δεκαπέντε χρόνων στὸ Ν.Α.Τ., γιὰ νὰ ἀπολαύσουν τὸ ἐλάχιστο ποσοστὸ συντάξεως. "Εδέσηται νὰ ἀστάσουμε ὡς ἔω, νὰ παρέμβουν ἔνοιοι ὀργανισμοί, νὰ χυθῇ τόση μελάνη, νὰ ἔχειν τόση ἀγανάκτηση γιὰ νὰ ἀσφαλισθῇ μόλις τὸ ἔνα τρίτον τῶν ναυτικῶν, ἀπὸ δοσους ἀσχολούνται στὶς σημαῖες τῆς «Ἐμπορικῆς εὐκαιρίας».

"Η δικαιολογία είνε ἀδεια καὶ ἀπὸ τὸ ἐλάχιστο θήμικο στοιχεῖο. Καὶ ἀκόμα φται τὸ Ἐλληνικὸν Κράτος, καὶ ἀκόμα φταίσαν οἱ ίδιοι οἱ ναυτικοί, στοιχεῖο γιὰ τὴν ἀρνητική κοινωνικής ἐπιπλατικῆς υποχρέωσεως δὲν συγκεντρώνεται. Μένει ωμὴ ἡ τεράστια εὐθύνη, ἀσχετὰ ἀν δὲν είνε εὔκολο ν' ἀναζητηθῇ τώρα καὶ ν' ἀξιωθῇ τώρα ὁ κολασμός.

Στὴ σειρὰ αὐτῆς τῶν μεγάλων καὶ μικρῶν ἐγκλημάτων ἐμφανίζεται ἡδη καὶ τὸ φρούτο τῶν λιβεριανῶν διπλωμάτων.

Στὴν πραγματικότητα πρόκειται περὶ διπλωμάτων πλοιαρχίας. Πλοιάρχου Α' τάξεως. Γιὰ τὰ ἄλλα δὲν γεννωταὶ λόγος γιατὶ κανεὶς δὲν τὰ χρειάζεται καὶ καμμία περίπτωσης δὲν τὰ ἀξίωνται.

"Εμεῖς ποὺ ἀναλώσαμε τὴ ζωὴ μας στὴ θάλασσα ἔχουμε τὸ δικαίωμα νὰ ἔρουμε τὶ σημαίνει διπλωματοῦ Α' πλοιαρχοῦ. "Ωστε ἃς μὴν μα-

κρυλογύσουμε σὲ ἀναλύσεις. Λέμε μόνο πῶς τὸ δίπλωμα τοῦτο εἶναι πολύπτυχο. Καὶ περισσότερο ἀπὸ τὰ μαθήματα τῆς ναυτικῆς τέχνης χρειάζεται τὴν πείρα. "Αν οὐ περαὶ δὲν περιλαμβάνεται στὰ δικαιολογητικὰ κείνων ποὺ θέλουν νὰ τὸ ἔχουν, δὲν πρέπει νὰ τὸ πάιρουν. Τὰ μαθήματα στὴν προκειμένη περίπτωση σειρά.

"Ο Καπετάν Μάρκος ὁ Λύρας, δὲν εἶχε τὶς γνώσεις στὰ μαθήματα δύσει εἰχε ὁ πλοιαρχὸς του, στὸν «Ἀγιο Σπυρίδωνα», ὅταν ἀντεμετώπισε τὴ μανία τοῦ Βισκαϊκοῦ στὸ 1950. 'Αλλ' εἶχε κατί τοὺς ἐστερεῖτο ὁ πλοιαρχὸς. Τὴν πείρα καὶ τὴν ναυτικότητα. Καὶ δὲν πανικοδλήθη, πλοιαρχὸς καὶ ὑποπλοιαρχὸς μπῆκαν στὴ βάρκα καὶ ἐγκατέλειψαν στὴν τεχνὴ τους, πλοιο καὶ πληρωματικός, ὁ ὄνυθπολοπλοιαρχὸς, ὁ γεωργό-Μάρκος ὁ Λύρας, μὲ τὰ πρόσοντα τῆς πείρας, ἔσωσε τὸ καράβι καὶ τοὺς ὑπόλοιπους 27 τοῦ πληρώματος. 'Ο πλοιαρχὸς δὲν είναι ἔνας τυχαίος ἐπαγγελματίας ποὺ οἱ ἐπιτυχεῖς ἀπαντήσεις του στὰ ἔρωτήματα τοῦ ἔξεταστον εἰνὲ ἀρκετὴ ἀπόδειξης τῆς ὁμίας του. 'Ο πλοιαρχὸς είναι ὁ «Old Man» τῶν πλοίων.

Γκρινιάζουμε πῶς καὶ δῆσσα ἀξιώνει τὸ ἐλληνικὸ δίπλωμα γιὰ τὸν πλοιαρχὸν εἰνὲ ἀνεπαρκῆ. Διότι γιὰ τὴν ικανότητα τοῦ πλοιαρχοῦ δὲν ἐνδιαφέρεται μόνον ὁ ἐπιχειρηματίας. Δὲν ἐνδιαφέρεται μόνον ὁ φορτωτής. 'Ενδιαφέρεται πολὺ περισσότερο δῶλον ὁ ναυτικός, ποὺ τοῦ ἐμπιστεύεται τὴ ζωὴ του ἐν λευκῷ. 'Ενδιαφέρονται καὶ οἱ ναυτικοὶ τῶν πλοίων ποὺ παραπλέουν κοντὰ του, γιατὶ καὶ κείνοι κινδυνεύουν ἀπὸ τὴν ἀνεπάρκεια τὴ δικῆ του. Δὲν ξέρουμε ἀκόμη ποιὸς ήταν ἀνεπαρκῆς στὴν περιπτώσι τῶν θυμάτων τοῦ φορτηγοῦ «Ιωάννης», δὲν τανατίσθηκαν καὶ τὶς φλόγες τους ὡς ἐπιδόρπιο γιὰ νὰ μεταστοῦν στὴν αἰώνιότητα δεκαπέντε ναυτικοὶ μας.

Ἄστ τείπουν τὰ ἐπιχειρήματα, ἐν τούτοις, σ' ἔνα ἀναγνωστικὸ κοινὸ σῶν κι' αὐτὸ πρὸς τὸ ὅποιο ἀποτεινόμεθα καὶ ἀς περιορισθούμε στὴν ἀπανάληψη πῶς τὸ λιβεριανὸ δίπλωμα ἀποτελεῖ ἔνσα ἀκόμη καρκίνωμα στὶς τάξεις τῶν ἀποχών ναυτικῶν μας. Αὐτὸ τὸ νέο καρκίνωμα δὲν πρέπει νὰ τὸ ἀντιπαρέθουμε, δηπως τὰ ἄλλα ποὺ μνημονεύσαμε. Πρόκειται καὶ τὰ ώρα περὶ καθαρᾶς ἀσεβείας, περὶ καθαρᾶς περιφρονήσεως, περὶ ἀσυστόλου ἐπίτεσσον καὶ τὰς τῆς ζωῆς τῶν ναυτικῶν μας, ποὺ ἀναζητοῦν τὸ φωμὶ τους στὶς ἐπιχειρήσεις τῶν «Ἐμπορικῶν εὐκαιριῶν» τῆς συγχρόνου ναυτιλίας μας.

Πρέπει καὶ τὸ Ἐλληνικὸ Κράτος νὰ λάβῃ θέση ἐπὶ τοῦ προκειμένου. Φθάνει πιά ἡ παθητικὴ παρακολούθησις καὶ ἡ ἀδικαφορία. Πρόκειται περὶ παραβάσεων τῆς μεγαλύτερας περιπτώσεως στὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα. Στὴν ἀσφάλεια τῶν ἀνθρώπων.

Η εύθυνη συγκεντρώνεται ἐξ διολκήρου στὸν ἔργοδότας. Στὴν εὐθύνη υπεισέρχονται καὶ κείνοι οἱ βιαστικοί, ποὺ θέλουν νὰ φτερουγήσουν στὸ πλοιαρχικὸ ἀξιώματα διὰ τῆς δόδου τῶν λιβεριανῶν διπλωμάτων.

Δὲν νομίζουμε πῶς εἴνε ἀδύνατο νὰ ἀναχαιτισθῇ τὸ κακὸ μὲ κυβερνητικὰ ἐλληνικὰ μέτρα. Οἱ πλοιαρχοί, π. χ., ποὺ μὲ τὸ λιβεριανὸ δίπλωμα θὰ γίνουν αἵτιοι ἐνὸς ἀποχήματος ἡ ἐνὸς θανάτου, δὲν θὰ ἥτο ἀδίκο ἀν ἐπωμισθοῦν καὶ τὴν κατηγορίαν καὶ τὴν εὐθύνην κοινοῦ δολοφόνου ἀπὸ τὴν ἐλληνικὴ ποινικὴ νομοθεσία, ἐφόσον δὲ παθῶν ἢ οἱ παθόντες τύχη νὰ είνε «Ἐλληνες..» Εν πλήρει γνώσει τῆς παρανομίας, τῆς κοινωνικῆς καὶ ἀνθρωπιστικῆς, προσβάσιν στὸ δόξιμα, κινούμενοι ἀπὸ συμφέροντος. Γιατὶ νὰ μὴν ἔχουν καὶ τὶς εὐθύνες;

Τὸ ζῆτημα πρέπει νὰ μελετηθῇ πολὺ τώρα ποὺ εἴνε ἀρχή. Οἱ ἐφοπλισταὶ μας, δυστυχώς, πολὺ λίγο βασανίζονται καὶ μὲ δῆσσα δὲν ἀποδίδονται μὲ τὴ φιλολογία τῶν ἀριθμῶν. Μας ἐμαθαν νὰ μὴν ἐπίτεσσομε ἀπὸ τὴν πλευρά τους καμμία κατανόηση. "Ωστε ἃς κινηθοῦμε πρὶν τὸ κακό καὶ παληωση.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

# "TAGAROPULOS CORPORATION, COLON REPUBLIC OF PANAMA SHIP CHANDLERS

TELEPHONES:  
1001 - 1002CABLE ADDRESS :  
TONIO-COLON

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

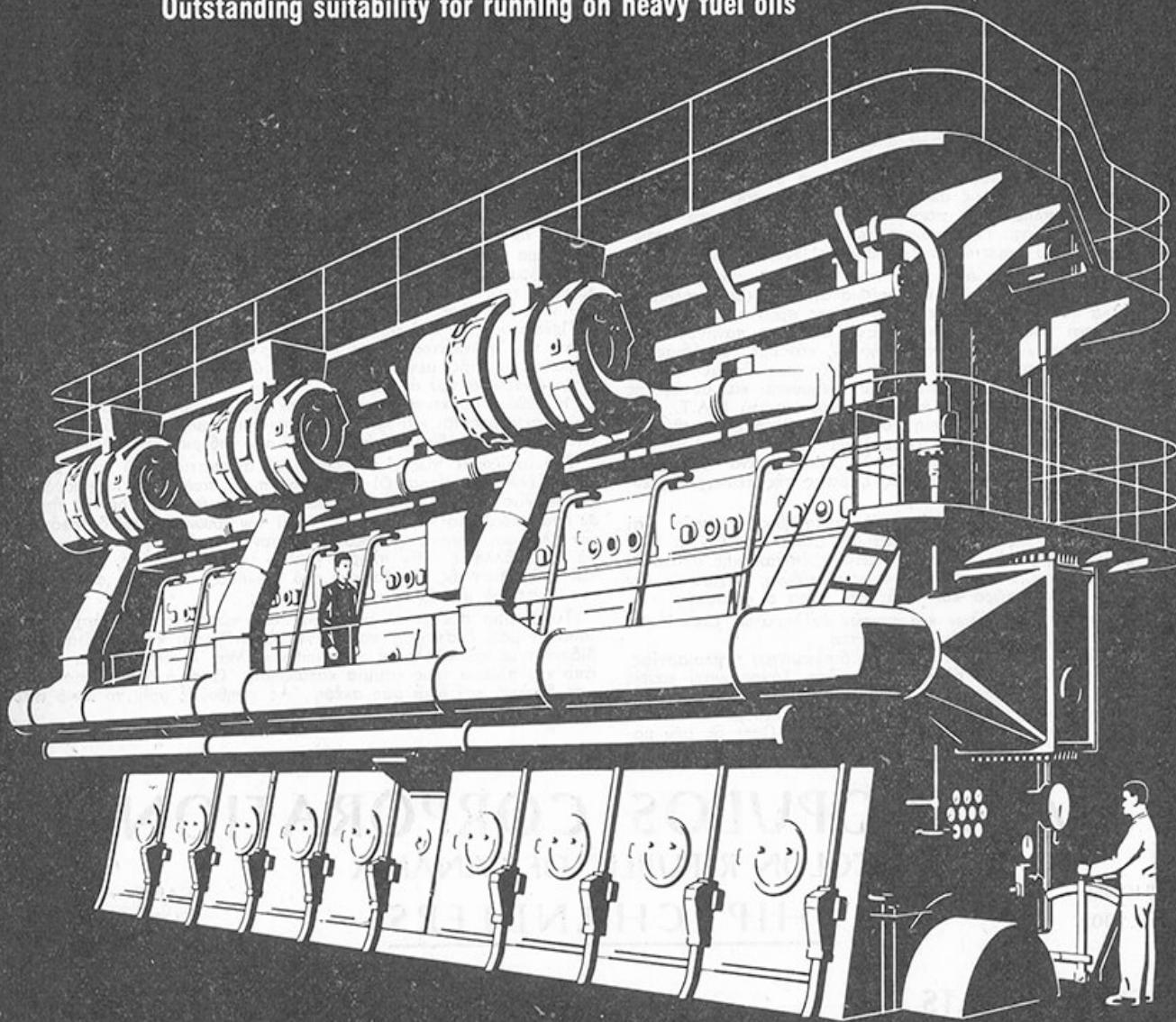
SCOTCH WHISKIES  
LIQUORS  
WINES  
METAXA'S COGNAC BRANDY  
BOTRY'S BRANDY & WINES  
PAINTS AND  
DECK SUPPLIES

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Kattulas

# Sulzer Two-Stroke Marine Diesel Engines

with exhaust-gas turbo-chargers, developing up to 18,000 H.P.,  
for tankers, freighters and passenger vessels

Simple design incorporating Sulzer cross-scavenging  
Outstanding suitability for running on heavy fuel oils



Sulzer Brothers have sales organisations in the following countries:

GREAT BRITAIN · U.S.A. · FRANCE · GERMANY · BELGIUM  
LUXEMBURG · ITALY · NETHERLANDS · IRELAND · SPAIN  
PORTUGAL · DENMARK · NORWAY · SWEDEN · FINLAND  
YUGOSLAVIA · GREECE · TURKEY · EGYPT · ALGERIA  
TUNISIA · MOROCCO · SOUTH AFRICA · RHODESIA · BELGIAN  
CONGO · SENEGAL and FRENCH WEST AFRICA · IRAQ · IRAN  
SYRIA · LEBANON · ISRAEL · INDIA · PAKISTAN · CEYLON  
BRITISH MALAYA · THAILAND · VIET NAM · CAMBODIA  
LAOS · PHILIPPINE ISLANDS · JAPAN · CANADA · MEXICO  
COLOMBIA · VENEZUELA · BRAZIL · ARGENTINA · URUGUAY  
CHILE · PERU · BOLIVIA · AUSTRALIA and NEW ZEALAND

# SULZER

Sulzer Brothers Limited, Winterthur, Switzerland

## ΚΑΘΙΕΡΟΥΤΑΙ Η ΠΡΩΤΙΜΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΥΠΟΘΗΚΗ

ΚΑΤΕΤΕΘΗ ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ

Γνωστή είνε είς τούς ἀναγνώστας τῶν στηλῶν αὐτῶν ἡ ἑκάστοτε ἀπό μέρους τοῦ ζενού τραπεζικού φερεθαίσιον προβαλλομένη ἀντίρρησις διὰ τὴν παροχὴν δανείων. ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων, μὲ τὴν δικαιολογίαν, ὅτι ὁ ἴσχυντος παρῆν νόμος περὶ ναυτικῆς ὑποθήκης δὲν ἔχει ασφαλίζει πλήρως τὸν ἐνυπόθηκον δανειστὴν.

Εις πλείστας δόσας περιπτώσεις προεδρήθη ή ἄρνησις καὶ ύπεδειχθη ἡ ἀνάγκη τῆς καθειρώσεως καὶ διὰ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον τοῦ νόμου περὶ «προτιμωμένης ὑποθήκης» (Mortgage), τοῦ κρατούμντος εἰς τὰς ἀγγελο-σαξωνικὰς χώρας.

Παρά τὸ γεγονός, ὅτι ὁ περὶ ναυτικῆς ὑποθήκης ἔλληνικός νόμος  
κρίνεται ἀρτιος ἀπό πάσης αὐτοῦ πλευρᾶς καὶ σύμφωνος πρὸς τὰ  
κρατούντα διεθνῶς, ἐκ τῶν πραγμάτων ὑπεχερώθη η Κυβέρνησις, κα-  
τόπιν σχετικού αἰτήματος καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, νὰ προβῇ εἰς τὴν τρο-  
ποποίησιν του.

Εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν Ἑξουσιοδοτήσεως κατετέθη ἀπό μέρους τῶν κ. κ. Ὑπουργῶν Ναυτιλίας καὶ Δικαιοσύνης τὸ σχετικὸν σχέδιον Νομοθετικοῦ Διατάγματος, ἡ ἐπὶ τοῦ ὁποίου εἰσηγητικὴ ἔκθεσις ἔχει ὡς κάτωθι :

ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΙΣ

Ἐπὶ σχεδίου Ν. Δ. «περὶ προτιμωμένης ὑποθήκης ἐπὶ πλοίων».

ΠΡΟΣ

Τὴν Ειδικὴν Ἐπιτροπὴν τοῦ ἄρθρου 35 τοῦ Συντάγματος.

Έχουμεν τὴν τιμὴν νὰ ὑποδάλωμεν ὑπὸ τὴν ὑμετέραν κύρωσιν σχέδιον  
Ν. Δ. «περὶ προτιμωμένης ὑποθήκης ἐπὶ πλοίων».

Τό έν λόγω σχέδιον, διὰ τού διποίου εἰσάγεται καὶ παρ' ἡμῖν ὁ θεσμὸς τῆς ἐπί πλοιών προτιμωμένης ὑποθήκης, βασικὴν ἐπιδιώξιν ἔχει, ὅπως προκίσθη τὴν Ἐλληνικὴν Ἑμπορικὴν Ναυτιλίαν διὰ τού σημερούν κρατοῦντος εἰς τὴν διεθνῆ ναυτιλιακὴν χρηματαγοράν τρόπου πιστοδοτήσεως, δῆτις θέλει διευκολύνει εἰς μέγιστον βαθμὸν τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν εἰς τὴν χρηματοποίησιν τῆς ζένης ἀγορᾶς κεφαλαίων διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῶν ἐπίχειρηματικῶν ἐπιδιώξεων τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν. Εἰνε, ἄλλως τε, αἴτημα αὐτῶν τούτων τῶν ἐφοπλιστῶν, αἴτημα μετ' ἐνδιαφέροντος καὶ ἐπιμονῆς προβαλλόμενον εἰς τὴν Κυβερνησιν διὰ τὴν ταχίστην εἰσαγωγὴν εἰς τὴν νομοθεσίαν μας τοῦ σημαντικοῦ τούτου θεσμοῦ τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης. Φυσικὸν κατ' ἀκόλουθιαν εἶνε νὰ προσδοκᾶται, ὅπως, διὰ τού νέου τούτου τρόπου ἔξασταλίσεως καὶ κατοχυρώσεως τῆς χρηματοδοτήσεως τῶν ἀπό τὴν ζένην, κυρίως, ἀγορὰν κεφαλαίων, ἐνισχῦῃ καὶ αὐξηθῇ ἡ Ἐλληνικὴ χωρητικότης ὑπὸ τὴν ἔθνικὴν τῆς σημαίαν, της οικουμένου σύτῳ ἐνὸς νέου ἀποφασιστικοῦ δήματος εἰς τὴν ἄπο τῶν ἐπιμόριας καὶ μὲν μεθοδικότητα ἀκόλουθυμενή ναυτιλιακὴν πολιτικήν, ἥτις ἀποτελεῖ τὴν δριστικῶν χαραχθεῖσαν ἔθνικὴν πολιτικὴν διὰ τὸ ἐμπορικὸν πλοιόν, τὴν κατατείνουσαν εἰς δημιουργίαν ναυτιλίας ἀξίας τῶν Ἐλληνικῶν παραδόσεων καὶ τῆς πρὸς τὴν θάλασσαν ῥοπῆς τῆς φυλῆς μας.

Η χρησιμοποίησης τής προτιμωμένης ναυτικής ύποθήκης (Preferred Mortgage) — θεωρούν ναυτικής πίστεως γνωστού εις τὴν ὁμάδα τῶν Ἀγγλοσαξωνικῶν νομοθεσιῶν — δυνάμει τῆς ὀποίας ὁ ἐντύπωθηκος δανειστής ἀποκτᾷ, κυρίως, τὸ πρόσθετον δικαίωμα τῆς ἀνάληψης τῆς διαχειρίσεως τοῦ πλοίου ἐν ὑπερηφερίᾳ τοῦ ὀφειλέτου-πλοιοκτήτου, ἐκώλυτο μὲν εἰς τούδε παρ' ἡμῖν, τοῦτο μὲν ἐν θεωρητικῶν λόγων ἀναφερομένων εἰς τὸ γενικώτερον ἐν τῷ δικαίῳ κρατούν εὐλόγως πνεύμα μερίμνης, ὅπως προστατευθῇ ὁ ὀφειλέτης ἀπό ἐνδεχομένων καταπιεστικῶν δρῶν, ἐπιβαλλομένων αὐτῷ ἐν στιγμαῖς οἰκονομικῶν δυσχερειῶν του, τοῦτο διλόγων καὶ τῆς εἰδικώτερον ἐν τῷ ἰσχυοντι ἐμπτοκάνθρωπον νόμῳ διατάξεως τοῦ ἔτους 236 λογιζομένης ὡς δημοσίας τάξεως.

Έγινε το σύστατο ως άμφοτέροι οι λόγοι ούτοι απέβαλον ήδη την σημασίαν των και δέον νάθεωπθωσιν ώς μη άνταποκρινόμενοι πλέον ούτε εἰς τὰς ἐν τῷ μεταξὺ διακομμαθείσας νέας νομικάς ἀντίληψεις, ούτε, κυρίως, εἰς τὰς σημερινάς απαιτήσεις τῆς ναυτικῆς ζωῆς. Ή περὶ ἀκροτότηος τῆς *Lex Comissionis* ἀρχῆς διερρήγη, ἀρχικῶς μὲν διὰ τῶν ἔγγυησίς της ἑλληνικῆς κυβερνήσεως ὁμαδικῶν κτηθέντων τῷ 1947 ἐκ τῶν Ἡν. Πολιτειῶν πλοίων τύπου *Λίμερτρος*, δεσμούμενών διὰ προτιμωμένων ὑποθηκῶν, ἐν συνεχείᾳ δὲ διὰ τοῦ Ν. Δ. 2928)1954. Ἐρημήσαντος αὐθεντικῶν τοῦ Ν. Δ. 2687)53 *περὶ ἐπενδύσεων καὶ προστασίας κεφαλαίων ἑξατεροῖς*, εἰς τρόπον, ὥστε μέγας ἀριθμὸς ἑλληνικῶν πλοίων, ἀποτελούντων, μάλιστα, τὸ ὄντος τοῦ ἐμπτορικοῦ μας στόλου, νὰ διέτεταν νῦν ὑπὸ εἰδικοῦ δικαίου, ἀναγνωρίζοντος τὸ κύρος ὑφισταμένων προτιμωμένων ναυτικῶν ὑποθηκῶν ἢ ἐπιτρέποντος τὴν σύστασιν αὐτῶν. Πρᾶξ τούτοις καὶ ἀκτὸ τὸ ὑπὸ τῆς δυνάμει τοῦ Ν. 755)1948 συσταθείσης ἐπιτροπῆς ἐκ τούτων καὶ ἔτοιμοι πρός φύσισν Σχέδιον Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, μελοπόντος διέπονται μὲν τεττάρες από τούτων στεγανών τοῦ

θεσμού της προτιμωμένης ναυτικής ύποθήκης, προφανώς διότι κατά τὸν χρόνον συντάξεως τοῦ περὶ ναυτικῆς πίστεως κεφαλαίου δὲν είχεν εἰσέτει η καταδειχθῆ τόσον ἐκδόσις ἡ ἀνάγκη τούτου, καθιστᾶ, ἐν τοσούτῳ, ἐν ἔτει 193 ἑδ. Ι ισχυρὰν τὴν συμφωνίαν περὶ ἀναλήψεως ὑπὸ τοῦ δανειστοῦ τὴν διαχειρίσεως τοῦ πλοίου τοῦ ὑπερηφέρου πλοιοκτήτου. "Ἄς σημειωθῇ ἐν προκειμένῳ, ὅτι η ἀνωτέρω μνημονεύεσσα ὡς σύννομος

κατά τό άρθρον 193, Ι Σχεδίου Κώδικος Ίδιωτ. Ναυτ. Δικαίου συμφωνία περὶ αναλήψεως τῆς διαχειρίσεως τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ δανειστοῦ, ἀν καὶ ἀποτελὴ σοθαρὸν δῆμο προσεγγίσεως πρὸς τὸν οἰκονομίαν τοῦ συμβού τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης, πολὺ ἀπέχει ἀπὸ τοῦ να περιορίζεται τὴν σπουδάσιον τοῦ παρόντος νομοσχεδίου. Οὐ μόνον διότι ἡ κατὰ τὸ Σχέδιον συμφωνία αὕτη συνδέεται ρητῶς, τούλαχιστον, πρὸς μόνην τὴν μετοβίβασιν πλοίου πρὸς ἔξασφάλισιν ἀπατήσεως, ὡς καὶ διότι μόνη ἡ αναλήψη τῆς διαχειρίσεως τοῦ πλοίου τοῦ οφειλέτου πλοιοκτήτου δὲν ἔχαντι εἰ τὰς διὰ τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης παρεχόμενας εἰς τὸν δανειστὴν ἔδουσισας. Ἀλλὰ, ἀκόμη, διότι ἡ προτιμωμένη ὑποθήκη χρήζει εἰδίκης νομοθετικῆς ρυθμίσεως, ὡς αὐτοτελὴς θεομός.

Ἐτέρων ή δύγχρονος συγκρότησις τῆς ναυτιλίας ἐπιχειρήσεως ἐδράσειται ἐπὶ δάσεων, αἵτινες ἀναίρουν τὴν ὑπόνοιαν ἀθεμίτου ἐκμεταλλεύεσσας τῆς ἀνάγκης τοῦ φοιείλευτο-πλοιοκήπου καὶ συνεπῶς δικαιολογοῦν τὴν ἀπόδεσμευσιν τῆς ναυτιλίας ἀπό κανόνων περιστράλων τὴν συμβατικὴν ἐλευθερίαν. Ἐκ τῶν προσφερομένων στήμερον ὑπὸ τοῦ νόμου μέσουν ναυτικῆς πιστοῖς, ἡ μὲν μεταβίθισις πλοίου πρὸς ἔξασφάλιαν ἀπαιτήσεως ἔχει περιπέτειες εἰς μαρασμὸν, ἡ δὲ ἀπλῆ ναυτικῆ ὑποθήκη διέρχεται κρίσιν, καθ' ὅσους ἀμφότερα τὰ μέσα ταῦτα δὲν προσαρμόζονται πλέον εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν συγχρόνων πιστωτικῶν συναλλαγῶν.

Οδευ, ύπάρχει προφανής άνάγκη καλύψεως τού δημιουργήθεντος, έντευθεν κενού. Τίποτε δε δέναται νά θεραπεύσῃ την άναγκην ταυτη<sup>1</sup>κανονιτικώντων από την εύθυγράμμισιν της περι ναυτικής πίστεως νομοθεσίας μας πρός τά έπι προκειμένα περιστάτερον εύπλαστα και άγνοούντα την δυσκαμψίαν τῶν νομοθετικῶν ἀπαγορεύσεων διεθνή πρότυτα, ἀφού χαρακτηριστικός διειδής είναι ή δραστις τῆς ναυτιλίας μας καὶ από διειδής πηγάς αντέλει τά μέσα της ἔξαπλωσεώς της. Κρίνεται, κατά ταῦτα, ὃς ωριμάσσασα πλέον ή ἄνάγκη τῆς θεσμοθετήσεως καὶ παρ' ἡμίγια τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης ἐπί πλοιών, χωρὶς, δεβαῖς, νά δίγεται ή ἵσχυος καὶ χάριν διακρίσεως δυναμένην ὑπόκληθή ἀπλῆ ναυτική ὑπόθηκη, εἰς τὴν οποίαν ἔσονται ἐλεύθεροι οἱ ἔνδιαφερόμενοι νά<sup>2</sup>πεικεσθεῖσιν.

Εύκταιον θά δητο, δπως ή μύθιμσις τῆς προτιμωμένης ναυτικής υποθήκης γίνεται δι' ένσωματώσεως ταύτης ἐν τῷ ἑτοίμῳ, ώς προελέχθη. πρὸς φύσισιν Σχεδίοις Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. 'Επειδή, διμάς, ἀνένεφτήτως ἄλλων τεχνικῶν λόγων, παραμένει ἄγνωστον πότε ἡ ψηφίσις αὐτῆς θὰ συντελεσθῇ, ἐνός προβάλλεις ώς ἐπίειγουσα ή ὑπὸ τοῦ δικαίου μας ἀναγνώρισις τοῦ θεσμοῦ τῆς προτιμωμένης ναυτικῆς υποθήκης, ἀνακύπτει ή ἀνάγκη τῆς ἐπιψηφίσεως τοῦ παρόντος σχεδίου Ν. Δ., ώς αὐτοτέλες νομοθετήματος. 'Ἐν τούτοις καὶ ἐν δψει τῆς προσεχούς ισχύος τοῦ προμηθεύνοντος Σχεδίου, ἐλήφθη πρόνοια, ὅπως ή ἐν γένει διάρθρωσις καὶ διατύπωσις τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος νομοσχεδίου, ἐνώ συμπολιτεύεται; πρὸς τὴν κατὰ τὸν ἵσχοντα ἐμπορικὸν νόμον ἀπλῆν ναυτικὴν υπόθηκην, αἱ διατάξεις τῆς ὅποιας θὰ ἔφαρμοζῶνται συμπληρωματικῶς καὶ ἐπὶ προτιμωμένης τοιαύτης τελοῦ ἀμά σὲ ἀρμονίᾳ πρὸς τὸ σύστημα τοῦ Σχεδίου, εἰς τρόπον ὥστε νὰ καταστῆ διμαλῶς ἐφίκτη καὶ διατήρησης τοῦ εἰδικοῦ τούτου περὶ προτιμωμένης υποθήκης νόμου καὶ μετά τὴν ἀναμενόμενην ώς προεγγῆ ἔναρξιν ἔφαρμογῆς τοῦ νέου Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

Ἐπὶ τῶν κατ' Ιδίων διατάξεων τοῦ σχεδίου Ν. Δ. ρητέα τὰ ἀκόλουθα:  
Διὰ τοῦ ἀρχικοῦ ὅρθρου ἀπαγγέλλεται τὸ σύνυμον τῆς ἐν τῷ περὶ  
ναυτικῆς ὑπόθεσῆς ἐγγράφῳ συμφωνίας, διὸ ἡς ὁ ὑπόπτοθικος διαστήτης,  
τέρσας τῶν ὑπὸ τῆς ἀπλῆς ναυτικῆς ὑπόθεσῆς ἀναγνωρίζομένων αὐτῷ  
πλεονεκτημάτων, κτᾶται καὶ τὸ κυρίως χαρακτηρίζον τὴν προτίμωμέ-  
νην ναυτικὴν ὑπόθεσήν δικαιώματα τῆς ἀνάληψεως τῆς διαχειρίσεως τοῦ  
ὑπόπτοθικοῦ πλοίου, ἀφ' ἣς ἡ ἀπάτησίς του καταστῇ ληπτοθεσίμος,  
τροπλεομένου ὅμας διτὶ τὸ δικαιώματα τοῦτο ἀσκεῖται καὶ κατὰ πάσαν  
τέρσαν συμφωνούμενην περίπτωσιν συνωδὸν τῇ ἀρχῇ τῆς ἐπί ναυτικῶν  
ὑπόθεσῶν συναλλακτικά πλευρείστηκε πήτι κρατεῖ προτὸ τὸ ἀνε-  
κακικικόν καὶ τῇ ἀγγλικῇ νομοθεσίᾳ, τὰς διποιάς ἔλαβε, κυρίως, ὃν' ὅμινον  
προκειμένων, τὸ παρόδιον σχεδίου Ν.Δ. Περιττόν νά σημειώσω, διτὶ οὐέντων  
ὑποδίζει, διποιάς ὑφισταμένην ἀπλῆ ὑπόθεσην μετατραπῆ βραδύτερον εἰς  
τροπικάνεμην τοιαύτην διὰ τῆς παραχωρήσεως δυνάμεων μεταγενεστέρος  
τυμβίσεως ἐπιπειρήνων συντεκόν δικαιωμάτων εἰς τὸν δικαιοτάτον.

Ἐπικαίωσεως επικυρεμένων σχετικών οικαίωσατον εἰς τὸ δανειστήν.  
Ἔπο τὴν ἐμπτευσιν τῆς ιδίας ἀργύρου, τὸ ἄρθρον 5 ὡρεῖ περαιτέρω  
διὰ τῆς ὑποθηκικῆς συμβάσεως παρασχώσατον εἰς τὸ δανει-

# ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΙΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ **ΣΥΡΟΣ**

Πάσις φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαί

## Ταγύτης ἐκτελέσεως

Τιαὶ συμφέοουσαι

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΟΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΤΡΟΠΙΣ-ΣΥΡΟΣ"

στήν προσθέτως καὶ οίσυδηποτε ἑτέρου δικαιώματος, μηδὲ τοῦ δικαιώματος τῆς ἀνεύ πλειστηριασμοῦ ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου ἔξαιρουμένου, ἡ ἀσκησης τοῦ ὅποιου νοεῖται ἔξαρτωμένη ἐκ τῆς ἐν ἄρθρῳ 1 ,μεθ' οὐ ρητῶς συνθέτει τὸ ἄρθρον 5, προϋπόθεσεως, δηλαδὴ τῆς ὑπερημερίας τοῦ ὄφειλέτου.

Κατὰ τὸ ἄρθρον 2 ἀπαιτεῖται σύμβασις πρὸς σύστασιν προτιμωμένην ναυτικῆς ὑποθήκης, μὴ ἀρκούσης μονομεροῦς πράξεως καθ' ἄισχυει ἐπὶ τε κοινῆς (ἄρθρον 1266 Ν. Κ.) καὶ ἐπὶ ἀπλῆς ναυτικῆς ὑποθήκης (ἄρθρον 243 Ν. Δ., ὡς ὁρμηνύθη καὶ ἄρθρον 196, ἐδ. 1 σχέδιον Κώδικος). Λόγω τῆς εύρυτητος τῶν παραχωρουμένων εἰς τὸν προτιμωμένον ναυτικὸν δανειστὴν δικαιωμάτων καὶ πρὸς μείζονα διασφαλίσιν τῶν ἐκτετέρων συμφερόντων, κρίνεται ὅρθιτερον, ὅπως ἡ προτιμωμένη ναυτικῆς ὑποθήκη παρέχεται μόνον διὰ συμβάσεως, συμφώνως, ἀλλως τε, καὶ πρὸς τὰ ἐν τῷ πράξει κρατοῦντα. Ὡς πρὸς τὸν τύπον, ἐφ' ὅσον μὲν ἡ σύμβασις καταρτίζεται ἐν Ἑλλάδι ἀπαιτεῖται ἔγγραφον συμβολαιογραφικόν, ἐφ' ὅσον δ' αὕτη καταρτίζεται ἀλλαχοῦ, ἀρκεῖ καὶ ὁ σύμφωνος πρὸς τὸ δίκαιον τῆς ἐν τῇ καταρτίζεται τούτῳ Πολιτείας τύπος. Τὸ τελευταῖον τοῦτο ἀποτελεῖ ρύθμισιν, κρινομένην ἀναγκαῖαν πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἀλλοδαπῶν πιστωτῶν.

Τὸ ἄρθρον 3 ὥριζει τὰ τοῦ περιεχομένου τοῦ ὑποθήκαιοῦ ἔγγραφου, ἀποδίδοντα τόσον τὸ ἐν ἄρθρῳ 252 Ε.Ν., δύον καὶ τὸ ἐν ἄρθρῳ 196 ἐδ. 2 Σχέδιον τοῦ Κώδικος δίκαιον, ἀλλὰ κατά τρόπον αὐτάρκη, ἀνευ παραπομπῆς εἰς ἄλλας συναφεῖς διατάξεις.

Τὸ ἄρθρον 4, τούτῳ μὲν ἐπαναλαμβάνει τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 245 ἐδ. 2 Ε. Ν. (σχέδιον ἄρθρον 195 ἐδ. 2) πρὸς πρόληψιν πάσης τυχὸν ἀμφιδολίας, ὡς πρὸς τὴν ἔφαρμογήν τῆς προτιμωμένης ναυτικῆς ὑποθήκης καὶ ἐπὶ ναυπηγουμένου πλοίου, τούτῳ δὲ καθορίζει ὅτι αὕτη μόνον ἐφ' ὀλοκλήρου πλοίου δύναται νὰ συσταθῇ. Συγχωρουμένης τυχὸν τῆς μερικῆς ὑποθήκευσεως τοῦ πλοίου δυσὶν ὥτεπερον ἡ τὸ δικαίωμα διαχειρίσεως τοῦ δανειστοῦ ἔδει νὰ ἀδρανῆ, ὅπότε θὰ ἔστερει ἡ προτιμωμένη ὑποθήκη χρησιμότητος ἡ ἀντιθέτως, καθιστάμενον ἐνεργόν, θὰ ὀδηγεῖ εἰς προφανῆ ὥλατον τῶν συμφερόντων τῶν μὴ δεδουλευμένων μεριδῶν τοῦ πλοίου, τούτῳ δὲ πρότερον ἀπαράδεκτον. Τὸν ὅρθινον λύσιν τοῦ ἐνιαίου τῆς εἰς προτιμωμένην ναυτικὴν ὑποθήκην τοῦ πλοίου, δέχεται καὶ ὁ ἀμερικανικὸς Ship Mortgage Act τοῦ 1920 ἄρθρον Ηα.

Τὸ σχέδιον Ν. Δ., ἀπόβλεπον εἰς τὴν ἐπιτάχυνσιν καὶ ἀπλούστευσιν τῆς ἐν τῇ ἡμεδαπῇ ἀκολουθίᾳς διαδικασίας πρὸς πειραϊφόν τοῦ τύπου ἐκτελέσεως τῶν ἀλλοδαπῶν ἀποφάσεων, ὡς καὶ τῶν ἀλλοδαπῶν δημοσίων ἔγγραφων ἐπὶ προτιμωμένης ὑποθήκης καὶ τούτῳ, ἵνα παρέχωνται, χάριν τῆς ναυτικῆς πίστεως, αἱ ἔγγυησις, ἡ ἑκτέλεος τῶν συμφωνιῶν δὲν θέλει προσκόψει εἰς οἰασδήποτε φύσεως διαδικαστικά ἐμπόδια, κατὰ παρέκκλισιν τῶν ἐν ἄρθρῳ 859 Πολ. Δικ. διρζούμενων, καθιστᾶ γενικῶς ἀρμόδιον τὸν Πρόεδρον τῶν Πρωτοδικῶν, ἀνέξαρτή τως τῆς ὑποκρότητος τοῦ ὄφειλέτου, ἀποκλειομένης ἀμά της ἔρευνῆς τοῦ περιεχομένου τῶν ἐκτελέστεων τίτλων. Διὰ τοὺς αὐτοὺς λόγους, τὸ ἐδάφιον 3 τοῦ ἄρθρου τούτου προβλέπει εἰδικότερον τὸν ἀποκλεισμὸν τόσου τῆς παραπομπῆς τῆς ὑποθήσεως εἰς τὸ Δικαστήριον, δύον καὶ τῆς χρήσεως ἐνδίκων μέσων, κατὰ τὸ πρότυπον τῆς νέας διατάξεως τοῦ ἄρθρου 997 Α. Πολ. Δικ.

Τὰ ἄρθρα 7—11 πραγματεύονται περὶ τῆς ἀναλήψεως καὶ ἀσκησῆς τῆς διαχειρίσεως τοῦ πλοίου παρὰ τοῦ προτιμωμένου ἐνυποθήκου

δανειστοῦ. Ἀπὸ τῆς ἀναλήψεως ταύτης, ἡτοι, χάριν εὐνοϊῶν δημοσιότητος, δέοντος νὰ σημειωθῆται εἰς τὸ ὑποθηκολόγο τοῦ πλοίου, ἡ ὅλη ἐκμετάλλευσις τοῦ πλοίου πειρίεται εἰς τὸν δανειστήν, ἀσκουμένη δι' ἕδιον αὐτοῦ λογαριασμὸν καὶ μέχρις ικανοποίησεως τῆς ἀπατήσεως τοῦ, ὅτε παύει αὐτή, καθ' ἄρτιων ὄφειλεται ἐν ἄρθρῳ 13.

Εἰδικότερον τὸ ἄρθρον 9 προβλέπει τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ δανειστοῦ τοῦ ἀναλαβόντος τὴν διαχειρίσιν τοῦ πλοίου νὰ περιτώσῃ τὸν τυχὸν ἀρδάμενον πλοιον. Εἰς τὴν ἔνοιαν τοῦ πλοίου, δεβαίως, δὲν περιλαμβάνεται ἡ περίττως χρονοναύλωσεις, ἐξ ἡς δὲν δεσμεύεται ὡς δανειστής. Τὴν ἔκτασιν τῆς διαχειρίσιτκῆς ἔχουσαί τοῦ προτιμωμένου ἐνυποθήκου δανειστοῦ προσδιορίζει ὡς ἐπιδιωκόμενος διὰ ταύτης σκοτάς, ὡς καὶ ὡς φύσις τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, τούτεστι παράγοντες ρευστοί, ἐξαρτώμενοι εἰς πολλούς ἡ τῆς κατηγορίας τοῦ συγκεκριμένου πλοίου καὶ τὸν εισιμένων συνθήκων ἐκμεταλλεύσεως τούτου, οὐ δὲντα πόφεύγει τὸ ἄρθρον 10 τοῦ σχέδιου Ν.Δ. ν' ἀποπειραθῇ ἀπαρίθμητην τῶν ἐν τῇ ἔχουσαί την ταύτη πειριχομένων πράξεων, τιθεμένου μόνον περιορισμού, ως πρὸς τὸν χρόνον δεσμεύσεως τοῦ πλοίου παρὰ τοῦ ἀσκούντος την διαχειρίσιν πρὸς πρόληψιν ὑπερμέτρων ὑποχρέωσεων τοῦ πλοίου.

Τὸ ἄρθρον 12 τοῦ σχέδιου Ν. Δ. διευρύνει τὸν κύκλον τῶν διασφαλιζομένων διὰ τῆς προτιμωμένης ναυτικῆς ὑποθήκης συμφερόντων, προβλέπον, ὅτι περιλαμβάνονται ὅλοι οἱ δεδουλευμένοι τόκοι καὶ τὰ τυχὸν ἔσοδα τοῦ δανειστοῦ, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τοὺς περιορισμούς, τοὺς διποίους θέτουν τὸ ἄρθρον 1289 Α. Κ. καὶ 248 Ε. Ν. Η διέρυνσις αὕτη κρίνεται σκόπιμος πρὸς ἐναρμόνισην τῆς ἐν λόγῳ διατάξεως πρὸς τὰ διεθνῶς ισχύουσα.

Δεδομένου, ὅτι δὲν θίγεται ὑπὸ τοῦ σχέδιου Ν.Δ. ἡ εὐχέρεια παραχωρήσεως ἐπαλλήλου ὑποθηκῶν ἐπὶ πλοίον (ἄρθρ. 1290 Α.Κ., 254 ἐδ. 2 Ε. Ν.), παρίσταται ἀνάγκη, ὅπως ρυθμισθῇ ἡ τύχη τῶν προγενεστέρων γενικῶς ἐνυποθήκων δανειστῶν ἐν πειριπτώσει ἀναλήψεως τῆς διαχειρίσεως τοῦ πλοίου ὑπὸ μεταγενεστέρου προτιμωμένου ἐνυποθήκου δανειστοῦ. Τὸ ἄρθρον 14, συμπέτει πρὸς τὴν περὶ ικανοποίησεως τοῦ ὑποθηκού δικαιώματος κατὰ τὸν χρονολογικὸν τάξιν ἀρχήν, ὅριζει, ὅτι ἐν τοιαύτῃ πειριπτώσει πάται προγενεστέρος ἐνυποθήκος δανειστῆς δύναται ν' ἀξιώσῃ τὴν ἄμεσον ἐξόφλησην καὶ μὴ ληξιπροθέσμου ἔτι χρέους, ὅποτε, ἐν ἀρνήσει ἡ ἀδύνατια τοῦ ὄφειλέτου. Θὰ ἀκολουθήσῃ, ὡς εἰκός, ἡ διαδικασία ἀναγκαστικῆς ἐκτέλεσεως, ματαιούμενης ἢ διακοπούμενου ὕστα τῆς διαχειρίσεως τοῦ πλοίου ὑπὸ μεταγενεστέρου προτιμωμένου ἐνυποθηκού δανειστοῦ.

Τὸ ἄρθρον 15, πλὴν τῆς ἐπαναλήψεως τῆς ἐν ἄρθρῳ 253 καὶ 255 Ε. Ν. ὑποχρέωσεως τοῦ ὑποθηκοφύλακος, προβλέπει περὶ τοῦ τὸ πρῶτον καθιερουμένου καὶ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου τηρητέου βιβλίου ὑποθηκῶν. ἐν ὃ δέοντος νὰ σημειωθῆται ὑπὸ τοῦ αὐτοῦ ὑποθηκοφύλακος πᾶσα ἔγγραφα ἢ ἐξάλειψις ὑποθῆκης. Ή τήρησις τοῦ βιβλίου τούτου, τὸ διποίον, ως εἰκός, δέοντος νὰ τυχάνῃ θεωρήσεως, ἐξ μέρους τῆς Ἀρχῆς, προβλέπεται (καλούμενου πιστοποιητικοῦ) καὶ ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 42 Σχέδιον Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, συνωδὰ τῷ ἄρθρῳ 1 τῆς διεθνούς συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926 περὶ «προνομίων καὶ ὑποθηκῶν», εἰναι δύποχερεωτική κατὰ τε τὸν ἀγγλικὸν καὶ τὸν ἀμερικανικὸν νόμον περὶ Preferred Mortgage ἐπὶ πλοίων, πρὸς ἐπίτευξιν εύρυτέρας δημοσιότητος τῶν ἐμπραγμάτων βαρῶν τοῦ πλοίου, καθιστώσης εὐχερεστέρων τὴν

# ADRIATIC - RED SEA - PERSIAN GULF LINES

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΜΗΝΙΑΙΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ  
ΑΠΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΝ ΔΙΑ

DAMMAM - BAHREIN - KUWAIT - BASSRA - KHORAMSHAHIR

Διὰ τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίον:

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,"	8200 D.W.
S.S. "AL-KUWAIT,"	8300 D.W.

Πληροφορίαι διὰ φορτία παρά:

ADRIALINES AND TRADING S.A.

MARITIME AND TRADING S.A.

40, RUE DU STAND

Teleg: MARTRADE Telephon: 25-32-20

GENÈVE

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : K. A. ΠΕΤΡΟΥΤΣΗΣ

VIA DELLA BORSA NO. 1.

Adr. Tel. ADRIALINES TRIESTE Teleph. 23333

ένημέρωσιν τῶν ἐνδιαφερομένων. Συναφής είναι καὶ ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 17, ληφθεῖσα ἐκ τοῦ ἀμερικανικού νόμου.

Τὸ ἄρθρον 18 θεοπίτει ἀρχὴν κρατοῦσαν ἐν τῷ πράξει καὶ τὴν ὅποιαν ἔχει σινεθῆσει τόσον ὁ Α.Κ., ἐν ἄρθρῳ 1285, δόσον καὶ τὸ Σχέδιον Κώδικος Ἰδιωτ. Ναυτικοῦ Δικαίου ἐν ἄρθρῳ 198.

Τὸ ἄρθρον 19 ἐπαναλαμβάνει τὸν περὶ ὧν τὰ συνδευασμένα ἄρθρα 238 καὶ 256 ἐδ. 2 Ε. Ν. κανόνα, κατὰ δισταύπωσιν, δῆμως, ἥν τὸν ὑρόσθη ἐκ τοῦ ἄρθρου 194 ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ ἄρθρον 198 ἐδ. 4 τοῦ Σχεδίου Κώδικος Ἰδιωτ. Ναυτ. Δικαίου.

Τὸ ἄρθρον 20 ἀποδίδει γενικὸν κανόνα τοῦ Ἰδιωτικοῦ Διεθνοῦ Δικαίου, ἐφαρμοζόμενον καὶ ἐν τῷ ναυτικῷ δικαίῳ (ἄρθρον 242 Ε. Ν.). Διεπωπάθη, δῆμως, τοῦτο κατ' ἀντιγραφὴν ἐκ τοῦ ἄρθρου 203 Σχέδιου, τὸ ὅποιον, συμφώνως καὶ πρὸς τὴν προμνηθέσαν διεθνῆ σύμβασιν τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926, πρὸς ἔγγραφὴν τῶν διεργάτων τὸ ἀπόκτων τὴν Ἑλληνικὴν ιθαγένειαν πλοίον ὑποθηκῶν διεργάτων τὸ ἀπόκτων τὴν Ἑλλαδίτην οἰκεῖα διδικά, ὅρθως τάσσει εὐλογὸν προθεσμίαν, ἡς παρερχομένη, ἀποτελεῖ τὸ ὑποθηκὸν δικαίωμα.

Τὸ ἄρθρον 21, πρὸς πρόληψιν τυχὸν ἀμφιθολίας, ἐπαναλαμβάνει τὸν κανόνα περὶ τῆς προτιμήσεως τῶν ὑποθηκῶν κατὰ τὴν χρονολογικὴν τάξιν τῆς ἔγγραφῆς των. Συνεπῶς, ἔναντι παντὸς ἀπλοῦ ἡ προτιμωμένην ἐνυπόθηκου δανειστοῦ, ἡ ἔγγραφὴ τῆς ὑποθήκης προσδιορίζει τὴν σειρὰν προτιμήσεως.

Τέλος, τὸ ἄρθρον 22 εἰσάγει περιορισμὸν ἐφαρμογῆς τοῦ νέου θεσμοῦ ἐπὶ πλοίων ὅπων τῶν πεντακοσίων κόρων ὀλίκης χωρητικότητος, δοθέντων, ὅτι τῶν μικροτέρων ἡ προσφορά, ὡς ἐπιτραγούματος ἀφοσίεις ἐπὶ τὴν διεθνῆ χρηματαγοράν, φαίνεται ἀποκλειομένη ἐκ τῶν μέχρι τοῦδε δεδομένων τῆς περίας. «Ομως, διὰ τοῦ αὐτοῦ ὅρου παρέχεται ἡ διανοτήτης τῆς ἐπεκτάσεως τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης καὶ ἐπὶ σκαφῶν χωρητικότητος μικροτέρων τοῦ διορθοῦ δρίου. Διατάγματος, ὅπερ δύναται νὰ προκληθῇ ἐδάναπτηθῇ ἐκ τῶν συνθηκῶν τῆς ἐσωτερικῆς χρηματαγορᾶς ἡ γενίκευσις τοῦ θεσμοῦ.

#### ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΜΠ.ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

#### ΣΧΕΔΙΟΝ Ν. Δ.

«Περὶ προτιμωμένης ὑποθήκης ἐπὶ πλοίων».

«Ἄρθρον 1. Ἐπὶ ναυτικῆς ὑποθήκης δύναται νὰ συμφωνηθῇ, ὅτι ὁ δανειστὴς δικαιούται ν' ἀνάλογα τὴν διαχείρισιν τοῦ πλοίου (προτιμωμένη ὑποθήκη) ἀπὸ τοῦ χρόνου καθ' ὃν ἡ ἀπαίτησις καθίσταται ληγιπρόθεσμος.

Ἀνάληψις τῆς διαχειρίσεως ὑπὸ τοῦ δανειστοῦ χωρεῖ καὶ κατὰ πάσαν ἔτεραν περίπτωσιν προβλεπομένην ὑπὸ τοῦ περὶ προτιμωμένης ὑποθήκης ἔγγραφου.

Ἄρθρον 2. Τὸ δικαίωμα πρὸς ἀπόκτησιν προτιμωμένης ὑποθήκης παρέχεται διὰ συμβάσεως καταρτιζόμενης ἐν Ἑλλάδι μὲν ἐνώπιον συμβολαιογράφου, ἐν ἀλλοδαπῇ δὲ εἴτε κατὰ τὸν Ἑλλάδι, εἴτε κατὰ τὸν τὴν Πολιτεία τὸν δικαίωμα πρέπει νὰ περιέχει, πλὴν τῶν κατὰ τὸ κοινὸν δικαιούν στοιχείων καὶ:

α) Τὸν τίτλον κτηποίες τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου, τὸ δύνομα, τὸ διεθνὲς σῆμα, ἀριθμὸν νηολογίου καὶ λιμένα νηολογήσεως, τὰς ἐπὶ τῇ διάσει ἐπιστημένα καταμετρήσεως διαστάσεις καὶ χωρητικότητα, τὸ εἶδος τῆς κινητηρίου διάσματος καὶ τὴν δύναμιν τῆς μηχανῆς.

β) Διορισμὸν ἀντικλήπτου κατοικούντος εἰς τὸν τόπον ἔνθα τρέπεται τὸ ὑποθηκολόγιον. Ἐν ἐλλείψει διορισμοῦ ἀντικλήπτου αἱ ἐπιδόσεις, αἱ σχετικοὶ πρὸς τὴν προτιμωμένην ὑποθήκην δύνανται νὰ γίνουν πρὸς τὸν Εἰσαγγελέα τῶν Πρωτοδικῶν, εἰς τὴν περιφέρειαν τοῦ ὅποιου ὑπάγεται ὁ τόπος ἔνθα τρέπεται τὸ ὑποθηκολόγιον.

Ἄρθρον 4. Προτιμωμένη ὑποθήκη συνιστάται μόνον ἐφ' ὀλοκλήρου τοῦ πλοίου. Συνιστάται δὲ καὶ ἐπὶ τοῦ ναυπηγουμένου πλοίου ἐφ' ὃσον τοῦτο εἶναι νηολογημένον.

Ἄρθρον 5. Πλὴν τοῦ ἐν ἄρθρῳ 1 τοῦ παρόντος Ν.Δ. δικαιώματος, διὸ τῆς περὶ προτιμωμένης ὑποθήκης συμβάσεως δύναται νὰ παρασχέθη εἰς τὸν προτιμωμένον δανειστὸν καὶ οἰνδηπότε ξερον δικαίωμα πρὸς μείζονα διασφάλισιν τῆς ἀπαίτησεως του, περιλαμβανομένης καὶ τῆς ἐκποιησεως τοῦ πλοίου ἀνευ πλειστηριασμοῦ.

Ἄρθρον 6. 1. — Αἱ σχετικαὶ πρὸς ὑποχρεώσεις ἐκ προτιμωμένης ὑποθήκης ἀπόφασις ἀλλοδαπῶν δικαστηρίων, ἡ ἔγγραφα συντεταγμένα παρ' ἀλλοδαπῶν ὑπαλλήλων, ἐκτελεστά ἐν τῷ τόπῳ τῆς ἐκδόσεως αὐτῶν, ἐκτελοῦνται ἐν Ἑλλάδι καὶ ὅταν δὲ καθ' οὗ ἡ ἐκτελεσίς εἰναι ἀλλοδαπός, ἀνενέρευνται τοῦ περιεχομένου αὐτῶν. Ἡ πρὸς ἐκτελεσίν ἐντολὴ δίεται πάντοτε ὑπὸ τοῦ προέδρου τῶν Πρωτοδικῶν.

2. — Κατὰ τὴν συζήτησιν καλούνται, πλὴν τοῦ ὄφειλέτου καὶ οἱ τυχὸν προηγουμένοι ἀπλοὶ ἡ προτιμωμένοι ἐνυπόθηκοι δανεισταί, ἐφ' ὃσον τοῦτο εἶναι ἐφικτόν.

3. — Ο Πρόεδρος δὲν δύναται νὰ παρατείψῃ τὴν ὑπόθεσιν εἰς τὸ Δικαστήριον, ἡ δὲ ἀπόφασις αὐτοῦ εἰς οὐδὲν ἐνδικού μέσον ὑπόκειται.

4. — Η διατάσσεται τὴν ἐκτελεσίν ἀπόφασις τοῦ Προέδρου δὲν ἐκτελεῖται πρὸ τῆς παρόδου εἰκοσι τεσσάρων ώρῶν ἀπὸ τῆς κοινοποίησεως ταύτης.

Άρθρον 7. Η ἀνάληψις τῆς διαχειρίσεως γνωστοποιεῖται ἀμελητὶ ὑπὸ τοῦ δανειστοῦ εἰς τὸν φύλακα τοῦ ὑποθηκολογίου, ἵνα σημειωθῇ αὐτῇ τὸ ὑποθηκολόγιον.

Εἰς τὸ ὑποθηκολόγιον σημειούται καὶ ἡ καθ' οἷον διαχειρίσεως.

Άρθρον 8. Αὐτὸς τῆς ἀναληψεως τῆς διαχειρίσεως δέν στερεῖται ὁ προτιμωμένος ἐνυπόθηκος δανειστὸς τοῦ δικαιώματος, δῆμως ἐπιδιόξητη τοῦ ὄφειλησην.

Άρθρον 9. Αὐτὸς τῆς ἀναληψεως τῆς διαχειρίσεως ἡ κατοκή τοῦ πλοίου περιέρχεται εἰς τὸν δανειστὸν, δῆστις ἐκμεταλλεύεται τοῦτο δὲ διοι λογαριασμὸν πρὸς εἰσπραξιν τῆς ἀπαίτησεως του.

Ἡ ἐκτελεσίς πλούτου δὲν κωλεῖ τὴν ἀνάληψιν τῆς διαχειρίσεως, ὁ δανειστὴς, δῆμως, ὄφειλει νὰ περατώσῃ τὸν πρὸ τῆς ἀναληψεως τῆς διαχειρίσεως πλούτον.

Άρθρον 10. Ο ἀναληβὼν τὴν διαχειρίσιν τοῦ πλοίου δανειστὸν δέν εἶναι οὐδεστίαν νὰ προβαίνῃ εἰς πάσαν ἐνέργειαν, ὡς καὶ εἰς πάσαν δικαιοπρα-

ταχέντος χρόνου πρὸς καταβολὴν τοῦ χρέους.

Άρθρον 11. Τὰ κατὰ τὴν διάφερειαν τῆς διαχειρίσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου περιερχόμενα εἰς τὸ δανειστὸν ποσά, μετ' ἀφαίρεσιν πάσης σχετικῆς δαπάνης, ἀγονται εἰς συμψηφισμὸν τῆς ἀπαίτησεως του. Συμφωνία περὶ λογοδοσίας δὲν ἀποκλείεται.

Άρθρον 12. Η διά της προτιμωμένης ὑποθήκης διασφαλίζομένη ἀπαίτησης περιλαμβάνει τὸ κεφάλαιον, τοὺς δεδουλευμένους τόκους καὶ τὰ ἔσοδα.

Άρθρον 13. Διὰ τῆς καθ' οἰνδήποτε τρόπου ἔξοφλησεως τῆς ἀπαίτησης τοῦ προτιμωμένου ἐνυπόθηκου δανειστοῦ παύει ἡ ὑπὸ αὐτοῦ διαχειρίσιας περιλαμβάνει τὸ πλοίον. Ἀμφισβητούμενή της ἔξοφλησεως, δὲν δανειστή πλούτον παρέχεται τὸ κεφάλαιον δανειστήν, διαχειρίσιας περιχώρου τοῦ χρέους.

Άρθρον 14. Η ἀνάληψις τῆς διαχειρίσεως τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ προτιμωμένου ἐνυπόθηκου δανειστοῦ παρέχει τὸ δικαίωμα εἰς πάντα προγύμνενον ἀπλοῦ ἢ προτιμώμενον ἐνυπόθηκον δανειστήν, διὰ της ἀπαίτησης της ἀμεσού ἔξοφλησης τοῦ χρέους.

Άρθρον 15. Η ἐν τῷ ὑποθηκολογίῳ ἔγγραφη ἡ ἡ ἐδάλειψις ἀπλῆς ἡ προτιμωμένης ὑποθήκης σημειούται ἀμελητη ὑπὸ τοῦ φύλακος τοῦ ὑποθηκολογίου εἰς τὸ βιβλίον ὑποθηκῶν, τὸ ὅποιον ὁ πλοίαρχος ὅφειλει νὰ ἔχῃ ἐν τῷ πλοίῳ λοιπῶν κεκανονισμένων ναυτιλιακῶν ὕγασεων.

Άρθρον 16. Η ἐν τῷ προθηκολογίῳ τῆς περιφερείας τοῦ φύλακος τοῦ ὑποθηκολογίου, ἐπὶ τῇ ταχυδρομικῇ ἡ τηλεγραφικῇ ἡ δι' ἑτέρου προσφόρου μέσου, αἴτησει αὐτοῦ, ἡ ἐν τῷ προηγουμένῳ ἔδαφοι σημειώσις εἰς τὸ βιβλίον τῆς λιμενικῆς ἡ προξενικῆς ἀρχῆς, εἰς τὴν περιφερείαν τοῦ πλοίου.

Άρθρον 17. Ο πλοίαρχος ὅφειλει νὰ ἔχῃ ἐν τῷ πλοίῳ κεκυρωμένον τοῦ φύλακος τοῦ ὑποθηκολογίου ἀπό τοῦ προηγουμένου παρόντος, 2) τὴν χρονολογίαν τοῦ τίτλου καὶ τῆς ἔγγραφης τούτου εἰς τὸ προηγουμένον παρόντος, 3) τὸ ὄφειλόμενον πασόν, 4) τὸν χρόνον τῆς λίξεως τοῦ χρέους, 5) ἐὰν δὲ πρόκειται περὶ ἔξαλειψεως καὶ τὴν χρονολογίαν τοῦ ὄφειλητοῦ ἔγγραφου καὶ ἔγγραφης ταύτης εἰς τὸ πλοίον.

Τὸ ἐν τῷ προηγουμένῳ ἔδαφῳ ἀντίγραφον, ὡς καὶ τὸ περὶ οὗ τὸ προθηκολογίον ἐπιδεικνυται ὑπὸ τοῦ φύλακος τοῦ ὑποθηκολογίου δανειστήν, περιγράφεται τὸ προηγουμένον παρόντος παρόντος τοῦ προθηκολογίου τὸ πλοίον.

Άρθρον 18. Ο προτιμώμενος ἐνυπόθηκος δανειστής, ἐφ' ὅσον δὲν ὑπάρχει ἡ δημιούρησης ἀσφαλιστική κάλυψις, δικαιούται, διατάσσεται τοῦ ὄφειλέτου ν' ἀσφαλίζῃ τὸ πλοίον κατὰ τὸν καθαριστήραν κινδύνων, ὡς καὶ τοὺς κινδύνους πολέμου μέχρις ἀξίας ἴσης πρὸς τὸ ποσόν τοῦ δανείου, ηὔημένου κατὰ τριάκοντα ἑπτά τοῖς ἑκατόντα.

Άρθρον 19. Εἴ τοι τὸ προθηκολογίον δανειστής διατάσσεται τὸν προθηκολογίον τοῦ προηγουμένου παρόντος, ἡ ἔγγραφης εἰς τὸ δημόσιον βιβλίον δικαιώματα δὲν ὑφίσταται, ἐὰν οὐτοὶ ἀσφαλίστησαν τὸν προθηκολογίον.

Άρθρον 20. Ο προτιμώμενος ἐνυπόθηκος δανειστής, ἡ ὑπέστη διλάβας, μειούσας τὴν ἀξίαν αὐτοῦ, ὁ προτιμώμενος ἐνυπόθηκος δανειστής δικαιούται ν' ἀποτίστη τὸν προθηκολογίον αὐτοῦ, δικαιώματα δὲν ὑφίσταται, ἐὰν οὐτοὶ ἀσφαλίστησαν τὸν προθηκολογίον.

Άρθρον 21. Η χρονολογικὴ τάξις τῆς ἔγγραφης τῆς ὑποθήκης κανονίζεται τὴν προτεραιότητα οἰστοῦποτε ἀπλοῦ ἡ προτιμωμένου ἐνυπόθηκου δανειστοῦ.

Άρθρον 22. Οι κατὰ τὴν αὐτὴν ἡμέραν ἔγγεγραμμέναι ὑποθῆκαι εἶχουσι τὴν αὐτὴν τάξιν.

Άρθρον 23. Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Ν. Δ. ἐφαρμόζονται ἐπὶ πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος μείζονος τῶν 500 κόρων.

Διὰ Β. Δ. δύναται νὰ ἐπεκταθῇ ἡ ἐφαρμογὴ τούτου καὶ ἐπὶ πλοίων ἐλάσσονος χωρητικότητος.

#### ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

## NIKKYOSANGYO C. LTD.

TOKYO, JAPAN

SHIPBUILDING AGENTS

SHIP BROKERS

&

EXCLUSIVE AGENT

FOR

COFFIN TURBO PUMP

MMC DEHYDRATOR

OTHER MARINE EQUIPMENTS

416 YAESU BLDG.,

P. O. BOX:

271, CENTRAL TOKYO

MARUNOUCHI, TOKYO.

CABLE:

NIKKYOSHIP TOKYO

# ΑΙΓΑΙΑΛΙΤΣ ΖΩΝΗ - ΧΩΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ

ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Έξ αφορμής τού ἔγερθεντος θυρούνου, γύρω ἀπό τὸν ἀποκλεισμὸν τοῦ κόλπου τῆς Ἀράμπας ὑπὸ τῶν Ἀραβικῶν Κρατῶν καὶ τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς εἰς τοῦτον εἰσόδου Ἰσραηλίνων πλοίων, τὸ θέμα τῆς ἐρμηνείας τῆς αἰγαλίτιδος ζώης, τῶν χωρικῶν ὑδάτων καὶ τοῦ διεθνούς θαλασσιού χώρου ἔρχεται ἐκ νέου εἰς τὴν ἐπικαιρότητα. Ιδού, ἐν δίγοις, πῶς ἐμφανίζεται ἡ κατάστασις καὶ ποίᾳ, εἰς τὴν πραγματικότητα, ἡ ἔσεις τῶν ἀντιδικούντων.

Ο κέρατιος κόλπος τῆς Ἀκάμπας, ἀποτελεῖται ἀπὸ μίαν λωρίδα μάστακος, εἰσχωρούσαν, δίκην κέρατος, εἰς τὰ Ἀραβικὰ τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης κράτη. Ἐχει μήκος ἑκατὸν περίπου μιλλίων καὶ πλάτος πρὸς τὴν εἴσοδον τοῦ κόλπου—ἀπό 8 ἔως 10 μιλλία. Τὸ ονομαγμα αὐτὸν χωρίζει τὴν κοραλλιογενὴ ἀκτὴν τῆς Αίγυπτου ἀπὸ τὴν βραχώδη Σαου-οικὴν Ἀραβίαν, καὶ ἐλαττούσα, σφηνοειδῶς, μέχρι τῆς πολίχνης τῆς Ἀκάμπα πάνκοκπησε εἰς τὴν Ιορδανίαν.

Εις τὸ μοῦνον του κόλπου καὶ πλάνουν τῆς Ἀκάμπας, τὸ Ἰσραὴλ κατέχει ἀπὸ ἐπταετίας τὸν λιμενίσκον Ἐλάθ, ἀποτελούντα μίαν διέδο-  
δον του κράτους των πρὸς τοὺς κόλπουν. Οὐλη ἡ ἄλλη περιοχὴ ἀνήκει εἰς  
τὰ Ἀραβικὰ κράτη, τὴν Ἰορδανίαν, τὴν Αιγύπτον καὶ την Σαουδικὴν  
Ἀραβίαν. Δῆλοδή, μὲ τὴν γώλασσαν τῶν ἀριθμῶν, τὰ Ἀραβικὰ κράτη,  
έλεγχουν τα 98% του κόλπου καὶ τα 2% μόνον ἀνήκουν εἰς τὸ Ἰσραὴλ.

Οἱ Ἐβραῖοι θέλουσιν μὲ κάθε θυσίαν νὰ ἀξιοποιήσουν τὸν λιμενίσκον τοῦ Ἐλάθ, διὸ νὰ ἔχουν διεξόδον πρὸς τὴν Ἔρυθρὰν Λάθασσαν καὶ τὸν ἔξω κόσμον, συνάμα δὲ νὰ καταστῆσουν τούτον βάσιν στρατιωτικήν, ναυτικήν καὶ ἐμπορικήν. Η̄ Ἰσραηλινὴ κυβερνήσις διὰ νὰ ἔδραιώσῃ τὴν μικρὰν αὐτὴν θέσιν καὶ νὰ δικαιολογήσῃ τὰς ἐνεργείας της, προσπαθεῖ νὰ ἔψευδη ἴστορικὰ ἐπὶ τῆς παναρχίας Πλασιτίνης περγαμήνας, αἱ οποίαι νὰ τῆς δίδουν προνομιούχα ἐπὶ τῆς ἀναπτύξεως τοῦ οἰκουμένου τοῦ δικαιώματος. Ο Σιωνισμός, λοιπόν, ἀνένευρον ἀπὸ τὴν ἀφάνειαν καὶ διαφημίζει τώρα τὴν αἰγάλην τῆς παλαιᾶς Ἐλάνης, εἰς τὸ σημεῖον ὃπου εὑρίσκεται σήμερον τὸ χωριούσκαρι Οὔμ Ράς Πάρ, τὸ μετονομασθεν εἰς Ἐλάθ, ὅπου, κατὰ τὴν Ἰσραηλιτικὴν παράδοσιν, ὁ Σολομὼν εἶχεν ἐγκαταστήσει τὰς βάσεις τοῦ κρατικοῦ ἐμπορικοῦ του στόλου.

Τά Αραβικά κράτη, ἐφόδους ἐλέγχουν καὶ δόλοκήριαν τὸ κόλπον τῆς Ἀκάωπας, ἔχουν σ ο ὅσ πάς ἀ ν τι ρρήσεις, ἔξ οὐ καὶ ἡ προκύψασσι διαμάχη. Λόγω τῶν συνεχῶν προστριβῶν καὶ τῆς ἐπιδεινομένης καταστάσεως, ὅτι φλέγον αὐτῷ ζῆτημα, τὸ ἔξ ίσους ζωτικόν, τόσον διὰ τὴν μίαν παράταξιν, ὅσον καὶ διὰ τὴν ἄλλην, πρόσειται να ὑπόποληθῇ εἰς τὸ Ἀνώτατον Διεθνὲς Δικαστήριον τῆς Χάγης, τὸ ὅποιον καὶ θὰ κρίνῃ ἀκριβοδικίαίς, ΠΩΣ εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν διαχωρίζονται τὰ χωρικά υἱατα, καὶ ΠΟΙΑ εἶναι η ἐννοια τῆς χρήσεως τοῦ διεθνούς θαλασσιού χώρου.

Είναι άναμφισθήτον, ότι τὸ πρόδηλημα τοῦ κόλπου τῆς Ἀκάμπας ὡς τούτο ἐμφανίζεται σήμερον, είναι δυσεπίλυτον, διότι, κατὰ τοὺς κανόνας τοῦ Διεθνούς Ναυτικοῦ Δικαίου, τὰ χωρικά ὑδάτα τα καθορίζονται εἰς τρία μίλια ἀπὸ Ἑράκλη, ΕΞΑΙΡΕΣΕΙ ΜΕΡΙΚΩΝ ΚΟΛΠΩΝ, ΠΟΡΘΜΩΝ· *Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ*, σαφῶς ἐκ τῶν προτέρων καθωρισμένων καὶ σημειουμένων ἐπὶ τῶν ἐτί τούτω Χαρτών ἐκάστης χώρας. Ἐπομένων, ἔφοσον ἡ Αἴγυπτος καὶ ἡ Σαουδικὴ Ἀραβία διεθνῶς ἀνέκαθεν τὸν κόλπον τῆς Ἀκάμπας ὡς στρατηγικὸν τῶν χωρῶν των σημείον, — (τὸ Ισραὴλ ἐνεφανίσθη ἐκεῖ μόλις πρὸ ἐπιτετίας), — καὶ ἐλέγχουν αὐτὸν ἀπολύτως, είναι δύσκολον γά νοιηθῆ πώς βά ἐπιτραπῇ ἢ ἐλεύθερα ναυσιπλοῖσα εἰς τοὺς Ἐβραίους, ἃνει τῆς συγκαταθέσεως τῶν Αράβων.

\* \* \*  
Οπωσδήποτε, είναι γνωστόν εἰς τοὺς ναυτικούς κύκλους, ὅτι κάθε φορὰ που προέκυψεν ἀνάγκη ἐπεμβάσεως τοῦ δικαστηρίου τῆς Χάγης ή τοῦ Ὀργανισμού Ἡνωμένων Ἐθνῶν, ἐπὶ διενέξεως ἀφορώστις, εἴτε τὸν καθορισμὸν καὶ ἔφαρμογὴν τῶν κανόνων τοῦ Διεθνούς Ναυτικοῦ Δικαίου ἐπὶ τῶν χωρικῶν ὑδάτων, εἴτε τὴν ἐρμηνείαν τῆς ἔννοιας τοῦ Διεθνούς θαλασσιού χώρου, ἡ ἀπόφασις τῶν δικαστῶν διαιτητῶν ἐγένετο δεκτῇ ὑπὸ τῶν ἀντίμαχον, οἱ ὅποιοι καὶ ἐσεβάσθησαν τὴν ὑποδειχθεῖσαν διαδικασίαν τοῦ συμβιδασμού.

Παράδειγμα, ό προ τινων έτων σημειωθείς φιλικός διακανονισμός, αφ' ένος τής μεταξύ "Αγγλών και Νορβηγών δισμάχης, ή πρός τὸν καθορισμὸν τῶν Νορβηγικῶν χωρικῶν ιδάτων (διὰ τὴν ἀλιείαν), καὶ ἀφ' ἑτέρου διαμεριστικός διακανονισμός τῆς μεταξύ Δανῶν καὶ Ρώσων διενέξεως, ὡς πρός τὴν χρήσιν τοῦ διεθνοῦς θαλασσίου χώρου εἰς τὴν Βαλτικήν, (διὰ τὴν ἀλιείαν)." Ή μὲν πρώτη διατίτσια ἐγένετο ὑπὸ τοῦ Διαιτητηρίου τῆς Χάγης, ή δὲ δευτέρᾳ, τῇ ἐπεμβάσει τοῦ 'Οργανισμοῦ Ηνωμένων 'Εθνῶν.

Εἰς ἀμφοτέρας τάς περιπτώσεις, οἱ ναυτικαὶ ἐμπειρογνόμονες τῶν ἀντιμαχομένων παρίσταντο εἰς τὴν συζήτησιν, μὲν ἀνοικτούς ἐπὶ τῆς τραπέζης τοὺς λειπομέρες Χάρτας τοὺς ἀφόρωτας τὸ ὑπὸ ἔξετασιν θέματα καὶ μὲ δλα τὰ δοκουμέντα διὰ τὴν υπεράσπισιν τῶν ἀπόμενῶν των. Οἱ νομικοὶ σύμβουλοι ἐκάστη πλευρᾶς ἔξεθεσαν τάς ἀντιρρήσεις των καὶ τὸ Δικαστήριον, ἀφοῦ ἔχηταισε μὲ αὐστηρότητα καὶ την δέουσαν προστήκην τάς ἐκάτερων δικαιολογίας καὶ τὰ νομικά ἐπιχειρήματα, ἔδινοσε μετὰ δεκαπενήμερον τὴν ἀπόφασίν του, ηπιε, ὡς προείπον, ἐγένετο δεκτή.

Σημειώστεν δτί, αἱ διὰ τὰ χωρικά ὑπατα διενέχει, ἀφορμὴν ἔχουν, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, τὴν ἀλιευσ καὶ τὰ ἀλιευτικὰ ζητήματα. "Υπάρχουν δύο μέτωπα συζητήτων καὶ δύο πλευραὶ συζητήσεων. "Υπάρχουν ἀφὲν ἄλλος αἱ χώραι ποὺ ἔχουν πλούσιον ἀλιεύμα εἰς τὰς ἀκτὰς των καὶ θελούν τὸ κρατήσουν προνομιακῶν διὰ τὸν ἑαυτὸν των, ἐντός τῶν ὑπὸ τοῦ Διεισθέντος Δικαίου καθορίζομενων τριῶν μιλλίων, ὑπάρχουν δὲ ἀφὲν ἔτεροι ἀλιεῖς, ποὺ δὲν ἔχουν ψάφια εἰς τὰ παραλία των καὶ προσπαθούν νὰ δίξουν τὰ δίκτυά των εἰς τὰς περιοχάς τῶν γειτόνων των. "Τοις περίπτωσις τοῦ κόπου τῆς Ἀκαμάτης δὲν ἀφορᾷ, βεβαίως, τὴν ἀλιευσ. "Ἐφόσον διώμας, πρόκειται περὶ διενέξεως, ἐπὶ τῷ χωρικούς, ὑπάτης, ἢ συζητησιας ταραμένης ἀπολύτως ἡ αὐτῆ καὶ ἔχει τὴν ίδιαν ἐξ Ισού ἀξίαν.

Εις πλείστας ὅσας περιπτώσεις ποὺ πρόεκυψαν δυσάρεστοι μεταξὺ

«NAYTIKA XPONIKAx

διαφόρων χωρών προστρίβαι, είτε διὰ τὰ χωρικά υδάτα, είτε διὰ τὸ διεθνή θαλάσσιους χώρου, ή διένεξης δὲν ἔφθασεν, ἀπαραίτητως, ἐνώπιον τοῦ Διακαστηρίου τῆς Χάγης η τού Συμβουλίου τοῦ Ο.Η.Ε. ἀλλά ἑκανονίσθη φιλικῶς διὰ συμβιδασμού καὶ δι’ ὑπογραφής σχετικῆς συμβάσεως, ἱκανοποιούμενης τὰς ἀπόψεις ἀμφοτέρων τῶν παρατάξεων. Παράδειγμα, ἡ μεταξὺ Γάλλων καὶ Ἀγγλιῶν συμφωνία, ἡ ἀπὸ ἔτων υφισταμένην καὶ συνεχῶς ἀνανεωσούμενήν, ἀφοράσα τὸν σεβασμὸν τῶν χωρικῶν υδάτων τῶν συμβαλλομένων. Κάθε φορά, ποὺ συλλαμβάνονται παραβάται, τάσσον ἀπὸ τῆν μίαν πλευρᾶς δύον καὶ ἀπὸ τὴν ἄλλην, ἐφαρμόζονται οἱ ὅροι τῆς συμβάσεως καὶ ἐπιβάλλονται κυρώσεις, ἀναλογίας τῶν περιπτώσεων, εἰς τοὺς ἀμαρτήσαντας.

Μέ το ίδιον περίπου πνεῦμα, ὑπεγράφη καὶ ἡ μεταξὺ Ἀγγλίας καὶ Ἰσλαμίδιας σύμβασις διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν χωρικῶν ὑδάτων διὰ τὴν ἀλίειαν, ὡς ἐπίσης καὶ παρομοία σύμβασις μεταξὺ Ἀγγλίας καὶ Δανίας διὰ τὴν περιοχὴν τῶν Φερόων νήσων εἰς τὴν Β. Θάλασσαν, ποὺ ἀνήκουν εἰς τὴν Δανίαν. Τοιαύτης φύσεως συμφωνίαι διφίστανται μεταξὺ Σουηδίας—Ρωσίας, ὡς ἐπίσης καὶ μεταξὺ Φινλανδίας, Ρωσίας καὶ Σουηδίας, αἵτινες συνεχῶς ἀνασύνταται, τῶν συμβαλλομένων τηρούντων εὐλάβων τοὺς ὄρους τῆς συμβάσεως. Σπάνιαι εἰναι αἱ περιπτώσεις καθ' ἄς σημειοῦνται παραδάσεις, διότι εἶναι βαθιά ριζωμένη εἰς τοὺς Σκανδινανούς ναυτικούς ἢ πειθαρχία καὶ ὁ σεβασμός των εἰς τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν δρων κάθε συμφωνίας.

Δέον νά αναφέρω, ώσπατως, τὴν πρὸ τοῦ πολέμου διαμάχην μεταξὺ Ἱαπωνῶν ἀλιέων καὶ Καναδο-Ἀμερικανῶν, τῶν πρώτων ἀξιούντων νά ἀλιεύουν ἐλεύθερα εἰς τὰ χωρικά ὕδατα τῶν δευτέρων. Αἱ προστριβαὶ ἡσαν τοιαύτης φύσεως, ώστε πολλάκις κατέληγον καὶ εἰς αἰματηρά συγκρούσεις. Πρὸς ἀπόφυγήν, λοιποῦ, ἐπὶ πλέον δυσπερτών γεγονότων, οἱ ἀντίμαχομενοι ἀπεφασίσαν νά κανονίσουν συμβίσαστικὸς τὰς διαφοράς των καὶ ὑπέγραψαν τὴν περίφημον ἐπὶ τούτῳ Ἱαπωνο-Καναδο-Ἀμερικανικὴν σύμβασιν, τῆς ὅποιας ή Ἰσχὺς ἀνεστάλη μὲ τὸν πόλεμον. Πρὸ τίνος, δημως, καιροῦ, αἱ ἐνδιαφερόμεναι χώραι, ἀνένεωσαν τὴν προπολεμικὴν συμφωνίαν των, καὶ σήμερον ή σύμβασις ἀνεβίσωσε.

Εἰς τὸν ἀχανῆ Εἰρηνικὸν Ὁκεανὸν, ὃπου δὲν ύπαρχουν ἐν τούτῳ πολλοὶ μηστήρες διὰ νὰ διειδήσουν τὸν μυθώδη ἑνάλιον πλούτον, πρὸς ἀποφυγὴν δυσαρέστων προστριβῶν, συνήψαν καὶ ἔκει οἱ ἐνδιαφερόμενοι συμβάσεις καὶ εἰς τάς ἐκατέρωθεν διαχωρισθείσας περιοχάς ἡ ἔργασια συνεχίζεται ἀνεῦ διαταραχῶν. Ἰσχύει σήμερον σύμβασις μεταξὺ Ρώσων καὶ Ἰαπωνῶν διὰ τὸν Βορείον Εἰρηνικὸν ἀπό την Σαχαλίνην-Καμτσάτκαν-Οχότακ-μέχρι τῶν Ἀλεούτιών ήτοσαν. Ὡσαύτως, ἀλλη συμφωνία μεταξὺ κομμουνιστικῆς Κίνας καὶ Ἰαπωνίας, ὡς ἐπίσης μεταξὺ Βορείου καὶ Νοτίου Κορέας, ὃπου, ὡς γνωστόν, τὸ ζήτημα τοῦ σεβασμοῦ τῶν χωρικῶν ὄντων ἡ τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ διειθούντος βαθασσού χώρου, δὲν ἔχει τὴν αὐτὴν ὡς εἰς τάς Εύρωπαϊκάς χώρας σημασίαν.

Πλείστα ὅσα παραδείγματα θὰ ἡδύναμον νά ἀναφέρω, διὰ νὰ δώσω  
ζωηρὰν εἰκόνα τῆς ἀνά τὸν κόσμον θέσεως, καὶ στάσεως τῶν διαφόρων  
χωρῶν, ὡς πρὸς τὸν σεβασμὸν τῶν πρὸς τοὺς διεθνεῖς κανονισμούς, τοὺς  
ἄφορωντας τὰ χωρικὰ ὑπάτα καὶ τὴν ἔννοιαν τοῦ διεθνοῦς θαλασσού-  
χουρού. Ἐπειδὴ, καθὼς προείπον, τὰς περιστούτερας φορὰς αἱ παραδεί-  
σεις ὡς πρὸς τὰ ὡς ἄνω σημεῖα, γίνονται διὰ τὴν ἀλίειαν καὶ τὰ ἀλι-  
ευτικά ζητήματα, δεν ἀπομένει τίποτε ἄλλο, παρὰ νά διασφαγῆσω καὶ  
διευκρινῆσω, ὡρισμένα σημεῖα τῶν κανόνων τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικού Δι-  
καίου, ποὺ ἀφορούν τὴν ἀλίειαν, τοὺς ἀλίες καὶ τὰ ἀλιευτικά ζητήματα,  
ὡς ἔξει :

Αν. Αἰγιαλίτις Ζώνη: 'Αγγλ. Sittoral Sea Shore, ἀποκαλεῖται ὅλη ἡ πέριξ μιᾶς χώρας ἀκτῆ, ἡ ὧδοι δύναται νὰ ἔκχωρῃ ὑπὸ τοῦ κράτους, εἰς τοὺς δῆμους, εἰς λιμενικοὺς ὄργανισμούς, εἰς ιδρύματα διὰ λουτρά καὶ ἀθλητισμόν, εἰς ἐπιχειρήσεις διὰ βιομηχανίας, εἰς διώτας λ.ο.κ. 'Η ἀπὸ τῆς ἀκτῆς πρὸς τὴν θάλασσαν ἀπόστασις δὲν ὑπερβαίνει ἑκατοντάδα μέτρων καὶ δι' ἐκάστην, βεβαίως, περιπτωσιν, γίνεται ιδιαιτέρα συζήτησις καὶ δίδεται ὑπὸ τῶν ἀρχῶν ἡ σχετικὴ ζητία.

Βον. Χωρικά "Υδατα": Άγγλ. Territorial Waters, αποκαλείται ή περιθρέχουσα μίαν χώραν θάλασσα, μέχρι τριών μιλίων από της άκτης. Είς τὸν χώρων αὐτὸν δύνανται νὰ φαρέψουν μόνον οι ἑντόπιοι καὶ οὐδεῖς ξένοις. Δηλαδή, ἔνα ἐλληνικό φαράδικο δὲν δύνανται νὰ φαρέψεις τὰ τουρκικά χωρικά υδατα, δόπως καὶ ἔνα τουρκικό δὲν δύνανται νὰ φανισθῇ εἰς τὰ ἐλληνικά χωρικά νερά. Οι παραβάται συλλαμβάνονται καὶ τιμωροῦνται αύτωράς. "Επειδὴ λόγω τῆς γεωγραφικῆς τῆς χώρας η θεωρία καὶ τῶν πολλών μας ιήσων που είναι σχεδὸν προσκοκλημέναι ἐπὶ τῶν ἀκτῶν τῆς γείτονος, ἡ θεωρία τῶν τριών μιλίων δὲν δύνανται νὰ ἐφαρμοσθῇ, προς ἀποφυγὴν δυσαρέστων προστριών, θὰ ἐπρεπε νὰ εὑρεθῇ μία λύσις, ἐν τῷ πλαίσιῳ τῶν διεθνῶν ἐπὶ τῆς ἀλίεις κανονισμῶν, νὰ γίνῃ μᾶλλον μία συμφωνία, ἡ οποία νὰ συμβιβάζῃ τὰς ἀπόψεις τῶν δύο πλευρῶν, ἐλληνικῶν καὶ τουρκικῶν. Ἐλλείψει τοιάυτης συμφωνίας, τὸ ἐπεισόδιο θὰ συνεχίζωνται.

Ιον. Διεθνής Θαλάσσιος Χώρος; Άγγλ. International

# ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ

Αναλαμβάνονται οι ασδήποτε φύσεως και μεγέθους ἐπισκευαί εἰς τιμὰς συναγωνισμοῦ καὶ μὲ ταχύτητα ἀσύγκριτον.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ "ΠΗΓΑΣΟΣ",  
ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

THΛ. 471.690 - 471.763

Waters, ἀποκαλείται δὴ ή ἔξω τῶν χωρικῶν ὑδάτων θαλασσία περιοχή· Κατά τοὺς διέποντας τὴν ἀλίειαν κανόνας, ἔξω ἀπὸ τὰ τρία μίλια τῶν χωρικῶν ὑδάτων, ἡ ἀλίεια ἐπιτρέπεται παντοῦ καὶ εἰς πάντας. Δηλαδὴ, ἐναὐλητικὸν δύναται νὰ φαρέψῃ ὅπουθήποτε ἀνὰ τὸν κόσμον, ἔξω, βεβαίως, τῶν χωρικῶν ὑδάτων ὅπως καὶ ἔνα οἰουδήποτε ἔνον ἀλίευτικὸν δύναται νὰ φαρέψῃ εἰς τὰς ἐλληνικὰς θαλάσσας, ἔξω πάντοτε τῶν χωρικῶν μόντατων. Ἐξαρτέσει μερικών κόλπων ἡ στρατηγικῶν σημειών, σαφῶς ἔκ τῶν προτέρων καθωρισμένων καὶ σημειουμένων εἰς τοὺς ἐπὶ τούτῳ ἐκάστης χώρας ἀλίευτικῶν Χαρτῶν. Λόγου χάριν, ἔνα ἔνον ἀλίευτικὸν δὲν δύναται νὰ φαρέψῃ εἰς τὸν Κορινθιακὸν ἢ τὸν Θερμαϊκὸν κόλπο, ὅπως καὶ ἔνα ἐλληνικὸν ἀλίευτικὸν δὲν δύναται νὰ ἐμφανισθῇ δι' ἀλίειαν εἰς τὴν Προποντίδα, ἢ τὸν κόλπο τῆς Ἀλεξανδρέττας, μολονότι εἰς πολλὰ σημεῖα ἡ ἐκστρέψις τῶν ἀκτῶν ἀπόστασις ὑπερβαίνει κατὰ πολὺ τὰ τρία μίλια.

Συμβαίνει πολὺ συχνά εἰς τοὺς ἀλιεῖς, κατὰ τὴν ἀσκησιν τοῦ ἐπιπόνου ἀδρα τῶν, νὰ εἰσέρχωνται ἐν γνώσει ἡ ήν ἀγνοίᾳ των εἰς τὰ χωρικά ὄντα τῶν γειτόνων των καὶ νὰ συλλαμβάνωνται εἰς τὸν ἐπὶ τούτων ἀκταιωρῶν. Συνήθως τὰ μικροπεισόδια αὐτὰ κανονίζονται φιλικῶς, ὅταν πρόκειται περὶ μικρῶν πλοιαρίων ἡ ὅταν ἀποδειχθῇ ὅτι λόγῳ κακοκαιρίας οἱ ἀλιεῖς κατέψυχον εἰς ὑπῆμενον τῆς ἀκτῆς μέρος. διὰ νὰ προστατευθοῦν. "Οταν, δώμας, οἱ παραβατίνοτες τὸν νόμον είναι πολλοί (ἀλευτικά συνεργεία) ἡ τὸ πλοῖον είναι μεγάλο καὶ ὁ καπετάνιος γνωστὸς διὰ τὰς παραβάσεις του, τότε, είθισται, ὅπως ἐπιβάλλονται αὐστηραὶ κυρώσεις, σύμφωνα μὲ ἔνα κανονισμὸν διεθνῶς ἀνεγνωρισμένον.

Πρὸς ἀποφυγὴν δυσαρέστων μεταξὺ γειτόνων προστριῶν, τὸ σύλλαμψανόνειν ἐπὶ αὐτῷ πώρῳ νά ἀλιεύη πλοῖον καὶ πλήρωμα, (ὅταν ἔχῃ τὰ δίκτυα ριγμένα στὶ θάλασσα), ὅργεται εἰς τὸν πλησιέστερον λιμένα, δῆσι τὸ λιμεναρχεῖον ἐπίλαμβάνεται τῆς ὑποθέσεως ἀνέν χρονοτριθῆς. Διὰ τὴν καλὴν τάξιν εἰδοποιεῖται ἀμέσως ὁ πρόξενος τῆς χώρας εἰς ην ἀνήκει τὸ ὑπὸ κράτησιν πλοῖον καὶ ἡ ἕδικασις τῆς ὑποθέσεως διενεργεῖται μὲν πᾶσαν ἐπισημότητα. Τὸ λεπτότερον καὶ οὐσιώδεστέρον τῆς ὑποθέσεως σημεῖον εἶναι ὁ καθορισμός του αὐτῷ πώρου, δηλαδή, ἐάν πράγματι τὸ πλοῖον εὑρίσκετο ἐντὸς τῶν χωρικῶν ὑδάτων. Κατὰ γενικὸν συνήθειαν, οἱ παραδάται Ισχυρίζονται πάντοτε, διτὶ δὲν εὑρίσκονται ἐντὸς τῆς ἀπηγορευμένης ἥνωνς κτλ. Η διτὶ ἔχασαν κάποιο ἐργαλεῖο καὶ ἔμαχναν νό τὸ Βροῦν (πλωτήρας ή σημαντήρα) καὶ προβάλλουν μυρίας δῆσας ἄλλας δικαιολογίας.

Πρέπει νὰ συλληφθοῦν δὲως διόλου μέσα εἰς τὴν ζώνην τῶν ἀκτῶν διὸ οὐ μὴ δύνανται νὰ δικαιολογηθοῦν. Κατὰ τὰ ἄλλα, η ὑπόθεσις τῆς ἀποστάσεως συζητεῖται. Τρία μὲλισσαὶ ἐπακριδῶν δὲν εἶναι δύνατον να καθορισθοῦν ἀπό ἓνα ἀμάδιο φαρᾶ, ἀφοῦ δὲλγα μόνον μέτρα ἔξω ἀπό τὴν κατέ συνθήκην ἀπηγορευμένην ζώνην ἔχει κάθε δικαίωμα νὰ φαρέψῃ. Δι’ αὐτὸν, λυπτόν, τὸν λόγον ὑπάρχει τὸ αὐτόφωρον. "Οταν, δηλαδὴ, τὸ περιπολικὸν συλλάβῃ τὸ ἀλιευτικὸν πλοῖο την ὥρα ποὺ ἔχει τὰ δίκια του στη βάλασσα καὶ γριπίζει. Τότε εἶναι δύσκολο νὰ εσφύγῃ καὶ ἀναμένει στωικῶς τὴν ἀφίξιν τοῦ ταχύπλου περιπολικοῦ, γινεται ἡ σχετικὴ αὐτούμα, καθορίζεται ἡ ἀπότασης, συντάσσεται τὸ πρωτόκολλο τῆς παραδόσεως καὶ τὸ πλοῖον δόηγείται εἰς τὸν πλησιέστερο λιμένα όπου γίνεται ἡ ἐδίκασις τῆς ὑπόθεσεως, σύμφωνα μὲ τοὺς διεθνεῖς ἐπὶ τούτῳ νόμους.

οτι το ζητημα του καθορισμου των χωρικων υδατων, του επακριβους έκ μέρους των φωράδων υπολογισμου της έκ των άκτων αποστάσεως εις ην φωρέουν και τών συνεπειών εις ζες έκτιθενται, έαν φωραθουν παραβινοντες τους διεθνεις κανόνες, πρεπει ιδιαιτέρως να επισυρη την προσοχην των ένδιαφερομενων. Εις τάξ σκευεις αυτών, δια όποιας και διατυπωνω, με ώθουν αι συνεχεις υπό τών τουρκικών άρχων συλληψεις Έλληνων διλειων και ή αυτοπρά τιμωρια των, διότι συλλαμβάνονται εις τά χωρικά της γείτονος υδατα. Είναι αλληλες, διτι λόγω των προσκολλημένων σχεδόν επί των τουρκικών άκτων νήσων μας, είναι εύκολων να υπολογισθουν άμεσως αι αποστάσεις, πλήγ, δια καθε περιπτωσιν παραδέσεως, ούτε πρωτόκολλοι αυτοφόρους υπάρχει, ούτε Επίστημος τηι διαπίστωσις τηι ένοχης. Οι φωράδες μας, καλως ή κακως συλλαμβάνονται, διηγουνται εις τών πλησιέστερων τουρκικών λιμένων, τιμωρούνται, δέρονται και φυλακίζονται... χωρις διατυπωσεις!

Εις τάς έξοχας προηγμένας εἰς τὴν ἀλίευτικὴν βιομηχανίαν βορείους χώρας, αἱ σχεσίαι μεταξὺ ἀλίεων τῶν διαφορών χωρῶν εἰναι ἀρισταῖ, διότι κατ' οὐδένα λόγον σημειούνται παραβάσεις ἐκατέρωθεν. Εἶνε δὲ τόσον βαθιά ριζωμένο τὸ αἰσθήμα τοῦ σεβασμοῦ τῶν διεθνῶν κανόνων εἰς τοὺς πολιτισμένους, αὐτοὺς λαούς, ὥστε ποτὲ ὃ ἔνας δὲν θὰ ρίξῃ τὰ Σίκτα εἰς τὸ χωράφι — ἃς πούμε — τοῦ γείτονος. Ἀλλοι μόνον ἔκεινον τὸν ψαρά πού θὰ τιμωρθῇ διὰ τοιαύτην παραβάσιν. "Οχι μόνον θὰ χάσῃ τὴ δουλειά του, ἀλλὰ καὶ κανένας ἄλλος πλοιοκτήτης δὲν θὰ τὸν προσολάβῃ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν του.

Όλα, δημιώς, αυτά τὰ προτερήματα καὶ αἱ γνῶσεις δὲν ἀπεκτήθησαν ἐντὸς εἰκοσιτετράωρου, οὔτε, βεβαίως, ἐδιάχθησαν διά τῶν ἐφεμερίδων ἢ τῶν προκρήνεων, ἀλλ' εἴναι ἀποτελέσματα πολυετοῦς ἔργασίας, παραδόσεων, πειθαρχίας καὶ συστηματικῆς τεχνικῆς καταρτίσεων.

Εἰς τὸ Ἀδριατικὸν πέλαγος—διά νά ἐπανέβω εἰς τὴν Μεσόγειον· Δαλάμωθισαν ἀλίες ἀπὸ τὴν μίαν πλευρὰν καὶ Ἰταλοὶ ἀπὸ τὴν ἄλλην, κατώρθωσαν νά ἔξερουν ἔνα τρόπον διαχωρισμοῦ τῶν περιοχῶν, εἰς ᾧς ἔξορμον δί’ ἀλίειαν, χωρὶς οἱ μὲν νά ἔνοχλούν τοὺς δέ. Συνέδη πολλάκις νά ἐκτυλιχθούν ἐπεισόδια μεταξύ τῶν ἀλίεων ἀμφοτέρων τῶν χωρῶν, πλὴν ἐκ τῆς διαδικασίας ἀπεδείχθη, πότι τάυτα φερείοντο εἰς ἀντιζηλίας μᾶλλον καὶ ἔχθροπας, ὑπολείμματα τοῦ μεγάλου πολέμου. Σήμερον αἱ προστριβῖαι ἔνια σπάνια καὶ οἱ ἀλίες ἔξασκον τὸ ἐπάγγελμά των ἐν πλήρει ἀρμονίᾳ. σεβδύνειον ἀμοιβαίως τὰ δίκαια των. Κάτι τὸ πορόμοιον πρέπει νά συμβοῦ διὰ τὴν ἔξομάλυνσιν τῶν σχέσεων μεταξὺ Ἐλλήνων καὶ Τούρκων ἀλίεων, ω γινέη δηλαδή, μία συμφωνία κατά τὸ γάμμα καὶ πνεύμα τῆς Ἰταλο-Ιουγκοσλαβίκης τοιαύτης.

Έαν δὲν γίνη συμφωνία μεταξύ τῶν δύο χωρών, τὰ ἐπιειδόντα θά συνεχίσθουν. Ισως δὲ καὶ νὰ ἀποδούν σοδειράτερα, ώστε κάθε συμφωνία ή σύμβασις νὰ είναι ἀδύνατος. Τότε, μοιραίως, τὸ ζῆτημα τοῦ διακανονισμοῦ τῶν χωρικῶν ὑδάτων θὰ ἀχθῇ ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου τῆς Χάγης ή τῆς "Ἐπιτροπῆς τοῦ Ο.Η.Ε. ὡς ἡ περιπτώσις τοῦ κόλπου τῆς Ἀκάμπας, ἢν καὶ μὲ διαφορετικὰ στοιχεῖα. Τὰ συνεχῶς ἐπαναλαμβανόμενα περὶ ἔργοπλουσιοῦ τῶν ἀλιευτικῶν μας διὰ νὰ ἀντίτασσουν ἀντίστασιν ή τῆς συνοδείας τούτων ὑπὸ μονάδων τοῦ ναυτικοῦ, εἰναι ἀριθμογια τῆς κακής δρασ καὶ Σὲν συμβάλλουν εἰς τὴν διευθέτησιν τῆς διαφορᾶς μας. Τὰ ίδια δύνανται νὰ λεχθοῦν καὶ διὰ τὰς ἐκ μέρους τῶν Τούρκων φλυαρίσαις, ὡς πρὸς τὴν προέκτασιν τῶν χωρικῶν των ὑδάτων, ἀπὸ τρία, εἰς δύδενα μιλία.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

# **Canadian Liberty Ship PARTS**

*Available from N. Y. STOCK*

Also for AMERICAN LIBERTY SHIPS and T-2 TANKERS:

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

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

## MANILA and WIRE ROPE

DELIVERED FROM STOCK  
AT ALL U.S. PORT



**Whitehall 3-1072**

## American Trading & Distributing Co.

Cable Address: AMTRADISC  
125 BROAD STREET

**G. C. GRIMBILAS** PRESIDENT

NEW YORK 4, N. Y.

# Γ. ΚΙΡΖΗΣ & ΣΙΑ ΛΤΔ.

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1896

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΜΕΣΟΣ ΧΡ. ΧΑΤΖΗΠΑΥΛΟΥ Τ.Κ. 18

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 2533, 2921, 2922

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "KIRZIS,"

## ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ - ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ κ.λ.π.

ΤΑΞΕΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ  
ΕΚΔΟΤΑΙ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΔΙ' ΟΛΑ ΤΑ ΜΕΡΗ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Αντιπρόσωποι διὰ:

PRINCE LINE Ltd. LONDON  
ROYAL NETHERLANDS STEAMSHIP Co. AMSTERDAM  
GORTHON LINES, HELSINGBORG  
TORM LINES, COPENHAGEN  
HOLLAND AFRICA LINE  
HOLLAND AUSTRALIA LINE  
HOLLAND EAST ASIA LINE  
HOLLAND BOMBAY KARACHI LINE

Γενικοὶ πράκτορες διὰ:

NAVIGAZIONE E. SPERCO S.p.A. TRIESTE

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΟΜΕΙΣ  
ΠΥΡΙΤΙΔΟΣ ΥΠΟΝΟΜΟΥ ΚΑΙ ΚΥΝΗΓΙΟΥ

ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΙΝ ΤΩΝ ΤΡΑΜΠΣ

# ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΙΑΠΩΝΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΤΑΘΕΡΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΤΑΙ Η ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ

Η Ιαπωνία, ως γνωστόν, άπησχόλησε μεταπολεμικώς σημαντικήν χωρητικότητα τράμπς σκαφών διά τάς μεταφοράς της. Σιτηρά, γαι-άνθρακες, παλαιοσίδηρα, μεταλλεύματα και ζάκχαρις ήσαν τά βασικά φορτία, άπινα άθρων μετεφέροντο διά τὴν ραγδαίας άναπτυσσομένην Οἰκονομίαν τῆς χώρας τοῦ 'Ανατέλλοντος' Ήλιου. Καθέ, συνεπώς, προβλεψις ἐπὶ τῶν μελλοντικῶν πρὸς τὰ ἔκει μεταφορικῶν ἔξελιξεων ἐνδιαφέρει ἀμεσώτατα τὴν ναυτιλίαν τῶν τράμπς και ιδιαιτέρως τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλισμόν, τὸν κατέχοντα ἥδη τὸ μεγαλύτερον εἰς τοννάς ποστόν.

Ἡ κατωτέρω ἀκριβῶς περιήληψις μελέτης τῶν κ. κ. Οὐέστων Λτδ ἀναφέρεται εἰς τὰς πιθανότητας περαιτέρω ἀνάπτυξεως και στασιμότητος ἡ συστολῆς τῶν πρὸς τὴν Ιαπωνίαν μεταφορῶν και χύμα φορτίων. Τονίζεται ἐν ἄρχῃ, ὅτι ἡ μελέτη ἐγένετο ὑπὸ τὸ φῶς τῶν τελευταίων προσπτικῶν, δύον ἀφορᾶ τὸ ὑψὸς τῶν εἰσαγωγῶν ἀφ' ἐνὸς και τὸν δύκον ἀφ' ἐτέρου τῆς βιομηχανίκης παραγωγῆς ἐν Ιαπωνίᾳ. Ἡ ἀνάπτυξης τῆς ιαπωνικῆς βιομηχανίας κατὰ τὴν ἀρδαμένη ἀπὸ τοῦ 1950 δεκαετίαν υπῆρξε περισσότερον ἀξιόλογος διά τὴν ἐπέκτασιν τῆς βαρείας βιομηχανίας, παρὰ διὰ τὴν ἀναδίωσιν τῆς βιομηχανίας ὑφαντουργικῶν εἰδῶν, μολονότι και αὐτὴ ὑπῆρχεν ἐπίσης οὐσιώδης. Αἱ πρώται ὥλαι διά τὰς ἀνάγκας τῆς βαρείας βιομηχανίας συνέδολον, περισσότερον πάσης ἄλλης ὁμάδος εἰδῶν, εἰς τὴν αὔξησιν τῶν ἀνάγκων διά τράμπ τοννά.

Κατὰ τὸ 1956 ἡ βιομηχανίκη παραγωγὴ ηὔγέθη, κατ' ἀξίαν, εἰς ποσοτὸν 20% και πλέον, ἐνῷ, ὅμως, αἱ εἰσαγωγαὶ ηὔγηθησαν κατὰ 25%, αἱ εἰσαγωγαὶ ηὔγηθησαν κατὰ 55% και ἀπὸ τῆς εἰσόδου τοῦ τρέχοντος ἔτους συνεχίζουν τὴν πρὸς τὰ ἀνα πορείαν τῶν με ταχύτερον, ἐναντὶ τῶν ἔξαγωγῶν, ρυθμόν. Μέχρι τοῦ τέλους τοῦ 1956 τὸ μηνιαν οὐλειμα μετριαὶς ἐπὶ τοῦ ὄρατον ἐμπορικοῦ ισοζυγίου ἐκαλύπτετο ὑπὸ τῶν ἀδήλων κερδῶν, δηλαδή, ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς πιστώσεις, ἀπὸ τοῦ Ιανουαρίου, ὅμως, τοῦ 1957 τὸ καθαρὸν ἐλλειμμα, οὐδὲνδέν, ἔφθασε διὰ μόνον τῶν Μάϊου εἰς 97 ἐκατομύριον δολαρίων. Παρὰ τούτα, η κυβερνητικοῦ τοῦ Τόκιο ἔξηκολούθησεν ἐνθαρρύνοντα τὴν ἀπεριόριστον εἰσαγωγὴν βασικῶν πρῶτων ὥλων, με τὴν σκέψιν, ὅτι εἶναι προτιμότερον ἐνα πρωτινῶν ἐλλειμμα, παρὰ η αὔξησις τῶν τιμῶν, συνεπείας ἐλλείφεων. Ἡ ἐγχώριος ζήτησις τῆς καταναλώσεως ἔξακολουθεῖ νά ἀνέρχεται, σὺν τῇ αὔξησις τῆς ἀτομικῆς ἀγοραστικῆς ικανότητος, ἀναγνωρίζεται δέ, ὅτι ἡ ἔξ ολοκλήρου διάθεσις τῆς ἐπὶ πλέον παραγωγῆς εἰς τὴν ἐγχώριον ἀγοράν θὰ ἐπεδίνων τὰς δυσχερείας, τὰς ὅποιας ἀντιμετωπίζει η χώρα διά τὰς ἀνάγκας τῆς βιομηχανίας πληρωμάς της.

**ΤΟ ΠΕΝΤΑΕΤΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΥΤΑΡΚΕΙΑΣ:** Τὸ καταστρώθεν κατὰ τὸ 1955 σχέδιον προβλέπει πολὺ μεγαλύτεραν αὔξησιν τῆς βιομηχανίκης παραγωγῆς, ἐναντὶ τῆς γεωργικῆς τοιαύτης. Καθόδης ἀφορᾶ τὴν βιομηχανίαν, μεγαλύτερα ἀναλογία αὐξησεως ἐπετέσθη κατὰ τὸ 1956, παρὰ τὴν ἀνάγκην διαπρήσεως τῆς κατὰ τὴν ὑπόλοιπον χρονικὴν περίοδον, διὰ νὰ ὑπάρξῃ τὸ 1960 μια συνολικὴ αὔξησις 53.7 %, ἐναντὶ τοῦ 1954. Ως πρὸς τὴν γεωργίαν αἱ ὑψηλοὶ ἐσδομαὶ στηρπνῶν τοῦ 1956 ὠφείλοντο μᾶλλον εἰς τὰς ἀνοικίας καιρικὰς συνθῆκας, παρὰ εἰς μεγαλύτεραν καλλιεργηθεσαν ἔκτασιν η εἰς βελτίωσιν τῶν γεωργικῶν μεθόδων, ἀμφοτέρων τῶν παραγόντων τούτων ἔχονταν ἀνάγκην νά τύχουν ιδιαίτερας ἐν τῷ σχεδίῳ προσοχῆς. Πράγματι, παρὰ τὴν ραγδαίαν αὔξησιν τοῦ πληθυσμοῦ (90.017.000 κατὰ τὴν Ἰηνίου Ιούλιον 1956, με πρόσθιεν νὰ φθάσῃ τὸ 1970 εἰς τὰ 100 ἐκατομύρια ψυχῶν) ἀντιμετωπίζεται οὐσιώδης, κατὰ κεφαλὴν αὔξησις τῆς καταναλώσεως τροφῆς. Τὸ σύνολον τῶν εἰς στηρὰ ἀνάγκων — κυρίας τροφῆς — πρόκειται ἐν τούτοις νὰ παραμείνῃ ἀμετάβλητον. Ταῦτα θὰ ἀποτελοῦν μὲν μίαν μικροτέραν ἀναλογίαν, εἰς μίαν, ὅμως, περισσότερον ποικίλην ἔθνικην δίαιταν.

Πρὸς ἔχαλειψιν τοῦ ἐμπορικοῦ ἐλλειμματος προτείνεται, ὅπως κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1960 αὔξθοντι αἱ εἰσαγωγαὶ κατὰ 66 %, ως πρὸς τὴν δέκαν, ἐναντὶ τοῦ 1954 και αἱ εἰσαγωγαὶ κατὰ 53 % μονον. Αἱ εἰδικαὶ ἀδειαι προμηθείων ἀπὸ τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας ὑπολογίζεται νὰ λήσουν τὸ 1960, ἀλλὰ τὸ πρόγραμμα εἰσαγωγῶν-ἔξαγωγῶν προώρισται νὰ ισοζυγίσῃ τὰς διεθνεῖς εἰσπράξεις και πληρωμάς, παρὰ τὴν ἀπώλειαν ταῦτην. Τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον πρέπει νὰ ἀναδιοργανωθῇ εἰς τρόπον ὃστε αἱ πωλήσεις πρὸς τὰς χώρας τοῦ δολαρίου νὰ είναι περισσότερα ἀπὸ τὰς ἀγορὰς ἐξ αὐτῶν, τονίζεται δὲ εἰδικῶς η ἀνάγκη ἔξευρεσσας νέων ἀγορῶν εἰς τὸν τομέα τῆς νοτιοανατολικῆς Ασίας. Ἡ αὔξησις τῶν ἔλαφρων βιομηχανίων εἰς τὴν ἀσιατικὴν αὐτὴν περιοχὴν ἐπέτεινε τὸν λόγον τῆς ἐπέκτασεως ἐν Ιαπωνίᾳ τῆς βαρείας βιομηχανίας, κατὰ μεγαλυτέραν ἀναλογίαν, ἐναντὶ τῶν ὑφαντουργικῶν εἰδῶν και ἀλλως καταναλωτικῶν ἀγαθῶν.

Ἐπέθησαν ἥδη οἱ στόχοι διά τὴν παραγωγὴν, εἰσαγωγὴν, εἰσαγωγὴν τῶν πρωτεύοντων εἰδῶν, και μολονότι εἶναι ἀκόμη πολὺ ἐνωρίς νὰ εἴπῃ τις, ὅμως, αἱ στόχοι σκοποὶ τοῦ σχεδίου εἶναι πιθανόν νὰ πραγματοποιηθοῦν, δίουν ἐν τούτοις μερικάς ἐνδείξεις τῶν ἐνδεχομένων ἐν τῷ ἔγγυς μέλλοντι ἔξελιξεων, σταν συσχετισθούν πρὸς τὰς ἔκ-

δηλωθεῖσας τάσεις, ἀφ' ἡς ἐποχῆς ἔχαράχθη τὸ σχέδιον. Ἐξετάζονται περαιτέρω εἰς τὴν ἐρευναν αἱ κύριαι εἰσαγωγαὶ αἱ μεταφερόμεναι διὰ τράμπς σκαφῶν. Τὰ σχετικὰ στατιστικὰ δεδομένα ἀναφέρονται εἰς ἔκαστον ἡμερολογιακὸν ἔτος και οὐχὶ εἰς τὸ Ιαπωνικὸν οἰκονομικὸν ἔτος, διὰ τὸ ἀρχεται τὴν Ἰηνία Απριλίου και ληγει τὴν 31ην Μαρτίου.

Ο ἐπόμενος πίναξ δεικνύει τὴν ἐπέκτασιν τῶν διὰ τράμπς σκαφῶν μεταφερούμενων εἰς Ιαπωνίαν εἰσαγωγῶν γαιάνθρακος, σιδηρομεταλλεύματος, παλαιοσιδήρων (έκ χάλυβας και σιδήρου), σιτηρών και ζαχαρέως, καθὼς και ὑπολογισμούν τοῦ συνόλου τῶννων-μιλλίων:

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Χιλιάδες τόννων .....	8155	11505	12706	13167	13573	18555	4998
Τόννοι — μιλλία .....	44899	61595	70990	73514	70977	97089	28038

ΓΑΙΑΝΘΡΑΞ: Εἰσαγωγαὶ γαιάνθρακων εἰς Ιαπωνίαν κατὰ τὰ πελεταῖς τὴν ἐγένοντο, κατὰ τὸ πλείστον, ἀπὸ τὸ Χάμπτον ρόδον. Ο ἐπόμενος πίναξ δεικνύει τὴν δεσπόζουσαν θέσιν, τὴν διόποιαν κατέχονταν αἱ Ἕνωμέναι Πολιτείαι, ως χώρα προμηθεύτρια τοῦ εἰδους τούτου διὰ τὴν Ιαπωνίαν.

Εἰσαγωγαὶ γαιάνθρακων εἰς Ιαπωνίαν  
(Εἰς χιλιάδας μετρικῶν τόννων)

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Προέλευσις .....	1256	2073	3021	2836	2359	2725	879
· Ήνωμέναι Πολιτείαι .....	436	655	345	89	—	—	—
· Ινδίαι .....	—	—	137	41	104	508	116
Κίνα .....	90	50	148	106	112	123	111
Λοιποὶ χώραι .....	—	—	—	—	—	—	—
Σύνολον : .....	1782	2778	3651	3072	2575	3356	1103

Τὸ πενταετές σχέδιον ἀποδέπει εἰς τὸ νὰ μειώσῃ τὸ σύνολον τῶν εἰσαγωγῶν γαιάνθρακος ἀπὸ 3.6 ἐκατομύρια μετρικῶν τόννων τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτου 1954 εἰς 3.4 ἐκατομύρια τόννων τὸ 1960. Δεικνύει ὁ ἀνωτέρω πίναξ, ὅτι δὲν ἐσημειώθη αὐξησης τις τοῦ ἔτου 1953, καθ' ὅσον ἀφορᾶ τὸν ἀσφαλτουχὸν γαιάνθρακος. Η Κίνα ἐνεφανίσθη τὸ 1956, ως σημαντικός προμηθευτής, ἀλλ' ἡ ἐπιθυμία ἀποκτήσεως γαιάνθρακος ἀπό τὴν γειτονικὴν ταύτην πρηγήν και μειώσεως τῆς Ιαπωνικῆς ἔξαρτησεως ἀπὸ τὰς εἰσαγωγαὶς ἐπὶ τῆς περιοχῆς τοῦ δολαρίου, θά σταθμισθούν πιπελῶν, ἐναντὶ τῆς ἐνισχύσεως τῶν Ιαπωνικῶν οἰκονομικῶν δεσμῶν μετά τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἐνισχύσεως ητίς ηδη ἐπισήμως ύποστηρίζεται.

Ἐνῷ δὲ αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων δι' ἑτοίμους φορτώσεις ἔξηκολούθησαν νὰ πίπτουν, αἱ δι' ἀπωτέρως ἡμερομηνίας ναυλώσεις προχάτων νὰ δεικνύουν σταθερότητα. Άν, δηλαδή, αἱ τιμαὶ διά δεξαμενόπλοιος ἀρχίσουν νὰ χαλαρώνωνται, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς τοῦ γαιάνθρακος, η μετατροπὴ τῶν ἔγκαταστάσεων διά τὴν καύσιν πετρελαίου ἐνδέχεται νὰ ἐπιταχυνθῇ. Καὶ ἡ μελέτη Οὐέστων συνεχίζει: Μή ύπολογοίζονται ἐν τούτοις τὴν δυνατότητα ταύτην και δεχόμενοι ἀκόμη, ὅτι δεν θά παρέρῃ μεγαλυτέρα τις χαλάρωσις τῶν περιορισμῶν ἐπὶ τοῦ ἐμπορίου μετά τὴν Κίνας, πιπελῶν εἰσαγωγῶν, διὰ τὸ συνόλον τῶν εἰς γαιάνθρακα εἰσαγωγῶν τῆς Ιαπωνίας κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θά ἀνέλθῃ εἰς 3.5 ἐκατομύρια μετρικῶν τόννων, περίπου.

**ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ:** Αἱ Ιαπωνικαὶ εἰσαγωγαὶ σιδηρομεταλλεύματος κατεύπιττους τὰ 80 % περίπου τῶν ἀνάγκων τῆς χώρας. Έκ τῆς ποστής, δηλαδή, ταύτης ὀλιγώτερα τῶν 10 % ἀντιπροσωπεύειν ναυλώσεις τρέπτων σκαφῶν δι' ἀπλούν ταξίδιον. Μὲ εἰσαγωγάς 8 ἐκατομύριων μετοικῶν τόννων, ως ἔγγιστα, τὸ σιδηρομεταλλεύμα προσεύπειται ἀξιοσημειώτων εἰς τὴν καθολικήν χρονισμοποίησιν τῶν τράμπ. Ο κατώτερος πιπελῶν ἐμφανίζει τὴν πορείαν τῶν Ιαπωνικῶν εἰσαγωγῶν σιδηρομεταλλεύματων ἀπὸ τοῦ 1951 και ἐντεῦθει και τὰς χώρας προελεύσεως αὐτῶν:

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Πρεέλευσις .....	904	1922	1372	978	717	1290	315
Η.Π.Α. — Καναδάς .....	333	671	707	1250	1341	2235	845
Μαλαισία .....	716	821	864	1121	1632	2322	194
Φιλιππίναι .....	900	1182	1205	1480	1616	1509	360
Λοιποὶ Απωταλή .....	146	142	130	118	149	180	48
Λοιποὶ χώραι .....	90	30	12	57	5	334	106
Σύνολον: .....	3089	4768	4290	5004	5460	7870	1868

Η Μαλαισία, αἱ Φιλιππίναι, αἱ Ινδίαι και αἱ Πορτογαλικαὶ Ινδίαι αἱ ποτελῶν σταθερῶν τὰς μεγαλυτέρας προμηθεύτριας χώρας, ἀλλὰ μόνον ἐπὶ τῶν ίνδικων δόδων σημαντικήν ἀναλογίαν φορτίων μεταφέρεται διὰ τράμπας. Ἐπὶ τῶν δόδων αὐτῶν, δηλαδή, αἱ εἰσαγωγαὶ ιαπωνικού σιδηρομεταλλεύματος ἔχουν ραγδαίως αὐξηθῆ, η δὲ Ιαπωνία ἀποτελεῖ πράγματι τὸν κυριώτερον εἰσαγωγέα ίνδικον σιδηρομεταλλεύματος.

Τὸ πενταετές σχέδιον, ως πρὸς τὰς εἰσαγωγαὶς μεταλλεύματος, ἀπο-

**HELLAS TECHNICAL SHIP SUPPLIERS G.M.B.H.**

SPECIALIST ON DIESEL ENGINES

REPAIRS ON DIESEL ENGINES  
DOCKING ARRANGEMENTS AND SUPERVISING

DIESEL ENGINE SPARE PARTS

LINERS AND PISTONS CAMS FUEL PUMPS

HAMBURG 1 . BRANDSENDE 24

PHONE: 33 46 41  
33 46 42

CABLES: ERGANI

βλέπει νὰ διατηρήσῃ ταύτας κατά τὸ 1960 εἰς τὰ 7.8 ἑκατομμύρια μετρικῶν τόνων, εἰς οἷον, δηλαδὴ, ὑνὸς ἔφθασαν κατά τὸ 1956. Αἱ αὐξησαι εὐ τούτοις ἀνάγκαιοι τῆς βιομηχανίας χάλυβος, ἀπό τὴν παραγωγὴν τῆς ὅποιας ἐξαρτώνται πολλαὶ ζωτικαὶ ἔξαγωγικαὶ βιομηχανίαι, θὰ ἀποτελέσουν τὸν σπουδαιότερον παράγοντα καθορισμοῦ τοῦ ἐπιτέλους τῶν ἐσαγωγῶν. Τὸ ισοζύγιον τῶν ἐνέργεικων πληρωμῶν ἔχει ραγδαῖος χειροτερεύει από τῆς ἐνάρκεως τοῦ τρέχοντος ἔτους, προσπάθεια, ὅμως, ἥδη καταβάλλονται πρὸς βελτίων της καταστάσεως, οὐχὶ διὰ περιορισμοῦ τῶν εἰσαγωγῶν, ἀλλὰ διὰ προσθήσεως τῶν ἐξαγωγῶν. Προκύπτει ἐκ τούτου, ὅτι είναι ἀσφαλές νὰ δεχθῶμεν, διτὶ αἱ εἰσαγωγαὶ σιδηρομεταλλεύματος θὰ ἔξακολουθήσουν νὰ αὐξάνουν, ἀλλὰ μὲ μειωμένην ἀναλογίαν.

**ΠΑΛΑΙΟΣ ΙΔΗΡΑ:** 'Ο κατωτέρω πίνακας δεικνύει τὴν σχετικήν σπουδαιότητα τῶν κυριωτέρων περιοχῶν, ἐκ τῶν ὅποιών ἡ Ἰαπωνία προμηθεύεται παλαιοσιδῆρα (σιδῆρου καὶ χάλυβος) ἀπό τοῦ 1951 καὶ ἐτεύχειν :

### Εισαγωγαὶ παλαιοσιδήρων (Εἰς χιλιάδας μετρικῶν τόννων)

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	Α προβολή
Πρόσελευσις								
Ημαρίναι Πολιτείαι	52	32	69	321	645	1809	772	
Ινδίαι	9	73	345	152	129	176	41	
"Άπω Ανατολή	90	253	427	191	313	380	103	
Λοιπαὶ χώραι	58	142	274	289	175	218	91	
Σύνολον :	209	500	1115	953	1262	2583	1007	

Παρατηρείται ότι, ένώ ο μέσος δρος μεταφορών τών εις παλαιοσιδήρα Ιαπωνικών είσαγωγών υπερεδιπλασιάσθη, λόγω τής έξελιξεως ταύτης, ή αυξήσεως του χρησιμοποιηθέντος διὰ τάς εν λόγω μεταφοράς τοντανάς είνε, έπισης, μεγάλη. Επι τού παρόντος, πρόχειρος μόνον ύπολογισμός είναι δυνατός περὶ τῶν πιθανῶν ἀναγκῶν εἰς τραμπτές διὰ τάς μεταφοράς ταύτας. Τό 5ετές σχέδιον παραδέχεται διά το οικονομικόν έτος 1960, μόνον 1.640.000 μετρικών τόνων δι είσαγωγάς παλαιοσιδήρων (χάλυβος). Το 1956 έντοιοι εισήχθησαν 2.6 ἑκατομμύρια τόνων κατάρκηδως ἄνω τοῦ ἐνὸς ἑκατομμυρίου τόνων κατά τὸ α'. τρίμηνον τοῦ 1957. "Οπως, δώμως, καὶ μὲ τὰ σιδηρομεταλλέυματα, σύντο καὶ αἱ είσαγωγαι παλαιοσιδήρων ἔχουν ἐν τέλει, ὡς ὄρια, τὴν ἱκανότητα τῆς βιομηχανίας (ιδιαιτέρως τῶν βαρειών μηχανῶν καὶ τῆς ναυπηγικῆς) πρὸς ἀπορρόφησίν των. Μολονότι αἱ βιομηχανίαι αὗται ἔχουν παρεμποδισθή, ἐλλείψει κεφαλαίων πρὸς περαιτέρω ἐπέκτασιν των, πιστεύεται, εν τούτοις, δι τὸ ἑσχάτως ἀναγγελθέν πρόγραμμα ἐνισχύσεως τῶν ἔισαγωγῶν θα δημιουργήσῃ τὰ ἀναγκαῖα κίνητρα πρὸς αὔξησην τῆς παραγωγῆς καὶ συνεπῶς θα ἐμφανισθῇ μεγαλύτερά ἀνάγκη είσαγωγῆς παλαιοσιδήρων.

**ΣΙΤΗΡΑ:** Κατά τὸ 1956, τὰ σιτηρά ἥλθον δεύτερο — μετὰ τὸ γαιάνθρακα — εἰς ναυλώσεις τράμπς σκαφῶν δι' Ἰαπωνίαν, μολονότι, ὡς πρός τὴν εἰσαγόμενην ποσότητα, τὸν συγκεκριμένον καὶ υπὸ τοῦ σιδηρομεταλλεύματος. Μεταξὺ μόνον τῶν ἐπιλεγέντων διὰ τὴν παρούσαν μελέτην ἐζόν, τὸ ἐμπόριον τῶν σιτηρῶν δεικνύει ἐποχικάς τάσεις, αἱ ὁποῖαι δέον νὰ ἀποδιθουν, πρωτίστως, εἰς τὸν σίτον. Ἐάν ληφθοῦν ὅμοι ὁ σίτος, ή κριθὴ καὶ ὁ ἀράβοτος, διὰ τὰ ὁποῖα ὁ κυριώτερος προμηθευτὴς τῆς Ἰαπωνίας εἰναι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, τότε τὰ τέσσαρα ἐν συνθυσμῷ ἔτη 1953—56 δεικνύουν μικρότερον ὑψος κατὰ μῆνα 'Απρίλιον καὶ μεγαλύτερον ὑψος κατ' Αὔγουστον καὶ ἡ 'Οκτώβριον. Τὰ χαρακτηριστικὰ ταῦτα δὲν ἐνεφανίσθησαν ἀπαραιτιώθως εἰς ἓντας ἔκστον ἔτος, ἀλλὰ μόνον κατὰ τὸ 1954 οὐδέμια ἐστημειώθως ὑψωσις κατὰ τὸ γ'. τρίμηνον. Ο ἀκόλουθος πίνακς δεικνύει τὰς εἰσαγωγὰς τῶν τριῶν, ὡς ἄνω, δημητριακῶν εἰδῶν ἀπὸ τοῦ 1951 καὶ ἐντεῦθεν:

(Εἰς χιλιάδας μετρικῶν τόννων)

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	Α' Σεμιναρίου
Είδη	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Σίτος	1654	1662	1687	2187	2288	2277	332
Κριθή	860	942	705	764	576	922	262
Αραδούσιος	56	67	187	195	343	345	106
Σύνολο	2570	2621	2579	3146	3207	3544	700

Η σιγκομιδή στη περίοδων εις τὴν Ἰαπωνίαν κατά τὰ ἔτη 1955 καὶ 1956 ὑπῆρξε γενικῶς πολὺ καλῇ καὶ τὰ ἀποθέματα εἶναι ἡδη μεγάλα. Κατὰ τὰς ἀρχὰς του τρέχοντος ἔτους ἀπεφασίσθη ὅ περιορισμὸς τῶν ἄγορῶν σίτου ἀπό τὸ πρόγραμμα διαθέσιμον τὰς ἀμερικανικὰς ἀποθέματων γεωργικῶν προϊόντων, κατόπιν, ὅμως, τῶν διεξαχθεισῶν κατά Μάρτιον διαπραγματεύσεων ἐπρόκειτο νὰ περιορισθοῦν εἰς 200.000 τόν. κατὰ τὸ 1957 αἱ εἰς Ἰαπωνίαν εἰσαγωγαὶ αὐτόταται λιανυῖ σίτου. Αἱ ἀποφάσεις αὗται ἐλήφθησαν παρὰ τὴν προσδοκίαν ἐσόδων σίτου καὶ ὁρύζης οὐσιωδῆς ωκετέων τοῦ μέσου ὅρου τῶν ἐσόδειών.

"Η αμερικανική προσποτική διά τα τράπους πρός μεταφορόν σιτηρών είς τήν Ιαπωνίαν δεν είναι ένθερρυντική. Κατά τό πρώτον τρίμηνον τού τρέχοντος έτους, μόνον 331.500 μετρικών τόνων σίτου εισήχθησαν καὶ μολονότι τό ἐν λόγῳ τρίμηνον ἀντίπροσωπεύει τὴν χαλαρόδυν περιόδον τοῦ ἔτους, αἱ συνοικίαι εἰς τούτοις εἰσάγωγαι κατά τὸ 1957 δὲν φάνεται πιθανόν νὰ ὑπερβούν τὸ 1.500.000 τόνων, ἐκτὸς ἐάν νὴ ἐγχώριος ἐσοδείᾳ ρόστον τῷ σίτου, ὅσον καὶ τῆς ὄρυζης, είναι πεινηκτέρο τῆς ἀναιμενομένης, ἀν προκύψουν δυσμενεῖς καιρικαὶ συνθήκαι. Ἔτερος παράγον διαταραχῆς, ὅσον ἀφορά τὰ τράπους, είναι ἡ ἐμφάνισις τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας τῆς Αὐστραλίας εἰς τὰς ἀσιατικάς μεταφοράς, κατόπιν τῆς χαλαρώσεως τῶν ἐργασιῶν της εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκάς γραμμάς. Ὑπάρχουν πάντων πληροφορίαι, ὅτι μερικά μόνον σκάφη μετά δυσκολίας ἐναυλώθησαν ἥδη διὰ τὴν Ιαπωνίαν.

Τό πενταετές σχέδιον προβλέπει αυξησιν τών είσαγωγών σίτου άπο 2.186.000 μετρικών τόνων, τού έτους 1954, εις 2.490.000 τ. το 1960, ένια αι είσαγωγαι κριθήσ κατά την αύτην χρονικήν περιόδουν πρόκειται να περιορισθούν άπο 763.000 εις 400.000 τόνων. Ποσαφάν, οι άντικειμενικοί οίτοι σκοποί διά τα έν λόγω ειδη βαρύνουν θλιγωτερον διά την έκτιμησιν τών πιθανών άναγκων, παρ' όσον βαρύνουν εις την περιπτωσιν σχάσθων, τών δοπίοιν ή παραγωγήν δέν έπερεάζεται άπο τάς καιρικάς συνθήκας. Αι είσαγωγαι της κριθής — θερ' είτειν — κατά τό 1956 υπερέβησαν τάς 900.000 τόνων, ποσόν, δηλαδή, μεγαλύτερον έναντι τών είσαγωγών τού 1954 και υπερδιπλάσιον τών προβλεπομένων διά το 1960 είσαγωγών. Τά συνδυασμένα άποτελέσματα τών τρεχουντών έπεριδημών κοι τών θυματισμών ήποθεσήστων. Θε έξανθλουμούσθων πι-

θανώς νὰ καθορίζουν τὴν ἐπίσημον βραχιγρόνιον πολιτικήν τῶν εἰσαγωγῶν, ἀλλ' οἱ τεθέντες διὰ τὸ 1960 σκοποὶ ἐπιβεβαιοῦν τὴν προαναφερθεῖσαν πρόθεσιν μειώσεως τῆς καταναλώσεως δημητριακῶν κατὰ παραγάγης λαχῶν καὶ συγχρόνως αύξησεως τῆς ἑγκωρίου παραγάγης. Καθοδηγεῖται οὐτώ, ἐν τινι μέτρῳ, εἰς τὸ νὰ ἀποκτήσῃ τις προοπτικήν μακράς χρονικῆς περιόδου διὰ τὰ τράμπ. Δεῦ εἶναι, ἐν τούτοις, δυνατόν νὰ εἴπῃ κανείς, ἂν ἡ ἐπιδρομὴ τῶν αὐστραλιανῶν λάινερς θὰ προσλάβῃ μόνιμον χαρακτήρα διὰ τάξ μεταφοράς αὐστραλιανῶν σιτηρῶν εἰς Ἰαπωνίαν. "Αν δχι, τότε οἱ ἀνάγκαι διὰ τράμπ τοννᾶς εἰναι πιθανόν νὰ παραμείνουν, ὀπωδήποτε, σταθεραὶ κατὰ τὰ προστρέψι δίλιγα ἔπι. Διὰ τὸ ὑπόλοιπον τημῆα τοῦ 1957, αἱ εἰς τράμπ ἀνάγκαι ἐνδέχεται καλλιστα νὰ εἰναι κατὰ 25-30% κατάτεραι τῶν ἀναγκῶν του δευτέρου ἑξαμήνου τοῦ 1956. Κατὰ τὸ νέον ἔτος ἐν τούτοις, ὅπαν τὰ συνδεδυμασμένα ἀποτελέσματα μικρῶν ἑστιεῶν σίτου καὶ δύρζης καὶ τῆς ἑξαντήσεως προγονυμένων ἀποθεμάτων ἀρχίσουν γά γιννωται αισθητά, αὔξουσαι ἀγοραὶ παραχωρουμένου ἀμερικανικού σίτου ἐνδέχεται νὰ ὑποδαυλίσουν μιαν αὐξησην τῶν εἰσαγωγῶν. Τούτο, ἀν συνδυασθῇ μὲ εἰσαγωγάς εἰς ἕρεμειαν κλιμακαὶ αὐστραλιανοῦ σίτου, ισως δὲ καὶ μὲ ἀγοράς τινας ἀπό την Ἀργεντινήν, δύναται νὰ δημιουργήσῃ μεγάλην ζήτησην τράμπ χωρικιότητος κατὰ τὸ πρώτον ἑξάμηνον τοῦ 1958 καὶ παρὰ τὴν ἀπὸ τοῦ ἔλους τοῦ 1956 μέχρι σήμερον διαφοράν, ήμιτορε, ισως, νὰ διστρήσῃ πλήρως καὶ καὶ νὰ αὐξησῃ ἐλαφρώς τὴν χρησιμοποίησιν τράμπ κατὰ τοὺς προσεχεῖς δύσκεα μηνας.

**ZAKXAPEIS:** Αι εσαγωγαι ζαχάρεως εις την Ιαπωνίαν, έν τῷ συνόλῳ των και κατά χώρας προελέυσεως, δείκνυνται εις τὸν κατωτέρω πινακα διὰ τὰ ἔτη 1951 καὶ ἐντεῦθεν:

(Εις χιλιάδας μετρικῶν τόννων)

	Α' Ζημον						
Πρεσβύτερος Κύριος, Π. Ρίκα και Αγίες Δομήνικος	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Ιερέων	309	406	499	261	292	670	73
Δραστηριότητα	12	44	100	112	50	85	14
Δραστηριότητα	—	—	55	60	108	34	—
Χειρόβούλια	144	253	336	330	333	156	147
Λειτή "Από Ανατολή	—	22	19	164	138	164	49
Λοιποί χώραι	41	63	61	64	149	93	36
Συνολικά	551	755	925	650	670	1280	147

Σύνολους: ..... 506 788 1070 991 1070 1202 319

Η Ζάκαρχις άποτελεί τροφή, ή δὲ ζήτησίς της έν 'Ιαπωνίας άναμενέται γά αύξησή, σύν τη άνόδῳ τοῦ βιοτικοῦ ἐπίπεδου, μὲ ρυθμὸν, δηλαδή, ταχύτερον τῆς αύξησεως τοῦ πληθυσμοῦ. Τό πρόγραμμα αὐτάρκειας προβλέπει διὰ τὸ 1960 τὴν εἰσαγωγὴν ζακχάρεως 1.320.000 μετρικῶν τόννων, ἀλλ' αἱ πρόσφατοι προοπτικοὶ διμίουσον, διτὶ δὲ τὸ τράπεζον τούτῳ, ἔγκειται εἴς τὸ ἄν τοις ζακχάρεις τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς καταστοῦν τερισσότερον ἢ διλγίωτερον προτιμητέαι, ἐναντὶ τῶν ζακχάρεων τῆς Ἀ-  
τοῦ Ανατολῆς. Εἳς ἀλλοῦ, σια διακυμάνσεις ἐσπέμψιθον κατὰ τὰ παρελόντα διλγίη ἔπι, θέον καὶ πάλιν νὰ ἀναμένωται, καθόδον εἰδίκαι-  
— Ιδίᾳ — συμφωνία μὲ τὴν Φορμόζαν (καὶ ἐνδέχομένως μὲ ἄλλας χώ-  
ρας τῆς Ἀπω Ανατολῆς) δὲν ἀποκλείεται νὰ προσδώσουν εἰς τὸ προϊόν των τεχνητῶν πλεονέκτημα. Ἐν τούτοις, δοσον αὐξάνει η ζήτησις, μεγα-  
λυτέρα ἔξαρτησις ἐκ προμηθειῶν τοῦ Δυτικοῦ Ήμισφαίριου είνε πιθανὸν  
— ἀντικατοπτρίζει διὰ τὰ τράπεζες μείζονα ἀπασχόλησην εἰς τὰς μεταφορ-  
ᾶς ταύτας. Οσον ἀφορᾷ τὸ ὑπόλοιπον τοῦ 1957, ἣν αἱ σημεριναὶ ἐλ-  
τίδες μεγάλης ἐσοδείας εἰς τὴν Βραζιλίαν διὰ τὸ 1957—58 πραγματο-  
ποιησοῦν, η χώρα αὐτῇ θὰ ἀποδῖ καὶ πάλιν σημαντικὸς προμηθευτής,  
ὡς συνέδον καὶ κατὰ τὸ 1955. Οὐδέτερη, Βεδονία, υφίσταται λόγος νὰ υ-  
ποθέσῃ τις, διτὶ πιθανή τις ἔλλειψις Κουβαϊκῆς ζακχάρεως ἐν τῷ ἀμέσως  
προσεχεῖ μελλοντὶ θά μειώσῃ, ἐν τῷ συνόλῳ, οὐσιωδῶς τὴν χρησιμο-  
τοῖσιν τράπεζες διὰ τὴν μεταφορὰν ζακχάρεων ἀπὸ τὴν Λατινικὴν Ἀμε-  
ρικὴν εἰς τὴν Ιαπωνίαν.

**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ:** Προκύπτει, ἐν συμπεράσματι τῶν ἀνωτέρω, ὅτι ἡ ἔξακολούθηση νὰ ὑπάρχῃ αὐξησις τῶν γενικῶν ἀναγκῶν εἰς τράμπς τούφα διὰ τὰς ιαπωνικὰς εἰσαγωγάς, ἀλλ' ἐίναι πιθανόν, οὐτὶ ἡ αὐξησις τηθή θὲ ἐινὰι βραδυτέρα τοῦ μέχρι τούδε. Ἐνώ αἱ εἰσαγωγαὶ στιτῶρων μέντονος βραδέως, δὲν πιστεύεται, οὐτὶ ἡ τάσις αὐτὴ θὰ συνεισθῇ. Ἑταιρέσει, βρετανίᾳ, τῶν ἐποχικῶν ἀναθεωρήσεων. Αἱ εἰσαγωγαὶ γαιαναράκων, μολονότι εἴναι ἀπίθανον νὰ μειωθοῦν κατὰ τὸ προσεχὲς μέλλον, θεωρεῖται Βεβαίον, διὰ τελικῶν θὰ σημειώσουν κάμψιν. Ἀφ' ἔτερου διὰ ἄνγκαρ διὰ τράμπς πρὸς εἰσαγωγὴν σιδηρομεταλλεύματος καὶ πασιοτισθρῶν είναι πιθανὸν νὰ αὐξηθοῦν σημαντικῶς κατὰ τὸ ἕγγυς μέλλον. Ἡ προσποτική διὰ τὰ ἀπώτερον μέλλον εἶνε ἀδεβαία, ἀλλ' ἡ δευθὺνειν, διὰ θὰ πραγματοποιηθῇ ἡ ἐπέκτασις τῶν ὑπερποντίων ἀγορῶν διὰ τεφαλαιούχικα ἀγαθά καὶ ὅτι δὲν θὰ ὑπάρξῃ μεγαλυτέρα χαλάρωσις τῶν ἐμπορικῶν περιορισμῶν μετά τὴ Κίνα, τότε θεωρεῖται λίαν ἀπίθανος, διὰ τὸ δυνάμενον νὰ προβλεφθῇ μέλλον, μία ἀπόλυτος πιώσις τῆς χρησιμοποιήσεως τράμπς διὰ τὰ εἰδή ταῦτα. Τέλος, ἡ μακρᾶς περιόδου προσποτική διὰ τὰ τράμπς εἰς τὰς μεταφορὰς ζαχάρεως, ἀναφέ-

εται εις σταθεραν αιγεισιν της ζητησεως χωρητικότητος.  
Τα συμπερασματα πάντως ταυτα στηρίζονται επί της προϋποθέσεως,  
ότι τα ηδη λαμβανόμενα μέτσα πρός ισογένιους τον λογαριασμού των  
ξεωτερικών πληρωμών θα ισπανίας θα επιτύχουν και ότι ή οικονομι-  
κή επέκτασης πληρωμούθησης άκωλυτως την πορείαν της. 'Εν τούτοις,  
η σημασία της παρασύνης έπισκοπήσεως είναι, δηι και αν άκμα τη ια-  
τωνικά σχέδια πραγματοποιηθούν, δι ρυθμός έπεκτάσεως των Ιατωνικών  
τηναγκών διά τρόπη χωρητικότητα είναι πιθανόν, δι θα καταστή Βρα-  
χίερος.

ΑΝΑΣΤ. Ι. ΔΑΜΑΣΚΟΣ

ΛΙΚΗΓΟΡΟΣ

# ΤΟ ΑΤΟΜΙΚΟΝ ΠΛΟΙΟΝ

## ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Κατετέθη πρὸ ἡμερῶν εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων ἡ ἔκθεσις τῆς ὀμοδίαις ὑπηρεσίας ἐπὶ τῆς ἔξελιξεως τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας εἰς τὸν τομέα πρόσωσεων τὰς πλοίους. Ἐπονέτε, συναφώς, ὅτι εἶναι μεγίστης σημασίας ἡ χρησιμοποίησις «ἐμπλουτισμένου καυστήρου», ητίς θὰ καταστή δυνατήν τὴν ἀνάπτυξιν καὶ ἔγυρτασσιν προσώδευμάνων καὶ μικρότερων τυπων ἀντιδραστήρων. Ἡ ἔκθεσις ἀναφέρει, ὅτι «εἰς ἄρμάδια ἀρχαὶ καταγίνονται εἰς μελέτας διὰ τὴν ἀνέρεσιν συστημάτων ἀντιδραστήρων, καταλλήλων διὰ τὴν πρόσων τῶν πλοίων καὶ διὰ τὴν παραγωγὴν ἐνέργειας εἰς μικρότερα σταθμούς, ιδιαίτερως καταλλήλους πρὸς ίκανοποίησιν ζητήσεως δι' ἔξαγωγήν.

»Τό πρόβλημα της χρήσεως αντιδραστήρων είς έμπορικά πλοϊα — συνεχίζει ή έκθεσις — περιστρέφεται γύρω από την μείωσιν του κόστους της πυρηνικής πρώσεων είς έπιπεδον δυνάμεων να συγκριθῇ προς τὸ σύνθετον κόστος, τὸ προκύπτον ἐκ τῆς χρησιμοποίησεως καυσίμου πετρελαίου (φιούνελ στιλ). Τὸ σμερινὸν κόστος τοῦ καυσίμου πετρελαίου ἀναφέρεται εἰς μήσειαν, περίπου, πένναν κατὰ ώριαίν πραγματικὴν ιπποδύναμιν. Κάτοι τοῦ κόστους τούτου δύναται κάλλιστα νὰ ἐπιτευχθῇ κόστος πυρηνικοῦ καυσίμου εἰς τοὺς μεγάλης παραγωγῆς διὰ γοσφίτου μετριασμένους ψυχροῦ ἀέριου, σταθμοὺς ἡλεκτρικῆς ἔνεργειας.

»ΥΠΑΡΧΕΙ ἐκεὶ τὸ πλοέσκητμα χρησιμοποίεσσας φυσικοῦ οὐρανίου. ὡς καυσίμου, ὅπερ εἶναι σχετικῶς εὐθήνοτερον, χωρίς, ὅμως, νὰ εἶναι ἀ-  
κόμη σφές, ἀντὶ τὸ ἐκεὶ χρησιμοποιούμενον σύστημα δύναται νὰ εἶναι  
οἰκονομικῶς συναγωνιστικόν, ἐφόσον θὰ ηθελε χρησιμοποιηθῆ εἰς πλοΐα.  
Δύναται, ἵστως, νὰ λεχθῇ, ὅτι τὸ πρόβλημα τῆς ναυτικῆς πρώσεως δι-  
χάζεται εἰς δυο κεχωρισμένα πεδία ἑσφρμογῆς. Τὸ μεγάλο πλοϊον, τὸ  
ὅποιον καταγαλίσκει τὸ περισσότερον ρύθμον τῆς ὑπηρεσίας του ἐν  
πλώ, ὅπως είνει τὸ δεξαμενόπλοιον, θὰ δύναται ἐνδεχομένως νὰ ἐφοδι-  
σθῇ μὲν ἐνέργειαν διὰ μιᾶς εἰς μικρότεραν κλίμακα, κατασκευῆς ὀντι-  
δραστήρος, τύπου Κάλντερ Χώλλ, Ὁ ἐν λόγῳ τύπος παρέκει μεγαλύ-  
τερας πιθανότητος, νὰ εἶναι συναγωνιστικός κατὰ τὸ προσεχὲς μέλλον.

Ἐφίστεντα πιθανόν, διτο μέρος τῆς ζητήσεως πρὸς ἔξαγωγὴν πυρηνικῆς ἐνεργείας θὰ είναι διά μονάδας τῶν 30 μεγαβάτων καὶ ὀλιγέτερων. Μονάδες ἐνεργείας τούτης μελετώμενου τύπου διὰ τὴν πρόσθιαν τῶν πλοίων είναι δυνατόν νὰ ἀποδειχθῶν κατάλληλοι πρὸς τοῦτο. Αἱ διεξαγόμεναι, πάντως, μελέται πρὸς αὐτῶν θὰ ἀποδείξουν τελικῶς, ἂν είναι πράγματα, κατάλληλοι η οἵτινες.

ΑΙ ΠΡΟΟΔΟΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΗΝΩΜΕΝΑΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ

Κυβερνητική άνακοίνωσις, γενομένη πρό της ημερών εις Ούασιγκτώνα και προερχομένη από σύμφωνον γνώμην τῶν ἀρμόδιων παραγόντων ἐπὶ τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας, της «Ναυτικῆς Διοικήσεως» καὶ τοῦ «Υπουργείου Ἐμπορίου, ἀνέφερεν, ὅτι τὸ ἀτομικὸν ἐμπορικὸν πλοίον, διὰ τὴν ναυπίγησην τοῦ ὄπουν παρεσθῆτο τὸ παρελθόν ἑτοῖς ἡ ἔξουσιοτάσσις, θὰ είναι ἔτοιμον πρὸς ὑπηρεσίαν τὸ 1960. Ὁ πρέδερος τῆς «Ναυτικῆς Διοικήσεως» κ. Μόρος ἀνήγγειλεν, ὅτι τὰ συμβόλαια κατασκευῆς τοῦ πρώτου ἀτομικοῦ πλοίου, θὰ ύπογραφούν κατὰ τὰ ἀρχάς τοῦ ἐπερχομένου φεντιπώρου, τὸν δὲ ἀνοίξιν τοῦ 1958 θὰ τεθῇ ἡ τρόπις του ἐπὶ τῆς ἐσχάρας. Ἐνα ἔτος βραδύτερον ἔτα ἐπακολουθήσῃ ἡ καθέλκυσις.

Έξ αλλου, ό πρόεδρος της Έπιτροπής έπι της άτομικης ένεργειας κ. Στράους άνεκοινωσεν, ότι το πλοίον θά είναι μικτόν (*δι'* επιβάτας και φορτιον), «ικανόν νά διαδώσθη έως τά πέρατα της Ύδρογειου, την πρόθεσιν του Προέδρου κ. Αϊζενχάουερ υπέρ της ειρηνικής χρησιμοποίησεως της άτομικης ένεργειας». Κατά τὸν κ. Μακιγίλλαν, τοῦ Οίκου «Σαρτρ και Σιωθ», τοι, άναλαδόντος τὴν σχεδίασιν τοῦ σκάφους, προβλέπεται νὰ έφεδιασθη τὸ πλοίον, κατά την πρώτην αὐτού φρότισιν, μὲ πυρηνικοὺς καύσιμους, δητερ θὰ έξασφαλίζῃ ἀκτίνα ένεργειας 350.000 μιλλίων. Τὸ σχεδιάγραμμα τοῦ πλοίου παρουσιάζει ματρὸν σκελετὸν σκάφους έν εἴ-  
σει θαλασσῆγον, μὲ τὰ υπερκατακευάσματα πρύμνηθεν. Αἱ διαστάσεις τοῦ πλοίου θὰ είναι : Μήκος 857 ποδῶν, πλάτος 78 καὶ ἐμφόρτου βύ-  
σισμα 29½ ποδῶν.

ετούμα 272 πρόσων  
Αἱ μηχαναὶ προώσεων θὰ συνίστανται ἀπὸ δύο ἀτμοστροβίλους. 22 χιλ. ἵππων, κινοῦντας μίαν μόνον ἐλικα. Ὁ ἀτμὸς θὰ παρέχεται ἀπὸ δύο κυρίας γεννητρίας, αἵτινες θὰ θερμαίνωνται παρ' ἔνδον μόνον ἀντίδρα- πτήρος. Τὸ πλοῖον θὰ διαθέτῃ — διὰ τὴν περιπτώσιν ἀνάγκης — ἐπι- κουρικὴν δηλεομηχανήν, ἥτις καὶ θὰ κινῇ τὸ σκάφος, κατά τὸν εἰσπλουν- τού εἰς λιμένα, ἀν προκύψη ἀνωμαλίας τις εἰς τὴν πυρηνικὴν ἔγκατάστα- πιν. Οἱ ἀρμόδιοι κυβερνητικοὶ παράγοντες ἐτόνιζον, διτὶ τὸ ἐν λόγῳ πλοῖον θὰ εἶναν καθαρῶς πειραματικὸν. Πέραν τοῦ χώρου διὰ φορτίου (9.000 τόν. εἰς ἔξωστας), θὰ διακρίνεται δὲ γενικῶς ἀπὸ τὰ χαρακτηριστικά πλευρεκτήματα ἐνός ἀναπαυτικοῦ λάινερ (κολυμβητική δεξαμενή, εύου- στοι κοινόχρηστοι χώροι κλπ.).

Τέλος, ο κ. Μακριλλάς έτονίσει εἰς τὰς ἀνακοινώσεις του, ότι διὰ τὸ πωάτον πειραματικὸν ἀτομικὸν πλοῖον θὰ ἔχουν ληφθῆ ὅλα τὰ μέτρα ἀσφαλείας διὰ τὸ περιορισμὸν τῆς ραδιενεργείας εἰς τὴν περίπτωσιν βλάβης στὸν ἀντιδραστήρος. 'Ο ἐν λόγῳ ἀντιδραστήρος θὰ είναι ἐγνατεστημένος εἰς τοιστὴν θέσιν, ὥστε νὰ περιορίζεται εἰς τὸ ἐλάχιστον καὶ η πιθανότης νὰ ὑποστῆ ούτος βλάβην, συνεπείᾳ συγκρύσεως,

## ΤΑ ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Πέραν τῶν ἀνωτέρω ἀνακοινώσεων διὰ τὸ πρῶτον ἀμερικανικὸν ἀτομικὸν πλοῖον, διεξῆχθη καὶ συζήτησις εἰς συγκέντρωσιν ἐκπροσώπων ἀμερικανικῶν ναυτικῶν ἑταῖρων μετά τῶν ἀρμόδιων τεχνικῶν καὶ ἐκπροσώπων τῆς κυβερνήσεως καὶ τῆς «Ἐπιτροπῆς Ἀτομικῆς Ἐνεργείας». Συμπέρασμα τῆς συζήτησεως ἦτο, ὅτι πολλὰ ἀκόμη· προβλήματα παραμένουν πρὸς ἐπίλυσιν, πρὶν ἡ ἡ λειτουργία ἐμπορικῶν πλοίων, πρωαθυμένων διὰ πυρηνικῆς δυνάμεως, καταστῆ πραγματικότης, ἥπο καθαρῶν οἰκονομικῆς πλευρᾶς. Ἀφού δὲ δόθησαν αἱ προσαναφέρθεισαι πληροφορίαι, διὰ τὸ πρῶτον ἀτομικὸν σκάφος, ὡς αὐτοὶ περιείχοντο εἰς ἀναγνωσθεῖσαν ἔκθεσιν, ὡμιλοῦσιν δὲ πρεδρός τῆς «Ἀτομικῆς Ἐπιτροπῆς» ναυάρχος Στράους, τονίσασι, ὅτι τὸ υπὸ παραγγελίαν ἀτομικὸν πλοίον ἀποτελεῖ τὴν μίαν πλευρὰν ἐνὸς διμερούς προβλήματος. Διὰ τὴν ναυπηγυσιν τοῦ πρώτου τούτου σκάφους, ἡ κυβέρνησις τῆς Οὐασιγκτόνος δὲν

ἐνδιαφέρεται διὰ τὸ κόστος τῆς ἔκμεταλλεύσεώς του. "Οτον, οὖμως, ἐπιστή ὁ χρόνος διὰ τὴν κατασκευὴν δευτέρου ἀτομικοῦ πλοίου, τὸ ἐν λόγῳ κόστος θὰ ἀποτελέσῃ τὸν κυριώτερον παράγοντα, ή δὲ πεῖρα ἀπὸ τὴν διπλεύρισην τοῦ πρώτου θὰ χορησιμοποιηθῇ εἰς τὸ πρόγραμμα τοῦ δευτέρου.

Έτερος ομιλητής, δ. κ. Κέννεθ Ντάϊβις, διευθυντής του τμήματος άντιδραστήρων της «Επιτροπής Ατομικής Ένεργειας», προειδοποίησε τους έκπρωσώπους της ναυτιλίας, ότι θα «πάγουστε μουσικόν, όντας προσβλόντες εἰς τὴν συγκέντρωσιν μὲ τὴν ἐπίδια νὰ ἀκούσουν ότι ἡ πυρηνική πρόσωψις θά ἀποτελέσῃ τὴν πανάκειαν δῶλον τῶν προβλημάτων τῆς διομηχανίας των. «Θά χρειασθῇ πολλή ἀκόμη ἔργασία—εἶπε—πρὶν ἡ δυνηθῶμεν νὰ εἴτομεν, ότι ἐφθάσαμεν εἰς τὸ ἐμπορικῶν ἐκμεταλλεύσιμῶν ἀτομικῶν πλοίον». Εἰς μίαν καὶ μόνην, ἐξ ἄλλου, ἐπὶ τὸν οἰκονομικὸν πεδίον ἔκβεστι, τὴν ὅποιαν παραστίσανταν οἱ ἐμπειριογνώμονες τοῦ ἀρμόδιου τμήματος τῆς ἀμερικανικῆς ἑταῖριας ἀντιδραστήρων «Στάνταρτ» καὶ τοῦ Ἰνστιτούτου «Ἐρευνών «Στάνταρδ», ἐτονίζετο, ότι ἐμπορικά πλοῖα μὲ ἀτομικήν πρώσων θὰ πρέπει νὰ ἐργάζωνται εἰς μακρὰ ταξίδια καὶ με σχετικῶς ὑψηλὴν ταχύτητα, διό νὰ πλέονταν οἰκονομικῶς. Εναντί τῶν σκαφῶν μὲ τὰ συνήθη πρωτοτύρια συστήματα.

Παρά τῶν χύτων ἐμπειρογνωμόνων ἐπέδειχθησαν χάρται καὶ πίνακες, δεικνύοντες, δτὶ εἰς ταξίδια 4000 μιλλίων μὲ δύς λιμένας προσεγγίσεως καὶ τέσσαρας φορτώσεως, τὰ πυρηνικά πλοῖα θὰ ἔχουν κόστος διαχειρίσεως ἔνα διλλάριον κατὰ τόνουν φορτίου περισσότερον ἀπὸ τὰ συνήθη φορτηγά. Εἰς ταξίδια, δικαὶος, 20.000 μιλλίων μὲ τὸν αὐτὸν ἀριθμὸν λιμένων προσεγγίσεως καὶ φορτώσεως, τὸ κόστος διαχειρίσεώς των θὰ είναι ἔλαφρος μὲ τὸνώτερον συνήθους σκάφους, μὲ ταχύτητα πεταζέρων τῶν 20 μιλλίων, οἰκονομικώτερον δέ, προκειμένου περὶ ταχύτητος 21 μιλλίων καὶ σηνα. Εἰς ἔτερον πίνακα εἶδιτο σύγκρισις τοῦ κεφαλαίου καὶ τοῦ κόστους ἑκμεταλλεύσεως συνήθων σκαφῶν, μὲ διαφόρους τύπους σκαφῶν μὲ πυρηνική πρόσβων καὶ δὴ διὰ δεξαμενόπλοιον τῶν 38.000 τονών μ.μ., ἐργαζόμενον ἐπὶ ἐμπορικής δύδου 1.700 μιλλίων. Προέκυπτεν ἐκ τοῦ πίνακος, δτὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἔνος μάνον τύπου ἀντιδραστήρος τὸ κόστος ἑκμεταλλεύσεως τοῦ πυρηνικού πλοίου θὰ είναι μικρότερον, ἔναντι τοῦ κόστους συνήθους σκάφους, ἀλλ᾽ δτὶ τὸ κόστος κεφαλαίου, εἰς δλας τάς περιπτώσεις, θὰ είναι διὰ τὸ ἀτομικὸν σκάφος πολὺ ὑψηλότερον.

Ἐτερα προβλήματα, ἀνακύπτοντα κατὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν σκαφῶν μὲν ἀτομικῶν πρώσων καὶ ἀναφερόμενα εἰς τὴν οἰκονομικὴν πλευρὸν τοῦ δέματος, ἔθιγησαν ἀπό τὸν μηχανικὸν κ. Γκρέιμς, τῆς ἀταρίας «Μπάκος καὶ Οὐλίκοες», διστις ἐκπονεῖ τὸ σχέδιον τῆς ἐγκαταστάσων ἐνεργείας ἐπὶ τοῦ πρώτου πλοίου, ἀπό τὸν κ. Κόργουελ, τοῦ «Ἀμερικανοῦ Ἰνστιτούτου Θαλασσοσφαλιστῶν» καὶ ὅπτο τὸν ἐκπρόσωπον τῆς ἀταρίας Πάρσον, ἡ δόπιος μελετᾷ τὰ ἐπὶ τῆς προκυμαίας ἀπατιούμενα μέσα, πρὸς ἔξυπηρτον τῶν ἀτομικῶν πλοίων. Περιγράφων ὁ κ. Γκρέιμς τὰς ἐγκαταστάσεις ἐνεργείας τοῦ νέου πλοίου, ὑπεργράμμιστον γογούνος, διτὶ πρέπει τούτῳ νὰ ἔφοδισθῇ καὶ μὲ μηχανᾶς ἀνδργκης, συνθέσεως συνήματος, ἵνα δυνηθῇ τὸ σκάφος νὰ φέρση εἰς λιμένα, ἐν πριτώσει βλάβης τοῦ ἀντιδραστήρος. Δὲν πρέπει νὰ ἀναμένεται — εἶπεν — διτὶ τὸ πλήρωμα θὰ ἐνεργήσῃ ἐπισκευαὶ εἰς τὸ κέντρον τοῦ ἀντιδραστήρος, ὃν ἥθελε παρατηρηθῆναι ἀνωμαλίαι τις εἰς τὴν μονάδα τῆς πυρηνικῆς πρώσεως. Θὰ πρέπει τοι τὸ σκάφος νὰ θέσθαι εἰς λιμένα μὲ τὴν δοπτητικὴν του μηχανῶν καὶ μὲ χρησιμοποίησην συνήθους καυσίμου.

Οι ἐμπειρογνώμονες τῆς ἑταῖρίας Πάρσον ὑπέδειξαν, ότι θά χρειάζονται ειδικά μέσα πρὸς χειρισμὸν τῶν ἀτομικῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας καὶ δὴ ἀπαγόρηθι. Τοις περισσότερος χρόνος πρὸς ἐπιτέωσθονται συντήρησιν αὐτῶν, ἔναντι τῶν συνήθων πλοίων. 'Ἐν τούτοις, τεχνῇ καὶ πρόσδοι δύνανται, ἐνδεχομένως εἰς τὸ μέλλον γὰ μειώσουν τὸν ἐνοργών χρόνον. 'Ἐπονθίσθη ἄσκομη, δητὶ εἰδικά μέσα δι' ἀτομικὰ πλοιαῖς δὲν εἶναι οἰκονομικῶς πραγματοποιήσιμα, πρὶν ἡ ὑπάρξουν ἐν ὑπηρεσίᾳ ωντοῖς ἔντα τὸ μέλλον τῶν πλοίων.

Ο κ. Κόργουσελλ, έξι όλους, ἀνταπύσσωσα τάς ἀπόψεις τῶν ἀσφολιτῶν διὰ τὰ ἀτομικά σκάφη, ἐτόνισεν, δὅτι τὸ ζῆτημα ἐμφανίζει περιστρέφας δυσκολίας, ἔναντι τῶν ἐν τῇ ἡρῷ ἀντιδροστήρων λόγω τοῦ κινήματος συγκρούσεων, τῆς ἀθεναῖοτητος περὶ τοῦ ποιούς λιμένων πρόκειται νὰ ἔξυπητήσουν τὰ ἀτομικά πλοῖα καὶ τῆς διαφορᾶς τῆς ἑκαστατοῦ νομοθεσίας. «Ολα αὐτά τὰ προβλήματα — εἶπεν — ἀπαιτούν ωρῶν διὰ τὴν μετέπειτα τοῦ καὶ τὴν ἐπιλύμαντα προ-

Τῆς ὅλης συζητήσεως προηγήθη σύντομος ὀμιλία τοῦ ἀρχηγοῦ τῆς Ναυτικῆς Διοικήσεως<sup>1</sup> κ. Μόρες, διάτις ἀπέψυχεν ἔκκλησιν πρὸς τὴν λαυτιλίδιον, ὅπως βοηθήσῃ τὰς ερωτικὰς ὑπερεσίας εἰς τὸ πειραματικὸν αὐτῶν ἐπὶ τῆς πυρηνικῆς ἐνεργείας. «Μίσα ἡ καὶ περισσότεραι — πεῖται — ἥπτο τὰς ἀμερικανικὰς ναυτικὰς ἑταῖρις, τὰς ἀντίπροσωπευσέντας εἰς τὴν παρούσαν συγκέντρωσιν, θά κληθούν νὰ διαχειρισθούν διὰ ρωτικῶν λογαριασμού τὸ πάσσον ὀτομικὸν πλοίον. Θὰ ἀντιμετωπίσουν ὑπάκι τορθήσαται ἐπίλογης τοῦ πληρώματος καὶ πρόγραμμα ἐκπατένεως αὐτοῦ. Πέροιν τούτῳ, ὑπάρχονται καὶ δι' ἡμάς πολυάριθμα καὶ πεπλόκα προβλήματα, σχετικά μὲν τῷ ἄσπλου ἀτόμικων σκαφῶν, λιμένας δὲλων τῶν χωρῶν, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν Ἡνωμένων διλίτειών. Πρός ἐπίλυσιν των, θά ἀποδοῦν ἀνεκτήμητοι δοθοῖται καὶ συμπαραστάται, αἱ ἀνά τὸν κόσμον ὄργανώσεις τῶν ἀμερικανικῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων, κατὰ τὰ πρώτα ἔπει τῇ: σταθιδρομίας τοῦ ἀτοκικοῦ πλοίου».

LIVIERATO & C°.

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

**SHIPCHANDLERS**  
SERVICE QUALITY  
SPECIALISTS

# ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

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

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

## ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ

### Α Θ Η Ν Ω Ν

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	'Οδός Σοφοκλέους 11
ΑΘΗΝΑΣ	» 'Αθηνάς 14α
ΑΧΑΡΝΩΝ	» 'Αχαρνών 114
ΒΑΘΗΣ	» 'Αριστοτέλους 15α
ΠΛΑΤ. ΗΡΩΩΝ	Καραϊσκάκη 31
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	Κολοκοτρώνη 47
ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	» 'Ιφιγενείας και Λεωφ. Θησέως
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	Θεμιστοκλέους 4
ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ	Παν. Τσαλδάρη (Πει- ραιώς) 87

ΚΟΛΩΝΟΥ	'Οδός Συρράκου 5
ΚΥΨΕΛΗΣ	» Κυψέλης 86
ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ	Γωνία Μαυρομχάλη — Καλλι- δρομίου
N. ΙΩΝΙΑΣ	'Οδός Μικρᾶς 'Ασιάς 11
ΠΑΓΚΡΑΤΙΟΥ	» Εύτυχιδης 23
ΠΑΤΗΣΙΩΝ	» Πατησίων 164
ΠΛΑΚΑΣ	» Ντέκα 11 & Πανδρόσου
ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ	Λεωφ. 'Ελ. Βενιζέλου 2
ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ	'Οδός Σωκράτους 31

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

## ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ

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

## ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

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

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

Ταχεῖα πληρωμὴ ἐμβασμάτων ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἀγορὴ  
Cheques, Traveller's Cheques καὶ χαρτονομισμάτων.

## ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

# THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

ESTABLISHED 1922

HEAD OFFICE: LONDON

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

CABLE ADDRESS: "ETNEARACO..

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. STRATIS G. ANDREADIS

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

AFFILIATED TO: THE COMMERCIAL BANK OF GREECE

# Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

## ΤΑ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΦΥΜΑΤΙΚΩΝ

Κατόπιν μεγάλης, σσον και ὀδικαιολογήσεως, τὰ τρία νομοσχέδια διὰ τῶν ὅποιών καλύτερον συγκεκριτμένη πρό-  
κειται νὰ ασκηθῇ ή κοινωνική πρόνοια διὰ τὸν "Ἐλληνα ναυτικό,  
ἔγενοντο δεκτὰ ὑπὸ τῆς "Επιτροπῆς "Εξουσιοδοτήσεως, ἄνευ οὐσι-  
δους τινὸς τροπολογίας.

Οὐτώ, τὰ Ταμεία Προνοίας, Ἀξιωματικῶν καὶ Πληρωμάτων, ἀποκτούν τὸν ἐνδεδειγμένον ὄφρόδοξον ἀσφαλιστικὸν τῶν χαρακτήρων, διὰ τῆς ἐφεξῆς χορηγήσεως ὑπὸ αὐτῶν ἐφ' ἀπᾶς μόνον χρηματικῆς παροχῆς εἰς τοὺς ἔξερχομενούς του ἐπαγγέλματος ναυτικούς, ἐνώ ἡ προστασία τῶν φυματικῶν ναυτεργατῶν, ἡτίς μέχρι τούδε κατ' ἀνερμάτιστον καὶ ἀτάσθαλον τρόπον παρείχετο, ὄργανονται κατά σύστημα καλύπτου πλήρως τὰς ἀντικειμενικὰς ἀνάγκας τῶν φυματικῶν ναυτικῶν, χωρὶς, ὅμως, νὰ ζημιούνται καὶ τὰ συμφέροντα τῶν ὑγιῶν τερματιζόντων τὴν σταδιοδρόμιαν τῶν συναδέλφων των.

Κατωτέρῳ παρέχομεν εύρειαν περίληψή τῶν τριῶν ψφισθέντων νομοσχεδίων καὶ ιδίως τῶν διατάξεων τῷ ἀμέσως ἀφόρων τούς ηφαλισμένους εἰς τὰ Ταμεία Προνοίας Ἀξιωματικῶν καὶ Πληρωμάτων, ὡς καὶ τοὺς ὑπαγομένους εἰς τὴν νοητεύτηκήν περιθάψαι καὶ τὴν μετανοσθετικήν προστασίαν φυματικούς ναυτικούς.

## ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ ΠΕΡΙ ΤΑΜΕΙΟΥ ΠΡΟΝΟΙΑΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ

Διὰ τοῦ ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἑξουσιοδοτήσεως ψηφισθέντος νομο-  
σχεδίου «περὶ Ταμείου Προνοίας Ἀξιωματικῶν ἘμπροκούΝαυτικοῦ»,  
ώς κύριος σκοπὸς τοῦ Ταμείου τούτου τίθεται ἡ ἐφ' ἄπαιδες καὶ μόνον  
χρηματικῆς παροχῆς εἰς τοὺς ἀποσυρομένους τοῦ ναυτικοῦ  
ἔπαγγελμάτος ἡσαφαλισμένους ἥ, ἐν περιπτώσει θανάτου αὐτῶν, εἰς τὰς  
οἰκογενείας των. Καταργεῖται, οὖτω, τὸ μηνιαῖον μέρισμα, ὅπερ ἔχορ-  
γειτο κατ' ἐπιλογὴν τοῦ ἀποσυρομένου μετόχου ὑπὸ τοῦ Ταμείου. Ἀπε-  
δίειθν, ὅτι ἀσύμφορον ἦτο τὸ μέρισμα τούτῳ καὶ ἀντίοκονομικόν, τόσον  
διά τὸν μετιστατῶν. δύον καὶ διά τὸν ἀσφαλιστικὸν φορέα.

Τὰ κυριώτερα σημεῖα τοῦ «περὶ Ταμείου Προνοίας Ἀ' Αἰγαίων τῶν Ἑλλήνων»:

πορικού Ναυτικού ψηφισθέντος νομοσχεδίου, έχουν, ως έξης :  
 Διά τού ἄρθρου 2 δρίζεται, ὅτι ἀσφαλίζονται ὑποχρεωτικῶς παράτῳ Τ. Π. Α. E. N. οἱ Ἑλλήνες ἀπογευραμμένοι ναυτικοὶ ἀπό τῆς ἀποκτήσεως Ἑλληνικοῦ διπλώματος ἀξιωματικοῦ, οἱ ὑπὸ τὴν ιδιότητα τοῦ δοκίμου ἀξιωματικοῦ πάσης εἰδικότητος ναυτολογούμενοι ἐπὶ πλοίον Ἑλλήνες ναυτικοί, οἱ Ἑλλήνες ἱστροὶ ἅμα ως ἀναλόδους ὑπηρεσίαιν ἐπὶ Ἑλληνικοῦ πλοίου ή πλοίου ὑπὸ ξένην σημαίαν, ἀσφαλιστικῶς συμβεβλημένου μετὰ τοῦ N.A.T., ή, προσιρεπικῶς, οἱ ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν ὑπηρετοῦντες, μὴ συμβεβλημένων μετὰ τοῦ N.A.T.

Διά τού ἀρθρου 3 δρίζεται, διτι προϋπόθεσις πρὸς χορήγησιν ἐφ' ἄπαιας παροχῆς ὑπὸ τοῦ Τ.Π.Α.Ε.Ν. τίθεται ἡ ἀπονομὴ συντάξεως ἢ ἐφ' ἄπαις ἀπολγημάσεως ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. ἡ ἀπονομὴ δριστικῆς συντάξεως ὑπὸ τοῦ «Οἰκου τοῦ Ναύτου».

Διά τού ἄρθρου 5 τοῦ ἑγκριθέντος νομοσχεδίου ὅριζεται, ως ἀκολούθως, ὡς τὸ πρότος ὑπόλογημον τῆς χορηγουμένης ἐφ' ἄπαι παροχῆς. Πολλαπλασιάζεται ἡ ἀριθμὸς τῶν μηνῶν, κατὰ τοὺς ὅποιους ὁ δικαιούχος διετέλεσεν ἡ σφαλισμένος παρὰ τῷ Τ.Π.Α.Ε.Ν., ἐπὶ τὴν μέσην τακτικῶν μηνιαίων εἰσφοράν. Τὸ δὲ προκύπτον γινόμενον προσαυξάνεται κατὰ δέκα ἔτη τοῖς ἑκατόν. Οὐ σύντοπον προκύπτων ἀριθμὸς ἀποτελεῖ τὴν εἰς δραμάς ἐφ' ἄπαι παροχῆν, τὴν ὅποιαν δικαιοῦται ὁ ἡσφαλισμένος. Ἐάν ἔχῃ χρόνου ἀσφαλίσεως μέχρι δέκα πέντε ἔτῶν, 'Ἐάν, δῆμως, οὗτος ἔχῃ χρόνου ἀσφαλίσεως μείζους τῶν δέκα πέντε ἔτων, τότε χορηγεῖται πρόσθετος προσαυξαντής ἐκ δύο ἐπὶ τοῖς ἑκατόν δι<sup>1</sup> ἑκαστὸν ἔτος ἀσφαλίσεως, πέραν τῆς 15ετίας.

Αἱ ὡς ἄνω προσαυξήσεις ἐκ 10% καὶ 2% δύνανται νὰ αὔξομειοῦνται, ἀναλόγως τῶν ἔκαστοτε οἰκονομικῶν δυνατοτήτων τοῦ Ταμείου.

Διὸς τοῦ ἄρθρου 6 καθορίζεται ή παροχή, ή χορηγουμένη εἰς τὰ μέλη τῶν οἰκογενεών τῶν δικαιουχών. Ούτω, δρίσεται, θι, ή ἐφ' ἀπας παροχή τῆς χήρας συζύγου, ἀνεύ τέκνων, συνίσταται εἰς τὰ ¾ τοῦ ποσοῦ, τὸ διποίον θά ἐλάμβανεν, ἐὰν ἔξι ὁ σύζυγος. Προκειμένου διὰ χήραν μετά τέκνων, χρηγεῖται δόλοκληρος ή ἐφ' ἀπας παροχή, κατανεμούμενη εἰς δύο καὶ εἰσπραττομένη κατὰ τὸ ημίσιον ὑπὸ τῆς συζύγου καὶ τὸ ἔτερον ημίσιον ἀπό τὰ τέκνα. Μή ὑπαρχούστης χήρας συζύγου ή ἀπολεσσάστης τὸ δικαιώματα παροχῆς καὶ ἐφ' δυσού ὑπάρχει ἐν δικαιοῦσθν τέκνον, τούτῳ λαμβάνεται τὰ ¾ τοῦ ὅλου ποσοῦ, τὸ διποίον θά ἐλάμβανεν ὁ μεριστατούχος, οὐδὲν ἔξι;. Ἐδὲν ὑπάρχωσα πλείστα τοῦ ἔνδος τέκνα, τότε ταῦτα λαμβάνουν δόλοκληρον τὸ ποσόν, κατανεμόμενον εἰς ἴσα μεταξὺ τούτων μερίδια. Ἡ ἐφ' ἀπας χρηματική παροχή, ἐξ ἄλλου, τοῦ πατρός ή τῆς μητρός ή καὶ ἀμφοτέρων, συνίσταται εἰς τὰ 2)4 τοῦ ποσοῦ, ὅπερ θά ἐλάμβανεν διάβολον.

‘Η ἐφάπαξ χρηματική παροχὴ τῶν ἀδελφῶν συνίσταται εἰς τὰ 2/4 τοῦ ὅλου ποσοῦ.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 7 ὁρίζεται, διτὶ οἱ ὀπωδόπιποι λαβόντες ἐξ τοῦ Ταμείου ἐφ' ἄπαντας χρηματικήν παροχὴν, καθιστάμενοι, δῆμος, μεταγενεστέρως δικαιούμχοι καὶ ἔτερον τοιούτων, λαμβάνον δι' ἔκστασην, μετὰ τὴν πρώτην, παροχὴν, τὸ ἥμισυ τοῦ ἀναλογούντος αὐτοῖς μεριδίου. 'Εξ ὅλου, διὰ τοῦ ἄρθρου 8 ὁρίζεται, διτὶ οἱ λαβόντες ἐκ τοῦ Τ.Π.Α.Ε.Ν. ἐφ' ἄπαντας παροχὴν καὶ ἐπανερχόμενοι εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, δικαιούμχοι, μετὰ τὴν νέαν ἐκ τοῦ ἐπαγγέλματος ἔξοδον των, ἐφ' ἄπαντας χρηματικήν παροχὴν, μόνον διὰ τὸν μετὰ τὴν ἐπάνωδόν των εἰς τὸ ἐπάγγελμα διαυσθέντα χρόνον ἀσφαλίσεως καὶ ἐφ' ὅσον ὁ χρόνος οὗτος εἴνε, τούλαχιστον. Πέντε ἔτη.

‘Ος πόροι τού Τ.Π.Α.Ε.Ν. διά τού ἄρθρου 18 τού ψηφισθέντος νομοσχεδίου ὅριζονται : α) ‘Η ἐφ’ ἀπὸς εἰσφορά τοῦ ἀσφαλιζομένου ὅμα τῆ ὑπαγωγῆ τού εἰς τὴν ἀσφαλιστικὸν Ταμείον ἔκ δραχ. 500. β) ‘Η τακτικὴ μηνιαῖς εἰσφορά τῶν ἀσφαλισμένων ἔκ δραχ. 126. γ) Τὸ τέλος ἐπὶ τὸ χορηγία διπλώματος ἀξιωματικοῦ Ε.Ν., ισόποσον πρὸς τὸ ὑπέρ τοῦ Ν.Α.Τ. καταβαλλόμενον διά τὴν αὐτὴν αἵτιαν. δ) ‘Η εἰσφορά λόγω γάμου τοῦ ἀσφαλιζομένου ἔκ δραχ. 500, ε) Τὸ ἀντίτιμον τῶν διατετιμημένων ἑντύπων τοῦ Ταμείου. στ) Τὸ ἡμισυ τοῦ συνόλου τῶν ὀφειλομένων ευθυδρομῶν ὑπὸ τῶν ἀσφαλισμένων πρὸς τὰς οἰκείας ἐπαγγελματικὰς

δργανώσεις, ζ) Αἱ ἐκ τῶν περιουσιακῶν στοιχείων τοῦ Ταμείου παντὸς εἶδους πρόσσοδοι. η) Αἱ πρὸς τὸ Ταμείον τυχὸν δωρεάι, κληρονομίαι καὶ κληροδοσίαι.

Τό αρθρον 19 δρίζει, ότι ναυτική υπηρεσία, έξαγοραζόμενη παρά τώ N.A.T., έξαγοράζεται υποχρεωτικώς και παρά τό T.P.A.E.N. Η έξαγορά ένεργειται έπι τή καταδοτή πλά των τακτικής μηνιαίας εισφοράς, τής ισχυουσής κατά τήν ήμέραν τής πληρωμής. Έξ αλλου, διά τού βίσιου άρθρου δρίζεται, ότι 'άφ' ής όπωσδήποτε έπελθη ή πρός τό N.A.T. άσφαλσισ των έργαζομένων έπι ξένων πλοιών, καθίσταται έπιστης υποχρεωτική διά τούς "Ελλήνας ναυτικούς, τούς υπηρετούντας έπι ξένων πλοιών και ή είς τό Ταμείον Προνοίας 'ΑΞΙωμαστικῶν και Πληρωμάτων άσφαλσισ αὐτῶν.

Διό τού ἄρθρου 20 ορίζεται, ότι, έαν κατά τὸν χρόνον ἀπολήψεως τῆς ἐφ' ἄπαξ χρηματικῆς παροχῆς ὁ ἡσφαλισμένος δὲν ἔχῃ καταδάλει τὰς κεκανονισμένας τακτικὰς μηνιαῖς εἰσοφοράς ἐπὶ μῆνας ἀνάλογους τὰς εἰς τὸ 80)100, τούλαχιστον, τοῦ ἡσφαλισμένου χρόνου του, παρακρατεῖται ἐκ τῆς χρηματικῆς παροχῆς τὸ ἀπαιτούμενον ποσὸν μέχρι συμπληρώσεως τῶν εἰσοφορῶν τῶν ὡς ἀνώ 80)100. Ἐκ τῆς χορηγουμένης ἐφ' ἄπαξ χρηματικῆς παροχῆς παρακρατοῦνται ὥσαύτως αἱ τυχὸν ὀφειλόμεναι παρατὰ τοῦ ἡσφαλισμένου συνδρομαὶ πρὸς τὴν οἰκείαν ἐπαγγελματικὴν ὅργανωσιν.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 23 ὁρίζεται, δτὶ οἱ ἀποσυρόμενοι ὁριστικῶς τοῦ ναυτικοῦ ἐπάγγελματος ἡσθαλίσμενοι καὶ μὴ δικαιουόμενοι τῆς χρηματικῆς παροχῆς δικαιούνται να λάθουν, κατόπιν αἰτήσεώς των, τας ύπ' αὐτῶν καταδηλωθεῖσας εἰσφοράς ἀτόκως, ἐφ' ὅσουν ἔχουν συμπληρώσει χρόνον ὀσφαλίσεως παρὰ τῷ Ταμείῳ τούλαχιστον ἔξι ἑταῖρον.

Διὰ τοῦ ἅρθρου 26, τέλος, δρίζονται τὰ ἀκόλουθα :  
Πάντα τὰ μέχρι τῆς ἐνάρεως τῆς Ιούχους τοῦ παρόντος νόμου ἀπονομήθεντα μηνιαῖς μερίσοματα, ώς καὶ αἱ μεταδιάσεις τούτων εἰς τὰς οἰκενείας τῶν θυροκόπων μερισματούχων, ἔξακολουθῶν διεπόμενα ὑπὸ τῶν προϊσταμένων τοῦ παρόντος νόμου σχετικῶν διατάξεων. Κατ ἔξαρτεσιν, οἱ λαμβάνοντας ἐκ τοῦ Ταμείου μηνιάτον μέρισμα μέχρι 50 δραχ. διαγράφονται τῶν σχετικῶν μητρώων, χορηγουμένης εἰς αὐτοὺς ἐφ' ἄπειρον τοῦ στοχοῦ τῆς πρὸς τὰ μερίσματα τριῶν ἑταῖρων. Εἰς τοὺς λαμβάνοντας μέρισμα ἄνω τῶν 50 δραχ. δύνανται νὰ χορηγῆται αὔξησις μέχρις 25% ἐπὶ τούτου, ἀνάλογως τῶν ἐνάπτοτε οἰκονομικῶν δυνατοτήτων τοῦ Ταμείου. Μέχρις ὀλοσχεροῦς ἐκλείψεως τῶν ὑπάρχοντων μερισματούχων, τοῦ διοικητικοῦ Συμβούλιου τοῦ Ταμείου, συμμετέχει ἀπαραίτητως καὶ εἰς μερισματούχος.

## ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ ΠΕΡΙ ΤΑΜΕΙΟΥ ΚΑΤΩΤΕΡΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Τὸ δεύτερον νομοσχέδιον, τὸ ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἐδουσιοδοτήσεως ἀγκριθὲν, «περὶ Ταμείου Προνοίας Κατώτερων Πληρωμάτων», ἀνασυγκροτεῖ καὶ τὸν ἀσφαλιστικὸν αὐτὸν Ὀργανισμὸν ἐπὶ τῆς Ιδίας μετὰ τοῦ Ταμείου Ἀξιωματικῶν δάσεως. «Ητοι, σκοπὸς καὶ τοῦ Ταμείου αὐτοῦ καθίσταται ἡ ἔρη ἀπας καὶ μόνον χρηματικὴ παροχὴ εἰς τοὺς ἀποσυρμένους τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. Ἡ ἐν περιπτώσει θανάτου, εἰς τὰς οἰκογενείας αὐτῶν.

Τό νομοσχέδιον τούτο, συνταχθὲν κατὰ τὸ πρότυπον τοῦ «περὶ Τα-  
μείου Προνοίας Ἀξιωματικῶν», ἔχει εἰς τὰ κυριώτερα σημεῖα του, ὡς  
άκλονθως :

Διά τού ἄρθρου 2 δόρίζεται, ότι παρά τῷ Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν. ἀσφαλίζονται ὑποχρεωτικώς οἱ Ἑλλήνες ἀπογεγραμμένοι ναυτικοὶ, ἔξαιρουμενά τῶν δυτικῶν καὶ τῶν λοιπῶν ναυτικῶν, τῶν ὑπαγομένων εἰς τὴν ἀσφάλισιν τοῦ Ταξείδου Ἀξιοματικῶν.

Διὰ τοῦ ἀρθρου 3 δύριζεται, ώς προϋπόθεσις χορηγήσεως τῆς ἐφ' ἄπας παροχῆς ή ἀπονομὴ συντάξεως η ἡ χορηγήσις ἐός ἀπαξ ἀποζημώσεως ἐκ τοῦ N.A.T. ἡ δριστικὴ συντάξεως ἐκ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου». Τὸ σχετικὸν δικαίωμα πρὸς ἀπόληψιν τῆς παροχῆς γεννᾶται ἀπὸ τῆς ἐπομένης τῆς κοινωποίησεως τῆς σχετικῆς περὶ συνταξιοδοτήσεως η ἀ-

**ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ**  
**HELLENIC SHIPPING AGENCY**

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ - ΤΟΚΙΟ - ΚΟΜΠΕ - ΟΖΑΚΑ και άλλους ιαπωνικούς αιμενάς

**Α. Ε. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (ΑΠΟ ΤΟΥ 1916) ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΤΗΣ  
ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟ ΜΕ ΤΟΥΣ κκ. CORNES & CO. LTD. (ΑΠΟ ΤΟΥ 1861)**

Πράκτορας έν 'Ιαπωνία τῶν κυριωτέρων Βρεταννικῶν καὶ Ἀμερικανικῶν ἀσφαλιστικῶν ἔταιρειών σοθαρῶν Ἑλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν Οἰκῶν, τῶν ἔταιρειών BEN LINE, ΡΑΔΙΟ ΜΑΡΚΟΝΙ, ΡΑΔΑΡ, καὶ ἔχοδολιστικῶν μηχανημάτων, γυρουσκοπικῶν πυξίδων καὶ αὐτομάτων πηδούλων S. G. BROWN. Ειδίκοι συμφέροντες μὲν διὰ τὰς ἀσφαλίσεις ὅλων της κινδύνων ναυπγησεών μεγάλας ξένας ἀσφαλιστικῆς ἔταιρεισς.

Προσφέρονται αἱ οἰκονομικώτεραι καὶ ἀπόδοτικώτεραι πρακτορείακαὶ πρωτικαὶ υπηρεσίαι πρὸς τοὺς Ἑλληνας ἐφοπλιστὰς. Πλήρης παροχὴ πάσης φύσεως πληροφοριῶν καὶ υπηρεσιῶν διὰ ναυπηγείσεις, μετατροπάς πλοίων, παραδόσεις, ναυλώσεις, ἐπισκευάς καὶ ἐπιθεωρήσεις, προμήθειας βοηθητικῶν μηχανημάτων ἡλεκτροπαραγούσιον συστήματος, ἡλεκτρονικῶν τοιούτων καὶ ἔργαλείων ναυσιπλοΐας, κατασκευῆς τῶν πλέον γνωστῶν παγκοσμίως, εἰδικευμένων Οἴκων.

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



δραμόντος χρόνου άπό της ήμερουμήνας της κατά τὸ πρῶτον ναυτολογίησεως των, μέχρι τῆς ήμερουμήνας αίτησεως τῆς εἰδίκης προστασίας. Έκ της συνολικῆς αὐτῆς ὑπηρεσίας ἀφαιρέται δὸ χρόνος τῆς ὑπηρεσίας τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὰς ἐνόπλους δυνάμεις. Εἳς ἄλλου, ὅριζεται διὰ τοῦ Ιδίου ὅρθρου, διὰ ναυτικοῖς, κεκτημένοι τῷν ὡς ἄνω προσόντων, ἀπαλλαγέντες ἐξ τῶν ἐνόπλους δυνάμεων ἐπανήσεων πνευμόνων, δικαιούνται τῆς εἰδίκης προστασίας, ἔφ' ὅσον, δῆμως, ἐν τῇ τελευταίᾳ ταύτῃ περιπτώσει, δὲν ἔδικαίωθησαν συντάξεως τοῦ Δημοσίου.

Τὸ ἄρθρον 4 τοῦ νομοσχεδίου ὁρίζει, διὰ τῆς εἰδίκης προστασίας διακρίνεται εἰς νοσηλευτικήν περίθαλψιν καὶ μετανοσθλευτικήν προστασίαν.

Οὕτω, ἡ νοσηλευτική περίθαλψις διακρίνεται : α) Εἰς σανατοριακήν νοσηλείαν εἰς Ν.Ι.Ε.Θ., ἥτις σεν συναταῖ να υπερβαίνῃ τὸ τριακοντάμηνον διάστημα κατ' ἀνάτατον δριον. β) Εἰς ἀρεθεραπευτικήν νοσηλείαν, ἥτις συνίσταται εἰς τὴν ἐγκατάστασιν καὶ παραμονήν εἰς καταλλότα τῶν ἑξερχομένων τοῦ Ν.Ι.Ε.Θ. Ἡ ἀρεθεραπευτική νοσηλεία δὲν δύναται νὰ ὑπερβαίνῃ τὸ ἔξαρτον χρονικὸν διάστημα.

Οἱ φυματικοὶ ναυτικοὶ, οἱ ἑξαπλήστατες τὰ ὡς ἄνω ἀνώτατα χρονικὰ δριαὶ νοσηλευτικῆς περίθαλψεως ἢ καὶ πρὸ τῆς ἑξαπλήσεως τούτων, κατατάσσονται εἰς τὴν μετανοσθλευτικήν προστασίαν. Αὕτη διακρίνεται εἰς τρεῖς κατηγορίας : Εἰς τὴν πρώτην τάσσονται οἱ ἀποθεραπευθέντες καὶ δυνάμενοι νὰ ἐπαναλάβουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Εἰς τὴν δευτέραν τάσσονται ὡς ἀποθεραπευθέντες καὶ δυνάμενοι νὰ ἀσκήσουν χερσαρτοῦ ἐπάγγελμα καὶ εἰς τὴν τρίτην τάσσονται οἱ ἐμφανίζοντες σταθεροποίησιν τῆς υγείειν τῶν καταστάσεως, χωρίς, δῆμως, νὰ θεωρούνται ὡς ἀποθεραπευθέντες, μηδὲν δυνάμενοι, κατόπιν τούτου, νὰ ἀσκήσουν οἰονδηποτὲ ἐπάγγελμα.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 5 ὁρίζεται, ἐξ ἄλλου, διὰ πρὸς διαπίστωσιν τῆς παθήσεως καὶ γνωμάτευσιν διὰ τὴν κατάταξιν τῶν φυματικῶν ναυτικῶν εἰς τὴν νοσηλευτικήν περίθαλψιν καὶ τὰς κατηγορίας τῆς μετανοσθλευτικῆς προστασίας, συνιστῶνται δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ ὅντα πάντα δεύτερον ἔτος τὰς ἔξης ὅργανα : α) Ὑγειονομικὴ Ἐπιτροπὴ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», ἀποτελουμένη ἐξ ἑνὸς ἀνωτέρου ὑγειονομικοῦ ἀξιωματικοῦ τοῦ Ν.Ι.Ε.Θ., ὡς πρεδόνου, τοῦ ἀρχιάτρου τοῦ Ν.Ο. καὶ δύο φυματιολόγων ιατρῶν, ὡς μελῶν. β) Δευτεροβάθμιος Ὑγειονομικὴ Ἐπιτροπή, ἀποτελουμένη ἐκ τοῦ τακτικοῦ καθηγητοῦ τῆς φυματιολογίας τοῦ Πανεπιστημίου Ἀθηνῶν, ὡς προέδρου, ἐνὸς ἀρχιάτρου τοῦ Στρατοῦ ἢ τοῦ Β.Ν. καὶ ἐνὸς φυματιολόγου λατροῦ, ὡς μελῶν.

Τὸ ἄρθρον 7 ὁρίζει, ὡς ἀκόλουθων, τας παροχάς εἰδίκης προστασίας : Οἱ εἰς τὴν νοσηλευτικήν περίθαλψιν τασσόμενοι φυματικοὶ ναυτικοὶ δικαιούνται νοσηλείας εἰς τὸ Ν.Ι.Ε.Θ., ἐξόδων ἐγκαταστάσεως εἰς τόπον ἀρεθεραπευτικὸς καὶ ἐκτάκτου, ὡσπάτως, οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως.

Οἱ εἰς τὴν μετανοσθλευτικήν προστασίαν τασσόμενοι δικαιούνται μηνιαίας συντάξεως ἢ ἔφ' ἀπαξὶ ἀποζημιώσεως, εἴτε ἐπιδόματος ἀναπροσαρμογῆς εἰς χερσαρτοῦ ἐπάγγελμα, ἀναλόγως τῆς κατηγορίας εἰς ἣν ἐτάχθησαν, τῆς ἡλικίας καὶ τοῦ χρόνου ναυτικῆς ὑπηρεσίας ἀντότοτα. Οἱ εἰς τὴν γ΄ κατηγορίαν μετανοσθλευτικῆς προστασίας τασσόμενοι φυματικοὶ ναυτικοὶ δικαιούνται νοσηλείας εἰς τὴν γ΄. Κατόπιν τοῦ Ν.Ι.Ε.Θ., τὰ δὲ κατώτερα πληρώματα εἰς τὴν γ΄. Θέσιν. Αἱ οἰκογενεῖαι τῶν εἰς τὴν νοσηλευτικήν περίθαλψιν ἀποβούντων ναυτικῶν δικαιούνται ἐξόδων εἰδίκης παροχῆς.

Εἰς τὸ ἄρθρον 10 περιλαμβάνονται αἱ ἀκόλουθοι εἰδίκαιοι διατάξεις μετανοσθλευτικῆς προστασίας :

Νοσηλευθέντες ναυτικοὶ, τασσόμενοι εἰς τὴν α΄, κατηγορίαν, ἐξέρχονται τῆς τελευτικῆς περίθαλψεως εἰς τοὺς ἀνέργους ναυτικούς καὶ τὰ μέλη τῶν οἰκογενειῶν των. Οἱ ἐκ τῶν φυματικῶν ναυτικῶν ἀξιωματικοὶ δικαιούνται νοσηλείας εἰς τὴν β΄. Θέσιν τοῦ Ν.Ι.Ε.Θ., τὰ δὲ κατώτερα πληρώματα εἰς τὴν γ΄. Θέσιν. Αἱ οἰκογενεῖαι τῶν εἰς τὴν νοσηλευτικήν περίθαλψιν ἀποβούντων ναυτικῶν δικαιούνται ἐξόδων εἰδίκης παροχῆς.

Εἰς τὸ ἄρθρον 10 περιλαμβάνονται αἱ ἀκόλουθοι εἰδίκαιοι διατάξεις μετανοσθλευτικῆς προστασίας :

Νοσηλευθέντες ναυτικοὶ, τασσόμενοι εἰς τὴν α΄, κατηγορίαν, ἐξέρχονται τῆς τελευτικῆς περίθαλψεως εἰς τοὺς ἀνέργους ναυτικούς, καὶ δικαιούνται νοσηλείας εἰς τὴν β΄, κατηγορίαν, ἕπει τοῦ διάστημα τῶν 50 ἑταῖν τοῦτο τὸ δρόμον, χρονικὸν διάστημα, μετά τὴν λήξιν τοῦ ὅπιου. Εξέρχονται ὁριστικῶς τῆς εἰδίκης προστασίας. Νοσηλευθέντες ναυτικοὶ, τασσόμενοι εἰς τὴν γ΄, κατηγορίαν, κεκτημένοι τὸν κατά τὰς περὶ Ν.Α.Τ. Ισχυούσας ἐκάστοτε διατάξεις χρόνον ναυτικῆς ὑπηρεσίας διὰ τὴν ἀπόληψιν συντάξεως γήρατος, δικαιούνται, ἀνέξαρτή τως ἔτερων προϋποθέσεων, δριστικῆς συντάξεως γήρατος. Οἱ ἐκ τούτων κεκτημένοι τὸν ἀποταύμενον χρόνον ὑπηρεσίας διὰ τὴν ἀπονομὴν συντάξεως λόγω γήρατος, δικαιούνται οἱ ἀγοντες μὲν ἡλικίαν ἀνωτέρων τῶν 50 ἑταῖν τοῦλάχιστον, δριστικῆς συντάξεως ἀνικανότητος, οἱ δὲ ἀγοντες ἡλικίαν κατωτέρων τῶν 50 ἑταῖν, προσκάριου τοιαύτων, καθισταμένης δοιστικῆς ἐπὶ τὴν συμπληρώσει τοῦ 50οῦ ἔτους τῆς ἡλικίας των.

Τὸ ἄρθρον 15 τοῦ ψηφισθέντος νομοσχεδίου ὁρίζει, διὰ τῆς εἰδίκης ναυτικοῖς ἀρνούμενοι ὁριστικῆς περίθαλψεως νέοντας εἰς τὸ Ν.Ι.Ε.Θ. ἐντὸς 150θημέρου, ἢ να ἐγκατασταθοῦν εἰς τὸν προσδιορισθέντα τόπον ἀρεθεραπευτικῆς ἐπόπτης μηδὲν ἀπό της εἰς αὐτούς κοινωνοποίησεως τῆς γνωματεύσεως τῆς ὑγειονομικῆς Ἐπιτροπῆς ἢ διακόπτετος αὐθαίρετας τὴν νοσηλείαν τῶν. Στερούνται τῆς κατά τὸ παρόντα νόμου εἰδίκης προστασίας. Φυματικοὶ ναυτικοὶ, ἐπιδεικνύοντες δυστροπίαν ἢ ἀμέλειαν περὶ τὴν πιστήν πτώσην ἢ διερθετικής ἀγωγῆς, τιμωρούνται διὰ προτίμου. Φυματικοὶ ναυτικοὶ, ὑποπτίποντες καθ' ὑποτύπων εἰς τὰ παραπόμπατα τῆς παραγράφου στερούνται δοιστικῶς τῆς εἰδίκης προστασίας. Συνταξιοδούμενοι προσκάριων φυματικοῖ ναυτικοῖ, καθούμενοι ἐντὸς δεδουμένης προθεσμίας, πρὸς υγειονομικῆς ἐπανεξέτασιν καὶ μὴ προ-

σερχόμενοι, στερούνται τῆς προσκαίρου συντάξεως. Διὰ κανονισμού καταστοτιζόμενου ὑπὸ τῆς Δ.Ε.Ο.Ν. καὶ ἐγκρινομένου ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ, θὰ δρισθούν λεπτομερῶς τὰς ἀσκήσεως προσφυγῆς ὑπὸ τῶν τιμωρουμένων ναυτικῶν κατὰ τῆς ἀποφάσεως περὶ ἐπιδολής χρηματικῆς ποινῆς ἢ στηρίζεσσας τῆς εἰδίκης προστασίας.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 28 τοῦ ψηφισθέντος νομοσχεδίου ὁρίζονται, ὡς ἀκόλουθως, οἱ πόροι καὶ τὰ τῆς εἰσπράξεως τούτων :

Πόροι τοῦ εἰδίκου κεφαλαίου ὁρίζονται : α) Μέρος τοῦ μέχρι 30% ποσού τοῦ τῶν ὑπέρ N.A.T. καταβαλλομένων τακτικῶν εἰσφορῶν, καθορίζονται καθ' ὅν τὸ πρότον προβλέπονται οἱ οικεῖαι διατάξεις περὶ N.A.T., ἔξαιρεσί τῶν δι' ὑπηρεσίαν ἐπὶ πλοίων δλικῆς χωρητικότητος κατωτέρων τῶν 25 κόρων καταβαλλομένων εἰσφορῶν, τοῦ δι' αὐτᾶς ἀναλογούντος τοῦ ὑπέρ του Εἰδίκου Κεφαλαίου ποσού ποσού περιερχομένου εἰς τὸ N.A.T. ἒ. Τὸ διατιθέμενον εἰς τὸ Εἰδίκον Κεφαλαίον μέρος ποσού ποσού περιερχομένου εἰς τὸ Κεφαλαίον Α' Ανεργίας καὶ 'Ασθενείας ναυτικῶν διατιθέμενου ἀντιστοίχως κατ' ἔτος. β) Αναντολογία 12.5% τοῦ ὑπέρ N.A.T. ποσού ποσού 4%, ἐπὶ τῶν ἀσόδων τοῦ A. N. 843) 1948 ἐπεριτεταργήσεων τῶν φύρων ἐπὶ τῆς κυκλοφορίας τῶν σταθμῶν καὶ ἀναπληρώσεων τῶν ἔξ αὐτῶν ἔσδόδων». γ) Τὸ 117 τοῦ ὑπέρ N.A.T. φόρου ἐπὶ τῶν ἀκινθαρίστων ἔσδόδων τῶν ἐπικειμένων ἐπὶ μεταφορᾶς προσώπων ἐπόντων τῆς τήσης τῆς πορών τοῦ ημέρου διάφορος πράκτορος ὃν πατέλλησεν ἀπαλλήλου αὐτού, τροφοδότου, χορηγητού, μικροπληθού καὶ παντός ἐν γένει δικαιουμένου διαρκούς ἀδείας ἀνδρού διάπορος μεταφοράς. Διά τοῦ Β. Δ., προκαλουμένου τοῦ ὑπέρ του ίδιου πορών, δύναται να δύσθηκε τὸ πόνο τοῦ παρόντος προβλεπόμενον τέλος.)

Εἰσφορὰ 5% ἔφ' ἀποκόλουθουν ὑπέρ τοῦ Οίκου τοῦ Ναύτου λογαριασμού ιστρῶν καὶ ιδιωτικῶν κλινικῶν, μικροβιολογιηπόντων καὶ ἀκτινολογικῶν ἐργαστηρίων καὶ θεραπευτήρων ἐν γένει ἀφορώντων τὴν νοσηλείαν ἀσθενῶν ναυτικῶν. στ) Αἱ ὑπὲρ τῶν φυματικῶν ναυτικῶν παρέχονται δωρεαί, κληρονομία καὶ κληροδοσία. ζ) Τὰ κατά τὸ παρόντα νόμου ἑπιβαλλούμενα πρόστιμα καὶ η). Τὸ ἐπί τῷ παροχῇ γενικότερος νόμου τοῦ παρόντος νόμου α΄, καὶ γ΄, κατηγορίας μετανοσθλευτικῆς προστασίας. Φυματικοὶ ναυτικοὶ συγονεῖς τῆς πορών νόμου α΄ καὶ γ΄, κατηγορίας μετανοσθλευτικῆς προστασίας. Φυματικοὶ ναυτικοὶ συγονεῖς τῆς πορών νόμου α΄ καὶ γ΄, κατηγορίας μετανοσθλευτικῆς προστασίας. Φυματικοὶ ναυτικοὶ συγονεῖς τῆς πορών νόμου α΄ καὶ γ΄, κατηγορίας μετανοσθλευτικῆς προστασίας.

Τὸ διάρθρον 32 τοῦ ψηφισθέντος νομοσχεδίου ὁρίζει, διὰ τῆς εἰδίκης σχετικῶν μὲ τὴν διεύθυνσιν τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» :

Τὸ Φαρμακείου τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», ίδρυθεν καὶ λειτουργούν δινάμει τῆς εἰδίκης διατάξεως τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Προεδρικοῦ Διατάγματος της 13 Μαΐου 1927 «περὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως διατάξεων τινῶν τοῦ Απριλίου 1927 Π.Δ. περὶ ίδρυσεως τοῦ «Οἴκου Ναύτου» καὶ πρωτοισμένου, ὅπως παρέχει φάρμακα ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον εἰς τοὺς ὑπό τοῦ διάρθρου Ε.Υ.Ο.Ν. εἰς τὴν γ΄, κατηγορίαν, κεκτημένοι ὑπερέκαπτη συντάξεις εἰδίκης προστασίας, προστασίας καὶ τὰ μέλη τῶν οἰκογενειῶν των, διατηρεταὶ τὸν ὑπό τὰς ἀστάς ὡς ἄνω προϋποθέσεις καὶ ἐποπτούμονος φαρμακοποιού. Ή κατὰ παρότοι πρόστιμον τῆς τελευτικῆς προστασίας πάντοτε τὸν ὑπό τὰς ἀστάς ὡς ἄνω προϋποθέσεις καὶ τὸν ἀποτηρητή της εἰδίκης προστασίας, καὶ μή δικαιούμενα τῆς προστασίας τοῦ «Οἴκου Ναύτου» θεωρεῖται ὡς ἀποτελούστης ἀντικανονικής λειτουργίαν καὶ κολάζεται κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Ν. Δ. Τῆς 6.11.1925 καὶ τοῦ A. N. 1844) 1939 «περὶ ἐπιθεωρήσεως φαρμακών».

Ἐπὶ τοῦ φαρμακείου τούτου καὶ τοῦ ἐποπτεύοντος φαρμακοποιού ἐφαρμόζονται αἱ περὶ ἐπιθεωρήσεως φαρμακείων κείμεναι ἐκάστοτε διατάξεις.

**MARSEILLE**  
CABLE: LYDRIKSON  
**PORT-DE-BOUC**  
LAVERA - BERRE  
CABLE: LYDRIKSON  
**SOCIÉTÉ NOUVELLE DES ETS**  
**A. LYDRIKSON S.A.**  
CAPITAL: 13.000.000  
GENERAL SHIPCHANDLERS  
ESTABLISHED 1892  
QUAI DU LAZARET, PARCELLE F  
TEL.: CO 98-84 - 98-85 - 98-86  
DIRECTOR: A. KATSIKALES  
EXCLUSIVE AGENTS FOR: - MARGARINCENTRALEN  
J.L. TIEDEMANNS TOBAKSFABRIK - HOUSEMANN & THOMSON LTD,  
AJS JACOBSENS FARVEUDSALG PAINTS-UNITOR AJS-MONOPOLE PAINTS  
DIRECT IMPORT OF SCANDINAVIAN STORES AND PROVISIONS  
AGENTS UK: AVGERINO & APERGUIS  
154, BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.

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

## Adelaide

**Messrs E. R. & FRASER**  
13, Grenfell Street,  
Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»  
**PORTE ADELAIDE PROVIDORES LTD.**  
Tolley's Buildings Lipson Street  
Tele: J. 1582/3 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 SWARTZOUW'S HAVENBEDRIJF**  
Tele: 41860 Birkenkant 47  
Cables: «FRANSSWART»

## Antwerp

**STEVEDORING CO. QUICK DISPATCH S.A.**  
Maasstraat 44  
Tele: 32928 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, Cables «GYLSEN» STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN  
Tele: 33.08.82 - 33.09.68 Cables «GYLSEN» WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS

## Baltimore

### TERMINAL SHIPPING CO.

Tele: Plaza 2910 Garrett Building Cables «TERMINAL» STEVEDORES

### 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 5339

STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIPPING & PAINTING CONTRACTORS

## Cape Town

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

**GLN ELFINGER & SON (PTY) LIMITED.**  
Wcys od Otis Building, 95, Strand Street,  
Box 2 87; 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 Brd Pinet, Loprade Cables «OVERALL»

## Dunkirk

**SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES**  
Tele: 470 2 Quai Freycinet Cables «TRAVINDUS»

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

## Durban

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

STEVEDORES AND GRAIN FITTERS

SHIPBROKERS &  
SHIPCHANDLERS

STEVEDORES

STEVEDORES

STEVEDORES

## Durban

**GUNDELINGER & SON (PTY) LIMITED.**  
110, Victoria Embankment,  
Box 1477, Phone 2-8387, 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 1064 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) Cable: «PROVISIONS»  
Tele: 36 62 08/9?

## 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 33351

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 G 3228 Cables «CRETIKOS»

SHIPCHANDLERS

### N. KASSIMATIS

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

SHIPCHANDLERS

## Madras & Coast Ports

**N. SELVARAJALU CHETTY & CO**  
6/20 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 FORGE PTY LTD.**  
Tele: MX 5233 9113 Lorimer St. SC 5  
Cables: «FLEETWAYS»

SHIP REPAIRERS

**UNITED SERVICES PTY LTD.**  
Tele: MX 5231 88102 Normanby Road SC 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

## ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

- ΛΙ ΕΥΘΥΝΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ & ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΟΠΗΝΗ ΗΛΕΚΤΡΟΣΥΓΚΟΛΛΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ.

Περιφερειακό Δικαστήριον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἔξεδωκε τελευταίως ἀπόφασιν ἐπὶ ἄγωγῆς φορτωτῶν κατὰ τῆς πλοιοκτητρίας τοῦ μότοριτ «Κρίστερ Σάλεν» ἑταῖρος, δι' ἡ εἴκετεῖτο ἀπόζημιωσις, λόγω ἀπώλειας φορτίου, ὅπου τὸ ρήθεν σκάφος, ταξιδεύον ἐξ Ἰαπωνίας πρὸς τοὺς λιμένας τοῦ Εἰρηνικοῦ, ἐκόπτη εἰς δύο τὴν 15ην Φεβρουαρίου 1951. Οἱ πλοιοκτήται ἡρύθμησαν τὴν εὐθύνην τῶν, ἰσχυρισθέντες, ὅτι ἡ ἀπώλεια προῆλθεν ἐξ αἰτίας, ἢ όποια — κατὰ τὸν ἀμερικανικὸν νόμον τοῦ 1936 «περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης» — ὑπήγετο εἰς ἔξαιρεσιν, δι' ἐκεῖνης ἀνταποτίην, ἀξιούντες εἰσφοράν διὰ γενικήν ἀδριανὸν ἐπὶ τοῦ διασωθέντος φορτίου.

Οἱ δικαστής, ἐκδίδω τὴν ἀπόφασιν τοῦ, ἐσκιαγράφησεν εἰς τὸ πεπτικὸν αὐτῆς τὸ ιστορικὸν τῆς δῆλης ὑπόθεσεως. Τὸ «Κρίστερ Σάλεν»— εἶπεν — ἦταν σκάφος ἡλεκτροσυγκολλημένου, ναυπηγηθὲν τὸ 1944 εἰς τὰ σουηδικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Γκότεμπουργκ καὶ εἶχε ταξινομηθῆναι εἰς τὸ ἀγγλικὸν «Λόύδ'ς» μὲ κλάσιν 100A1, εἰς ἥν καὶ παρέμεινε μέχρι τῆς ἡμέρας τοῦ ἀτυχήματος. Κατ' Ἰανουάριον τοῦ 1950 εἶχε προσαράξει εἰς τὰς Φιλιππίνας, ὑπεστῶν σοδαράν βλάβην τῆς τρόπιδος. Ἐπισκευασθέντες τοῦ σφραγίδων εἰς Μανίλαν, κατέπλευσεν ἀκόλουθων εἰς Γκότεμπουργκ, ὅπου ὑπέστη δριστικά ἐπισκευάς ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν σουηδῶν ἐπιθεωρητῶν καὶ τοῦ ἐπιθεωρητοῦ τοῦ Λόύδ'ς, μεθ' ὃ ἔλαβε πιστοποιητικὸν ουσιαστότας. Κατὰ Μάϊον τοῦ 1950 ἀπέπλευσεν εἰς Γκότεμπουργκ καὶ, μετὰ ταξιδίου ἐκ τῆς «Ἀπο Ανατολῆς», ἀνέχωρησε τὸν Νοέμβριον τοῦ 1950 ἀπὸ Βαγκούνερ διὰ Κόμπη.

Κατὰ τὰς ἀρχὰς Ἰανουάριον 1951, δεξαμενισθὲν εἰς Χόγκ Κόγκ, ἐπενεργήθη ἀπό τὸν ἑκεὶ ἀντιπρόσωπον τοῦ Λόύδ'ς, διτοὶ ἔγνωματέστευσεν, ὅτι τὸ σκάφος θύνατο νὰ διατηρήσῃ τὴν κλάσιν 100A1. Μετὰ ταῦτα, ἐφόρτωσεν εἰς Φιλιππίνας διὸ λιμένας τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τοῦ Καναδῶν καὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, πρὸς τοὺς ὅποιους καὶ θά ἐπλεῖ, μέσω Ιαπωνίας.

Τὴν 14ην Φεβρουαρίου 1951, ἀποπλεύσαν εἰς Γιοκοχάμας, συνήντησε κατὰ τὸν πλαγὸν τοῦ σφροδράτην τρικυμίαν, τὴν ὅποιαν, ὅμως, ἡδύνατο ἐπιτυχῶς νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἐναὶ πλοίον ἰσχυρᾶς κατασκευῆς, ἐπινηδρωμένου μὲ ικανὸν πλήρωμα ἢ τὴν ὅποιαν θὰ ἐπίστευεν εἰς πεπιεραμένους πλοίαρχος, ὅπου ἡδύνατο νὰ ἀντιμετωπίσῃ. Περὶ ώραν 4.15' μ.μ., τῆς 15ης Φεβρουαρίου ὅ σφροδρότης τῆς τρικυμίας ἐμετριάσθη καὶ διὰ πλοίαρχος διέταξε «πρόσω όλοταχως».

Συνείχισεν ὁ δικαστής, εἶπεν, ὅτι οὐδεμίᾳ ὑπῆρχεν ἀπόδειξις, ὅτι ἡ δοξείσα διαταργὴ ἦταν ἀκτάλληλος. Τὴν 6.45' μ.μ. τῆς ἴδιας ἡμέρας ὁ πλοίαρχος καὶ ὁ ὑπάρχος, ἀφοῦ ἐδείπνησαν, ἀνῆλθον εἰς τὴν γέφυραν, ὅπου ὁ πλοίαρχος παρετήρησεν, ὅτι τὸ σκάφος ἐπλέει καλῶς. Αἰρηνῆς ὅμως, ἦκουσαν ἀμφοτέροι κρότον τριξίματος καὶ ἡσθάνθησαν ἑναὶ τίναγμα, ταύτοχρόνων δὲ εἰδον τὸν φορτωτῆρας τοῦ πρωραίου καταστρόματος νὰ κινήνται πρὸς τὰς ἐμπτός. Ἐντὸς χρονικοῦ διαστήματος μικρότερου τῶν τριάκοντα δευτερολέπτων τὸ πλοίον ἐκόπτη εἰς δύο, τῆς θραύσεων σημειώσεως περὶ τὸ μέρον τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 3 στοιχείου κύτους. Τὸ πρωράίον τιμῆσα τοῦ σκάφους ἀπεμακρύνθη τὸ πρυμνάσιον καὶ ἐδυθίσθη μετὰ τοῦ φορτίου τοῦ. Ὁ πλοίαρχος ἐπέτυχε νὰ ἐπαναφέρῃ μὲ μειωμένην ταχύτητα τὸ πρυμναίον τῆματος τοῦ σκάφους εἰς τὴν Γιοκοχάμαν τῆς 18ης Φεβρουαρίου. Ἐκεῖ προσηρμόδητος εἰς τὸ σκάφος προσωρινὴ πρώρα καὶ τελικῶς τὸ πλοίον κατηψύνθη εἰς Γερμανίαν διὸ μονίμους ἐπισκευαστούς.

Τὸ ρῆγμα — συνέχισεν ὁ δικαστής εἰς τὸ σκεπτικὸν τοῦ — ἥρχισεν εἰς ἓνα ἐκ τῶν ἐλασμάτων τοῦ δεξιοῦ ζωστῆρος καὶ ἡτο γνωστὸν ὑπὸ τὸν χαρακτηρίσμον τοῦ «ρῆγμα εὐθραυστοῦ ὑλίκου». Διὰ νὰ συμβῇ τούτῳ ἔξει νὰ ὑπάρχουν τρεῖς προϋποθέσεις : a) Αὐτὸν ὑπῆρχεν ἐντομη εἰς τὸν χάλυβα, ἐκ τῆς ὅποιας ἡδύνατο νὰ δυνατὸν ν' ἀρχίσῃ τὸ ρῆγμα. B) Αὐτὸν ἡθεμοκράτια ἀρκούντως χαμηλή, διὰ νὰ προκαλέσῃ ρήξην τῆς ἐντομῆς. Καὶ γ) Αὐτὸν ὑπέκειτο ὁ χάλυψ εἰς ἐκτακτον κόπτσιν (τάσιν). Υπῆρχεν ἀπόδειξις, ὅτι ὁ δεξιὸς ζωστὴρ τοῦ πλοίου εἶχεν ἐντομην, εὐθραυστον εἰς

τοὺς 30ο Β', ὅτι τὸ ἐλασμα διαζύγου τῆς δεξιάς πλευρᾶς εἶχεν ἐντομην εὐθραυστον εἰς τοὺς 70ο Β' καὶ ὅτι ἡ θερμοκρασία, τὴν ὅποιαν συνήητο τὸ πλοίον, κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ ἀτυχήματος, ἦτο τοιάστη, οἷα ἔπειτε νὰ συνέμενετο καὶ ἀρκούντως χαμηλή, ὥστε νὰ καταστήσῃ εύθραυστον τὸν χάλυβα εἰς τὰ προαναφερόμενα εύπαθη σημεῖα. Ἡ ἐπὶ τοῦ ἐλασμάτος τοῦ ζωστῆρος ἐντομη πρέπει νὰ ὑπῆρχεν, ὅταν τὸ ἐλασμα ἐτίθετο ἐπὶ τοῦ σκάφους καὶ κατὰ συνέπειαν τὸ πλοίον ἦτο ὄντικανον πρὸς πλούν, ὅταν ἀπέπλευεν εἰς Γιοκοχάμας τὴν 14ην Φεβρουαρίου. Ὁ χάλυψ, ἐν τούτοις, τὸν ὅποιον μεταχειρίζονται εἰς τὰς ναυπηγήσεις, ἀνταπεκρίνετο πρὸς ὅλα τὰς τάξιδας τῆς τάξης τῆς ἀξιούμενας παρὰ τοῦ Λόύδ'ς Ρέτιστερ. Ἡ ἐντομη ἀπέτελει λανθάνον ἐλάττωμα, ὅπερει οἱ πλοιοκτήται ἦτο δυνατόν νὰ μή τὸ ἀνεκάλυπτον δι' οἰσαδηποτε γνωστῆς η συνθήσιος δοκιμῆς.

Περαιτέρω ὁ δικαστής εἶπεν, ὅτι ἡ εὑρίσκων κλίμακα ναυπηγήσεως ἡλεκτροσυγκολλήτων πλοίων ἥρχισεν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου. Πολλὰ τῶν οὕτως κατασκευασθέντων σκαφῶν ἦταν φορτηγά τοῦ τύπου «λίμπερτο». Συνεπεία πολύτιμων περιπτώσεων θραύσεων, ἀνέκυπτε σοδαρόν πρόβλημα καὶ μία ἀμερικανικὴ ἐπιτροπή ἐρεύνην ἀνέφερεν εἰς σχετικὴν ἔκθεσιν της, ὅτι τὰ ρῆγματα ταύτα επούτησαν ἐπὶ ἡλεκτροσυγκολλήτων πλοίων ἀμερικανικῆς κατασκευῆς ὡρείλοντο εἰς μειονεκτικά τοῦ υχεδίου των, τῆς κατασκευῆς καὶ τοῦ ὑλικοῦ των. Εἰς τὴν ἔκθεσιν της ἡ ἐπιτροπή ἐτούτη: «Μέχρις ὅτου καταστήσῃ δυνατόν τὸν ἀποκτημῆτη πείρα μὲ σκάφος γαυπηγῆ ἔνταντο ὑπὸ ὄμαλάς συνθήκας, ὑπὸ δελτιωμένου σχέδιον, μὲ πρώτης τάξεως καὶ ἐπιμελῶς ἐλεγχούμενην τεχνικήν ἐκτέλεσιν καὶ μὲ χρησιμοποίησιν χάλυβος εἰς τὸν εύπαθον πλαίσιον τοῦ διαποθέματος εἰς ἐντομά, πρέπει να ἐφαρμόζωνται εἰς διλά τὰ ἡλεκτροσυγκολλήτων σκάφη «ζόνοι» ἐνισχύσεως, διαπιστωτικά δὲ ἐντομαί της παραποτάμων διαποθέματος. Αἱ πληροφορίαι περὶ τῶν ὑποδείξεων περιήλθον εἰς γνῶσην τοῦ «Λόύδ'ς», οἱ ισχύοντες, ὅμως, Κανόνες τοῦ ἔν λόγω Νησιώνων, μέχρι τῆς ἡμέρας τοῦ ἐπιμάχουν διατηχήματος, δὲν ἔχονται πρὸ τοῦ πλοιοκτήτας τοῦ «Κρίστερ Σάλεν» νὰ τοποθετήσων τοιάστια ἐπίστατρα θραύσεως, οὔτε καὶ τὸ Λόύδ'ς ὑπέδειξει τοιάστιας τοποθετήσεις κατὰ τὰς ἐπισκευὰς τῶν ζημιῶν, κινήτα.

Οἱ ἐνάγοντες — συνέχισεν ὁ δικαστής — δέντιον της συνέχειαν τοῦ σφάλματος τῶν ἐναγομένων νὰ μὴ ἀνακαλύψουν τὴν ἐντομην εἰς τὸ ἐλασμα τοῦ ζωστῆρος τῆς δεξιάς πλευρᾶς, ἀπέτελει ἔλλειψιν ὑφειλομένης ἐπιμελείας. «Υπεστηρίζονται μᾶλλον, δὲν ὑπὸ τὸ φῶς τῶν «συγκεντρωμένων στοιχείων, γνωστῶν πολὺ πρὸ τοῦ 1950, εἰς διλούς τοὺς ἐνδιαφερομένους μὲ τὴν ναυτιλίαν, στοιχείων διαπιστούτων των κινδύνους ποὺ παρουσιάζονται» διὰ ἡλεκτροσυγκολλήτων πλοίων, ὑφειλούν, τόσον τὸ Λόύδ'ς. Οἱ πλοιοκτήταις καὶ οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν πλοιοκτητῶν, ἐν τῇ ἀσκήσει ἔργου συνήδεισαν, νὰ ζητήσουν τὴν ἐγκατάστασιν ἐνισχύσεων καρφωτῶν, δὲν τὸ πλοό ὁ περισσεύατο τὸ 1950 εἰς τὸ Γκότεμπουργκ». Ετούτης ἔπειτα πλέον ἔχονται ἀνάγοντες, δὲν τὸ Λόύδ'ς, μὴ ζητήσων τοιάστην τοποθεσίαν.

Οἱ δικαστής ἀπέφερε πολὺς ισχυρισμούς αὐτοὺς τῶν ἐναγόντων, ὡς ἀπαραδέκουστος. Καθ' ἀπειδείχθη — εἶπεν — ἡ ληφθείσα ὑπὸ τοῦ Λόύδ'ς πλησσόφορία ἀρεώρα συνθήκας, ὡς πρὸ τὸ σχέδιον, τὴν ἐργασίαν καὶ τὴν ποιότητα τοῦ χάλυβος ἐπὶ ἀμερικανικῶν πλοίων. Τὰς πληροφορίας ταύτας τὸ Λόύδ'ς, δι' ἀρκετοὺς λόγους, δὲν ἔκρινεν ως ισχυόντας ἐπὶ ἡλεκτροσυγκολλήτων σκαφῶν, ὡς τὸ «Κρίστερ Σάλεν». Αἱ μελέται περὶ σφαλμάτων ἐπὶ ἡλεκτροσυγκολλήτων σκαφῶν, εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἀπέδειξαν, δὲν ὁ χάλυψ εἰς τὰς ἀμερικανικῆς πολεμικῆς κατασκευῆς πλοίοις ήτο εύθραυστος, διότι πειδείχεν ἀνθράκα εἰς ἀναλογίαν μεγαλύτεραν τοῦ μαγγανίου καὶ διότι, ἔχων πάχος μιᾶς ἵντας ἡ τοῦ πειστούτων πιθανόν νὰ ραγῆ, παρὰ ὁ λεπτότερος χάλυψ. Τὸ Λόύδ'ς εὔρει κατὰ τὸ 1950, δὲν ὁ βλαβεῖς κατὰ τὴν προσαράξην χάλυψ δὲν θύμαστος, ἀλλ' ἀρκετά ευκάπιτος καὶ διότι εἶναι πάχος μησιεύσιν μόνον ἵντας. Επὶ πλέον τὸ «Κρίστερ Σάλεν» ἦτο τὸ πρώτων ἐξ ὅλων τὴν ἐγγραφέντων εἰς τὸ Λόύδ'ς, ὅπερ καὶ ὑπέστη μίαν μοιραίων θραύσιν.

Λαβὸν ὑπὸ ὄψιν τὸ Λόύδ'ς δύλα τὰ στοιχεία περὶ θραύσεων εἰς πλοία,

## Naples

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

## New York

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

## Penang

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

## Philadelphia

INDEPENDENT TOWING CO.  
Pier 34, 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

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

## Rio de Janeiro

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD.  
Praça Maua No 7, Sala 1709,  
Cables: PANELLENICA—Rio Janeiro

SHIPCHANDLERS &  
WAREHOUSE OWNERS

TUGOWNERS

SHIPCHANDLERS &  
STEVEDORES

STEVEDORES

SHIPCHANDLERS

## Rotterdam

STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD.  
Tele: 117190 Maaskade 115  
Cables: «FRANSSWARTS»

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,  
GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK

Tele. 72868 Bolnes Cables «BOELE»

N. V. CORNS SWARTHOON'S STUWADOORS MAATS.

Tele: 23168 Willemskade 21 Cables «ADVANTAGE»

SHIP REPAIRERS  
& BUILDERS

STEVEDORES

## Singapore

DAWOOD & CO.  
57 Raffles Quay Tele: 4757 Cables: «LATHIPHIAS»

WAH HIN & CO. LTD.  
62 Robinson Road.

Tele: 22340-3884-3885-6127

Cables «PROVISIONS»

Sydney n.s.w.

N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD.

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

Cables «MOTIVES»

EMPIRE STEVEDORING CO.

Tele: Pacific 83413 395 Railway Street

Cables «DESPATCH»

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)

850, Hastings Street West.

Tele: Marine 6481-2 Cables: «LOUISWOLFE»

STEVEDORES

GRAIN FITTERS  
AND STEVEDORES

τὰ ισυγκεντρωθέντα ύπό τε τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Μεγάλης Βρετανίας, κατέληξεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ότι τὰ εἰς ὑλικά καὶ σχέδιον μειονεκτήματα, τὰ δύοτοι ὑπῆρχαν αἱ κύριαι αἰτίαι τῶν ἀτυχημάτων εἰς τὰ «Λιμπερτούς», δὲν ὑπῆρχον εἰς πλοῖα ναυπηγηθέντα εἰς Σουηδίαν, καθ' ἥν ἐποχὴν γενεσκευάσθη τὸ «Κριστερ Σάλεν». Ἐπὶ πλέον τὸ λόιδ' ἐπίστευεν, ότι ἡ ἔγκατάστασις ἐπισχέτων θραύσεως εἰς ὑπάρχοντα πλοῖα ήδυνατο νὰ προκαλέσῃ καὶ τοσοῦ νὰ προεκάλει ἐντομάς εἰς τὰ ἐλάσματα καὶ αὐτοῖς, μὲ τὴν σειράν των, ἰδύνατο νὰ δημιουργήσουν καὶ τοσοῦ, ἕδην οὔτε πρώτας ρωγμάς. Τὰ συμπεράσματα ταῦτα τοῦ λόιδ' ἐδέν ήσαν αὐθαίρετα, οὐτε ἥθλον ὡς ἀποτέλεσμα ἀπειρισκώμενα, σλλ' ἥσαν συμπεράσματα, ἀποκρυσταλλωθέντα κατόπιν σοφαράς, εὔρειας καὶ ἐμπειριστατωμένης μελέτης. Ἡ ἀποψίς αὕτη σημαντικώς ἐνισχύεται ἐκ τοῦ γεγονότος, ότι καὶ οἱ Ἀμερικανοὶ δὲν ἔγκατάστησαν ἐπισχέτων θραύσεως εἰς τὰ ἡμίσια, τὸν ὑπάρχοντα λίμπετος, καθὼς καὶ ἐκ τοῦ ἑτέρου γεγονότος, ότι ὁ Ἀμερικανικὸς Νηρογώμων δὲν ἀπήτη τοιαύτην ἐνίσχυσιν ἐπὶ ὑπαρχόντων ἡλεκτροσυγκολλητῶν πλοίων. Συνεπώς, οὐδεμία υφίσταται λογική βάσις, ὅπως θεωρήθη τὸ λόιδ' ἡς ἐπιδείξαν ἀμελειανή, διότι ἥκολούθησε τὰς ἀπόψεις τῶν ιδίων του ἐμπειρογνωμόνων μᾶλλον, παρὰ τὰς ἀπόψεις τρίτων.

Ἐπὶ πλέον — ἔγκαλούθησεν ὁ δικαστής — Ισχυρίσθησαν οἱ ἐνάγοντες, ότι οἱ πλοιοκτήται, ἐφόσον δὲν ἰδύναντο νὰ ἐπιφορτίσουν ἄλλους τινὰ μὲ τὸ ίδιον των καθηκόν των περὶ καταδολῆς τῆς ὄφειλομένης ἐπιμελείας, τὸ ὅτι ἐστηρίχθησαν εἰς τὸ λόιδ' ἐδὲ ἀρκετὸν νὰ τοὺς ὑπαπλάκῃ τῆς εὐθύνης των. Ἐνώπιον τῆς δίξειας διαφοράς ἀπόφεων μεταξὺ τῶν ἐμπειρογνωμόνων τοῦ λόιδ' καὶ ἐνίων ἔκ τῶν ἀμερικανῶν ἐμπειρογνωμόνων, ὁ δικαστής ἐσκέφθη, ότι κοινὴ φρόνησις ἐπέβαλλεν, ὅπως οἱ πλοιοκτήται βασισθοῦν ἐπὶ ἔκεινων τῶν ἐμπειρογνωμόνων, ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τῶν ὅπιών ἐντοπισθήτη τὸ σκάφος των καὶ στίνες κανονικῶν τὸ ἐπειθεώρησαν καὶ τὸ ἔκριναν ἵκανὸν πρὸς πλοῦν. Καθ' ἡ μὲδ' ἱκανοποιησεως διαπιστώνων κατέληξεν ὁ δικαστής — δι' ὅλας τὰς υφισταμένας τὸ 1950 περιστάσεις, τὸ λόιδ' ἐδὲ παρέλειψε νὰ λάβῃ τὴν πρέπουσαν θέσιν, ἐνώ καὶ οἱ πλοιοκτήται κατέβαλλον τὴν δεύτεραν ἐπιμέλειαν, διότις καταστάσις τοῦ σκάφους των ἵκανων πρὸς πλοῦν. Κατὰ συνέπειαν, ἡ ἀπαίτησης τῶν ἐναγόντων ἐκηρύχθη ἀδόσιμως καὶ ἡ ἀντιπαίτησης τῶν ἐναγομένων Ισχυρά. Οἱ τελευταῖοι οὗτοι ἐδικαιοῦντο νὰ εἰσπράξουν εἰσιφοράν ἐκ τοῦ διασωθέντος φορτίου. κατὰ τὴν γενικὴν ἀδρίαν.

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

### ΑΡΙΘ. 586/1956 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΤΟΥ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ

—Πότε εἶναι ἀπαράδεκτος ἡ κατὰ τοῦ πλοιάρχου ἀγωγὴ διὰ βλάβας τῶν μεταφερομένων πραγμάτων. Προθεσμία κοινοποιησεως τῆς ἐπιφυλάξεως διὰ τὴν παραλαβὴν τῶν ἐμπορευμάτων. Εὐθύνη πλοιάρχου καὶ πλοιοκτήτου εἰς ἐπίταξιν πλοίου ὑπὸ Δημοσίου, ὥστε ἀντικαταστάσεως πλοιάρχου ἡ πληρώματος.

Ἐπειδὴ ἔκ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 507 Ἐμπ. Νόμου ὁριζούσης, ότι εἶναι ἀπαράδεκτος ἡ κατὰ τοῦ πλοιάρχου ἀγωγὴ διὰ βλάβας τῶν μεταφερομένων πραγμάτων, ἐὰν ταῦτα παρελθοφάσουν ἀνεύ ἐπιφυλάξεως. Ἡ ἐπιφυλάξεις εἶναι ἄκυρος, ἐὰν δὲν ἐγένετο ἔγγραφος καὶ δὲν ἐκοινοποιήθη εἰς τὸν πλοιάρχον τὴν μεθεπομένην τὸ βραδύτερον ἀπὸ τῆς παραλαβῆς, μὴ ὑπολογιζομένων τῶν ἔορτασμάν, ἡμερών, καὶ ἐὰν ἐντὸς τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἐπιφυλάξεως δὲν ἐκοινοποιήθη ἡ ἀγωγὴ, σαφῶς συνάγεται, ότι τὸ διά ταῦτης καθιερουμένον ἀπαράδεκτον τῆς ἀγωγῆς ἐφαρμόζεται διὰ πάσαν βλάβην τοῦ διά τοῦ πλοίου μεταφερομένου ἐμπορεύματος εἴτε αὐτῇ προέρχεται ἐκ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου εἴτε τρίτου τινας, ἀρκεῖ μόνον ἡ ἀλλειψις τῆς ἐπιφυλάξεως περὶ τὴν παραλαβὴν ἡ ἡ βλάσεως τοῦ ἐμπορεύματος εἰς ἥν περιλαμβάνεται, οὐ μόνον ἡ ἐκ τῆς ἐλαττώσεως τῆς ποσότητος αὐτοῦ προερχομένη, ἀλλὰ καὶ ἡ

προκύπτουσα ἐτοι τῆς ἀλλοιώσεως τῆς ποσότητος αὐτοῦ, νὰ μὴ προβληθεῖ ἐδολίων ἐνέργειών τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ πλοιοκτήτου, καὶ οὐδεμίαν σημασίαν κέκτηται, ἐφόσον ἐτοι νόμων δεν γίνεται διάκρισις τις, ἐάν ἡγερθῇ ἡ ἐκ τῆς συμβάσεως τῆς ναυλώσεως ἀγωγῆς ἢ ἡ ἐκ τοῦ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου τοιαύτη. Ἐξ ἑτέρου ἡ αὐτή ὡς ἀνω διάταξις σαφῇ ἔχει τὴν ἐννοιαν, ότι τὸ πρᾶγμα πάροδον μακρού χρόνου ὁ πλοιάρχος καὶ ὁ πλοιοκτήτης εἰς δυσχερή θέσιν ὅπως ἀποκρύσωσιν ἀγωγάς διὰ βλάβας, ὃν θὰ ἦτο δύσκολον νὰ γνωρίζωσι τὴς αἰτίαν, δύναται νὰ προστεθῇ σύ μόνον ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἀλλὰ καὶ τοῦ πλοιοκτήτου, στοις εὐδύνεται διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου συνωδά τὸ ἄρθρ. 278 Ε. Ν. ὅπερ ἔχει ἐφαρμογήν κατὰ τὸ ἄρθρ. 231 τοῦ Νόμου 4442/1929 καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν, καθ' ἥν τὸ πλοίον ἔχει ἐπιταχθῆ ὑπὸ τοῦ Δημοσίου, πλὴν ἐάν ἐγένετο ἀντικατάστασις τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ πλοιοκτήτου τὴν εὐθύνην φέρει τὸ Δημόσιον. «Οὐεν ἐφόσον, καθ' ἡ ἀποκύπτει ἐκ τῆς προσβαλλομένης ἀποφάσεως τὸ Ἐφετείον (Ἀθηνῶν 1896/55) δέχεται, ἐν τῇ ἀνέλεγκτῳ περὶ πραγμάτων κρίσει του, ότι διὰ τῆς ὑπὸ κρίσιν ἀγωγῆς διώκεται ἡ πληρωμὴ ἀποκριματικής καὶ παρὰ τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πλοιοκτήτου διὰ μερικούς τοῦ πρώτου τούτων ἀπώλειαν τοῦ φορτίου μεταφερθεῖστος διὰ τοῦ ὑπὸ τοῦ Κράτους ἐπιταχθέντος πλοίου ἀνευ ἀντικαταστάσεως τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ πληρώματος, τὸ δὲ ἐνάγοντα Δημόσιον δὲν ἐπεκαλεθεῖ εἰς ἀπόκρωσιν τῆς σχετικῆς ἐντάξεως, ότι ἐγένετο κατὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ ἐμπορεύματος ἐπιφυλάξις τις, κατ' ὅρθιν ἐρμηνείαν καὶ ἐφαρμογὴν τῶν ὡς εἰρηταὶ διατάξεων ἀπέρριψε τοῦτο διὰ τῆς ἀπορρίφεως τῆς ἀφέσεως τοῦ Δημοσίου καὶ ἐπικυρώσεως οὕτω τῆς πρωτοδικού ἀποφάσεως τοῦ πλοιάρχου μόνον ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου τὴν ὡς ἀγωγῆς ὡς ἀπαράδεκτον ὡς πρὸς τὸν πλοιάρχον καὶ τὸν πλοιοκτήτην, δι' ὅπερ καὶ οἱ σχετικοὶ λόγοι ἀναιρέσεως, δι' ὃν πλήττεται ἡ προσβαλλομένη ἀπόφασις ἐπὶ τῷ λόγῳ, ότι τὸ ἄρθρ. 507 Ε. Ν. δὲν ἔχει ἐφαρμογὴν στον ἄρχεται ἐπίτηδες τοῦ πλοιάρχου, ἐπειδεῖται ἐπὶ τοῦ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου ἐν πάσᾳ δὲ περιπτώσει τὸ ἑτού τὸ ἄρθρο, τούτου ἀπαράδεκτον δύναται νὰ πρατηθῇ μόνον ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καὶ οὐχὶ ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου καὶ κατ' ἐσφαλμένην ἐρμηνείαν καὶ ἐφαρμογὴν τῆς οὐσιαστικῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου τούτου ἀπερρίφθη ἡ ὑπὸ κρίσιν ἀγωγή, ὡς ἀπαράδεκτος, ἀπορρίπτεοι καθίστανται ως μὴ βάσιμοι.

**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:** Δι' ἐπιφύλαξιν ἄρθρ. 507 Ἐμπορικοῦ Νόμου παραλαβῆς ἐμπορεύμάτων παρουσία τῶν μερῶν, ισχὺν πρωτοκόλλου παραλαβῆς ὑπὸ Ο. Λ. Π. Βλ. τὴν ὑπὸ ἄριθ. 190/56 ἀπόφασιν Ἀρείου Πάγου («Ναυτ. Χρον.» Τ. 267 σελ. 28). Δι' εὐθύνην πλοιάρχου δι' ἀποζημίωσιν ἐμπορεύμάτων καὶ ἀποσευμῶν πλοίου χρησιμοποιουμένου ὑπὸ τοῦ Κράτους Βλ. τὴν ὑπὸ ἄριθ. 662/54 ἀπόφασιν Ἀρείου Πάγου («Ναυτ. Χρον.» Τ. 235, σελ. 19). Δι' ὁφειλάς πλοιοκτητῶν ἐπιταχθέντα πλοία, ἀναγνώρισιν ἀπαίτησεων Βλ. τὴν ὑπὸ ἄριθ. 601/52 ἀπόφασιν Ἀρείου Πάγου («Ναυτ. Χρον.» Τ. 186, σελ. 16). Δι' βλάβην μεταφερομένων ἐμπορεύμάτων κατάστασιν αὐτῶν, προθεσμίαν κοινοποιήσεως ἐπιφυλάξεως διὰ παραλαβῆς ἐμπορεύμάτων Βλ. τὴν ὑπὸ ἄριθ. 1336/54 ἀπόφασιν Ἐφετείου Αθηνῶν («Ναυτ. Χρον.» Τ. 230 σελ. 20). Εὐθύνη πλοιάρχου διὰ βλάβας μεταφερομένων ἐμπορεύμάτων ἐξ ἀνωτέρως βίας Βλ. τὴν ὑπὸ ἄριθ. 2241/54 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Πειραιώς («Ναυτ. Χρον.» Τ. 234 σελ. 15). Εὐθύνη πλοιάρχου καὶ πράκτορος εἰς σύμβασιν ναυλώσεως, προθεσμίαν κοινοποιήσεως ἐπιφυλάξεως κατὰ παραλαβῆς ἐμπορεύμάτων, πρωτόκολλον παραλαβῆς, καὶ ἀναστολὴ προθεσμῶν ὑπὸ ἄριθ. 29/55 ἀπόφασις Ἐφετείου Αθηνῶν («Ναυτ. Χρον.» Τ. 242 σελ. 17). Δι' εὐθύνην πλοιοκτήτου ἐπάρξεων πλοιάρχου διὰ μεταφοράν ἐμπορεύμάτων, ἀπαλλαγὴν εὐθύνης ἐξ ἀνωτέρως βίας γνωμοδότησις συμβουλίου ἐλέγχου ναυτικῶν ἀδικημάτων ὑπὸ ἄριθ. 688/55 ἀπόφασις Ἀρείου Πάγου («Ναυτ. Χρον.» Τ. 264 σελ. 23).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

**ΣΗΓΑΡΕΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ  
“ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ”**

Οι ἀντιπρόσωποι τῆς Α.Β.Ε.Σ. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εἰς τοὺς κάτωθι  
σιγαρέτων πρὸς ἀμεσον ἐξυπηρέτησιν τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων  
εἰς τιμάς λιαν εύνοϊκάς.

ALEXANDRIA (Egypt)	NESTOR GIANACLIS S.A.E., Rue Istanbul 9
PORT-SAID	MERZANIS BROTHERS, Fouad 1st Avenue
MALTA	THE HELLENIC TOBACCO COMPANY LTD., 2, Windmills Street, VALETTA
GENOVA	U. CORSIGLIA & Co, Via Ponte Reale No. 1-10 FRANCESCO RAIMONDI, Piazzale Immacolatella Nuova
NAPOLI	LIGABUE, S.a.R.L., Santa Chiara No 508
VENEZIA	DITTA CIANCIOLA & Co, Corso Trieste 28-36
BARI	COMPAGNA CANARIENSE MARROQUI DE TABACOS S.A. Rue du Mexique
CEUTA	GEBR. HEINEMANN, Dovenfleet 12
HAMBURG	

“ΑΛΕΞΤΩΡ”

## ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Από την πέμπτην έτησιαν γενικήν έκθεσιν έπι τών πεπραγμένων της Εύρωπαϊκής Κοινότητος Γαιάνθρακος — Χάλυβος ('Απρίλιος 1956 — 'Απρίλιος 1957) διαπιστώνται ή έντος τετραετίας αύξησης της παραγωγής χάλυβος κατά 36%. Αι προβλέψεις δια το μέλλον ομίλουν περί παραγωγής 73.5 έκατομ. τόνων κατά το 1960 και 80 έκατομ. τ. κατά το 1965, ένω διά το 1957 προβλέπονται 105 έκατομμύρια τόνων. Αι εις γαιάνθρακα άναγκαι τών χωρών της Κοινότητος άναβιδάζονται εις 308 έκατομ. τ. διά το 1960, εις 332 έκατομ. τ. διά το 1965 και 362 έκατομ. τ. διά το 1975.

Οσον διφόρων την παραγωγήν γαιανθράκων, ή έκθεσις άναφέρει, δι αύτην υπήρξε στάσιμος ή κάπως κατωτέρα, δι' ή καὶ ή υποχρέωσις δι' εισαγωγάς έκ τού έξωτερικού κατέστη έπιτακτική. Εις μόνην την Γαλλίαν εισήθησαν 18.5 έκατ. τόν. γαιανθράκων, ένατη 12.4 έκατ. τόνων, τού 1955. Η πόλημένη διά το 1956 ποσότης άποδιέται εις τήν κρίσιν τού Σουέζ, ηπις ηδησεν άποτόμως κατά 9.5% τάς εις γαιανθράκας γαλλικάς άναγκας.

Τό κόστος, δύμας, μεταφορᾶς κατά το 1956 χαρακτηρίζεται άπο την έκθεσιν, ως άπαγορευτικόν καὶ ἀπό τής πλευρᾶς ταύτης προσπάθειας κατεβλήθησαν διά τήν μείωσίν του. Η Γαλλία, λ. χ., δεδομένου, δι έτι μακρὸν χρόνον θά ύποχρεωθῇ νὰ εἰσάγῃ στερεά καύσι: αἱ ἀπὸ τήν Αμερικήν έπροχωρησαν εἰς ἐπίλισιν τού προβολήματος διά τῆς κατασκευῆς μεγάλων — εἰδικῶν γαιανθρακοφόρων σκαφῶν, τών 16.000 τ. d.w., ταχέων καὶ μὲ πλήρη ἀνεσιν εἰς μέσα φορτοεκφορτώσεως. Τοιάυτα σκάφη παρηγγέλθησαν ηδη καὶ συντόμως τά πρώτα έξ αὐτῶν θά παραδοθοῦν. Τό αὐτό πράττουν ή Γερμανία καὶ ή Ιταλία.

Διά νὰ καταδειχθῇ τό χριβόν μεταφορικὸν κόστος, άναφέρεται εις τήν έκθεσιν, δι αὐτά Δεκέμβριον τού 1956 ἐπιληρώθησαν 118.6 ἀπό Χάμπτον ρόδος διά Ρόττερνταμ. Τότε, ο ναυλώς τό 160% ὀνώτερος, έναντι τού Δεκέμβριον 1955 καὶ διπλάσιος, έναντι τού Δεκέμβριον 1954. «Ἐκτεταὶ καὶ μέχρι τῶν μεσῶν Μαρτίου—δύτε κλείει ή έκθεσις—οι ναυλοὶ περιεστρέφοντο εἰς τά 62)—. (Σημ.: Ηδη, πληρώνονται 31)— μόνον, δι' Αύγουστον — Σεπτέμβριον).

Ιδιαιτέρως συνιστάται διά τῆς έκθεσεως εις τάς μετεχούσας τῆς Κοινότητος χώρας, καθὼς καὶ εις τάς χώρας τού Ο.Ε.Ο.Σ., ὥστε ούτω συντονίζεται ο μεταφορικὸς ρυθμός καὶ ἀπόφευγεται ή έκτακτος ζήτησις χωρητικότητος.

Σημειούται, δι αὐτής τής έκθεσιν, η δελτίωσις τού συστήματος συγκεντρώσεως τῶν ἔχγωριων ποστότων, ώστε νὰ μειωθοῦν αἱ ἔχωρικοὺ εἰσαγωγαί. Τό αὐτό ὑποδεικνύεται καὶ διὰ τὰ μεταλλεύματα, ἐνισχυμένης τῆς ἔχγωριον ἀνορύζεως.

Γερμανοὶ παραπρητοὶ τῆς ναυλαγορᾶς ἀποδίδουν τήν σημερινήν πτώσιν τῶν ναυλῶν δχι εἰς τήν ύπερπροσφοράν σκαφῶν, ἀλλ' εἰς τρεῖς ἄλλας αἵτιας: Εἰς τό ύψηλόν, δηλαδή, ἐπίπεδον, εἰς τό ὅποιον ἀνωμάλως ἔφθασαν οι ναυλοὶ κατά τήν κρίσιν τού Σουέζ, εἰς τό ἀνοιγόν πῆδις διώρυγος τού Σουέζ καὶ εἰς τό γεγονός, δι αὐτοῦ πολλὰ πλοία προεναυλώθησαν, δταν ἔξερδάγη ή κρίσις τῆς Διώρυγος καὶ τώρα ταῦτα ἐπανέχονται εἰς τήν ἄγοράν ἀναύλωτα.

Παραπρετεῖται, σχετικῶς, δι αὐτής τής έκθεσιν, η δελτίωσις τού συστήματος συγκεντρώσεως τῶν ἔχγωριων ποστότων, ώστε νὰ μειωθοῦν αἱ ἔχωρικοὺ εἰσαγωγαί. Τό αὐτό ὑποδεικνύεται καὶ διὰ τὰ μεταλλεύματα, ἐνισχυμένης τῆς ἔχγωριον ἀνορύζεως.

Ιστος νὰ ἐπρεπεν οι παραπρητοὶ τῶν ἔκάστοτε ἐξελίξεων τῆς ναυλαγορᾶς μετά περισσοτέρας προσοχῆς νὰ παρακολουθοῦν τάς σημειουμένας διακυμάνσεως εις τήν ἄγοράν τῶν πρώτων ύλων. «Έχουν ἀσφαλῶς μιαν στενὴν ἔξαρτησιν αἱ πρώταις ἀπό τάς δευτέρας.

Πράγματι αἱ σημειαὶ δραματικαὶ ἐκπτώσεις τῶν ναυλῶν ἐπονται τῶν συνιθηκῶν υπό τάς δποίας ηδη τελεῖ ή προσφορὰ βασικῶν ύλων καὶ γεωργικῶν προϊόντων. Υπερβαίνει αὐτή τάς δυνατότητας τῆς καταναλώσεως, μὲ ἀπότελεσμα τήν ἐν πολλοῖς ὑποτίμησιν αὐτῶν καὶ μὲ δικαιολογημένην τήν ἐλάχιστα αἰσιόδοξην προοπτικήν διά τό ἔγγυς μέλλον.

Μέχρι τού φινιοπώρου καὶ ίσως πέραν αὐτοῦ, υπό τήν ἐπίδρασιν καὶ τής ἐποικικής κάμψεως τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος, δὲν προβλέπεται τάσις ἀναστοιχογόνησεως εις τήν ἄγοράν τῶν πρώτων ύλων, οὔτε δ' ἀσφαλῶς καὶ εἰς τήν ναυλαγοράν.

Εις 26 έκατομ. τόνων ἀνήλθεν ή μεταφορική κίνησις ἐκ τῶν υπερποντίων κέντρων παραγωγῆς πρὸς τάς χώρας τῆς καταναλώσεως κατὰ τό γεωργικὸν ἔτος 1956/57, τό λήξαν τόν 'Ιουλίου. Αι προβλέψεις διά τό ἀρδάμενον νέον ἔτος δὲν είνε έννοιαν προβολήτης.

Εινε τόσης ἐκτάσεως ή ἀλήτησία στηρώνται τάς χώρας καταναλώσεως, ώστε νὰ προβλέπεται, δι αὐτὸν χειμώνος θά ἀντιμετωπίζουν πρόβλημα ἐναπόθηκεύσεως τῶν περισσεύματων τῆς παραγωγῆς των αἱ Ήνωμέναι Πολιτείαι, δι Καναδᾶς καὶ ή Αυστραλίας.

Πρὸς ἀνακούφισιν τῆς πιέσεως εις τήν ναυλαγοράν ἐκ τῆς πληθωρικῆς χωρητικότητος, αἱ Ενεπίλισιν προσφοράν δι κ. Μόρς τήν ἀπόφασιν τῆς Ναυτικῆς Διοίκησεως, δι πως ἀποδέχεται τήν πρώτων ἐπαναπαράδοσιν ώρισμένου ἀριθμοῦ «επιέαρ-μπούστ» ναυλωμένων σκαφῶν, διασχολουμένων ηδη εις μεταφορᾶς φορτίων ἐκ τῶν κρατικῶν ἀποθεμάτων.

Πιστεύεται δι αὐτὸν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τήν ἀναμενόμενον παροπλισμὸν καὶ ἀλλων κρατικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν, ή πιέσις τῆς πληθωρικῆς χωρητικότητος θέλει ἀμβλυνθῆ.

Χαρακτηριστικὸν τῆς καταστάσεως: Διά πέντε φορτία ἀπὸ τήν διπλήν κάτην τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν διά Κορέαν ἐζητήθησαν προσφοραὶ καὶ ἐλήφθησαν τοιαῦται ἀπὸ 18 ἀμερικανικά καὶ ἀπὸ 21 ἔξι σκάφη. Ο χαμηλότερος προσφερθεὶς ναύλος ηδη δολ. 11.45 διά τά ἀμερικανικά πλοια τοιαῦται δολ. 6.44 διά τά ξένα.

Η ύπερπροσφορά χωρητικότητος τάνκερς ἀποδεικνύεται ἀπὸ τό γεγονός, δι αὐτοῖς τήν ἐταιρίαν Μόμπιλ τού Λονδίνου όγδοηντα εἰν δλω σκάφη διαφόρων μεγεθῶν προσφερθησαν τελευταίως πρὸς χρονοναύλωσιν, μὲ παράδοσιν 1958 καὶ μέσα 1959.

Διά τά τά 18—20 χιλ. τόνων οι ναυλωταὶ ἐφαίνοντο διατεθειμένοι νὰ δεχθοῦν ναύλουν κάτω τῶν 30 σελ. δι' ἐπτά έπη καὶ διά τά 40—46 χιλ. τόν. γύρω τῶν 27 σελ.

Εινε τόσα τά ἀποθέματα εις τά ἀμερικανικά διύλιστρια ἀκαθάρτων πετρελαίων, ώστε αἱ ἑταῖραι νὰ ύποχρεωθοῦν νὰ περικόψουν τάς ἀγοράς των ἐκ του έξωτερικού τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν καὶ τού έξετρικού.

Αἱ εισαγωγαὶ, λ.χ., τής Γκόλφ κατά τό τελευταίον πεντάμηνον εῖναι αἱ ολιγώτεραι ἀπὸ τού 1952 (97 χιλ. βαρέλ. ήμερησίως, έναντι 129 χιλ. βαρέλ. τού αὐτοῦ χρονικού διαστήματος τού 1956). Εὐεξήγητος ή κρίσις εις τάς μεταφοράς.

Η πρόβλεψις περὶ ύπερπληθωρισμοῦ τῶν δεξαμενοτλοίων ἔρχεται καὶ αὐτὸ τήν ἀρμοδίων ἐπὶ τάς μεταφοράς ἐπιτροπήν τού Ο.Ε.Ο.Σ. Η ναυπηγουμένη χωρητικότης κρίνεται, δι αὐτέρθαλλει τάς μεταφορικάς ἀνάγκας.

Προβλέπεται, δι αὐτὸ τού 1958 μέχρι τού 1961 θά αὐξάνεται ἀπὸ την προβολής μετρίου στόλος τῶν τάνκερ, κατά μέσον δρον, 19% ἐπηρίως, ένω δι αύξησης τῆς καταναλώσεως πετρελαίων θά φθασῃ τά 7% μόνον, παραλλήλως δὲ θά διευρύνεται καὶ ή κρήσις τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας.

Δώδεκα ἀκόμη δεξαμενόπλοια «T.2» παροπλίζει ή ἀμερικανική ύπερφεσία. Στρατιωτικῶν Μεταφορῶν, συνεπεία τῆς κρίσεως εις τήν ναύλωσιν.

Κατά 7.9% ύπηρξεν ἀνωτέρα ή παραγωγὴ πετρελαίου καθ' δλον τὸν έλευθερον κόσμον, κατά τό 1956, έναντι τού 1955. Αύξησις εις τήν Αμερικήν 3.5%, εις τάς λοιπάς χώρας 12.7%.

Κατά 200.000 βαρελίων θά αὐξήσῃ ήμερησίως ή εις πετρέλαια παραγαγή τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν, ίνα ξεπερνέσῃ εις τήν καλύψιν τῆς ύπο τού προέδρου κ. Αἰζενχάουερ ἀναγγελθεὶς περικοπῆς κατά 10% τῶν ἐν τού έξωτερικού εἰσαγωγῶν. «Υπολογίζεται ή ἐν λόγω περικοπή δι' ένα έτος εις 1031 έκατομμύρια βαρελίων.

Τό σχέδιον, σύντονος, δύμας, ή έφαρμογή δὲν είναι ύποχρεωτική, ἀποβλέπει, μάλλον, εις τήν αναστολὴν τῶν ἐκ Μέσης Ανατολῆς εἰσαγωγῶν πετρελαίων, παρὰ εις τάς λοιπάς τάνκερ καὶ Βενεζουέλας τοιαύτας. Ο αὐτίκτυπος εις τήν ναυλαγοράν είνε προφανής.

Οι ισχυροὶ αὐταγωνισταὶ τῶν λίμπετρος: Τό πρώτων διά χῆμα ξηρά φορτία ιταλικὸν δηλεοκίνητον σκάφος «Ατσιαγέρε», τῶν 16.000 τόνων δ.ω., αὐτοστοίβαστον, μὲ 6 κύτη, κατασκευῆς Ανσάλτο καὶ ταχύτητος 14 μιλλίων, κατέπλευσε πρό τίνος εις τό Χάμπτον ρόδο, δηνο καὶ ἐφόρτωσε διά λογαριασμῶν τῆς μεγαλύτερας Ιταλικῆς χαλυδουργικῆς ἐπιχειρήσεως «Φινσάϊντερ». Τρία ἄλλα ἀδελφὰ σκάφη καὶ ἔτερα δύο μικρότερα, τῶν 10.000 τόνων δ.ω., τελούν ηδη ύπο κατασκευήν.

Υπολογίζεται δι αὐτὸν, μετά τήν ναυπήγησιν των, ἀκατόντων φορτίας γαιανθράκων καὶ κώκ θά παραλαμβάνωνται ἀτησίως ἀπὸ τό Χάμπτον

## ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΕΝΤΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

PANTAP - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ - ΛΟΡΑΝ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Π. ΒΡΑΝΑ

ΑΙ ΜΟΝΑΔΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ  
(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<sup>HN</sup> ΚΑΙ 16<sup>HN</sup> ΕΚΑΣΤΟΥ ΜΗΝΟΣ

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝ 137 & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ · ΤΗΛ. 471.041 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

οδός διὰ τὰ ιταλικά χαλυβουργεία, δεδομένου, ότι ή αύτή έταιρία διαθέτει καὶ ἄλλα δ σκάφη τούτων τύπου, τῶν 19.000 τόννων d.w., ἔκαστον, χρονοναυλωμένα παρ' αὐτῆς.

• Η ἀνάπτυξις τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας διὰ τὴν ἡλεκτροπαραγωγὴν θὰ προκαλέσῃ — κατά τίνας κύκλους — περιορισμὸν τῆς ναυπηγικῆς δραστηριότητος εἰς δεξαμενόπλοια καὶ τράμπες. «Υπολογίζεται σχετικῶς, ότι διὰ Δυτικής Εύρώπης ἀπασχολεῖ σήμερον τὰ 50 % τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος τῶν τάνκερς καὶ τὰ 30 % τῶν τράμπες, πρὸς μεταφορὰν καυσίμων. Ή παραγωγὴ ἀτομικῆς ἐνέργειας εἰς τὴν Δυτικήν Εύρώπην προβλέπεται, ότι θὰ είναι τοῦ πρὸς τὴν ἐνέργειαν 230 ἑκατομμυρίων τόννων γαιανθράκων, ἐναντίον 5 ἑκατομμυρίων τόννων κατά τὸ 1960.

— Τὸ ἔλλειμμα μεταξὺ τῶν ἀναγκῶν τῆς Δυτικῆς Εύρώπης εἰς καύσιμα καὶ τῆς ἔχωριον παραγωγῆς θὰ κωπιάνεται μετά τὸ 1970 εἰς τὸ ίσοπυνθον 300 ἑκατομμυρίων τόννων γαιανθράκων ἐτησίως, αἱ δὲ εἰσαγωγαὶ γαιανθράκων θὰ τείνουν νὰ περιορισθούν γύρω τῶν 50 ἑκατομμυρίων τόννων. Τὰ δριαὶ τῶν μέσων διῆλίσεως καὶ μεταφορᾶς εἰς τὴν Εύρώπην προβλέπονται κατὰ τὸ 1970 εἰς τὸ ίσοπυνθον 265 ἑκατομμυρίων τόννων γαιανθράκων η 180 ἑκατομμυρίων τόννων πετρελαίων.

— «Ηδη, τὰ ναυπηγεῖα είναι πλήρη παραγγελιῶν μὲ παραδόσεις ἔξικυνομένας μέχρι τοῦ 1960. Ἀπὸ τοῦ ἔτους ἑκείνου είναι πιθανή μία ἀνταπροσωρικὴ εἰς τὰς διά δεξαμενόπλοια ἀνάγκας δεδομένου, ότι είναι δυνατὸν ἄλλαι μέθοδοι διακινήσεως τῶν πετρελαίων ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολὴν πρὸς τὴν Δυτικήν Εύρώπην νὰ ἐφαρμοσθοῦν, νὰ σημειωθῇ δὲ ἀποκλάμψις πηγῶν (Σαχάρα) κειμένων ἔγγυτερον πρὸς τὰ κέντρα καταναλώσεως.

• Η ἀνατίμησις τοῦ μάρκου ἐπιμόνως ἀπὸ τὰς ἄλλας χώρας τῆς Δυτικῆς Εύρώπης ὑποδεικνύεται. Η Γερμανία, δῆμος, προβάλλει ὡς προϋπόθεσιν τὴν ὑποτίμησιν τῶν πληθωρικῶν νομισμάτων τῶν ἄλλων χωρῶν. Οὕτω, μόνων θὰ εὐθυγραμμισθῶν αἱ τιμαὶ τοῦ συναλλάγματος πρὸς τὰς οἰκονομικὰς ἔξειδεις τῆς τελευταίας ὀκτάτειας.

— «Ἄς σημειωθῇ, ότι ή ἀγοραστική δύναμις τοῦ μάρκου ἐμειώθη ἀπὸ τοῦ 1949 μέχρι τοῦ 1956 κατὰ 5.3%, τῆς Γαλλίας κατὰ 32.3% καὶ τῆς Ἀγγλίας κατὰ 29.2%. Παρὰ ταῦτα, αἱ ἐπίσημοι τιμαὶ συναλλάγματος παρέμειναν αἱ αὐταὶ, μὲ διαφοράν, δῆμος, πραγματικὴν τῆς ἀξίας τοῦ νομίσματος κατὰ 25%.

— «Η ἀνατίμησις τοῦ μάρκου προτείνεται νὰ φάσῃ τὰ 5%, ἐνώ τῶν ἄλλων εὐρωπαϊκῶν νομισμάτων η ἀπαιτουμένη ὑποτίμησις θὰ είναι γύρω τῶν 10%.

• Τῆς Δυτικῆς Γερμανίας η παραγωγὴ δραστηριότης ἔξηκολούθησε τὴν ἀνίονσαν καὶ κατὰ τὸ α'. ἔξαμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους, ἀλλὰ μὲ διλγωτέρων ἔντονον τὸν ρυθμόν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ προηγούμενα ἔτη.

— «Η συνοική βιομηχανικὴ παραγωγὴ ηγέτη κατὰ 6.5% ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου ἔξαμηνον τοῦ 1956, διπέρ έστημεισεν αὐξησιν κατὰ 11% ὑπέρ τὸ ἔξαμηνον τοῦ 1955.

— Τῶν μηχανημάτων η παραγωγὴ ἐμειώθη κατὰ 1%, μὲ καθυστερήσεις παραδόσεων ἀπὸ ἔξι ἔως δώδεκα μηνῶν, ἐνώ η ἀνεργία τῶν ἀρρενών ὑπῆρξε μεγαλυτέρα καὶ αἱ οικοδομικαὶ ἔργασσαι κατὰ 15% κατώτεραι τοῦ θέρους τοῦ 1956.

— Τῶν ἀγαθῶν, τούναντίον, καταναλώσεως η αὐξησις διετηρήθη (10—12% ὑπέρ τὸ ἔξαμηνον τοῦ 1956).

— «Ο χαλαρωτέρος αὐτὸς ρυθμὸς τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς προεκλέσεις κάποιαν συστολὴν καὶ τῆς μεταφορικῆς δραστηριότητος. Ολιγώτεραι καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ εἰσέρχονται πρῶται οὐλαί.

• Νέα φρέστα εἰς τὴν περιφέρειαν τοῦ Χαστ Μεσσαούδ τῆς Σαχάρας ὀπεκάλυψαν τὸν πλούτον τῶν κοιτεσμάτων πετρελαίων. Υπολογίσμοι ἀποθεμάτων: 100 ἑκατον. τόννων.

• Παρὰ τὰς πολιτικὰς διαφορὰς τὸ ρωσο-γιουγκοσλαυϊκὸν ἐμπόριον σταθερώς ἀναπτύσσεται. «Ἐναντὶ ἔξαγωγῶν πρὸς τὴν Ρωσίαν 17.9 ἑκατομ. Σολλαρίων διὰ τὸ 1955, εἰς 41.6 ἑκατομ. δολ. ἀνήλθον αὔται τὸ 1956 καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ ἔκειθεν ἀπὸ 14.4 ἑκατομ. τοῦ 1955, ἐφθασαν τὰ 70.4 ἑκατομ. δολ. τὸ 1956. Αἱ νέαι ἐμπορικαὶ συμφωνίαι 1958/60 προβλέπουν μεγαλυτέραν αὔξησιν.

• Η «Κοινὴ Εύρωπαϊκὴ Ἀγορά» θὰ εύνοηται τὴν τοποθέτησιν περισσοτέρων ἀμερικανικῶν κεφαλαίων εἰς ἐπιχειρήσεις τῆς Δυτ. Εύρώπης. Οὕτω μόνων η ἀμερικανικὴ βιομηχανία θὰ συγκρατήσῃ τὴν θέσιν τῆς εἰς τὴν εὐρωπαϊκὴν κατανάλωσιν.

— «Η ἀνυπαρξία τελωνειακῶν δασμῶν εἰς τὰ γερμανικά βιομηχανικά προϊόντα, τὰ εἰσαγόμενα εἰς τὰς ἄλλας, μετεγουσάς τῆς ἀγορᾶς χώρας τῆς Εύρώπης, θὰ τὰς καταστήσῃ προνομιούχα ἐναντὶ τῶν ἀμερικανικῶν. Θὰ πρέπει ἐπὶ τόπου νὰ παραχθοῦν καὶ αὐτά.

— Αἱ μέχρι τοῦδε, ὑπολογίζομεναι εἰς 1.3 δισεκατομ. δολ. τοποθετήσις Ιθιωτικῶν ἀμερικανικῶν κεφαλαίων θὰ αὐξηθῶν σημαντικῶς, πέραν τῶν ἐτησίων ἐπενδυσμῶν 150 ἑκατομμυρίων.

• Αἱ Ἕνωμέναι Πολιτείαι φαίνεται, ότι ὑπεχώρησαν εἰς τὰς ἐπιμόνους

ἀπαιτήσεις τῶν συμμάχων των καὶ ἀπεδέχθησαν τὴν χαλάρωσιν τῶν περιορισμῶν διὰ τὰς συναλλαγάς μὲ τὴν κομμουνιστικὴν Κίναν. Τώρα, ὥρισμένα μηχανήματα, χημικὰ καὶ μεταλλουργικὰ προΐστοντα, μεταφορικὸν ὄλικόδε καὶ πλοιαὶ ἐπιτρέπεται νὰ ἔχαχθον εἰς Κίναν ἀπὸ τὰς χώρας τῆς Δύσεως.

— Τὰ ἀνωτέρω ἀνεκοινώθησαν πρὸ δημερῶν εἰς Παρισίους ἀπὸ ἀρμόδιους ἀμερικανοὺς ἐκπροσώπους. «Οσον ἀφορᾷ, δῆμος, τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας, αὐταὶ θὰ συνεχίσουν τὴν μέχρι τοῦδε τηρηθεῖσαν τακτικήν των εἰς τὰς σχέσεις των μὲ τὴν Ερυθρὰ Κίναν.

• Κατὰ τὰς πρὸ μηνὸς ἀνακοινωθεῖσας προβλέψεις τῆς κυβερνήσεως τοῦ Οσλο, η δύναμις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Νορδηγίας ἀναμένεται νὰ φάσῃ τὸ 1961 εἰς 11.6 ἑκατομμύρια τόνων γκρός.

• Τὸ μεγαλύτερον μέχρι τοῦδε δεξαμενόπλοιον τοῦ κόσμου, τὸ «Μπέργκε Σίγκβαλ» 35.750 τόνων d.w., παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ερικστρέγκ εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἐταιρίαν.

— Αἱ μηχαναὶ τοῦ σκάφους εἰναι δεκακύλινδροι, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν καὶ δυνάμεων 12.500 πτπων, παρέχουσαν εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 16 μιλλίων. Τὸ σκάφος παρεδόθη 119 ἡμέρας μετὰ τὴν καθέλκυσιν του, ἐνώ διὰ τὴν δλην κατασκευὴν του ἀπῆτηθη χρονικὸν διάστημα 5½ μηνῶν μηνῶν.

• Νέα αὐξησις 7 ½ %, κατὰ μέσον δρον, εἰς τὰς τιμὰς τῶν βασικῶν προϊόντων τῆς χαλυβουργίας, ἐφημόρσθη ἀπὸ τῆς 29ης Ιουλίου εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Ε. δικώτερον, τὰ ἐλάσματα διὰ τὰς ναυπηγήσεις ὑψώθησαν 9% (ῆποι ἀπὸ λίον 39.2.0 εἰς 42.12.0).

— Οὕτω, δι' ἓνα δηζελοκίνητον σκάφος τῶν 10.000 τόνων d.w. τὸ ἐπὶ πλέον κόστος, κατόπιν τῆς ἀνωτέρω ὑπερτιμήσεως τοῦ χάλυβος, ὑπολογίζεται εἰς 12.000 λιρῶν. Η ἐπιβάρυνσις θὰ είναι ἐπὶ μεγαλυτέρᾳ, ἀν ὑπολογισθεῖν καὶ αἱ ὑψηλότεραι τιμαὶ διὰ τὰ μηχανήματα καὶ τὰ ἄλλα χαλύβδινα μέρη ἐξοπλισμοῦ τοῦ σκάφους.

*Serving  
ship and owner*



LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

ALSO AT CARDIFF,

NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,

HULL AND GRIMSBY.

Telephone - AVEnue 2000 · Telegrams - Lambert, London.

(Inland)-Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.3. LN 8027.1

## “ΠΗΓΑΣΟΣ,,

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (Ε.Π.Ε.)

ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ.: "ΝΑΥΠΗΓΑΣΟΣ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### ΑΙΓΑΙΟΝΤΟΣ

Ο ΠΕΤΡΕΛΑΙΑΓΩΓΟΣ ΤΟΥ ΣΙΝΑ

Ο μέσω της έρήμου τού Σινά και παραλήλως πρός την Διώρυγα τού Σουέζ σχεδιαζόμενος νά έγκατασταθῇ πετρελαιαγωγός, ένδεχεται νά βοηθήσῃ τον κ. Νασσέρ, δότως κρατήσῃ μίαν στρατηγική θέσιν έπι της δόδου διακινήσεως τῶν πετρελαίων τῆς Μέσης Ανατολής πρός τὴν Εύρωπην. Αἱ παγκόσμιοι ἀνάγκαι εἰς πετρέλαια υπόδογιζεται νά διπλασιασθοῦν κατά τὴν προσεχῆ δεκαετίαν, πολλαὶ δὲ χώραι ἐπιθυμοῦν νά μὴ ἔξαρθωται ἀπόλυτῶς ἐπί τῆς Διώρυγος καὶ μέσω τῆς ὁποίας διεκινεῖτο, μέχρι τῆς γνωστῆς κρίσεως, ὁ μεγαλύτερος δύκος τῶν πρὸς τὴν Δύσιν μεταφερόμενῶν πετρελαίων τῆς Μέσης Ανατολῆς. Η Εὐρώπη βαρύτατα ἐπλήγη ἀπό ἔλλειψιν ὑγρῶν καυσίμων, σταν ἡ ὑδατίνη αὐτὴ δόδος, μήκος 103 μιλλίων, ἐκλεισθή διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν ἐπί διερίπου μήνας, συνεπεῖ τῆς γνωστῆς ἀγγελο-γαλλικῆς καὶ ισραηλινῆς εἰσβολῆς εἰς τὴν Αἴγυπτον.

Ίνα μὴ ἐπαναληφθῇ τὸ πάθημα, ἀλλὰ καὶ λόγω τῆς προβλεπομένης αὐξησεως τῶν εἰς πετρέλαια συναγερμῶν, προσπάθεια καταβάλλονται, δύποτε ἔξευρθονται καὶ ἀλλὰ μέσα διακινήσεως τῶν πετρελαίων τῆς Μέσης Ανατολῆς, ὥστε νά ἔξουδετερωδῆ ἐν τίνι διῆμῷ τὸ μονοτώλιον τῆς Διώρυγος. Ἐνα ἔκ τῶν μέσων αὐτῶν ἀφορᾶ τὴν χρησιμοποίησιν σούπερ-τάνκερς, ἀτίνα θὰ μεταφέρουν ἐπί τοῦ Περσικοῦ Κόλπου τὸ πετρέλαιον δια τοῦ γυροῦ τῆς Αφρικῆς, ἔτερον δὲ εγκείται εἰς τὴν Ἑγκατάστασιν πετρελαιαγωγοῦ, μὲ τέρμα εἰς ἔνα τουρκικὸν λιμένα τῆς Μεσογείου. Ἐν τούτοις, διαπραγματεύεις, ηδη διεξαγονται μεταξὺ τῆς Αίγυπτικῆς Κυβερνήσεως καὶ τοῦ κ. Ωνάση πρὸς ἴδρυσιν ἑταῖρισ, ητὶς θὰ ἀνέλαμβανε τὴν κατασκευὴν πετρελαιαγωγοῦ ἀπό Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης μέχρι Πόρτ Σαΐδ, διερχομένου παραλήλως πρὸς τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ, συνεπεῖ τοῦ 2.000.

Πρίν, δμως, καταστῇ δυνατὴ ἡ κατασκευὴ τοῦ ἐν λόγῳ πετρελαιαγωγοῦ, πρέπει να ἔξοδοισι καὶ ἡ χρησιμοποίησι τοῦ ὑπὸ ἐταιρίῶν πετρελαιού. Πολλαὶ εἰς αὐτῶν, φαίνεται, προτιμοῦν νὰ μὴ ἔξαρθωται ἐφεξῆς ἐκ τῶν παρεχομένων ἀπό τὴν Αἴγυπτον μέσων καὶ συνεπῶς ἐμφανίζουν ψυχρότητα εἰς τὴν ίδεων τοῦ ἄγωγοῦ. Ἐν τούτοις εἰς πετρελαιαγωγοῦ παραλήλως τοῦ Σουέζ, μήκος 103 μιλλίων μόνον, προσφέρει ἀξιόλογα οικονομικά πλεονεκτήματα καὶ οικονόμιαν χρόνου, ἀτίνα δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ παραγνωρίζωνται καὶ παρ' αὐτῶν ἀκόμη τῷν αὐτοτροπέρων ἐπικριτῶν τοῦ κ. Νάσερ. Αὐτὸ δ' ἀκριβῶς τὸ γεγονός ἀποτελεῖ διὰ τὸν Αἴγυπτον ἡγέτην βασικὸν ἐπιχείριμον πρὸς διατήρησιν τοῦ σημαντικοῦ ρόλου τῆς Αίγυπτου, δὸν ἀφορᾷ τὴν πετρελαίων τῆς Μέσης Ανατολῆς.

Μολονότι δὲν ὑπάρχουν ἔξι ἐπισημου πηγῆς λεπτομέρειαν περὶ τοῦ μελετωμένου σχεδίου, φαίνεται, πάντως, ὅτι ἡ ἰδρυθησούμενή ἐταιρία θὰ ἀνήκῃ κατὰ πλειοψηφίαν εἰς Αίγυπτιον, δὲ πετρελαιαγωγὸς θὰ συμπληρωνῇ μᾶλλον τὴν Διώρυγα, παρὰ δὲ τὴν συναγωνίζεται. Τὰ πλεονεκτήματα τοῦ πετρελαιαγωγοῦ εὑναι προφανῆ: Ἡ Αίγυπτος θὰ δημιουργήσῃ ἔνα πρόσθετον ἑσδόδον ἐκ τῆς παροχετεύσεως τοῦ πετρελαίου, ἔνω ἔνας ἀκόμη ζωτικὸς κρίκος διὰ τὸν εἰς πετρελαιαγωγοῦ περιβολεύμαν τῆς Δύσεως θὰ διέρχεται δι' αἰγυπτιακοῦ ἔδαφους. Ἐξ ἀλλοῦ, τὰ πλεονεκτήματα διὰ τὸν ὑπόδοιπον κοσμον συνοικίζονται εἰς τὰ ἔξης: α) Τὸ πετρέλαιον θὰ διακινῆται ἀπό τὰς πηγὰς τοῦ πρὸς τὸ Σουέζ ταχύτερον, παρ' ὃσον ἔνω μεταφέρεται ἐπὶ σούπερ-τάνκερς, μέσω τῆς δόδου τοῦ Ἀκρωτηρίου τῆς Καλῆς Ἐπίδημος. Μὲ τὸν πετρελαιαγωγόν, τὰ σούπερ-τάνκες θὰ φορτώνουν εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον καὶ θὰ ἐκφορτώνουν εἰς τὸν μυχὸν τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης, ὅποθεν τὸ πετρέλαιον, διοχετεύσεν εἰς τὸν Εύρωπην καὶ ἀλλοχοῦ πετρελαιούν θὰ διακινῆται εἰς μεγαλυτέρας ποσότητας καὶ μὲ ὀλιγωτέρον κόστος, παρ' ὃσον ἀλλοτερεται διὰ τοῦ κύκλου τῆς Αφρικῆς ή ἀν διαντλῆται διὰ τοῦ μακροτέρου, μέσω Τουρκίας, ἄγωγοῦ.

Κατά τινας, μᾶλιστα, ἐμπειρογνόμενες δὲν θὰ ἔτο τελικῶς πρακτικὴ ή ναυτιλίσης πολυαριθμών «σούπερ-τάνκερς», καθόσον πολλὰ ἐξ αὐτῶν θὰ είναι ήναγκασμένα νὰ βασίζωνται μεγάλως εἰς τὸν διά τοῦ Κέπιτ Τάουν δόδον. Ἐξ ἀλλοῦ, δὲν ὑπάρχουν πολλοὶ λιμένες δυνάμενοι νὰ ἔχουν περιεργήσουν τὰ σούπερ-τάνκερς. Ἐν περιπτώσει πολέμου — τονίζουν οἱ αὐτοὶ ἐμπειρογνόμενες — δὲ παραλήλος πρὸς τὴν Διώρυγα Σουέζ πετρελαιαγωγός, θὰ ἔτο πολὺ ὀλιγωτέρον τρωτός, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν δόδον τοῦ περίπλου τῆς Αφρικῆς, ἐνώ και αὐτὴ ή Διώρυγα τοῦ Σουέζ ἀν πληγῆ δὲ πετρελαιαγωγός, θὰ είναι δυνατὸν ν' ὑποκαταστῇ ή λειτουργία τοῦ ἐντός θραυστού χρονικοῦ διαστήματος.

### ΒΕΛΓΙΟΝ

Ο ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΥ Κ. ΩΝΑΣΗ

Τηλεγραφήματα ἀπὸ τὰς Βρυξέλλας ἀναφέρον, ὅτι διαπραγματεύεται διεξάγονται μεταξὺ τῆς βελγικῆς κυβερνήσεως καὶ τοῦ κ. Ωνάση περιπρόμητρού τῆς Σεζεπρούγκης ἐνός σημαντικοῦ λιμενικοῦ συγκροτήματος καὶ κέντρου ναυτικῶν ἐπισκευών. Κατὰ τὰ αὐτὰ τηλεγράφηματα, δὲ πρόδρομος τῆς κυβερνήσεως κ. Βάν "Ακέρ προέδρη εἰς σχετικὴν δόλωσιν, ἐνώ ἐξ ἀλλοῦ ὃ υπουργός τῶν Δημοσίων "Ἐργων συνεστησεν ἐπιτροπήν, ἡτὶς θὰ διαπραγματεύῃ μὲ τὴν ἐταιρίαν «Ναυπηγεία Ολύμπικη», ἐδρεύουσαν εἰς Μόντε Κάρλο καὶ ἐλεγχούμενη παρὰ τοῦ κ.

Ωνάση, διὰ τὴν κατασκευὴν δύο μονίμων δεξαμενῶν τῶν 65.000 καὶ τῶν 100.000 τόνων. Ἡ αὐτὴ ἐταιρία θὰ συμβολῆθῇ διὰ τὴν σύστασιν ναυπηγείων, ικανῶν νὰ κατασκευάσουν δεξαμενόπλοια μέχρι 100.000 τόνων δ.ω. Θά ἀπασχολούν 4500 ἐργαστῶν καὶ τεχνιτῶν. Δεξαμεναὶ καὶ ναυπηγεία θὰ ἐλέγχωνται ἀπὸ ιδρυθησούμενην βελγικὴν ἐταιρίαν.

Ο λιμὴν τοῦ Ζεεμπρούγκε θὰ καταστῇ προστός διὰ σκάφη χωρητικότητος μέχρι 80.000 τόνων δ.ω., ἐπὶ τῇ βάσει ἐφαρμογῆς ἐνός εύρυτάτου προγράμματος διευρύνσεων καὶ ἐκβαθύνσεων. Τὸ ἔργον τούτο, δομῶς, θὰ ἀναληφθῇ μετά πάροδον διετίας, ἵνα ἐν τῷ μεταξὺ πραγματοποιηθοῦν ὁρισμέναι δοκιμαὶ ἐν ἐργαστηρίῳ, διὰ τὴν ύδραυλικὴν μέθοδο τῆς θέλετος ἐφαρμοσθῆται κατὰ τὴν καταστατεύν τῶν δεξαμενῶν καὶ τῶν κρητιδωμάτων. Κατὰ τὴν πρώτην ἀφ' ἑταῖρων πενταετίαν προβλέπεται ἡ ἐναρξη τῆς κατασκευῆς τεσσάρων δεξαμενοπλόιων τῶν 100.000 τόνων δ.ω. ἔκαστον καὶ δώδεκα τῶν 65.000 τόνων δ.ω.

### ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΤΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΣ

Εἰς ἄρθρον μηνιαίας 'Επιθεωρήσεως τοῦ 'Αμβούργου ἔξαρτεται τὸ μεταπολεμικὸν ἔργον ἀνασυγκροτήσεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Δυτικῆς Γερμανίας καὶ ἀπήγειται ὡς ἐπί εὐκαιρίᾳ τῆς «ἡμέρας τῆς ναυτιλίας» ἀπονεμηθεὶς δίκαιος ἐπανίστημα παρὰ τῶν κρατικῶν ἐκπροσώπων, διότι μέχρι τούτῳ ἐπετελέθη. Δέν ἦτο μικρὸν τὸ κατόρθωμα. Πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ἡ γερμανικὴ ναυτιλία ἥριθμει δύναμιν 4.4 ἐκατομμυρίων τόνων γκρός, ἐκ τῶν ὁποίων — κατὸ Μάρτου τοῦ 1945 — δέν είχον ἀπομείνει, εἰμὶ μόνον σκάφη 90.000 τόνων. Σημαίνει τούτῳ, διότι κατ' ούσιαν ἡ ναυτιλιακὴ ἀνασυγκρότησης προχιστεῖ ἐκ τοῦ μηδενός. Οφείλεται ἡ ἐπιτυχία της εἰς τὴν ἐπίμονον προσπάθειαν τῶν ναυτιλιακῶν πετρελαιοπλόων τῶν ἐργατῶν τῶν ναυπηγείων. Κατώρθωσαν οἱ δύο οὔτοι παράγοντες νὰ δώσουν εἰς τὴν χώραν χωρητικότητα 3.3 ἐκατομμυρίων τόνων γκρός.

Τὸ ἐν λόγῳ ἐπίτευγμα είναι ἔτι πλέον ἀξιοσημείωτον, ἂν ληφθῇ ὑπὸ ξψων, διότι μέχρι τέλους τοῦ 1948 είχεν ἀπαγορευθῆ εἰς τὴν Γερμανίαν ἡ ναυτιλίσης τονάζ. Ἀλλὰ καὶ ὅταν αὐτῇ, κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1948, ἐπετράπη, ἐτέθη περιορισμός διὰ σκάφη μέχρι 1500 τόν. γκρός. Κατ' Ιούνιον τοῦ 1949 — ἐκεῖτερη περιορισμός διὰ σκάφη μέχρι 7200 τόν. γκρός, εἰς τινὰς δὲ περιπτώσεις μέχρι 12 μιλλίων, ἐπετρόστη δέ εἰς τὸν Γερμανὸν ἐφοπλιστῶν ἐν τῆς ἀλλοδαπῆς μεταχειρίσμενα σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 400.000 τόνων, ἀλλ' ὑπὸ τοὺς ισχυόντας, ὡς πρὸς τὰς διαστάσεις καὶ τὴν χωρητικότητα περιορισμούς. Μόνον κατ' Απρίλιον τοῦ 1951 παρερχεῖται ἐλευθερία κινήσεως εἰς τὴν γερμανικὴν ναυτιλίαν.

Δέν είναι ὅθεν παράξενον, διότι ὁ υπουργὸς τῶν Μεταφορῶν δρ. Χούς Σήμηπο, σχολιάζων τὰ ἐπίτευχθέντα εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τοιούτα, ἐτοίσεν, «ὅτι τὸ δόλον ἔργον ἀπέτελεν ἐναὶ τὸν χωρακτηριστικῶν τῆς μεταπολεμικῆς ιστορίας τῆς Γερμανίας, ποὺ προκαλεῖ βαθεῖαν ἐντύπωσιν». Οσον ἀφορᾶ τὴν ἔκμετάλλευσιν, είναι ἀξιοσημείωτον, διότι ἡ γερμανικὴ ναυτιλία ἀκόλουθει αύστηρῶς τὴν ἐπαρδόσεων πολιτικήν τῆς

**International ΧΡΩΜΑΤΑ - ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑ**

**BELDAM'S ΣΑΛΑΜΑΣΤΡΕΣ ΠΕΡΜΑΝΙΤΕΣ**

**OCEAN ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΑ ΚΥΛΙΝΔΡΕΛΑΙΑ**

**BRITISH ROPES LTD ΣΧΟΙΝΙΑ - ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΙΑ**

**STONE'S ΛΕΥΚΑ ΜΕΤΑΛΛΑ**

**ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΔΙ' ΕΠΙΣΚΕΥΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΙΔΗΡΟΥ**

**ΥΛΙΚΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ & ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ**

**TRANZITO - ΕΛΕΥΘΕΡΑ**

**Α.Γ.ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ**

Η ΠΛΕΟΝ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΕΙΣΠΡΗΤΗΣΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΑΣ

ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 14 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40·435

έλευθερίας εἰς τάς μεταφοράς, άδιακρίτως σημαίας. Τὴν ἀποψιν ταύτην καταλλήλως έξηρε ό διευθυντής τού «Βορειογερμανικού Λόιδου» καὶ πρόεδρος της «Ενωσεως τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν κ. Ριχάρδος Μπέρτραμ, τονίσας, διτὶ οἱ Γερμανοὶ πλοιοκτῆται θανταντι παρὰ τὸ πλευρὸν μιᾶς φιλελευθέρας οἰκονομικῆς τάξεως πραγμάτων ἐν τῷ Κόσμῳ, ὅπηλαγμένης οἰουδήποτε περιορισμοῦ καὶ ἔξαρτωμένης ἀπὸ τὴν πρωτοβουλίαν τῆς Ιδιωτικῆς ἐπιχειρίσεως, ἥτις ἔχει πλήρη ἐπίγνωσιν τῶν οἰκονομικῶν καὶ κοινωνικῶν εὐθυνῶν της. «Υποστήριζομεν — εἶτεν δ. κ. Μπέρτραμ — τὰς ἄρχας τοῦ ἐλευθέρου συναγωνισμοῦ εἰς τὸν οἰκονομικὸν τομέα, διότι εἰμεθή βέβαιοι, διότι τὸ ὑπερβαλλάσσον ἐμπόριον, ἀναπτυσσομένον μόνον ἐν πλήρῃ ἐλευθερίᾳ, είναι ικανὸν νὰ ἀπόδοῃ τὴν πλέον ἀπόδοτικὴν ἐνέργον παραγωγὴν διὰ τῆς ναυτίλιας». Θά δητὸ περιεργον, κατέληξεν δὲ διμιλητής, ἵνα οἱ πλοιοκτῆται, τῶν ὁποιῶν ὁ ἀποιούσιος εἶναι στενῶς συνυφασμένος μὲ τὴν ἐλευθερίαν τῶν θαλασσῶν, ἐσκέπτοντο ἄλλως.

### ΤΟ ΛΑΪΝΕΡ "ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ".

Αἱ μεγάλαι γερμανικαὶ ἑταῖραι εἰσέρχονται ἥδη μὲ μείζονα δραστηρίατη εἰς τὸν τομέα τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἐπιβατηγῶν πλοίων. Μετὰ τὴν μὴ πραγματοποιθείσαν εἰσέτι ἀγόραν τοῦ γαλλικοῦ ὑπερωκεανοῦ «Παστέρ», ἡ «Ἀμβούργοαμερικανὸν ἡγόρασεν ἀντὶ τῆς 2½ ἑκατομμυρίων σουδικῶν κορωνῶν (1.5 κατά λιρῶν) τὸ γνωστὸν σουηδικὸν λάινερ «Πατρίτσια» 7.764 τ. γκρός, διπερ καὶ θὰ τὸ μετασκευάσῃ, εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Μπλόκον» καὶ Βόστον, διὰ τοιωτικὰ ταξίδια.

Τὸ «Πατρίτσια» διαβέθον ἥδη θεώρητο διὰ 425 ἐπιβάτας καὶ χώρων διὰ 2430 τ. φορτίου, ἀναπτυσσόν δὲ ταχύτητα 18 μιλλίων, κατεσκευάσθη τὸ 1951 ἐν Ἀγγλίᾳ, μὲ κόστος 1.4 ἑκατομμυρίων λιρῶν καὶ διετέθη διὰ τοῦ «Σουδικοῦ Λόιδου» εἰς τὴν ἐξυπέρτερην τῆς γραμμῆς Γκότεμποργκ-Λονδίνου. Ἡ πώλησίς του ἀπέφασισθη, διότι κατὰ τόντος χειμερινῶν μῆνας δὲν ἔδικαιολογεῖτο ἡ ἀπασχόλησης τοῦ ἐν λόγῳ λαίνερ. Εἰς τοὺς Γερμανοὺς ἀγραστάς του θὰ παραδοθῇ τὸν προσεχῆ Οκτώβριον.

### HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

#### ΝΕΑ ΣΚΑΦΗ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΤΟΥ "ΤΥΡΟΥ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ".

Ἡ γνωστὴ ἀμερικανικὴ ἑταῖρία «Πρέζιντεν» προεκρήνει διαγωνισμὸν πρὸς ὑποβολὴν ἀπὸ τὰ διάφορα ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα προσφορῶν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ γνωστοῦ προγράμματος τῆς, τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὴν κατασκευὴν δύο μικτῶν πλοίων, προοριζόμενῶν διὰ τὴν γραμμὴν τῆς τοῦ Γύρου τοῦ Κόσμου. Τὰ δύο ταῦτα μικτὰ λάινερ ὡς διοικασθοῦν «Πρόεδρος Λίνκολν» καὶ «Πρόεδρος Ρούζβελτ», ὑπολογίζεται δὲ νὰ κοστίσουν 40 ἑκατομμύρια δολαρίων. Θὰ μεταφέρουν ἐπιβάτας καὶ φορτίον εἰς τὴν γραμμὴν Γύρου τοῦ Κόσμου, ἡ δόποις περιλαμβάνει, πρὸς τὸ παρόν, εἴκοσι λιμένας προσεγγίσεως, δώδεκα διαφόρων χωρῶν. Ἡ ταχύτης τῶν νέων πλοίων θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὴν ἑταῖριαν νὰ περιλάβῃ εἰς τὰ δρομολόγια τῆς περιστοτέρους λιμένας, μὲ μεγαλύτερον χρόνον παραμονῆς εἰς αὐτοὺς καὶ θὰ παράσχῃ εἰς τους ἐπιβάτας τῆς μείζονας ἀνέστεις.

Τὸ «Πρόεδρος Ρούζβελτ» εἶναι τὸ πρῶτον σκάφος τῆς ἑταῖρίας μὲ τὸ ἀνώτερον δύναμα, διδύμονον πρὸς τὸν τοῦ ἀμερικανοῦ πλοίου τοῦ προσέδρων Θεοδόρου καὶ Φραγκλίνου Ρούζβελτ, ἐνώ το «Πρόεδρος Λίνκολν» εἶναι τὸ δεύτερον τῆς ἑταῖρίας μὲ τὸ αὐτὸν δύναμα. Τὸ πρῶτον ὑπερωκεάνιον «Πρόεδρος Λίνκολν» διετηρήθη εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς ἑταῖρίας ἐπὶ 18 ἔτη, μέχρι τοῦ 1940, δὲτε καὶ ἐπωλήθη. Αἱ ζητηθεῖσαι προσφοραὶ διὰ τὰ δύο νέα σκάφη ὡς ἀνοιχθοῦν τὴν 30ην Σεπτεμβρίου, ἡ δὲ ναυπηγήσις προβλέπεται νὰ ἀρχίσῃ δύο μῆνας βραδύτερον, μὲ προγραμματισμένην παράδοσιν τὸ 1960. Εἰς δηλώσεις τοῦ ὁ πρόεδρος τῆς ἑταῖρίας κ. Κίλλιον ἐτόνισεν «ὅτι τὰ υπό παραγγελίαν πλοῖα, προστιθέμενα εἰς τὴν γραμμὴν Γύρου τοῦ Κόσμου θὰ ικανοποιήσουν τὴν ὑφισταμένην ζήτησιν δέσεων δι᾽ ἐπιβάτας καὶ χώρων δι᾽ ἐμπορεύματα ἐπὶ τῆς δημιοφίδους ταύτης δούλου, ἀντικατοπτρίζοντα συγχρόνως καὶ τὴν ἐμπιστοσύνην τῆς ἑταῖρίας».

Ἐκαστὸν σκάφος ὡς διαθέτει διαμερίσματα πολυτελείας δι᾽ 122 ἐπιβάτας, μὲ θέαν πρὸς τὴν θάλασσαν, ἐνώ τὰ μέσα φορτεκφορτώσεως ὡς περιλαμβάνουν νέους τύπους φορτωτήρων, βαθεῖας δεξαμενῆς εἰς τὴν αὐτὴν ἐπιφάνειαν καὶ χώρων ψυγείου δι᾽ εύπαθη φορτία, ἀπάντων τούτων ἐξυπηρετούμενῶν ἀπὸ ὑπερκείμενα μηχανικὰ συστήματα. Σταθερωτὰὶ εὐσταθείαὶ προβλέπονται πρὸς μείωσιν τοῦ διατοιχισμοῦ, καθὼς καὶ πλήρης ἐγκατάστασις κλιματισμοῦ. Τὰ σκάφη θὰ έχουν διαστάσεις μῆκος 580 ποδῶν καὶ πλάτους 78 ποδῶν, θὰ ἀναπτύσσουν δὲ ταχύτητα 20.5 μιλλίων.

Τρεῖς γνωστοὶ ἀμερικανοὶ σχεδιασταὶ θὰ φιλοτεχνήσουν τὸν ρυθμὸν τοῦ ἐσωτερικοῦ τῶν πλοίων. Τὰ δύο ταῦτα λάινερ θὰ δρομολογηθῶν ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰ ἔτερα δύο ἐν ὑπηρεσίᾳ σκάφη τῆς ἑταῖρίας, τὸ «Πρέζιντεν Πόλκο» καὶ τὸ «Πρέζιντεν Μονρόε» ατινα διαθέτουν διαμερίσματα δι᾽ 96 ἐπιβάτας ἐκαστὸν.

#### Η ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΣ "ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ".

Αἱ πιθανότερες παραχωρήσεως εἰς τινὰς ξένας χώρας ἀριθμοῦ τίνος κρατικῶν πλοίων — κυρίως λίμπερτυς — ἐκ τῶν παραπλισμένων τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου, δὲν φαίνονται νὰ εἰνει μεγάλαι, συνεπείδη τῆς ἐκδηλουμένης ἀντιδράσεως, ἵνα μὴ μειωθῇ τὸ εἰς ἐφεδρικὴν χωρητικότητα ἀπόδειμα τῆς χώρας διὰ τὴν περίπτωσιν ἐθνικῆς ἀνάγκης. Παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ τὸ Σταίτη Ντηπάρτμεντ εύοντας ἀποδέπτει εἰς τὸν παραχώρησιν, τὸ Κογκρέσον, αἱ ἀρμόδιαι κοινοδούλευτικαὶ ἐπιτροπαὶ καὶ δοιαὶ αἱ ἄλλαι ὑπερύθνοι διοικητικαὶ ἀρχαὶ ἐκδηλώνουν τὴν ἀντίθεσιν τῶν.

Προετάθη κατ' ἀρχήν, διτὶ τὸ σκάφος παραχωρήσθων εἰς ὑπόλοτέρων τιμῆν, ἐναντὶ τῆς 545.000 δολαρίων τιμῆς, τῆς εἰσπραχθεῖσῆς δι᾽ ἐκαστὸν σκάφους κατόπι τὸ 1946. Ἐτὶ δὲ δηπωτὴς ἡ παραχωρήσης δεσμευθῇ μὲ τὸ δικαίωμα τῆς διευεργείας ἀκτοπλοϊκῶν μόνον μεταφορῶν, Συγκεκριμένως, διὰ τὴν Αὔστριαν ἐδηλώθη, διτὶ τὰ δι᾽ αὐτὴν αἰτηθέντα τιοῖσα θὰ πρέπει νὰ περιορισθῶν εἰς μεταφοράς ἐντὸς τῆς Μεσογείου.

Εἰς τὰς αἰτούσας χώρας ὑπεδειχθῆ ἀπὸ μέρους γερουσιαστοῦ τίνος, δην δύνανται, ἀν θέλουν πλοῖα, νὰ τὰ ἀγοράσουν ἀπὸ τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν, ὅπου τόσα ἀδρόως προσφέρονται.

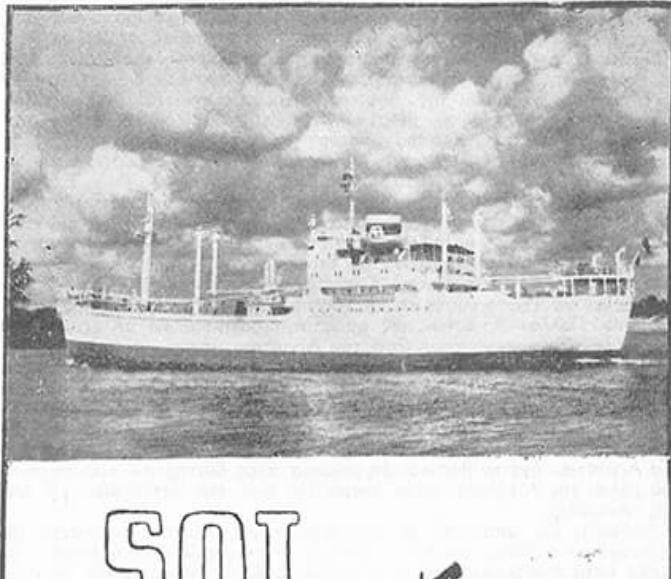
#### Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Ο πρόεδρος τοῦ ἀμερικανικοῦ Νησιογνώμονος κ. Γουώλτερ Γκρήν κατὰ τὴν γενομένην πρὸ ὑπερών ἐξαμηνίαν συγκέντρωσιν τῶν διευθυντῶν τοῦ Οργανισμοῦ ἔχαρακτήρισεν ὡς ικανοποιητικὰς τὰς ἔξελίξεις εἰς τὴν

διεθνῆ ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, παρὰ τὴν πτῶσιν τῶν καύλων καὶ τὸν δύκον τῆς ναυπηγουμένης χωρητικότητος. Ἀνεφέρθη, κυρίως, δὲ κ. Γκρήν εἰς τὴν μεγάλην χωρητικότητα τῶν ναυπηγουμένων δεξαμενοπλοίων καὶ εἰς τὰς διαστυπωθείσας προβλέψεις διὰ τὴν ἀνώρωσιν συμβολαίων. Παρεδέχθη, τούναντίον, οὕτος, διτὶ μιαὶ σταδιακὴ αὐξησηῖς τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τοῦ Κόσμου προβλέπεται, ἀν καὶ διὰ τὰς ἀπωτέρας παραδοσεῖς τῶν πέντε καὶ ἔξι ἑταῖρων πολλὰ δύνανται νὰ συμβολίων. Όπωσδήποτε, δὲ κ. Γκρήν ἔξεφρασε τὴν ἐπροκειμένην αἰσιοδοσίαν του.

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος — εἶπεν — ἐναυπηγήθησαν 676 σκάφη, ἄνω τῶν 1000 τ. γκρός ἑκαστον, συνολικῆς χωρητικότητος 8.165.000 τόνων d.w. Ἡ παραγωγὴ αὐτὴ ἦτο κατὰ 30% ἀνωτέρα τῆς τοῦ 1955, ἐνῷ ἡ ἐργασία διὰ τὸ 1957 προβλέπεται ἴση — πούλαχιστον — πρὸς τὴν παραγωγὴν τοῦ 1956, διτὶ τὰ ναυπηγηθέντα σκάφη περιλαμβάνοντα 141 δεξαμενόπλοια 3.455.000 τόνων d.w. 505 φορτηγὰ ἔρην φορτίου, 4.579.000 τόν. d.w. καὶ 30 ἐπιβατηγά, 237.000 τ. γκρός. Κατὰ τὸ διαρρεύσαν ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ πολέμου διάστημα ἐνδεκατές χρονικὸν διάστημα ἐναυπηγήθησαν 5434 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 53.837.000 τόνων d.w., ἔξι αὐτῶν δὲ 45% ἀνεφέραντο εἰς δεξαμενόπλοια, 46% εἰς φορτηγὰ καὶ 9% εἰς ἐπιβατηγά. Οὕτω, ἡ παρουσία δύναμις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου περιλαμβάνει 15.615 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 138.880.000 τόνων d.w., ἐναντὶ προπολεμικῆς δυνάμεως ἀπὸ 13.004 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 81.359.500 τόνων d.w.

Τὰ ὑπὸ ναυπηγείσιν καὶ παραγγελίαιν σκάφη καλύπτουν μίαν συνολικὴν χωρητικότητα 32.751.000 τόνων γκρός, διπερ σημειοὶ ρεκόρ ἐργασίας δι᾽ εἰρηνικὴν περίοδον. Τὰ 2)3 τῆς ἐργασίας ταῦτης ἀναφέρονται εἰς δεξαμενόπλοια, τὸ ημισοῦ δὲ περίπου τῶν ὑπὸ παραγγελίαιν 2)3 σκαφῶν θὰ είνε τοῦ μεγέθους τῶν 30.000 τόν. d.w. καὶ ἀνω ἑκαστον. Μόνη ἡ Νορβηγία παρήγγειλε τὸ παρελθόν ἔτος 311 σκάφη, 2.797.000 τ. γκρός καὶ παρέλαβεν ἔτερα, 1.000.000 τόν. γκρός. Ἐκ



**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*

μέρους των Νορδηγών, έφοπλιστών έχουν συνολικώς παραγγελθή σκάφη 7 και πλέον έκατομμυρίων τόνων γκρός, προπορεύονται, δημοσιαίως, τών Νορδηγών οι "Αγγλοί" έφοπλισταί, με παραγγελίας 8.000.000 τόν. γκρός. Την τρίτην θέσιν είς τάς παραγγελίας — προσθέτομεν ήμεις — κατέχει ο "Ελληνικός" έφοπλιστός, άνεξαρτήτως σημαίας, με έργασίαν πλησιάζουσαν τόν σγκον τών νορδηγικών παραγγελιών.

"Ιδιαίτερας άνεφέρθη ο Γκρήν είς τάς τάσεις τών έφοπλιστών διά τήν ναυπήγησην περισσοτέρων δεξαμενοπλοίων τού μεγέθους τών 100.000 τόνων d.w., πέραν τών τριών μέχρι τούδι παραγγελθέντων παρ' Ελλήνων, ητοι 2 παρά τού κ. "Ωνάση και ένος παρά τού κ. Νιάρχου. "Ο γνωστός, Αμερικανός έπιχειρηματίας κ. Λούντβιχ έπειτα ήδη αίτησην είς τήν ιαπωνικήν κυβερνήσην, όπως τών έπιτραπή ή κατασκευή δεξαμενοπλοίων τών 100.000 τόνων d.w. "Ο κ. Λούντβιχ έχει, ως γνωστόν, υπό παραγγελίαν είς τάς ιαπωνικά ναυπηγεία Κούρε και τρία σκάφη τών 85.000 τόνων d.w. έκαστον. Σημαντική έργασία — είπεν ο κ. Γκρήν — έπειτα έσθητη υπό τού Νηγυμόνος, δσσον άφορά τήν ένισχυσιν τού σκάφους τών μεγάλων τουτών δεξαμενοπλοίων. Τά σχετικά πειράματα διεξάγονται είς τήν δεξαμενήν τού Τεχνολογικού Ινστιτούτου Στήμπης και πιστεύεται, δτοι έπαρκης έδα είναι ή άσφαλεια τής ναυσιπλοΐας τών έν λόγω σκαφών.

### Η ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΩΝ ΠΑΡΗΛΙΚΩΝ

"Ο "Ομίλος τών έπιχορηγουμένων 14 άμερικανικών ναυτικών έταιρων, αίτινες κατέχουν στόλον έκ 300 σκαφών, άπημύνθη πρός τήν κυβερνήσην έξαιτούμενος τήν μη άνακοπήν τού προγράμματος άντικαταστάσεων τών παρηλίκων πλοίων. λόγω δόλκηρηποτικής, σχεδόν, περικοπής τών διά ναυπηγήσεις έπιχορηγήσεων. Έξερασε κυρίως ο "Ομίλος τους φόδους του δι' ένδεχομένας περικοπάς τών σχετικών κονδυλίων και είς τήν προϋπολογισμούν τού 1959. "Ας σημειωθή, δτοι, έναντι τών άρχικων αίτημάντων 94 έκατομμυρίων δολλαρίων άπό τήν "Εδιοίκησην της Ναυτιλίας, μόλις 3 έκατομμυρία δολλαρίων παρεχωρήθησαν τελικώς άπό το Κογκρέσον διά το οικονομικόν έτος 1957-1958. Τό μακράς πνοής ναυπηγικών πρόγραμμα τών έπιχορηγουμένων έταιρων θά άπαιτηση διατάνυν πρεπίτων δισκεπτομπάριων δολλαρίων. Ως γνωστόν, τό έν λόγω πρόγραμμα άποτελεί συνέπειαν έπιμόνων συστάσεων τής άμερικανικής κυβερνήσεως και τών άρμαδίων έπιτροπών τού Κογκρέσου πρός άνανέωσιν τής άμερικανικής ναυτιλίας. Προσθέπετο έτησιος ή κατασκευή 50 σκαφών, με συνολικήν έπιδερμαντον τών δημοσίου προϋπολογισμού 120 έκατομμυρίων δολλαρίων, έναντι τών δποιών, ως άνωτέρω έστημειώθη, τρία μόνον έκατομμύρια δολλαρίων τελικώς παρεχωρήθησαν.

### ΙΑΠΩΝΙΑ

#### ΦΙΛΟΔΟΞΟΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

"Η Ιαπωνία φρέιτει νά διπλασιάση τήν χωρητικότητα τής ναυτίλιας της είς τήν έγγυς μέλλον, διά ν' άποκαταστήση τήν θέσιν της μεταξύ τού παγκοσμίου έμπορικου στόλου. Τά άνωτέρω άποτελουν τήν κατακλείδια μαίς έκθεσεως τών Ιαπωνών έφοπλιστών έπι τής παρουσίας θέσεως τής έθνικής των ναυτιλίας. Είς τό τέλος Μαρτίου τού 1957, άναφέρεται είς τήν έκθεσιν, ήριθμει ή Ιαπωνική ναυτιλία μίαν δύναμιν 3.700.000 τ. γκρός, ήτης πρέπει νά φθάσῃ είς τά 8.800.000 τ. γκρός, προκειμένου νά μετάσχη είς τάς ύπερποντίους μεταφοράς τού διεθνούς έμποριου κατά τό ίδιον, δπως και προπολεμικώς ποσοστόν. Είς τήν δύναμιν ταυτή δέον νά περιλαμβάνωνται σκαφή γραμμής 3.400.000 τ. γκρός, τράπμης 3.000.000 τ., δεξαμενόπλοια 1.700.000 τ. και άκτοπλοικό 650.000 τόνων γκρός. Θά πρέπει άκομή ή έν λόγω στόλος, ως τελευταίον στάδιον τής άναπτυξής του, νά αυξηθή είς 10.000.000 τόν. γκρός.

"Η κατοχή ένος τοιούτου στόλου — τονίζεται περαιτέρω είς τήν έκθεσιν — θά έπιτρέψη είς τήν Ιαπωνίαν ν' άποκομίζη είς συνάλλαγμα είσοδημα 760 έκατομμυρίων δολλαρίων έπιστοις. "Αναφέρεται χαρακτηριστικώς, δτοι ήδη τά Ιαπωνικά δεξαμενόπλοια μεταφέρουν τά 50% μόνον τών είσαγομένων πετρελαίων και δτοι, ήν ή κρίσις τού Σουέζ παρετείνετο, ή Ιαπωνία θά άπεστερείτο τών μέσων μεταφοράς, πρός καλύψιν τών είς πετρέλαια άνγκων της. "Ο αύτος κίνδυνος υφίστατο και διά τάς μεταφοράς τών ξηρών φορτίων. Προστίθεται άκομή, δτοι τό 1/3 τής Ιαπωνικής ναυτιλίας είναι σημέρον παρήλιον, ένω προπολεμικώς ή Ιαπωνία κατείχε μίαν δύναμιν 6 1/2 έκατομμυρίων τόνων γκρός, έξαιρετικής ποιοτικής καταστάσεως.

### ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

#### ΤΟ ΣΟΥΠΕΡ-ΛΑΤΙΝΕΡ ΤΗΣ "Π. ENT O.."

Κατά τήν έκπόνησην τών σχεδίων και τήν μελέτην τών σχετικών προβλημάτων, τών άναφερομένων είς τάς πρωστήριον μηχανής τού νέου ύπεροργεαίου τών 45.000 τόν. γκρός, τής έταιριας "Επενινσούλαρ και Ορίενταλ", συνειργάσθησαν μετά τών τεχνικών τής έταιριας και αί ίππερεσίαι τού τμήματος "Ερευνών Γιάρρω τού Βρετανικού Ναυαρχείου. Τό έν λόγω τημήματος "Ερευνών συνεπήθη τό 1947 υπό τής έν Γλασκών έταιριας Γιάρρω και Σία, ήν διά λογαριασμόν πού Ναυαρχείου προβαίνη είς έρευνας και σχέδια έπι τών πρωστήριον τού Ναυαρχείου προβαίνη είς έρευνας και σχέδια έπι τών πρωστήριον τού Ναυαρχείου διά τό Βρετανικόν βασιλικόν ναυτικόν.

"Ως έχει ήδη άναγγελθή, τό νέον σούπερ-λατίνερ τής "Π. έντ. Ο.. πρόκειται νά κατασκευασθή είς τά ναυπηγεία Χάρλαντ και Βόλφ, τού Μπέλφαστ, πρωρίστατη δε νά διατεθή πρός βελτίωσιν και έπεκτασιν

τής γραμμής 'Αγγλίας—Αύστραλίας, έν συνδυασμῷ με τήν "Ορίεντ Λαίν", από τό Σιδνεϋ πρός "Ωκλαντ, "Αγιον Φραγκίσκον και Βαγκούδερ. Τό από ήγγλιας είς Σιδνεϋ ταξίδιον θά μειωθή είς τρεις έβδομάδας, αντί τών τεσσάρων σημερινών. "Η τρόπη τού σκάφους θά τεθή έπι έσχαρας τών Σεπτέμβριον έ. έ, με προβλεπομένην παράδοσιν περί τά τέλη τού 1960. Θά είναι τό πρώτον βρετανικόν λάινερ, δτορ θά κινήται έξι δόλοκληρου δι' έναλλασσομένου ρεύματος. Θά έχη τέσσαρας στροβιλο-εναλλάκτας τών 150 χιλιοδάτ έκαστος, 430 βολτ, τριφαϊκούς, 60 κύκλων. Θά έχη δε μέγιστον ορίου δυνάμεως άτρακτου 85.000 ίππων, περίπου. Τό σχέδιον προβλέπει έγκατάστασιν τού μηχανοστασίου πρύμνηθεν, ώστε νά τώχη πλήρους έκμεταλλεύσεως ή διαθέσιμος χόρος τού σκάφους.

"Έν συγκρίσει πρός τά άλλα έν ύπηρεσία σκάφη τής έταιρίας ή ήγημένη ταχύτητα την θωρείται ως πρωτοποτεική ένέργεια, δεδουλευκόν, όπι τά αλλα σκάφη άναπτύσσουν ταχύτητα ύπηρεσίακην 22.5 μιλίων. "Η κατά 5 μιλία αύξησης τής ταχύτητος τού νέου υπερωκεανίου θά έπιτρέψη είς αύτό νά έκτελη τό κυκλικόν ταξίδιον άπό τού Ήνωμένου Βασιλείου πρός τάς έπι τού Ειρηνικού άκτας τής Βορείου Αμερικής, μεσά Αύστραλίας και Νέας Ζηλανδίας, είς 98 ήμέρας. Σημειώτεον, όπι ή ταχύτητα καθώρισε και τό μεγέθος τού πλοίου, λόγω τής ύψισταμένης σχέσεως μεταξύ ταχύτητος και μήκους τού σκάφους.

"Όπως και είσι τά άλλα σκάφη τής έταιρίας, θά διατίθεται περισσότερος χόρος διά τά ένδαιντα πατήσατα τής τουριστικής θέσεων. "Η "Π. έντ. Ο.. είς τάς προδιαγραφάς τού νέου σκάφους, προβλέπει διαμερίσματα διά 2250 έπιδάτας, ως έγγιστα, έκ τών δποίων 1650 τής εποιούστοι πλάκας. Τό σύνολον τών θέσεων, μετά τού έξ 900 άνδρων πληρώματος, θά καλύπτη τάς άνάγκας 3210 προσώπων. Θά ύπαρχουν 13 καταστρώματα και τρία κύτη φορτίου, είς τήν πρωραίαν άκρων, συνολικής χωρητικότητας 11000 κυβικών ποδών. Αι σωσίδιοι λέμβοι δεν ένεινται ποτοπετημέναι είς τό τού κατά παράδοσιν ύψος τού καταστρώματος λέμβων, άλλα τρία καταστρώματα κάτωθεν αύτού. Είς τά ύπερκατασκευάσματα θά χρησιμοποιηθούν 800 περίπου τόνοι άλουμινιού. Προβλέπονται, τέλος, έγκατάστασις κλιματισμού καθ' δόλον τό σκάφος και δύο σειραί σταθερών εύσταθείας, συστήματος Ντέννυ-Μπράου πρός μείωσιν τού διατοιχισμού.

### ΣΟΥΗΔΙΑ

#### Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

"Πρός τούς έφοπλιστάς μας άπευθυνόμενοι, θέλομεν νά ύποδείξωμεν πρός αύτούς τό σύστημα έκπαιδεύσεως, δπερ άκολουθούν οι συσδοί συνάδελφοί των, διά τήν άρτιωτεράν κατάρτισιν τών αύριαντων άξιωματικών, ναυτίλων και μηχανικών, τών πλοίων των. Διασθέτουν πρός τάυτο φορτηγών οκάθη συγχρονισμένα, είς τά δόποια άριθμος τίς δοκίμων έκτελον τήν τακτικήν των ύπηρεσίων, έν ταύτω, δμως, παρακολουθούν και θεωρητικά μαθήματα άπό τούς έπιτραπίνονται τών σκάφων διασκαλόους. Ούτω, ή "Τζόνσον Λάιν", τής Στοκχόλμης, πρόκειται νά χρησιμοποιηθεί τά δηλεοκίνητα σκάφη της "Ανν Τζόνσον" 4927 τ. γκρός και "Ριόν τε Τζανέρο" 8650 τ. γκρός, διά τήν κατάρτισιν τών δοκίμων μηχανικών. Τό δεύτερον σκάφος, μπλίς πρό τίνος καθειλύσθη και πρόκειται συντόμως διαρρυθμίζονται καταλλήλως, νά παραδοθή είς τήν έταιριαν. "Η έργασίμος ήμέρα τών δοκίμων θά περιλαμβάνει τέσσαρας ώρας προκτικής έπιπαιδεύσεως είς τά κύρια και βοηθητικά μηχανήματα τού πλοίου και δύο ώρας χωρητικής τοιαυτής. "Η έταιρια έζητησε άπο τάς άρμοδιας σουηδικάς αρχάς, δπως άπολογίζεται είς τό διπλάσιον έρχοντος ύπηρεσίων τών δοκίμων, ίνα άποκτήσουν οι ούτω έπιπαιδεύμενοι τού δόπλωμα των. Περιστέρων οι δοκίμων μηχανικοί θά άπαστρομηθούν είς τά έν λόγω προκτικήσουν της έταιριας, δπο ταύτη σειράν ούτω θά άποκτησουν πρακτικήν έπιπαιδεύσεων είς δύα τάμηματα τού Ομίλου Μπρόστρομ, διά 15 μηνών ύπηρεσίων. Τών μηχανικών, έλλον, ή άπαστρομηθούν είς τά έργοστάση τό δάρχιζη, μετά δωδεκάμηνον ύπηρεσία θά άναγγειρίζεται είς τό διπλάσιον, με μεγίστον δριον έννεα μηνών. "Υπολογίζεται, δτοι θά τυγχάνουν τής τοιαύτης κατάρτισεως 200 δόκιμοι έπιτριών, οίτινες έπιτριών αφορά τήν πιευματικήν των κατάρτισιν και τήν είς τά θαλάσσια έργα έπιτριών. "Από τού 1942, δτο ο Οίκος Μπρόστρομ χρησιμοποιεί τό έπιπαιδευτικόν πλοίον "Άλμπατρος", τετρακόσιοι έν δων ναυτίλων είς σκάφη τού Οίκου. "Εν συνεχεία, δπο τό Οίκον Μπρόστρομ μελετάται ή όργανωσις τής έπιπαιδεύσεως τών δοκίμων τών δοκίμων δοκίμων έπιπαιδευτικών.

"Μία τρίτη, τέλος, σουηδική έταιρια, ή "Τρασμαρίν", παραδέσθει και αύτη πρό πλόγων ένα φορτηγόν λάινερ, τό "Νέδα", 3800 τόνων d.w., δπερ διαθέτει έδιστεράσης έπιτριών, οίτινες δοσκώμοι έπιτριών, και ειδικάς έξετάσεις, δσον άφορά τήν πιευματικήν των κατάρτισιν και τήν είς τά θαλάσσια έργα έπιτριών. "Από τού 1942, δτο ο Οίκος Μπρόστρομ χρησιμοποιεί τό έπιπαιδευτικόν πλοίον "Άλμπατρος", τετρακόσιοι έν δων ναυτίλων είς σκάφη τού Οίκου. "Εν συνεχεία, δπο τό Οίκον Μπρόστρομ μελετάται ή όργανωσις τής έπιπαιδεύσεως τών δοκίμων τών δοκίμων δοκίμων έπιπαιδευτικών.

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

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

CABLE ADDRESS :  
"SMYRNIODI", BALTIMORE

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27  
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ 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

# Ναυτιλιακαί Σιδήσεις

## Η ΚΑΘΟΔΟΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΘΑΛΛΑΣΣΑΝ

Εις τὸ Τμῆμα Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν μέχρι τοῦ πρώτου δεκαπενθήμερου τοῦ μηνὸς Αὐγούστου 700 αἰτήσεις ὑποψηφίων διὰ τὰς Ναυτικάς Σχολάς. Εξ αὐτῶν 266 αἰτήσεις υπεβλήθησαν διὰ τὴν Σχολὴν πλοιάρχων Ἀσπροπύργου, ὃπου ἐά σισαχθούν 70 μαθηταὶ εἰς τὴν Α' τάξιν, 208 αἰτήσεις διὰ τὴν Σχολὴν μηχανικῶν Ἀσπροπύργου καὶ διὰ τὴν κατάληψην 35 θέσεων, 107 αἰτήσεις διὰ τὴν Σχολὴν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑδρας, ὃπου ἐά σισαχθούν 35 μαθηταὶ. Τέλος, διὰ τὴν Σχολὴν πλοιάρχων Κύμης, υπεβλήθησαν 119 αἰτήσεις ὑποψηφίων διὰ νά σισαχθούν 35 μαθηταὶ.

Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ ἔργασιαὶ πρὸς ἀποπεράτωσιν τοῦ κτίριου τῆς τελευταῖας ταύτης Σχολῆς βασίνουν κανονικῶς, μέχρι δὲ τοῦ Ὁκτωβρίου θὰ ἔχουν τερματισθῆ, ὅπότε θὰ μεταφερθῇ ἡ Σχολὴ ἐκ τοῦ Ὁρφανοτροφείου, ὅπου σήμερον στεγάζεται προσωρινῶς, εἰς τὸ ίδιοκτήτην αὐτῆς κτίριον.

Αἱ δυσχέρειαι διὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ διδακτικοῦ προσωπικοῦ τῆς Σχολῆς πλοιάρχων Κύμης, παρὰ τὰς καταβληθείσας καὶ καταβαλλομένας υπὸ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας προσπαθείας, δὲν παρεκάμφθησαν εἰστεῖ.

## ΝΕΟΙ Γ.' ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Κατὰ τὰς διενεργηθείσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Γ' τάξεων ἐπέτυχον οἱ κ. κ. Ἰω. Ἀνδρούλακάκης, Ἰω. Ἀγγελικούσης, Διον. Βαγγελάτος, Παν. Βαλαντάσης, Δημ. Βεργωντῆς, Εύ. Βουλινόπουλος, Ἀγ. Βασιλακάκης, Ἀλ. Βενιέρης, Στ. Βουλομάνος, Εύστ. Βαρβιτσιώτης, Στ. Βατικιώτης, Νικόλαος Γιαννάκης, Σωκ. Γιαννάς, Μιχ. Γιαννίσης, Δημ. Γλύπτης, Νικ. Ἰομέλος, Γεώργ. Γκίκας, Ἀλ. Γαλανός, Δημ. Γαρύφαλλος, Βασ. Γιαννίσης, Μιχ. Γιαννίσης, Ἀλ. Δημητράκης, Γεώργ. Δρακόπουλος, Δημ. Διαμαντίδης, Νικ. Διακάκης, Γερ. Διακάτος, Ἀρ. Δημητράδης, Ἀνδρ. Δασκαλάκης, Φωτ. Δουκέλης, Ἰασ. Εὐάγγελοπουλος, Μιχ. Εύθυμιος, Γεώργ. Ζαππεΐδης, Ιερών. Ζαχαρίου, Νικ. Θεολόγος, Θερ. Θεραπιώτης, Νικ. Θεοδώρου, Γεώργ. Ἰωάννου, Ἀπ. Κίντος, Ἰσ. Καρακωνοτανῆς, Ἰωάν. Καρράς, Μιχ. Κορνιλάκης, Δημ. Κανακίδης, Ἀθ. Κασημέρης, Ἡλ. Καραβίτης, Δημ. Κατσουόλης, Γρ. Κοντογύρης, Ἰω. Κεράνης, Δημ. Ἡ. Μηνᾶς Κατραμάδος, Ἰω. Καράμπελας ἢ Σταλίκης, Ἀντ. Κάδουρας, Ἀνδρ. Κόρκακας ἢ Κορκακάκης, Ἰω. Καράβολος, Γεώργ. Καρδίζης, Νικ. Κυρτάτας, Κων. Καθαδαίς, Γεώργ. Κάγκης, Κυρ. Κισάνης, Σωτ. Κυριακός, Κων. Λαιμός, Παν. Λιγνός ἢ Βούρος, Γρ. Λεκκός, Γεώργ. Λιβανάς, Στ. Λιβανός, Θεόδ. Λιβανός, Ἀντ. Λούτας, Κων. Λασπάκης, Δημ. Λυμπέρης, Ἐμμ. Μανωλέσσος, Βασ. Μαρινάκης, Ἀντ. Μαξούρης, Μιχ. Μπουλάς, Εύθ. Μελαγράκης, Δημ. Μήλας, Ἀντ. Μπατάχης, Ἀναστ. Μπούλας, Ἀθ. Μαυρέλος, Μιχ. Μανούσος, Εύά. Μπάτηλας, Σπ. Μελάς, Νικ. Νικολάντης, Νικ. Ξένος, Ἡλ. ἢ Μαρ. Ξηράδακης, Στ. ἢ Ανασ. Ορφανός, Μιχ. Πατέρας, Δημ. Πούλιος, Ἰωάν. Πατέρας, Ἀνδρ. Πολέμης, Αναστ. Πλαδέλης, Παν. Παντελής, Δημ. Πιταύλης, Νικ. Παπακυριάκης, Ἀνδρ. Παλαιοκρασᾶς, Ἀλ. Παπαντώνης, Ματ. Πατζῆς, Ἐμμ. Πουλάρας, Στ. Παγκαλός, Κων. Πλωμαρίτης, Δημ. Πολέμης, Νικόλ. Ρουμπίνης, Κων. Ραππάκης, Εύσ. Σερδαρώνης, Χρ. Σταυρινάκης, Ἀλ. ἢ Διον. Στρίτζης, Γεώργ. Σπετσιώτης, Ἰω. Σταμάτης, Δημ. Σπύρος, Γεώργ. Σιγάλας, Γεώργ. Σκαρβέλης, Γεώργ. Σιδεριδάκης, Ἰω. Συρῆς, Ἰω. Σκεύαλας, Φωτ. Σιμόπουλος, Μην. Σιγάλας, Δημ. Σοφράς, Γεώργ. Σαλουμάρδος, Δημ. Συγγρός, Νικ. Τσολάκης, Στ. Τσεσμέλογλου, Δημ. Τριβλίδης, Ιεώρ. Τουρής, Νικ. Τσικνάς, Ἀντ. Τέλλης, Παν. Τσιμπούτης, Νικ. Ταχτατής, Εύσ. Τσιόρος, Στ. Τόγιας, Κων. Τσαδάρης, Ξεν. Φαφούτης, Ἀντ. Φαρμάκης, Κων. Φλαμουράκης, Παύλος Φαφαλίδης, Ἰω. Χαλκίας, Ἰω. Χριστούλης, Δημ. Χωριστάκης, Ζαν. Χαδιάρας, Ζαχ. Χατζηκόκκινος, Κων. Χαροκόπος καὶ Ἰω. Οικιάδης.

## ΟΙ ΕΡΓΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙ ΞΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Συμφώνων πρὸς τὰ στατιστικά στοιχεῖα τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, κατὰ τὸν μῆνα Ἰουνίου 1957 είργασθησαν ἐπὶ πλοίων υπὸ ξένας σημαίας Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας 18.957 Ἐλλήνες ναυτικοί, εἰς τοὺς ὅποιους κατεβλήθησαν ὡς ἀμοιβὴ διὰ τὴν ἔργασιαν των τοῦ μηνὸς τούτου 1.100.468 λίρας Ἀγγλίας.

Οἱ ἔργασσεντες κατανέμονται ὡς ἀκολούθως κατ' εἰδικότητας: Πλοιάρχοι 908, ὑποπλοιάρχοι 848, ἀνθυποπλοιάρχοι 1011, δόκιμοι πλοιάρχοι 124, μηχανικοί Ἀ' τάξεως 882, μηχανικοί Β' 802, μηχανικοί Γ' 1045, δόκιμοι μηχανικοί 239, ραδιοτηλεγραφηταὶ 775, ναύκληροι 908, ναῦται 5281, ναυτόπαιδες 71, ἀρχιθερμασταὶ 884 θερμασταὶ 2867, καθαρίσται 8, λιπανταὶ 853, μάγειροι 893, θαλαμηπόλοι 139, βοηθοί θαλαμηπόλων 69.

Οὕτω κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον τοῦ 1957 είργασθησαν κατὰ μέσον δρον εἰς πλοία υπὸ ξένας σημαίας Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας 18150 Ἐλλήνες ναυτικοί καὶ ἔλαβαν ὡς ἀποδοχάς κατὰ τὸ ἔξαμηνον τούτο λίρας Ἀγγλίας 6.424.200. Κατὰ μέσον δρον καὶ κατὰ μῆνα αἱ ἀποδο-

χαὶ τῶν ἔργασσεντων ὡς ἄνω ναυτικῶν ἀνῆλθον εἰς λίρας Ἀγγλίας 1.070.700.

## ΤΑ ΛΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ πρώτον δεκαπενθήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Αὐγούστου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας υπὸ ξένας σημαίας: «Σαπφώ» λιβεριανὸν τόννων γκρός 7212 ἀπὸ 20 Ἰουλίου 1957 ἐκπρωτοσωπούμενον υπὸ τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Ταφλαμπᾶ, «Πασίφικ Τσάλλεντζερ» λιβεριανὸν τόννων γκρός 10.000 ἀπὸ 22 Ἰουλίου 1957 ἐκπρωτοσωπούμενον υπὸ τῆς Α.Ν.Ε. «Πλέωψ», «Οσεαν Ράγκερ» λιβεριανὸν τόννων γκρός 7176 ἀπὸ 26 Ἰουλίου 1957, ἐκπρωτοσωπούμενον υπὸ τοῦ κ. Θ. Ἀλτίνογλου, «Ἀντώνιος» λιβεριανὸν τόννων γκρός 7244 ἀπὸ 15 Σεπτεμβρίου 1957, ἐκπρωτοσωπούμενον υπὸ τοῦ κ. Ἀναργ. Μπουκάκη, «Γουόρλντ Τρόφου» παναμαϊκὸν τόννων γκρός 10195 ἀπὸ 21 Ἰουλίου 1957 ἐκπρωτοσωπούμενον υπὸ τοῦ κ. Ἰω. Ζατήμη, «Ἀνδρος Σίγκνετ» λιβεριανὸν τόννων γκρός 7167 ἀπὸ 18 Ἰουλίου 1957 ἐκπρωτοσωπούμενον υπὸ τῆς Τζένεραλ Ατζένου.

Οὕτω τὸ σύνολον τῶν πλοίων υπὸ ξένας σημαίας ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας, πῶν ὁποίων τὰ πληρώματα ἀσφαλίσθησαν εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἀνέρχονται εἰς 520 τόννων γκρός 4.734.208.

## ΑΙ ΝΑΥΤΙΓΗΣΕΙΣ

Δύο σκάφη ξηρού φορτίου εἰς χύμα (bulk carrier) τῶν 25.000 τόννων d.w. ἔκστοτον, ἀτινα παρηγγέλθησαν παρὰ τῆς ἑταίριας «Νόρνες» εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ἐμδεν, θά κατασκευασθοῦν διὰ λογαριασμὸν τῆς «Λόντον ἐντ̄ Ορεστής Μπάλα Κέρριερ» (τῶν Βερμούδων). Ἡ ἑταίρια αὐτὴ συνεπέσθη, ὡς γνωστόν, ἀπὸ τὴν «Λόντον & Ορεστής Φρέυτερ Λτδ» (τοῦ Λονδίνου) ἐλεγχούμενη παρὰ τοῦ Οίκου Κουλουκούντη. «Εκστοτον σκάφος θά ἔχῃ μῆκος 182 μέτρων, θά ἔφοδιασθῇ μὲν μηχανὰς Μ.Α.Ν. δυνάμεως 7860 ιππών καὶ ἔχησεν άναπτυξη ταχύτητα 14.6 μιλιών.

— Εἰς τὰ ἔντα μέντονται τοῦ Λόντονος (τῆς Νέας Υόρκης) ναυπηγεῖα ἐτέθη ἡ τρόπη δι' ἓν δεξαμενόπλοιον τῶν 35.000 τόννων d.w., διὰ λογαριασμὸν ἀμερικανικῆς ἑταίριας τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκούντη. Παράδοσις τὸ θέρος τοῦ 1958.

— Τὰ παραγγελθέντα πρὸς τὸ Γραφεῖον τοῦ κ. Δοσκούλη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Τάραντος πέντε φορτηγά σκάφη τῶν 15.000 τόννων d. w. ἔκστοτον, ἔνα δονομασθοῦν: «Ἐσπερία», «Ηρακλῆς», «Ζεύς», «Αιόλος» καὶ «Ἄτλαντης».

— «Αναφρικῶς μὲν τὴν παραγγελίαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χαβαλτσέρεκ, τοῦ Κιέλου, τριών δεκαπεντούρων τῶν 65.000 τόννων d.w., τὴν όποιαν ἀνεγράψαμεν εἰς προηγούμενον τεῦχος μας, πληροφορούμεθα, διτὶ τὸ πρώτον καὶ τρίτον εἰναι διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Στ. Λιβανού, τὸ δε δεύτερον διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Στ. Λιβανού καὶ οὐχὶ τοῦ κ. Στ. Νιάρχου, ὡς είχομεν ἀναφέρει.

## ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ύπο παραματίκην σημαίαν φορτηγὸν «Ηγκλ» 7099 τόν. γκρός 10.750 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν Ἑλληνικῶν συμφερόντων ἑταίριον «Κόνδαλον» εἰς τὴν καλύπτουσαν ίταλικὰ συμφέροντα ἑταίριον «Αλμιράτες», μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς μηνὸς. Τιμὴ, ὡς ἐγνώσθη, γύρω τῶν 950.000 δολαρίων.

— Τὸ ἀλητικὸν πλοιοκτήσιας ἀπὸ ομηρίαν Λιδάνου φορτηγὸν «Φατίνα» 1875 τ. γκρός ἡ 2830 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1917, ἐπωλήθη εἰς ἑταίριον τῆς Μέσης Ανατολής, ἀντὶ τιμῆς μὴ γνωσθείσης.

— Τὸ σουηδικὸν φορτηγὸν «Baltic» 3210 τόν. γκρός ἡ 5167 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1919, ηγοράσθη παρὰ τῆς καλυπτούσης Ἑλληνικῆς.

## “ΤΡΙΤΩΝ,, ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΟΛΙΑΡΧΩΝ

Γεωργίου Α'. — Κουντουριώτου 147 (Βος δροφος) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
Τηλφ. 470-225

Διευθυνταί: Πλοιάρχοι Β.Ν. έ.α. Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ—Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑΣ

1) Προπαρασκευάζει τοὺς υπὸ ξηροφύσιον πλοιούχους Α, Β, Γ τάξεως, τοὺς Εὐεργετικούς Πλοιούχους Γ, Κυβερνήτας, Ναυκλήρους.

2) Λειτουργεῖ καθημερινῶς ἀπὸ 8.30—12.30 διὰ Πλοιούχους Α, Β, Εὐεργετικούς Γ, Πλοιούχους Κυβερνήτας, Ναυκλήρους καὶ ἀπὸ 16.00—22.00 διὰ Πλοιούχους Γ.

3) Πεπειρασμένον καὶ ἐκλεκτὸν ἐκπαίδευτικὸν προσωπικὸν ἀπὸ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ Β.Ν. καὶ Λιμενικού Σώματος.

## ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ Ν. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΩΝ ΠΛΟΙΟΥΧΟΣ Β. Ν. Ε. Α. Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

Ἐπὶ 15ετίαν Καθηγητής Ναυτιλίας εἰς Σ. Ν. Δοκίμων καὶ ἐπὶ 10ετίαν Αρχικαντίδος Τ.Α.Ε.

4) «Ἐναρξεὶς τημάτων ἔξετάσεων 'Οκτωβρίου Β' Πλοιούχων 1)8)1957. «Ἐναρξεὶς τημάτων ἔξετάσεων Δεκεμβρίου Γ' Πλοιούχων 1)8)1957

5) Διαδέστει ἀπαντὰ τὰ ἐκπαίδευτικὰ βιβλία, περιέχοντα τὴν ἔξετασσεν ὅλην εἰς θέματα, βάσει τοῦ ἀναλυτικοῦ προγράμματος ἔξετάσεων δημοσιευθέντος εἰς Φ. Ε. 290(29-11-1954).

6) Διδάκτρα προστιτά. — Διὰ τοὺς στρατευτίμους ίδιαιτέρα τιμὴ. — Διὰ τοὺς προσερχομένους βραδύτερον ίδιαιτέρα τιμὴ.

## 7) ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

Ἐκ τῶν 15 ἀπορριφθέντων υπὸ ξηροφύσιον Γ' Πλοιούχων Εξετάσεως Ιουλίου ἔ. έ. Επον ήσαν μαθηταὶ τῶν φροντιστρίων μας. Εἰς ἀπέρριφθη εἰς τὰ Ἀγγλικά καὶ εἰς εἰς τὸ Δίκαιον. Καὶ τοῦτο καθόσταν ἐφοίτησαν μλημμελῶς λόγω στρατεύσεως.

Διὰ περισσοτέρας πληροφορίας ἀποταθῆτε:

α) Εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς Σχολῆς ἀπὸ 09.00-12.00 & 17.30-20.00

β) Εἰς τοὺς διατελέσαντας ἀποδειγμένων μαθητὰς τῆς Σχολῆς.

νικά συμφέροντα λιβεριανής έταιριας «Ζενίθ», μέτα παραλαβήν έντός του Σεπτεμβρίου εις λιμένα της Βαλτικής. Τιμή άγοράς δὲν άνεκοινώθη.

### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Από τὰ ιαπωνικά ναυπηγεία «Νίππον Κοκκάν» (Τσουρούμι) παρελθότην τὴν 12ην 'Ιουλίου, κατόπιν ἐπιτυχών δοκιμῶν, τὸ στάνταρ-δεξαμενόπλοιον «Αντάρες» 12.500 τ. γκρός ή 18.500 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν έταιριαν «Κάνοπους» (παραφαύδα τοῦ Οίκου Κουλουκούντη). Μηχαναὶ Νητζέλ δυνάμεως 7500 ἵππων καὶ ταχύτης κατὰ τὰς δοκιμὰς 15 μιλλίων.

Ἐπίσης ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Οὐράγκας παρελήθη τὴν 22αν 'Ιουλίου παρ' ἔταιριας ἐλεγχομένης ὑπὸ τοῦ κ. Ἀποστ. Πεζᾶ, τὸ φορτηγὸν «Πασαΐκ Τσάλλεντερ» 8050 τ. γκρός ή 12.500 τόνων d.w. Μηχαναὶ Νητζέλ δυνάμεως 9100 ἵππων.

—Τὸ ἀγόρασθὲν παρὰ τῶν κ. κ. Ἀδελφῶν Κοντοῦ (τοῦ Πειραιῶς) μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Moss Rose» 739 τ. γκρός ή 1010 τόνων d.w. (τοῦ 1930) παραληφθὲν εἰς τὸ Νιούπορτ μετωνομάσθη «Βιργίνια» K.s.

—Τὸ πωληθὲν μεταξὺ 'Ελλήνων λίμπερτο «Ἀρτεμίδη» 7255 τ. γκρός (τοῦ 1945) παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγόραστάς του εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα τοῦ Βορείου Ειρηνικοῦ μετωνομάσθη «Μύριαμ III». Ἡ λιβεριανὴ σημαία διετηρήθη.

### ΑΙ ΚΑΘΕΙΔΛΥΣΕΙΣ

Ἄθροισι αἱ καθειλύσεις ἐλληνικῆς ιδιοκτηρίας σκαφῶν ἀπὸ τὰ ιαπωνικά ναυπηγεῖα. 'Οκτὼ φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων, ἐπραγματοποιήθησαν κατ' 'Ιουλίου, ὡς κάτωθι:

—Τὴν 15ην 'Ιουλίου καθειλύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χιτάτσι (τῆς 'Ιννοσίμας) — ὡς ἀνέγραψαμεν ἡδη εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας — τὸ σούπερ-τάνκερ «Βιολάντας» 28.200 τ. γκρός ή 47.400 τόνων d.w., ὑιά λογαριασμὸν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ συγκροτήματος τοῦ Οίκου N. I. Γουλανδρῆ. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι, δυνάμεως 19.500 ἵππων, προβλεπομένη ταχύτης 16 μιλλίων καὶ παράδοσις περὶ τὰ μέσα Δεκεμβρίου.

—Ἐπίσης τὴν 15ην 'Ιουλίου καθειλύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούμπισι (τῆς Χιροσίμας) διὰ λογαριασμὸν τῆς ἔταιριας «Μέντον» (παραφαύδας τοῦ ἐφοπλιστικοῦ συγκροτήματος τοῦ κ. Στ. Νιάρχου) τὸ φορτηγὸν «Γουόρλντ Τζασμίν» 7800 τ. γκρός ή 15.000 τόνων d.w. Διὰ τὴν πρόσων τοῦ ἐφοπλιστικοῦ συγκροτήματος τοῦ Οίκου N. I. Γουλανδρῆ. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι, δυνάμεως 19.500 ἵππων, προβλεπομένη ταχύτης 16 μιλλίων καὶ παράδοσις περὶ τὰ μέσα Νοεμβρίου.

—Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Σακουρατζίμα τῆς Χιτάτσι καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς ἔταιριας «Ἀρμαντόρα Τρανσοσεάνικα» (ἐλεγχομένης ἀπὸ τὸν Οίκον Λυκαρδόπούλου) καθειλύσθη τὴν 17ην 'Ιουλίου τὸ δεξαμενόπλοιον «Ἀντζουλέτα» 12.200 τ. γκρός ή 19.000 τόνων d.w. Μηχαναὶ νητζέλ, μὲ υπερφόρτισιν τύπου «B. & W.», κατασκευῆς Χιτάτσι καὶ δυνάμεως 7500 ἵππων. Προβλεπομένη ταχύτης 15 μιλλίων καὶ παράδοσις περὶ τὰ τέλη Σεπτεμβρίου.

—Ἐπίσης τὴν 17ην 'Ιουλίου καθειλύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Νίππον Κοκκάν (Σιμίτζου) τὸ τάνκερ «Ἀκουσαμπέλλες» 13.000 τόν. γκρός ή 19.600 τόνων d.w., διὰ λογαριασμὸν τῆς ἔταιριας «Γιουνάτεντ Κρός» (ἐλεγχομένης παρὰ τὸν Οίκον I. M. Καρρά). Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι μὲ μειωτῆρας στροφῶν, ἀμερικανικῆς κατασκευῆς, τῆς ἔταιριας «Τζένεραλ Ελέκτρικ» καὶ δυνάμεως 10.000 ἵππων. Προβλεπομένη ταχύτης 16.75 μιλλίων καὶ παράδοσις περὶ τὰ μέσα Οκτωβρίου.

—Τὴν 20ην 'Ιουλίου καθειλύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Οσεαν Τάνκερ» (ἐλεγχομένης παρὰ τὸν Κ. Στ. Λιβανοῦ) τὸ σούπερ-τάνκερ «Άτλαντικ Γιούνιον» 20.500 τ. γκρός ή 32.000 τόνων d.w. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι δυνάμεως 15.000 ἵππων, μὲ προβλεπομένην υπερηφανήν ταχύτητα 16 μιλλίων καὶ παράδοσις περὶ τὰ τέλη Νοεμβρίου.

—Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς ἔταιριας «Μονφόρτε» (παραφαύδας τοῦ ἐφοπλιστικοῦ συγκροτήματος τῆς «Οράδιον») καθειλύσθη τὴν 24ην 'Ιουνίου τὸ φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου χύμα (bulk carrier) «Άνδρος Μαίντεν» 14.300 τ. γκρός ή 20.000 τόνων d.w. Διὰ τὴν πρόσων τοῦ ἐφοδιάσθη μὲ μηχανάς νητζέλ, δυνάμεως 12.000 ἵππων. Προβλεπομένη ταχύτης 16 μιλλίων καὶ παράδοσις περὶ τὰ τέλη Οκτωβρίου.

—Ἀπὸ τὰ διαδικτικά ναυπηγεῖα «Βέρολμ» καθειλύσθη τὴν 20ην 'Ιουλίου διὰ λογαριασμὸν λιθεριανῆς ἔταιριας ἐλεγχομένης παρὰ τὸν κ. Π. Δ. Μαρκεσίνη, τὸ φορτηγὸν «Εύρυασόλες» 8800 τ. γκρός ή 12.500 τόνων d.w., ἀδελφὸν τοῦ προσφάτως εἰσελθόντος εἰς τὴν υπερηφανή φορτηγὸν «Εύρυμέδων», τοῦ ίδιου πλοιοκτήτου.

—Τὴν 24ην 'Ιουλίου ἀπὸ τὰ γερμανικά ναυπηγεῖα τοῦ Λούμπεκ καὶ διὰ λογαριασμὸν λιθεριανῆς ἔταιριας, ἐλεγχομένης ἀπὸ τὸν Οίκον «Ἀδελφοὶ Γουλανδρῆ» (τοῦ Λονδίνου) καθειλύσθη μὲ τὴν πλευρὴν τὸ φορτηγὸν «Γκραϊτσιάν Βέλαρ» 8800 τ. γκρός ή 13.000 τ. d.w. Τὸ σκάφος ἐφοδιάσθη διὰ τὴν πρόσων τοῦ μὲ μηχανάς Νητζέλ, δυνάμεως 5340 ἵππων, μὲ πρόδηλεψιν ν' ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 14.75 μιλλίων. Θὸ παραδοθῆ τὸν προσεχῆ Οκτωβρίου.

—Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χοβαλτσέρκε, τοῦ Κιέλου, καθειλύσθη τὴν 27ην 'Ιουλίου τὸ φορτηγὸν «Καλλιόπη Πατέρα» 9500 τ. γκρός ή 12.900 τόνων φορτίου, ἀνήκον εἰς τὴν καλύπτουσαν ἐλληνικὰ συμφέροντα ἔταιριαν «Ζαπάγκας Σιττιγκ Κορπορέτσα». Διὰ τὴν πρόσων τοῦ ἐφοδιάσθη μὲ μηχανάς Νητζέλ, τοῦ οίκου M.A.N., δυνάμεως 5400 ἵππων. Προβλεπομένη ταχύτης 15 μιλλίων. Ἐπὶ τοῦ σκάφους υψώθη ἡ Κυανόλευκη.

—Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέκας καθειλύσθη τὴν 3ην Αὔγουστου διὰ λογαριασμὸν τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Χρ. Λασιμού, τὸ φορτηγὸν «Μάρδερ Μαριγώ» 9000 τ. γκρός ή 12.500 τόνων d.w.

—Τὴν 16ην τρ. μηνὸς καθειλύσθεται ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χακκοντάτε,

διὰ λογαριασμὸν τῆς ἔταιριας «Ἄκμε», τὸ φορτηγὸν «Παναγία Μούσταινα» 10.000 τ. γκρός ή 15.000 τόνων d.w., μὲ κλειστὸν «σέλτερνέτέ». Τὸ σκάφος ἐφοδιάσθη διὰ τὴν πρόσων τοῦ μὲ ἀτμοστρόβιλους κατασκευῆς Χιτάτσι, μὲ προβλεπομένην ταχύτητα δοκιμῶν 18 μιλίων καὶ ύπηρεσιακὴν τοιαύτην 15.75 μιλλίων.

### ΑΙ ΠΑΙΔΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΗΝΩΣΕΙΣ

Πρότυποι εἰς τὸ εἶδος των, αἱ ναυτικαὶ παιδικαὶ κατασκηνώσεις τοῦ 'Αγίου 'Ανδρέου — ώρασια κτίρια, πλούσιοι ἡλεκτροφωτισμός, νερὸς ὄφθαλμος — κείνται εἰς μίαν τῶν πλέον γραφικῶν τοποθεσιῶν τῆς 'Αττικῆς, περιβαλλόμενοι ὑπὸ πυκνῶν γραφικῶν τοποθεσιῶν τῆς 'Αττικῆς, διάτιστοι τοῦ Εύδοικοῦ κατέρχεται. Τὴν εἰκόνα μιᾶς μικρᾶς συγχρονισμένης καὶ χαρούμενης ταύτοχρονῶν πολιτείας παρουσιάζουν αἱ μόνιμοι αὗται ἔκατσαστασίες παραστημούσης διὰ τὰ παιδιά τῶν ναυτικῶν. Μοναδικὴ ἡ ἀνέση, ἀπάραμιλλος ἡ γραφικότης των.

Βεβαίως πολλὰ χρήματα ἀδαπανόθησαν διὰ τὴν ἀνέγερσιν τῶν κατασκηνώσεων αὐτῶν. Μόνον δ. Α.Ο.Κ.Π. ὡς ἐδήλωσεν ὁ πρόδερμος αὐτοῦ κ. Μουσούρης, διέθεσεν 75.000 λιρῶν 'Αγγλίας. Τὸ «Κεφάλαιον 'Ανεργίας» ἐκλήθη νὰ ἀποπληρώσῃ τὰς δαπάνας. Παρὰ ταῦτα ἀπαντὰ διὰ τῶν σχεδίων προβλεφθέντα κτίρια δέν κατέστη δυνατὸν ἐπὶ τόσα ἔτη νὰ ἀνεγερθοῦν. Αἱ ναυτικαὶ κατασκηνώσεις ἐνέκαινασθησαν ὑπὸ τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τὴν παρελθούσαν ἐδδομάδα, ἥμιτελες.

Ὄς σχετικῶς ἐδηλώθη, ὑπολείπεται εἰσέτι ἡ κατασκευὴ τοῦ κεντρικοῦ κτιρίου τῶν κατασκηνώσεων, εἰς τὸ ὅποιον θὰ στεγασθούν τὰ γραφεῖα τῆς διοικήσεως, οἱ κοιτῶνες τοῦ πρωτοπούλου, τὸ ιατρεῖον καὶ τὸ ἐστιατόριον. 'Οσαύτως, ὑπολείπεται ἡ ἀνέγερσις τοῦ συγκροτήματος τῶν μαγειρείων κοί ἡ ὀριστικὴ διαμόρφωσις τοῦ γηπέδου τῶν ἀθλοπαιδιῶν. Τὰ κτίσια ταῦτα, συμφώνως μὲ τὰς παρασχεθείσας κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς τελετῆς διαδεικνύσεις, ἰνδέχεται μέχρι τῆς προσεχούς θερινῆς περιόδου νά ἔχουν ἀποπερατωθῆν.

Αἱ λειτουργίασται, ἥδη μόνιμοι ἔγκαταστασίες τῶν κατασκηνώσεων, περιλαμβάνουν ὄκτω εύρυτατα κτίρια, εἰς τὰ ὅποια δύνανται νὰ κοιτῶνται 300 ἐδῶ παιδιά, ἵνα σταθμὸν ἡλεκτροπαραγωγῆς, μίαν ὑδατοδεξαμενὴν χωραπούλητος 120 κ. μ. καὶ δύο φρεάτα με ἀπόδοσιν ἀντλήσεως 60 κ. μ. καθ' ὅραν. Ἐπίσης αἱ ναυτικαὶ κατασκηνώσεις διαθέτουν εύρυτατο γήπεδον ἀξιοποιητικῶν, προχείρως, δημως, ἔξωπλισμένον καὶ γραφικούς χώρους ἔνθα πραγματοποιούνται αἱ συγκεντρώσεις τῶν



## PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

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

350 FIFTH AVENUE,  
NEW YORK 1, N.Y.  
(ALL U.S. & CANADIAN PORTS)  
39 HERTFORD ST.,  
LONDON W 1, ENGLAND  
(all U.K. Ports)

REPRESENTATIVES AND STOCKS  
THROUGHOUT THE WORLD

### ITALY

DITTA ALESSANDRO GAETA  
Via XX Settembre, 14  
GENOA

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

### EGYPT

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

(also at Alexandria & Suez)

### HOLLAND

ZANIS SHIPSTORES  
Zalmhaven 46 - 47  
ROTTERDAM

### BELGIUM

M. T. E. BUYSSE  
Klapdorp, 26  
ANTWERP

### GERMANY

HANS FICK & CO.  
Agneststr. 38  
HAMBURG

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

### DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.  
33, Amaliegade  
COPENHAGEN

### INDIA - CEYLON

JOHN F. FIDELE  
359, Dadaboy Naoroji Road Fort  
BOMBAY

(also at Calcutta & Colombo)

### NORWAY

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

(also at Bergen)  
KRISTIAN HERLOFSSEN  
Dronningensgt. 81  
KRSITIANSAND S.

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

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

παιδιών, καὶ ὁ ὑπαίθριος ἐκκλησιασμός των.

Εἰς τὴν τελετήν τῶν ἔγκαινίων παρέστησαν ὁ Ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Φ. Κωτιάδης, ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ ίδιου Ὑπουργείου κ. Φ. Ποταμίδης, ἀντέρειοι λιμενικοὶ ἀξιωματοκοι, οἱ διευθυνταὶ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τοῦ Οίκου τοῦ Ναύτου, ὁ πρόεδρος καὶ τὰ μέλη τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Α.Ο.Κ.Π. καὶ οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστικῶν καὶ ναυτεργατικῶν ὅργανῶσεων. Μετὰ τὸ πέρας τοῦ ὄγιασμοῦ, ὁ πρόεδρος τοῦ Α.Ο.Κ.Π. κ. Σ. Μουσούρης, ἀνέπτυξε τὸ ἴστορικὸν τῆς ἀνεγέρεως τῶν κατασκηνώσεων, ἀναφερθεὶς εἰς τὰς ἐν γένει προσπαθείας τοῦ Ὀργανισμοῦ διὰ τὴν ὄργανωσιν μεταπολεμικῶν μιᾶς ἀπόδοτικῆς κοινωνίκης μεριμνῆς ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν τῶν εἰς τὴν χώραν μας. Ὁ διευθυντὴς τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» ἀντίλοπαρχος κ. Τσουλούψης, δημιλὼν ἐν συνεχείᾳ ὑπεγράμμισε τὴν ἀνάγκην τῆς ἀσκήσεως προληπτικῆς ὑγιεινῆς προνοίας διὰ τὰ παιδιά τῶν ναυτικῶν. «Εἰς ἡκάτην τῶν βασικῶν σκοπῶν τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου», ἔτοντος δ. κ. Τσουλούψη, θὰ εἶναι ἐφεξῆς ἡ ὑπόδειγματικὴ λειτουργία τῶν ναυτικῶν κατασκηνώσεων». Ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο. κ. Μ. Πετρουλῆς διηρμήνευσεν ἀκολούθως τὰς εὐχαριστίας τοῦ ναυτικοῦ κόσμου τῆς χώρας διὰ τὴν ὥραιαν κατασκηνώσιν, ὡς εἶπεν, εἰς τὴν ὅποιαν τὰ παιδιά τῶν ναυτικῶν θὰ ἔχουν τὴν εὔκαιριαν ἐνὸς λιαν φωλιών διὰ τὴν ὑγείαν τῶν παραθερισμού. Ὁ κ. Α. Λαιμός, ἔξ αλλοῦ, δημιλὼν ἐκ μέρους τῆς «Ἐνωσεως Ἐφοπλιστῶν», ἔξεφρασε τὴν χαρὰν τοῦ διὰ τὴν τόσην στοργὴν, τὴν ὅποιαν ἡ Ἑλληνικὴ Κοινωνία ἐπίδεικνει διὰ τὰ παιδιά τοῦ ναυτικοῦ. «Οἱ μικροὶ αὐτοὶ κατασκηνώται, ἔτοντος δ. κ. Λαιμός, θὰ γίνουν αὔριον ὑγιεῖς, εύσυνειδῆτοι καὶ ἐργατικοὶ ναυτικοί. Καὶ αἱ μικραὶ αὐταὶ κατασκηνώται, θὰ γίνουν αἱ στοργαὶ μητέρων τῶν αὐταριῶν καὶ καλῶν ναυτικῶν. Κάλε τοὺς φροντὶς καὶ κάθε στοργὴ τοὺς ἀξεῖς». Τέλος, ὁμιλήσεν ὁ Ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Κωτιάδης, διστις ἔξηρε τὴν ὑπὸ τοῦ Α.Ο.Κ.Π. καταβληθεὶσαν προσπάθειαν διὰ τὴν ἀνέγερσιν τῶν ναυτικῶν κατασκηνώσεων καὶ ιδιαιτέρως τῆς τοῦ προέδρου τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου αὐτοῦ κ. Σ. Μουσούρης, διστις, μὲ ἀκάπτων ἐνεργητικότητα παρηκολούθησεν ἐπὶ τοῦ σύνεγγυς τὴν πορείαν τοῦ δόλου ἔργου. Ὁ κ. Κωτιάδης ἐδήλωσεν, ὅτι ἡ Κυβέρνησις διὰ τὴν ὑπηρεσίαν αὐτὴν πρὸς τὸν ναυτικὸν κόσμον τοῦ προέδρου τοῦ Α.Ο.Κ.Π., πρόκειται νὰ τῷ ἀπονεμῇ ήθικὴν ἀμοιδήν.

Ἡ δῆλη τελετὴ τῶν ἔγκαινίων τῶν κατασκηνώσεων εἰς τὸν «Ἀγιον

Ἀνδρέαν, ἐλήξει μὲ τὰ ἀποκαλυπτήρια ἀναμνηστικῆς τιγλακός καὶ μὲ ὥραιαν δεξιώσιν.

#### Ο Κ. Ι. ΚΑΤΣΟΥΛΑΚΟΣ

Ο γνωστὸς μηχανοδόγος-ναυπηγὸς κ. Ἰωάννης Π. Κατσουλάκος, μετὰ μακρὰν εὐδόκιμον ὑπηρεσίαν ὡς ἀποκλειστικὸς ἐπιθεωρητής (exclusivē supervisō) τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος, ἀπεξώρησεν αὐτοῦ καὶ συνέστησεν Ἰδιον τεχνικὸν γραφεῖον ἐν Πειραιᾷ ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Ἰωάννης Π. Κατσουλάκος Μηχανοδόγος-Ἐπιθεωρητής».

Απὸ τοῦ 1948 ὁ κ. Κατσουλάκος ὡς ἐπιθεωρητής τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος προσέδεσε τὰς πολυτιμούς ὑπηρεσίας τοις εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν. Ἐργάσθη ὑπὲρ αὐτῆς ἀποδοτικώτατα: θετικῶς τὴν διηκόνων κατὰ τὰ δυσκολὰ ἐπὶ τῆς μεταπολεμικῆς τῆς ἀνασυγκοστήσεως. «Οσοι ἐγνώρισαν ἀμεσώτερον τὴν ὑπηρεσιακὴν ζωὴν τοῦ κ. Κατσουλάκου, αὐτοὶ καὶ ἐξειδήσαν ὅχι μόνον τὴν ἀριστούσαν τεχνικὴν τοῦ καταρτίσιου καὶ τὴν πρόθυμον προστασίαν τῶν γναθεών του ὑπὲρ τοῦ πλοίου, ἀλλὰ καὶ τὴν ιδιαιτέρων στοργὴν μὲ τὴν ὁποίαν κάθε ὑπόθεσιν «Ἑλληνικοῦ στόφους ἀνέλαβεν».

Ο Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἐπιθεωρητοῦ κ. Χόπκινς καὶ τοῦ ἀμέσου συνεργάτου του κ. Ι. Κατσουλάκου ἐπέτυχεν εἰς τὸν Πειραιάν νὰ καταλάβῃ τὴν πρωτεύουσαν θέσιν. Ἡ πρόοδός του ὀφείλεται, ὅπως δοὺς δοὺς ὡς ναυτικὸς κόσμος τὸ γνωρίζει, εἰς τὴν συνέργασίαν αὐτὴν. Ἡ Κεντρικὴ Διεύθυνσις τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος ιδιαιτέρως ἀπόβινεν εύχαριστίας εἰς τὸν κ. Κατσουλάκον διὰ τὰς καλὰς του ὑποησίας.

Τώρα δὲ ο κ. Κατσουλάκος, διὰ τοῦ συσταθέντος ιδιαιτέρου γραφείου του, συνεχίζει τὰς πρὸς τὸ πλοίον ὑπηρεσίας του. Τὸ παρελθόν μᾶς ὑποδεικνύει ὡς ἀσφαλὴ τὴν ἐπιτυχίαν καὶ διὰ τὸ μέλλον.

#### ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑ

Τὸ ἀνήκον εἰς ἑταϊρικὴν παραφαύαδα τοῦ συγκροτήματος τῆς «Ὀράιον» μεταλλοφόρου «Πλατατιανὴ» 8371 τὸν γκρός (τοῦ 1943) μετωνυμάσθη «Ἄνδρος Πλέρε».

#### ΕΙΣ ΤΟ ΜΠΩΛΑΤΙΚ

Εἰς τὸ Χρηματιστήριον «Μπωλάτικ», τοῦ Λονδίνου, ἔξελέγησαν μέλη αὐτοῦ οἱ κ. κ. Δ. Ἀντωναρόπολος διὰ τὸ Γραφεῖον τοῦ Μαργαρών, Ν. Α. Κομνηνός διὰ τὸ Γραφεῖον τοῦ Κ. Μ. Λαιμού, Γ. Ι. Γουλανδρῆς διὰ τὸ Γραφεῖον «Ἰωάννης Α. Κούλουμπρος Λτδ» καὶ Ι. Γ. Γαναγιας διὰ τὴν ἑταϊρίαν «Σογιοτζίτα Σίππιγκ, Κόμπαν, Λτδ».

#### ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ»: Ἀποπλέωσαν ἀπὸ Ζυτάνων μὲ φορτίον γαιανθράκων δι' ἀλεξάνδρειαν προσέκρουσαν τὴν 6.40' π. τῆς 2ας Αύγουστου ἐπὶ βρεχουσῶν ύφαλον, ὃ δὲ πλοιαρίος του, ἵνα προλάβη τὸν βιβλιον τὸ προσήραξεν 8 μιλιάρια νοτίων του Κέρτη, παρὰ τὴν θεῖαν Ταλίκ. Ναυαγωσαστικὸν ἔβασαν ἐπὶ τόπου καὶ πρίκης νὰ παρέχῃ τὰς βοηθίες του, κατόπιν ὑπογραφῆς συμβολαίου ὑπὸ τὸν δρόνον «ἐν κιούρ, νὸ πατη». Κατὰ πληροφορίας τοῦ πρακτορείου «Ταξ» ἐξ Ὀδησσού, τὸ σκάφος ὑπέστη ζημίας κατὰ τὴν προσάρξιν του. (Αὔγ. 2—10)

«ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΙΟΣ» (λιβερ.): «Ἐπισκευάσαν τὰς ἐκ συγκρούσεως ζημιὰς του ἀπέπλευσεν ἐκ Νέας Όρλεάνης διὰ Γιανδάτα. (Ιουλ. 26)

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β.»: «Ἐπισκευάζει εἰς Πειραιάν ζημιὰς του ἐκ συγκρούσεως κατὰ Μάρτιον τοῦ 1956 δὲ τὸ φορτηγὸν «Μακεδονίας» καὶ ἕκ τρικυμίας κατὰ Φεδρουσίου τρ. Επιους. Κατὰ τὸν ἀντιπρόσωπον τοῦ «Λόδδ» ἐξ χρεισθούν ἐδδομάδες τινὲς διὰ τὴν ἀποτεράσσων τῶν ἐπισκευῶν, λόγῳ ἐλλείψεως χάλυβος. Ο δεξαρενισμὸς τοῦ σκάφους ἀνεβλήθη, ἐπίσης ἐλλείψεως δεξαμενῆς. (Αὔγ. 1)

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ» (λιβερ. δεξαμ.): Δεξαμενισθεν εἰς Τόραντα ἐπεσκέψασε ζημιὰς του ἐκ τρικυμίας. (Αὔγ. 1)

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.» (παναμ.): Προερχόμενον ἐκ Λόδης Ἀντζελες κατέπλευσεν εἰς Μόζι καὶ ζημιὰς ἐκ τρικυμίας, τὴν ὅποιαν συνήντησε κατὰ τὸν πλούτον του (Ιουλ. 28) «ΑΙΓΑΙΟΝ ΤΡΑΒΕΖΙΑ» (λιβερ. δεξαμ.): «Ἀπὸ Φιλαδέλφειαν κενὸν δι' Οὔρμ Σαιδιό κατέπλευσε τὴν 8ην Αύγουστου εἰς Πόρτα Σαιδι μὲ ζημιὰς εἰς τοὺς λέπτους, διέπλευσε δὲ τὴν ἐπομένην τὴν Διώρυγα, χωρὶς νὰ ἐκτέλεση ἐπισκευάς. Διεπιστώθη ἀπὸ τὴν διεξαγόντην ἐπιθέρησην, ἂπειδὴ αὐτοὶ τοὺς λέπτους, ἐμρέθησαν μὲ δότας. Πρὸς ἀπογήν την καθυστέρησαν δὲν διεζήκηθη περιορίων ἐπιθέρησης. (Αὔγ. 8—9)

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ» (λιβερ. δεξαμ.): «Ἀνεχώρησε τὴν 21ην Ιουλίου δι' Νεαπόλεως διὰ Πειραϊκὸν Κόλπον, ἀφοῦ ἐπεσκέψασε ζημιὰς του ἐκ τρικυμίας εἰς τὴν Ελίκα καὶ τὸ πρόδιον, καθὼς καὶ διαρράξας καρφώσαν. (Ιουλ. 21)

«ΑΚΤΙΩΝ» (λιβερ.): Προερχόμενον ἐκ Χάπτουν ρόδος κατέπλευσε τὴν 30ην Ιουλίου εἰς «Αλγύριον, ὅπου καὶ συνεκρύσθη μὲ ένα ρυμυλόν. Διεπιστώθη ἀπὸ τὴν διεξαγόντην ἐπιθέρησην, ἂπειδὴ αὐτοὶ τοὺς λέπτους, ἐμρέθησαν μὲ δότας. Πρὸς ἀπογήν την Ελίκης του πρέπει νὰ ἀντικατασταθῇ, ἡ δὲ ἐργασία αὐτὴ θὰ καθυστέρηση τὸ πλοίον κατὰ 6 μέρη. (Αὔγ. 8)

«ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ» (λιβερ.): «Ανέφερε διὰ τοῦ ἀσυρμάτου του ὅτι τὴν 10ην προϊνὴν τῆς 1ης Αύγουστου ἐκτύπωσεν ἐπὶ φωτηγάντηρος εἰς θέσιν πλάτους 51—7 B. καὶ μήκους 1—23 A. Εἰναι πιθανὸν νὰ κατεστράψῃ τὸ σύντηρον φωτισμοῦ. (Αὔγ. 1)

«ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΥ» (λιβερ.): Προερχόμενον ἐπόρευτον ἐπὸ Πούερτο Ορτάκ εἰς Μόρρισθαλ προσήραξε τὴν 25ην Ιουλίου εἰς τὸ χιλιόμετρον 101.3 τὸ ποταμὸν Μακάρεα καὶ ἀνειλκύθη τὴν 28ην, ὅφου ἐξερράσθησε διά τὴν ἀνέλκυσιν. Τὸ σκάφος ἐπαναφορώντων στὸν 30ον Ιουλίου τὸ ταξίδιον του. (Ιουλ. 25—30)

«ΑΤΤΙΚΑ» (παναμ.): «Ἐξειδέλευσεν εἰς Σύρον ἐκτεταμένας ἐπισκευάς ζημιῶν τοῦ προσάρξιν τῆς Νοδοράσης τὸν παρελθόντην «Ιουνίον». Ἀντικατεστάθησαν 30 λάσπατα τῶν δύλων του, ἔπειτα 45 ἐπισκευάσθησαν καὶ δ ὅλα εὐθυγραμμίσθησαν. «Ἐπισής ἐπισκευάσθησαν διάφοροι νομεῖς καὶ ὑάσματα στεγανῶν διαχωρισμάτων, ἐπελεύθερη ἡ κυρία μηχανή, τῆς ὅποιας ὠρισμένων μέρη ὑπετρέπονται στατιστικάς λεπτομέτρων καὶ διεξήκηθη ἐπιθέρησης τῶν λεπτῶν. Τὰς ἐπισκευές ἔξετέλεσαν συνυγρεία τῆς Σύρωφ «Ἐλληνο-ἀμερικανικῆς ἑταϊρίας. (Αὔγ. 13)

«ΒΟΡΙ» (παναμ.): «Ἀποπλέωσεν ἐκ Τάιν διὰ Γδύνιαν τὸν 1ην Αύγουστου, ἐπανέπλευσεν εἰς Ανακόπας εἰς τὴν Μηχανήν του. Τὰ ἔργοτά του Ντέρφορντ ἀνέλθουν τὴν ἐπισκευήν. (Αὔγ. 1—2)

«ΕΝΕΣΗΝΤΑ» (παναμ.): «Προσπραγμένον εἰς Κούδαν, ὡς ἀνεγράφωμεν εἰς τὸ προγεγένεν τεύχος μας. Μετὸ δικρότων τημάτων ἐκ τοῦ φορτίου του εἰς τὸ σημεῖον τῆς προσάρξεως ἀνειλκύσθη καὶ ἐπαναφρότων. «Ἐν συνεχείᾳ, ὅμως, προσήραξεν ἡ νέου εἰς λασπώδη βυθόν παρὰ τὸν κυματοθραύστην τοῦ Παστελλίδο, χωρὶς νόποτε ζημιάς. Ο καρός είναι κολὸς καὶ ἡ θεῖα ἀσφαλής. Διετάθη ἡ ἐφόρτωσιν 2000 τ. ζαχαρέων, ἵνα διακοπούνται ἡ ἀνέλκυσις. (Αὔγ. 1—8)

«ΖΕΦΥΡΟΣ» (λιβερ.): «Ἐπειθεωρήθη εἰς τὸ Αδεν, διαπιστωθείσης διορροῆς ἀπὸ έλασμα τοῦ Νο 3 κύτους. Διετάθη μεταπότισης τοῦ φορτίου του εἰς τὸ λόγω κυτούς της Ελίκος καὶ δύται ἐπιθέρησεν τὸ ψηφαλό. Προσωριναὶ ἐπισκευαὶ διεξήχθησαν καὶ ἔχοργηθήσαν εἰς τὸ σκάφος πιστοποιητικὸν ναυιτιόδας διὰ Ρόττερνταμ, ὅπου καὶ θά δεξαμενισθῶ, μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν του, δι' ὅριστικὸς ἐπισκευας. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 7ην Αύγουστου. (Αὔγ. 1—8)

«ΚΑΙΤΗ» (λιβερ.): «Ἀπὸ Νέαν Όρλεάνην, Εμφόρτον, δι' Ἀπω Ανατολήν, προσ-



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

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

and other quality products

C. & H. SALES CO.  
80 BROAD STREET  
NEW YORK 4, N.Y.  
TEL. HANOVER 2-6998



Αγγλίας 50)—, φόρτωσης 29 Αύγουστου—10 Σεπτεμβρίου.

«ΒΑΛΕΝΣΙΑ» (λιβερ.) έξι 'Αγίου Λουκρετίου 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διά δέματος) διά Δυτικήν 'Ιταλίαν, κατ' άποκοπήν δολ. 89.000 φίο, φόρτωσης 2—14 Σεπτεμβρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ» (λιβερ.) από Νόρδερν ρείντζ 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διά δέματος) διά Δυτικήν 'Ιταλίαν, κατ' άποκοπήν δολ. 90.000 φίο, φόρτωσης 12—23 Αύγουστου.

«ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρέδς ή Βαλτιμόρην 9500 τ. γαιανθράκων διά Γιουγκοσλαβίαν δολ. 6, με 2000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 14—30 Σεπτεμβρίου.

«ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρέδς ή Βαλτιμόρην 9500 τ. γαιανθράκων διά Ριγιάνου δολ. 6, με 2000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 10—30 Οκτωβρίου.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ» (διδυμιανόν) από 'Αλμπανίαν, με συμπλήρωσην εις Νέαν 'Υόρκην 9500 τόν. γεννημάτων διά Χαδάνναν δολ. 4.25, φόρτωσης Αύγουστου — Σεπτεμβρίου.

«ΕΛΕΝΗ Δ.» από Χάμπτον ρέδς 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερέρσον—Ρόττερνταμ ή 'Αμερέρσον 41)—(πέντε συνεχή ταξίδια), με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, έναρξης 'Οκτωβρίου.

«ΝΙΚΟΣ» (λιβερ. β' ταξίδιον) από 'Αλμπανίαν από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων διά Τάμπον ή Βέρα Κρούζ δολ. 3.75, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, καντσέλλη 5 Σεπτεμβρίου.

«ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον 13.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερέρσον—Ρόττερνταμ ή 'Αμερέρταμ 35)—, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιον διά λιμένας Βορείου Γαλλίας 41)—, με 1500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης Σεπτεμβρίου.

«ΑΝΝΑ Κ.» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερα) 9600 τ. γεννημάτων και σύγιο δι' 'Αμερέρσον—'Αμερέργον ρείντζ δολ. 4.90, όφιον δι' 'Αμερέρσον—Ρόττερνταμ ή 'Αμερέρταμ 25 σύντετης έλαπτον ή διά δύο λιμένες 25 σύντετης έλαπτον, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιον κρίθην ή βρώμην 25 και 50 σύντετης έλαπτον, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 12—17 Αύγουστου.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ» (διδυμιανόρ.) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9500 τόν. γεννημάτων διά Μαντζανίλλα δολ. 7.25, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 10—22 Σεπτεμβρίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τάξης έτ. 'Εμπειρικού) από Χάμπτον ρέδς 12.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερέρσον ή Ρόττερνταμ 34)—, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιον διά Βέρειου Γαλλίας 40)—, με 2000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 20—30 Αύγουστου.

«ΠΑΡΑΔΑΛΙΝΑ» (λιβερ.) από Νόρδερν ρείντζ 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διά δέματος) διά Δυτικήν 'Ιταλίαν κατ' άποκοπήν δολ. 84.000 φίο, όφιον από άμερικανικούς λιμένες Νοτίου 'Ατλαντικού δολ. 86.000, ή διά φόρτωσην ή διά λιμένας Κόλπου δολ. 92.000 φίο (διά ναυλής πληροτέος εις λιρέττας), καντσέλλη 30 Σεπτεμβρίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρέδς 12.000 τ. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ 29)—, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης Αύγουστου.

«ΕΜΠΟΡΙΟΣ» (παναμ.) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 8000 τ. σύγιο διά Χάιφαν δολ. 8, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 14—26 Σεπτεμβρίου.

### Έκ Βορείου Ελρηνικού

«ΑΔΑΜΑΣ» (λιβερ.) από ένα λιμένα Βρετανικής Κολομβίας 9800 τ. γεννημάτων δι' ένα λιμένα 'Αμερέρσον, Ρόττερνταμ ή 'Αμερέρταμ, δολ. 7 με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 12—30 Αύγουστου.

«ΣΙΛΑΕΡΗΣ» (λιβερ.) έξι 'Αγίου Φραγκίσκου 9500 τ. άραβοσίτου διά Μαντζανίλλα δολ. 4, άμεσος φόρτωσης.

«ΒΑΣΙΛΗΣ» (Κοσταρίκας) από Νιού Ουεστμίνστερ 9500 τ. λιπασμάτων διά Βορέων δολ. 10.25 φίο, φόρτωσης Αύγουστου.

«ΔΟΥΚΙΣΣΑ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ» (σημ. άγγλικης) από Βρετανικήν Κολομβίαν 9000 τόν. γεννημάτων δι' άριστμενους λιμένες 'Αγγλίας 60)—, φόρτωσης 20—30 Αύγουστου.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ» έκ Βρετανικής Κολομβίας 10.000 τ. χυλείας και γενικών είδων (499.000 κ. π. διά δέματος) δι' Αύστραλίαν, κατ' άποκοπήν δολ. 120.000 φίο, φόρτωσης Οκτώβριου.

### Έκ Νοτίου Αμερικής

«ΝΤΟΡΙΟΝ» (λιβερ.) από Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) δολ. 6 φίο, φόρτωσης 1—20 Αύγουστου.

«ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ» (παναμ.) από Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) δολ. 5.70 φίο, φόρτωσης 10—31 Οκτώβριου.

### Έξ Αγγλίας—Κόντινεντ

«ΣΟΥΖΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ» από Χούλι 3400 τόν. γαιανθράκων διά Μόλταν 43)6, άμεσος φόρτωσης.

«ΑΟΥΝΕ Χ.» (φιλανδικόν, νεοαγορασθέν) έξι 'Αμερέρταμ 3500 τόν. γαιανθράκων δι' Ουντεβάλλε 12.50 σουηδικές κορώνας, άμεσος φόρτωσης.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.» έκ Βρέμης 1200 τόν. κώκ διά Λουλέα 13 σουηδικές κορώνας, άμεσος φόρτωσης.

«ΤΑΣΟΣ» (Κοσταρίκας) από Ρόττερνταμ 4000 τ. άνθρακιτου και κώκ διά Πειραιά 50)—, φόρτωσης Αύγουστου.

«ΑΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» από ένα δόλανικον λιμένα 9800 τ. φωσφάτων διά Ριγιέκαν ή Σπαλάτον 30)— φίο και στόσιεντ, με 800 τ. φόρτωσην και 1000 τ. έκφορτωσην, φόρτωσης 1—14 Σεπτεμβρίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ελληνικόν) από Ρόττερνταμ 6000 τ. γαιανθράκων διά Δυτικήν 'Ιταλίαν 25)—, φόρτωσης άρχας Σεπτεμβρίου.

### Έκ Μεσογείου και Αδριατικής

«ΑΛΥΚΙΑ» (παναμ.) από την Θάσον 1200 τ. σιδηρομεταλλεύματος διά Βενετίαν δολ. 4, άμεσος φόρτωσης.

«ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ.» από Στρατών 2100 τ. σιδηρομεταλλεύματων διά Κωνσταντζαν 20)6, όφιον διά Βάρων 22)6 άμεσος φόρτωσης.

«ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.» έκ Σύμηρης 1500 τ. (φορτίον κοπωνών) διά Θεσσαλονίκην δολ. 11.75, άμεσος φόρτωσης.

«ΑΓΓΕΛΙΚΗ» (Κοσταρ.) από τη Σουέζ 2000 τ. τοιμέντων εις σάκους διά Τζέδων 52)6, θέρωτας Αύγουστου.

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.» (σημαία Λιβανού) έκ Νεαπόλεως 2500 τ. άλευρων διά Βηρυττούν, κατ' άποκοπήν λίρας 4000, φόρτωσης Αύγουστου.

«ΔΕΣΣΟΠΟΙΝΑΣ» (Κοσταρ.) έκ Νεαπόλεως 1700 τ. άλευρων διά Βηρυττούν, κατ' άποκοπήν λίρας 3000, φόρτωσης Αύγουστου.

«ΠΑΡΓΑ» από την Χάιφαν 1000 τ. ποτάσσης (τημήα φορτίου) διά Γένοβον, κατ' άποκοπήν λίρας 4750, φόρτωσης Αύγουστου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Κοσταρίκας) από την Χάιφαν 1000 τ. ποτάσσης (τημήα φορτίου) διά Γένοβον, κατ' άποκοπήν λίρας 400, φόρτωσης 15—31 Αύγουστου.

### Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (Κοσταρ.) από Κωνσταντζην 1700 τόν. τοιμέντων εις σάκους διά Τζέδων 60)— φίο, «λάινερ τέρμη», άμεσος φόρτωσης.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» από Μπουργκάς 3000 τ. τοιμέντων εις σάκους δι' Ούμη Σαΐδ 80)— φίο, φόρτωσης Αύγουστου.

«ΘΕΟΦΑΝΕΙΑ» (Κοσταρ.) έκ Κωνσταντζης 2700 τ. τοιμέντων εις σάκους δι' ένα λιμένα Περσικού Κόλπου 85)— φίο, φόρτωσης Αύγουστου.

### Έξ Αύστραλίας, Ινδιάν και Απων Ανατολής

«ΛΟΥΛΟΥ» (παναμ.) από Μερμουνγκά 3000 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ ή Γάνδην 69)— φίο, με 600 τ. φόρτωσην και 1250 τ. έκφορτωσην, φόρτωσης 1—10 Αγούστου.

«ΝΕΠΤΟΥΝ» (λιβερ.) από Νότιον Αύστραλιαν ή Βικτωρίαν 9000 τ. κριθής δι' Αγγλίαν 100)—, όφιον δι' 'Αμερέρσαν—Αμβούργον ρείντζ 95)—, φόρτωσης 12—31 Αγούστου.

«ΚΕΧΡΕΑ» από Βιζαγκαπατάμ 9500 τ. μεταλλευμάτων διά ιμερικανικούς λιμένες ή Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) δολ. 11.75, με δολ. 1.25 δι' έκφορτωτικά, φόρτωσης 10—20 Αγούστου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ελληνικόν) από Κοστούν 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Σάιριβιλ δολ. 10, με 700 τ. φόρτωσην 35 σάκους και 1500 τ. έκφορτωσην δολ. 1.20, φόρτωσης 25 Αγούστου—5 Σεπτεμβρίου.

«ΑΙ·ΙΟΝΙΑΝ ΑΙ·ΙΑΝΤΕΡ» (λιβερ.) από Βομβάν 13.000 τ. μεταλλευμάτων διά ομερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) δολ. 11.75 φόρτη, φόρτωσης Σεπτεμβρίου—Οκτώβριον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (της έτ. Λούζη) από Μορμαγκά 7500 τ. μεταλλευμάτων διά Ριγιέκαν 57)6, με 2)6 φόρτωτικά και ήλισθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 20 Αγούστου—5 Σεπτεμβρίου.

### Έκ παντοίων άλλων όγορων

«ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ» (Κεστορίκας) από Ίγκαρκα 1800 στανταρτς χυλείας διά Γκόρτεν 410)— τό στάνταρτ, φόρτωσης 10—20 Αγούστου—10 Σεπτεμβρίου.

«ΑΟΥΡΟΡΑ» (διδυμιανόν) από Κείπ Τάουν, Ντάρμπιταν ή Πόρτ Ελίζαμπετ 9500 τ. άκτισθιον χύμα διά Ταμπίκο δολ. 9, φόρτωσης 15—30 Αγούστου.

«ΜΑΡΚΕΛΑ» (παναμ.) από Κέλι 3000 στανταρτς χυλείας διά Ταμπίκο (βορείων του Χάττερας) δολ. 5.10 φίο, φόρτωσης 5—13 Αγούστου.

«ΕΝΤΥ» (λιβερ.) από Ζάνα ή δύο λιμένες Βορείου ή Νοτίου Κούδας 5300 τόν. ζαχάρεων εις σάκους διά Σαδάνων δολ. 4.25 φίο, φόρτωσης 14—21 Αγούστου.

«ΒΟΥΜΜΕ» (γερμανικόν) από Κέλι 300 στανταρτς χυλείας διά Πειραιά 400)— τό στάνταρτ, φόρτωσης άρχας Αγούστου.

«ΑΓΓΕΛΙΚΗ» (Κεσταρ.) από Πόρτ Σουδάν 2000 τ. βαμβακοσπόρου δι' 'Αλεξανδρειαν 37)6 φόρτωσης Αγούστου.

«ΜΑΡΙΑ Κ.» (λιβερ.) από Λορέντζο Μάρκες 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) δολ. 8.25, φόρτη, φόρτωσης 25 Σεπτεμβρίου—25 Οκτωβρίου.

«ΑΤΛΑΒΙΛΑ» (λιβερ.) από Νιούκαστλ (Νιού Μπράουνσιδικ) 3500 τ. μεταλλευμάτων το χαλκού διά Κάρταρετ (Νιού Τζέρεσ) δολ. 4.25 φίο, φόρτωσης 19—27 Αγούστου.

(Συνέχεια ναυλώσεων εις την 50η σελίδα)

## Harbour, coastwise and deepsea towage

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

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

## ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Κάργκα Όσεάνικα» . . . . .	57	11650 διήλθε Τρίνινταντ 30 Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κδούζ
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ . . . . .	Φραγκ. Σιγάλας . . . . .	04	2425 προσσηράξεν εἰς Ταχίλ (8 μίλια Νοτίως τοῦ Κέρη)
ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ . . . . .	Παπαγεωργίου κλπ. . . . .	20	985 διήλθε Σουέζ 31 Ιουλ. διά Κοσσέρη
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ . . . . .	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» . . . . .	54	6498 άνεχ. Μουρόβαν 29 Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Ορ.)
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ . . . . .	έτ. «Λώρα» . . . . .	54	8450 άνεχ. Κόμπε 30 Ιουλ. διά Μελβούρνην
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ . . . . .	έγγενια Ι. Χανδρή» . . . . .	18	2974 έφθ. Τσιτταγκόκ 31 Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.) . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	10448 εἰς Πειραιά ἀπό 7 Ιουλ. (ἐπισκευαὶ)
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ . . . . .	Υιοί Δ. Πανταλέοντος . . . . .	11	4248 εἰς Πειραιά ἀπό 23 Ιουλ. (ἐπισκευαὶ)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . . . .	N. & 'Αδ. K. X' πατέρες . . . . .	43	7231 διήλθε Λός 'Αντζελες 31 Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . . . .	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» . . . . .	55	6548 ἄνεχ. Γκάλετον 31 Ιουλ. (διαταγαῖ)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . . . .	Νικολέρης-Παπάζογλου . . . . .	27	1887 ἄνεχ. Νεάπολιν 2 Αύγ. διά Βηρυττόν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» . . . . .	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» . . . . .	57	9800 ἄνεχ. Χάμπτον Ρόδης 6 Αύγ. δι' 'Ελλάδα
ΑΓΓΛΙΑ . . . . .	«Ελληνική» A. E. . . . .	44	1920 ε'ς Σιγκαπούρων ὑπὸ παραλαβὴν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ. . . . .	Δ. Κοφατζής . . . . .	20	844 ἄνεχ. Σμύρνης 25 Ιουλ. διά Κωνσταντινούπολιν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ . . . . .	Μιχ. Βασιλειάδης . . . . .	43	7232 έφθ. Πουσαν 19 Ιουλ.
ΑΘΗΝΑΙ . . . . .	έτ. «Ελληνική» . . . . .	56	2744 ἄνεχ. Νεάπολιν 6 Αύγ. Σιὰ Νέαν 'Υόρκην
ΑΘΗΝΑΙ . . . . .	'Ελλ. Γραμμή N. Αμερ. . . . .	53	3575 έφθ. Πειραιᾶ 11 Αύγ.
ΑΙΟΛΟΣ . . . . .	έτ. «Φιλόριό» . . . . .	44	7125 ἄνεχ. Γιουκάρο 25 Ιουλ. δι' 'Αμβούργον
ΑΚΤΗ . . . . .	«Άδ. Λιβανού» A.E. . . . .	44	7176 ἄνεχ. Τζιμπούτι 25 Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΛΕΞΑΝΔΡΟΣ . . . . .	έτ. «Λάμψα» . . . . .	42	7191 έφθ. Σαβάναν 4 Αύγ.
ΑΛΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ . . . . .	Στρατής 'Ανδρεάδης . . . . .	44	7254 ἄνεχ. Χάμπτον Ρόδης 31 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ . . . . .	«Θεοφανώ» A.E. . . . .	43	7234 εἰς Αθεν ἀπό 10 Ιουλ.
ΑΛΙΚΗ . . . . .	«άδ. Λιβανού» A.E. . . . .	43	7229 διήλθε Παναμάν 27 Ιουλ. διά Λονδίνον
ΑΝΑΣ . . . . .	έτ. «Αναξ» . . . . .	55	8332 έφθ. Μορμουγάρο 8 Αύγ. (διά Ντώρμπαν)
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ . . . . .	Χρ. Σαρλής . . . . .	21	1037 διήλθε Μπάρρου 24 Ιουλ. διά Χαλκίδα
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ . . . . .	Λαιμός & Πατέρας . . . . .	42	7177 διήλθε Βαμπάναν
ΑΝΙΑ . . . . .	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς . . . . .	44	7257 έφθ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ.
ΑΞΙΟΣ . . . . .	«Λιβανός» A.E. . . . .	43	7176 έφθ. Οζάκαν 25 Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΗΣ . . . . .	Λαιμός & Πατέρας . . . . .	43	7176 άνεχ. Αμβούργον 28 Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ . . . . .	A. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π. . . . .	29	6022 ανεχ. Χάμπτον Ρόδης 31 Ιουλ. Σιὰ Ρόττερνταμ
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ . . . . .	έτ. Καρρά . . . . .	57	10000 εἰς Φλώσιγκ, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΡΙΕΤΤΑ . . . . .	«Λιβανός» A.E. . . . .	41	7460 έφθ. "Αθεν 19 Ιουλ.
ΑΡΜΟΝΙΑ . . . . .	Δ. Εύθυμιος κλπ. . . . .	24	2728 έφθ. Μπελαδάν 5 Αύγ.
ΑΡΤΕΜΙΣ . . . . .	έτ. «Τρόπις» . . . . .	44	7240 άνεχ. Λίβερπουλ 1 Αύγ. διά Χάμπτον Ρόδης
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.) . . . . .	Μάρκος Νομικός . . . . .	53	13415 άνεχ. Μοντεβίδεο 21 Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΣΗΜΙΝΑ . . . . .	Άσημη. Γκούμα . . . . .	39	1008 έφθ. Στοκχόλμην 4 Αύγ.
ΑΣΤΕΡΙΣ . . . . .	Έκτωρ Δρακούλης . . . . .	43	7176 έφθ. Ρόττερνταμ 9 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ . . . . .	Γ. Μ. Λιβανός . . . . .	43	7227 διήλθε Γιβραλτάρο 8 Αύγ. διά Χάμπτον Ρόδης
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ . . . . .	άδ. Τυπάλδου . . . . .	22	5856 έφθ. Καλκούταν ρόδης 24 Ιουλ.
ΑΥΛΙΣ . . . . .	έτ. «Άθανας» . . . . .	21	3275 έφθ. Πειραιᾶ 10 Αύγ.
ΑΥΡΑ . . . . .	έτ. «Ελίξ» . . . . .	44	7176 διήλθε Παναμάν 21 Ιουλ. διά Λίβερπουλ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ . . . . .	Έθν. Γραμ. 'Ελλ.—'Αμερ. . . . .	28	20553 έφθ. Πειραιᾶ 15 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΗΣ . . . . .	N. Πουπαλς & Σία . . . . .	11	1881 άνεχ. Τζακάρταν 24 Ιουλ. διά Μπαγκόκ
ΒΕΛΓΙΟΝ . . . . .	«Ελληνική» A.E. . . . .	46	2035 έφθ. Λονδίνον 4 Αύγ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ . . . . .	'Αντ. Παπαδάκης . . . . .	43	7176 διήλθε Γιβραλτάρ 2 Αύγ. Σιὰ Μονρόβιαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ K. . . . .	άδ. Κοντού . . . . .	30	739 άνεχ. Κάρδιο 3 Αύγ. δι' 'Αμερέρσαν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ . . . . .	«Ελληνική» A.E. . . . .	44	1923 άνεχ. Λονδνον 9 Αύγ. διά Χούλλ
ΒΡΥΣΗ (δεξ.) . . . . .	K. I. Στεργιόπουλος . . . . .	22	3846 άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ. διά Λύννς
ΓΕΡΜΑΝΙΑ . . . . .	«Ελληνική» A.E. . . . .	46	2016 διήλθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διά Τζέδδαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ . . . . .	N. Λαμπτήρης . . . . .	31	967 άνεχ. "Εμδεν 6 Αύγ. διά Λουλέα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ . . . . .	άδ. Γράτσου . . . . .	44	7176 έφθ. Αλεξανδρούπολιν 27 Ιουλ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ . . . . .	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίου . . . . .	21	5728 άνεχ. Μπούενςς "Αύρες 22 Ιουλ. δι' 'Αμερέρσαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ . . . . .	έτ. «Σαλαμίς» . . . . .	35	5654 διήλθε Ντόρε 28 Ιουλ. Σιὰ Χάμπτον ρόδης
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ . . . . .	άδ. 'Ανδρεάδη . . . . .	43	7233 άνεχ. Χάμπτον ρόδης 31 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΓΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.) . . . . .	Στ. Νιάρχος . . . . .	54	20991 έφθ. Γένοβαν 8 Αύγ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III. . . . .	Π. Καλλιμανοπούλου . . . . .	44	7176 άνεχ. Χιούστον 30 Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΔΑΝΑΗ . . . . .	'Αλεξάτος — Δούκας . . . . .	23	1634 διήλθε Κωνσταντινούπολιν 1 Αύγ. διά Κωνσταντζαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ . . . . .	Δ. Π. Μαργαρώνη . . . . .	40	5006 διήλθε Κωνσταντινούπολιν 30 Ιουλ. διά Πόρτ Σαΐδ
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ . . . . .	Yioi Δ. 'Ιγγλεση . . . . .	18	5275 έφθ. Τσιτταγκόκ 2 Αύγ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ . . . . .	Π. Α. Κυδωνιεὺς . . . . .	26	4862 διήλθε Κόπερβιλ 16 Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΔΗΜΟΣ ΣΘΕΝΗΣ . . . . .	έτ. Βεργούπη . . . . .	44	7232 άνεχ. Λόδης 'Αντζελες 25 Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΗΜΟΣ ΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ . . . . .	Π. & B. Πανταλέων . . . . .	43	7229 άνεχ. Γάνδην 18 Ιουλ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ . . . . .	έτ. «Ντιαμάντε» . . . . .	55	6110 έφθ. Μισιλεσμπρο 9 Αύγ.
ΔΙΡΦΥΣ . . . . .	άδ. Πατέρα . . . . .	43	7232 άνεχ. Σέβεν "Αίλαντς 8 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΕΒΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ . . . . .	άδ. Λιβανού . . . . .	37	4839 εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 2 Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.) . . . . .	«Θεοφανώ Α.Ε. . . . .	43	7256 άνεχ. Φιλαδέλφειαν 17 Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΛΑΝΗ Δ. . . . .	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος» . . . . .	27	4142 ανεχ. Χούλλα 24 Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΕΛΑΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ . . . . .	άδ. Τυπάλδου . . . . .	27	6346 άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΕΛΑΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ . . . . .	«Αλκυών» A.E. . . . .	44	7253 έφθ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ.
ΕΛΕΥΣΙΣ . . . . .	άδ. Κουλουκουντή . . . . .	38	5500 εἰς Βομβίζιν ἀπό 29 Ιουν.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ . . . . .	Δ. Σταθάτος & Σία . . . . .	43	7176 άνεχ. Πόρτ Σουδάν 6 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΕΛΛΑΣ . . . . .	Κουμαριανοῦ — Ποίντεζη . . . . .	21	1549 έφθ. Μπάρορος 3 Αύγ.
ΕΛΛΑΣ . . . . .	άδ. Μαζαράκη . . . . .	22	3553 έπιλθε Καλκούτταν ρόδης 25 Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ . . . . .	«Ελληνική» A.E. . . . .	56	2746 άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 8 Αύγ. (διά Πειραιᾶ)
ΕΛΛΗΜΙΝΑ . . . . .	Γ. Χρ. Λαιμός . . . . .	43	7176 διήλθε Παναμάν 30 Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ . . . . .	έτ. Γκούμας . . . . .	22	1055 διήλθε Κωνσταντινούπολιν 30 Ιουλ. διά Γαλάτσιον
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ . . . . .	«Ελληνική» A.E. . . . .	57	7068 άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 Αύγ. διά Μπάσραν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ . . . . .	«Ελληνική» Καλλιμανοπ. . . . .	39	6281 έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ.
	44	7207 έφθ. Πειραιᾶ 11 Αύγ.	

**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	έφθ. Βομβάρη 5 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	«Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	διηλήσε Γιδραλτάρ 4 Αύγ. διά Νέαν Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική Α.Ε.»	43	7254	άνεχ. Μπαντάρ Σαπούρ 27 Ίουλ. διά Μπαχρέιν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	άνεχ. Χιούστον 6 Αύγ. διά Νέα ν' Ορλεάνην, έφθ. 7
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική Α.Ε.»	43	7203	έφθ. Καλκούτταν 4 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική Α. Ε.»	56	8000	άνεχ. Χιούστον 7 Αύγ. διά Πόρτ "Αρθουρ
ΕΛΛΗΝΙΣ	Α.Ε. Ναυτιλ. Έπιχ.	43	7176	άνεχ. Λίβερπούλ 7 Αύγ. διά Σέβεν "Αίλαντς
ΕΛΠΙΣ	Π. Πρίντεζης	19	1492	έφθ. Πόρτ Σουδάν 5 Αύγ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαιρος Α.Ε.»	43	7253	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρετ. — Σταθάτος	44	7251	άνεχ. Κολόμπο 30 Ίουλ. διά Γδύνιαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκα — Κολύμβα	21	2369	έφθ. Χούλλ 2 Αύγ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανόπόρος» Α.Ε.	43	7194	διηλήσε Παναμάν 7 Αύγ. δι' "Αμστερνταμ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπά — Ελευθεριάδη	17	3976	έφθ. Όδησσον 9 Αύγ.
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υιοί Πέτρ. Γουλανδρή	43	7244	άνεχ. Αηττλ Πέντρο 7 Αύγ. διά Μπατάν Ρούζ
ΖΑΤΟΥΝΑ — ΠΟΛΙ	Θανόπουλος - Κουτλάκης	08	1699	διηλήσε Σουέζ 31 Ίουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	αδ. Κουλουκούντη	38	5548	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ.
ΗΡΩΝ ΙΙ.	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	εις Πειραιά από 17 Ίουλ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7257	έφθ. Βαγκούθερ 2 Αύγ.
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	44	7198	άνεχ. Μπωμόν 4 Αύγ. διά Κόντινεντ
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	Άπ. Πεζάς	56	8250	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	4815	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 2 Αύγ.
ΙΓΟΡ	Άπ. Πεζάς	43	7207	άνεχ. Πούντα Καρντό 14 Ίουλ. διά Βαλπαραΐζον
ΙΝΔΙΚΟΣ (δεξαμ.)	άδ. Τυπάλδου	30	7924	εις Νόρουτχαμ από 9 Ίουλ. (έπισκευα)
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. Φαραολιόν	56	9050	διηλήσε Πόρτ Σαΐδ 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιών Δ. Ιγγλέση	42	7035	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 Αύγ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7176	άνεχ. Λός "Αντζέλες 23 Ίουλ. διά Λα Λιμπερτάν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Άθηνά» κλπ.	44	10441	διηλήσε Λάδσεντ 28 Ίουλ. διά Μονρόδιαν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ. K. X'' πατέρες	43	7255	εις Θέσιν 53.22 B.—2.58 A., Ίουλ. 31, διά Γκλόμφιορδ
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άνεχ. Χάλιφας 8 Αύγ. διά Σαβάνναν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ζεπάγκας»	57	9500	εις Κίελον, ύπό συμπλήρωσιν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός»	44	7198	διηλήσε Κων 30 Ίουλ. δι' Οδησσόν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Κρίνας	57	10000	διηλήσε Λίζαρπτ 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς 31 Ίουλ. δι' Αμέρισαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	άδ. Ποταμάνου	19	5182	διηλήσε Σουέζ 12 Ίουλ. (διαταγάς)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στραδίλι»	56	6330	έφθ. Τζαράτον 27 Ίουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	43	7229	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Αστόριαν 26 Ίουλ.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7260	διηλήσε Παναμάν 3 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαληνιακή» Α.Ε.	43	10448	έφθ. Ραγγούν 2 Αύγ.
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	52	1793	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Επιφανειάδης	44	7224	ένεχ. Ρουέν 23 Ίουλ. διά Σαν Κίττ'ς
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	M. Νομικός	56	8429	διηλήσε Λός "Αντζέλες 5 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΚΡΗΤΗ	N. Κονδύλης	44	7253	διηλήσε Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά Μασσαλίαν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Ο. Επιφανειάδης	43	7198	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Αύγ. διά Σιδώνα
ΚΟΡΘΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	διηλήσε Σουέζ 12 Ίουλ. διά Τάμπαν
ΚΡΙΟΣ	M. Ευπειρίκος	45	3805	έφθ. Καρφαγένην 6 Αύγ. διά Γερμανίαν
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	20	6416	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Αύγ. διά Αάρχους
ΚΥΜΑ	«Άδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7244	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 Ίουλ. διά Κέρπουτι
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. K. Πατέρα	43	7223	άνεχ. Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά Μασσαλίαν
ΚΥΡΑ - ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άύρα	56	9074	διηλήσε Λόδησεντ 28 Ίουλ. διά Γερμανίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ήλιόπουλος	05	2527	έφθ. Μπαντάρ Σαπούρ 25 Ίουλ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	N. Απόδικος	45	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΩΣΤΗΣ	άρ. Λώς	56	8450	άνεχ. Οζάκαν 2 Αύγ. διά Τάμπαν
ΛΑΚΟΝΙΑ	Άλεξάτος — Δούκας	25	964	διηλήσε Κων 31 Ίουλ. διά Βάρναν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	διηλήσε Θέσιον 2 Αύγ. διά Τσάρλεστον
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	διηλήσε Σουέζ 5 Αύγ. διά Πόρτ Σουδάν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	ήτ. Καυπάνη	43	6766	έφθ. Αμέρισαν 6 Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	A. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	22	1535	διηλήσε Σουέζ 8 Αύγ. διά Πόρτ Σουδάν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	διηλήσε Λίζαρπτ 19 Ίουλ. διά Τάμπαν

**Ο "ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ",  
ΠΡΟΤΥΠΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜ.ΝΑΥΤΙΚΟΥ**

ΥΠΟ ΤΗΝ ΓΕΝΙΚΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ ΤΑΣΣΟΥ Ι. ΒΟΥΛΟΔΗΜΟΥ  
(ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΟΥ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΧΟΛΩΝ "ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ", ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ ΜΑΘΗΜΑΤΙΚΩΝ)  
ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ



ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑΚΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

"Ηρχισαν τὰ μαθήματα διὰ τὰς διπλωματικὰς ἔξετάσεις τῶν Α' Β' καὶ Γ' τάξεως Μηχανικῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ μὲ τὰ κάτωθι λειτουργοῦντα 'Εκπαιδευτικά Τμῆματα:

- 1. 'Ατμομηχανικὸν Α' Τάξεως
- 2. Μηχανικῶν Μ.Ε.Κ. Α'
- 3. 'Ατμομηχανικὸν Β'
- 4. Μηχανικῶν Μ.Ε.Κ. Β'
- 5. 'Ατμομηχανικὸν Γ' Τάξεως
- 6. Μηχανικῶν Μ.Ε.Κ. Γ'
- 7. Πρακτικὸν Μηχανικῶν (Μηχανοδηγῶν)

'Η ἀπόδοσις καὶ αἱ 100 % ἐπιτυχίαι τῶν Φροντιστηρίων μας, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πολυετοῦς λειτουργίας του εἰναι γνωσταὶ εἰς δόλον ἐν γένει τὸν Ναυτικὸν Κόσμον. Καὶ ὃς ἐκ τούτου πρέπει εἰς πάντα υποψήφιον νὰ γίνεται τὸν ἀπόλυτον τὴν ἀποτελεσμάτων καὶ νὰ ἔγυνων τὴν ἀφάσηλή ἐπιτυχίαν του. Συντελεῖ δὲ εἰς τοῦτο κατ' ἄρχην τὸ πεπειραμένον καὶ εἰδικευμένον διάστοιν διδακτικὸν προσωπικόν, τὸ ὃποιον ἀποτελεῖται ἀπὸ ἀντετέρους ἀξιωματικοὺς τοῦ Β.Ν. ἐν ἐνεργείᾳ καὶ ὄλους ἐκλεκτοὺς Καθηγητάς λίαν ἐμπείρους καὶ ιδίᾳ εἰς τὸ μάθημα Μαθηματικῶν, διόπου οἱ προπαρασκευή είναι ἀπολύτως ἀποδοτική καὶ ἐπιτυχῆς 100 % εἰς τὰς διπλωματικὰς ἔξετάσεις.

Πρέπει δὲ νὰ σημειωθεῖ, διότι διὰ πάσαν πληροφορίαν ἢ διεκπερασμάτων ἀνάγκαιον εἶναι τὸν άναγκαιούντων πιστοποιητικῶν καὶ ἀλλων δικαιολογητικῶν διὰ τὰς ἔξετάσεις τῶν ὑπουργικῶν ἀναλαμβάνει ὑπερβολῆς καὶ ἐντελῶς δωρεάν τὸ εἰδικόν πρός τοῦτο Γραφεῖον τῶν Φροντιστηρίων μας.

Γνωστοποιούμεν ἀκόμη, διότι διὰ τοὺς καθυστεροῦντας εἰς ὡρισμένα μαθήματα καὶ πρὸ παντὸς εἰς τὰ Μαθηματικὰ λειτουργεῖ εἰδικὸν Τμῆμα μὲ πολύωρων διδασκαλίαν. 'Επίσης δὲ πληροφορούμεν, διότι διὰ τοὺς βραδύτερους προερχομένους υποψήφιους θά λειτουργοῦν ίδιαστέρας τῶν.

Κάθε υπουργικὸς διότις ἐπιθυμεῖ νὰ προμηθεύῃ τὰ βιβλία του ἐκ τῶν προτέρων, εὐχάριστως ὁ ἀρμόδιος τῆς Βιβλιοθήκης τῶν Φροντιστηρίων μας, καὶ ἀναλαμβάνει νὰ τὰ ἀποστείλῃ εἰς αὐτὸν ταχυδρομικῶς εἴτε εἰς τὸ Έσωτερικὸν εἴτε εἰς τὸ Έξωτερικὸν εύρισκεται οὕτως. 'Επίσης δὲ διὰ προστέλλεται ἐντελῶς δωρεάν ταχυδρομικῶς εἰς πάντα αἰτοῦντα υποψήφιον ὁ Κανονισμός, διότις περιλαμβάνει ὀλόκληρον τὸ 'Αναλυτικὸν Πρόγραμμα τῶν διπλωματικῶν ἔξετάσεων.

Τὰ Φροντιστήρια μας θὰ λειτουργοῦν ἀπὸ τῆς 9ης—1ης μ.μ. καὶ ἀπὸ τῆς 6ης—10ης μ.μ. καθ' ἑκάστην.

Καθιστώμεν γνωστόν, διότι παρέχεται πάσα οἰκονομικὴ διευκόλυνσις καὶ ιδίᾳ διὰ τοὺς ὑπηρεσιακούς ἐν τῷ Β.Ν.

καθὼς καὶ στρατιώτας ίδιαστέρας συμφωνία.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ: Καθ' ἑκάστην ἀπὸ 9ης—1ης μ.μ. καὶ 6.30'—10ης μ.μ. θά διδωνται εἰς τὰ Γραφεῖα—Διδακτήρια τῶν Φροντιστηρίων μας: α) ἐπὶ τῆς ὁδού Μεραρχίας 23α (Κεντρικὸν 'Εκπαιδευτήριον τῶν Μηχανικῶν Σχολῶν ὁ «Αρχιμήδης» Τηλ. 475-513 καὶ 475-367 καὶ β) ἐπὶ τῶν δόνων Βασιλίσσης Σοφίας 97—Γεωργίου Α'. (γνωμ.) («Εκπαιδευτήριον Μηχανικῶν Σχολῶν : «Αναγάγορας» Τηλ. 42-973 καὶ 470-891. Πάς τις τούς υποψήφιους δύναται νὰ λαμβάνῃ οιανδήποτε πληροφορίαν τηλεγραφικῶς, τηλεφωνικῶς καὶ ταχυδρομικῶς ταχύτατα.

('Εκ τῆς Διευθύνσεως)

ΑΙΒΥΗ	Ιω. Λάπτης	24	1556	διηλώθε Σουέζ 22 Ιουλ. (διαταγάς)
ΛΙΛΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	25	5531	έφθ. Κοστίν 21 Ιουλ.
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύάγγ. & Μ. Νομικός	43	7229	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7176	άνεχ. Βαγκούμερ 26 Ιουλ. διὰ Τόκιο
ΜΑΙΡΗ Β.	Γ. Βατικιώπη	17	2032	εἰς Πειραιά ἀπὸ 13 Μαΐου
ΜΑΙΩΤΙΣ	ἀδ. Συνοδινού	19	3858	έφθ. Τάιν 7 Αύγ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	διηλθε Ταϊστάθην 26 Ιουλ.
ΜΑΝΕΣ	Ν. Εύσταθιος	55	8526	διηλθε Φλώσιγκ 2 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	άνεχ. Κόμπη 20 Ιουλ. διὰ Νουμέα
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρής	21	6703	εἰς Πειραιά ἀπὸ 3 Μαΐου (έπισκευαί)
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7187	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 30 Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7204	έφθ. Βιζαγκαπατάμ ρόδς 21 Ιουλ. δι' Αλγέριον
ΜΑΡΙΑΜ	«Είρηνικός» Α.Ε.	44	7258	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 30 Ιουλ. δι' Αλγέριον
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΕΤΕΝΕ	«Οβων Κ. Λέσας Τετενές	43	2400	εἰς Ριγιέκαν ἀπὸ 2 Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ματζεολία»	20	6546	έφθ. Πειραιά 11 Αύγ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	άνεχ. Φόρ 27 Ιουλ. διὰ Μπαλίκ Πατάν
ΜΑΡΙΟΣ II.	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	διηλθε Κων(πολιν) 27 Ιουλ. διὰ Βραΐλαν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	κ. κ. Κουλουκούντη	48	5500	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Αύγ. διὰ Γερμανίαν
ΜΑΤΡΩΟΣ	έτ. «Φοπάνη»	57	9168	διηλθε Ντόρερ 29 Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπαζάγλου	16	2081	έφθ. Βενετίαν 27 Ιουλ.
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	άνεχ. Χάμπτον Ρόδς 28 Ιουλ. δι' Ούζαν
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτοράντες»	57	9200	άνεχ. Χάμπτον Ρόδς 4 Αύγ. δι' Αμβούργον
ΜΙΧΑΗΑ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Ρουέν 7 Αύγ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθιος	44	2709	άνεχ. Χάμπτον Ρόδς 28 Ιουλ. διὰ Λάδσεντ
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμή Ν. Αμερ.	54		έφθ. Καρδαγένην 8 Αύγ. (διὰ Μπουένος "Αύρες")
ΝΑΒΙΓΚΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπ»	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 Αύγ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ι. Μ. Καρράς	44	7247	διηλθε Μπάρρυ 28 Ιουλ. διὰ Βαμπάναν
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	ἀδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Νέαν Υόρκην 31 Ιουλ. διὰ Μπρεμερχάφεν
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενία»	43	7230	έφθ. Μανδάρας 19 Ιουλ.
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7231	άνεχ. Αμβέρσαν 6 Αύγ. διὰ Χάμπτον Ρόδς
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλίας κ.λ.π.	37	5205	άνεχ. Μοντεβίδεο 8 Αύγ. διὰ Λιβερπούλ
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σία	43	7176	άνεχ. Κολόμπη 7 Αύγ. διὰ Ραγγούν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Βατικιώπης	11	1459	εἰς Βραΐλαν 27 Ιουλ.
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	Θωμᾶς Έπιφανειάδης	43	7176	έφθ. Λιβερπούλ 3 Αύγ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	ἀδ. Σιτινά	43	7254	άνεχ. Ναγκόγια 26 Ιουλ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	Ε. Κουλουκ. — Ι. Καίρης	43	7244	άνεχ. ι ιοκάραν 8 Αύγ. διὰ Βαγκούδερ
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III.	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	41	7176	διηλθε Πουλό μπούκοι 30 Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	9250	έφθ. Αιμέρσαν 4 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	διηλθε Θέουταν 1 Αύγ. διὰ Θεσσαλονίκην
ΝΟΡΛΑΝΤΑ	έτ. «Ισωπήνη»	20	7581	έφθ. Μεσούγκαρο 6 Αύγ.
ΟΘΩΝ	έτ. «Νέα Τύχη»	57	9350	άνεχ. Βαλτιμόρην 31 Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «ελά Πλάτα»	56	9217	άνεχ. Χάμπτον Ρόδς 6 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΟΛΓΑ	Έμπορ. — Έφοπλιστική	44	7284	έφθ. Γιαθάταν 5 Αύγ.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2745	διηλθε Πιερλατάρ 8 Αύγ. διὰ Πειραιά
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7176	άνεχ. Χάλιφας 5 Αύγ. διὰ Χαδάναν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κών. Β. Σκαρβέλης	43	7235	έφθ. Βουδάην 15 Ιουλ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιός	17	3703	εἰς Πειραιά ἀπὸ 11 Ιουν. (έπισκευαί)
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφέυς»	56	8479	άνεχ. Χάμπτον Ρόδς 4 Αύγ. δι' Όλλανδιαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	Αντωνίου-Γιολδάσης κλπ.	21	1001	έφθ. Χάιφαν 8 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Κασαδίας	43	7258	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 1 Αύγ. δι' Ίνδιας
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Δράκος — Χ. Πατέρας	43	7250	διηλθε Τζιμπούτι 3 Αύγ. διά Πουσάν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πανος Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Επύπλωσια»	45	7240	άνεχ. Ρόττερνταμ 31 Ιουλ. διά Χάμπτον Ρόδς
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.	Γαγάνης	20	1331	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 6 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Πειραιάτ 8 Αύγ. διά Σύρου
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7252	άνεχ. Χάμπτον Ρόδς 29 Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Έμπειρικός	45	3822	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 30 Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΠΕΤΡΟΣ	γιοι Π. Γουλανδρή	44	11473	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ.
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	άνεχ. Αμβέρσαν 27 Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνάς»	44	7207	έφθ. Κολούμπια Ρίβερ 5 Αύγ.
ΠΙΝΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τζένεραλ Φίνανς»	22	7053	εἰς Πειραιά ἀπὸ 23 Απρ. (έπισκευαί)
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέραια» κ.λ.π.	54	6129	άνεχ. Γρύνιαν 1 Αύγ. διά Τσώρτσιλ
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 Ιουλ. διά Σαΐν Κίττ's
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «ελά Πλάτα»	56	7232	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 5 Αύγ. διά Κόνακρου
ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Φιλόριζις»	43	7124	άνεχ. Χάμπτον Ρόδς 1 Αύγ. διά Λονδίνου
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II. (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σία	16	1808	έφθ. Τουάψ 5 Αύγ.

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

### Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ"

ΔΙΑ ΓΕΝΟΒΑΝ — ΜΑΣ-  
ΣΑΛΙΑΝ  
ΤΕΤΑΡΤΗΝ 12 μεσημέρ.  
— 21)8 —  
4)9 — 18)9 — 2)10 —  
16)10 — 30)10

### Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ"

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΒΕ-  
ΝΕΤΙΑΝ  
ΤΕΤΑΡΤΗΝ 3 π. μ.  
28)8 — 11)9 — 25)9 —  
9)10 — 23)10 — 6)11

### Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ"

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ —  
ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ — ΒΗΡΥ-  
ΤΟΝ — ΛΕΜΕΣΟΝ —  
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ  
ΤΕΤΑΡΤΗΝ 11 π. μ.  
— 21)8 — 4)9 —  
18)9 — 2)10 — 16)10 —  
30)10

### Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ"

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ — ΛΕ-  
ΜΕΣΟΝ — ΒΗΡΥΤΟΝ —  
ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ — ΑΛΕΞΑΝ-  
ΔΡΕΙΑΝ  
ΤΕΤΑΡΤΗΝ 11 π. μ.  
— 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, ΡΕΘΥ-  
ΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

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

#### Δ)Π "ΚΑΡΑΙ-ΣΚΑΚΗΣ"

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

"Εκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ. μ. διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ,  
ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

"Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2.30 μ. μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥ-  
ΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΒΑΘΥ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ

ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.) .....	έτ. «Αλλαριζ» .....	55	16566	άνεκ. Πουέρτο λά Κρούζ 4 Αύγ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΡΙΤΑ .....	Υιοί Σιγάλα .....	25	1412	άνεκ. Τύνιδα 30 Ίουλ. διά Ντουάλα
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ· Ι ΟΝΣ .....	έτ. «Αλαξίας» .....	45	7253	άνεκ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ. διά Χάμπτον Ρόδς
ΡΟΔΟΠΗ .....	«Ελληνική» Α.Ε. ....	47	2754	έφθ. Βορδώ 6 Αύγ. (διά Πειραιά)
ΡΟΔΟΣ (δεξ.) .....	έτ. «Τρανσπετρόλ» .....	18	5563	έφθ. Χάιφα 8 Αύγ. και Πειραιά 13
ΣΑΜΟΣ .....	Υιοί Δ. Ιγγλέσπι .....	43	7176	έφθ. Όζάκαν 21- Ίουλ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ .....	Υιών Σιγάλα .....	43	7176	διήλθε Κωνσταντινούπολιν 31 Ίουλ. διά Νοβορωσίσκην
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ. .....	Α. Πρίντεζης .....	28	1660	άνεκ. Πόρτ Σευδάν 5 Αύγ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΣΟΥΖΕΣ .....	Ίω. Λάτσης .....	24	1564	άνεκ. Σαβόναν 2 Αύγ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ .....	Νικ. Παπαδάτος .....	22	2201	έφθ. Μάλταν 7 Αύγ.
ΣΤΑΜΟΣ .....	έτ. «Φράραλον» .....	56	8789	άνεκ. Βαλτιμόρην 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	έτ. «Εντίνα» .....	56	8800	εις θέσιν 45.12 Β. 54.20 Δ., Ίουλ. 31 διά Πόρτλαντ (Με)
ΣΤΑΥΡΟΣ .....	έτ. «Κάσος» .....	44	7223	άνεκ. Βαγκούμπερ 29 Ίουλ. διά Τόκιο
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ .....	Ίω. Κουμάνταρος .....	44	7176	έφθ. Μπουένος Αύρες 5 Αύγ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ .....	Άδ. Βλασσόπουλος .....	43	7244	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Αύγ.
ΤΑΣΜΑΝΙΑ .....	Έλλην. Μεσογ. Γραμματί	40	7637	άνεκ. Χάμπτον Ρόδς 1 Αύγ. δι' Έλλαδα
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ .....	Μιχ. Καραγιώργης .....	24	877	διήλθε Κωνσταντινούπολιν 4 Αύγ. διά Λαττάκια
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ) .....	Εύγενεια 1. Χανδρή .....	43	10448	έφθ. Λονδ. νον 8 Αύγ.
ΓΟΥΡΚΙΑ .....	έτ. «Τρανσπατασιφίκ» .....	56	2745	άνεκ. Λισσαβώνα 1 Αύγ. διά Νέαν Υόρκην
ΤΡΙΤΩΝ .....	άδ. Γράτσοι .....	44	7250	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 5 Αύγ.
ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ. .....	Κληρ. Αθ. Κουλόρα .....	30	4557	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 3 Αύγ. διά Γένοβαν
ΦΔΡΑ ΔΟΜΙΚΟΥ .....	Λουκάς Νομικός .....	21	1783	έφθ. Ρότσεστερ 9 Αύγ.
ΦΟΙΒΟΣ .....	έτ. «Αμφίων» .....	57	9950	άνεκ. Βαλτιμόρην 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΦΡΑΓΚΙΣ .....	Θ. Σταφυλοπάτης .....	27	755	διήλθε Κωνσταντινούπολιν 24 Ίουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΦΡΥ .....	Καθρέπτη — Φουντή .....	07	1056	διήλθε Σουεζ 24 Ίουλ. διά Τζέδδαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ .....	«Κάσος» Α.Ε. ....	45	7256	άνεκ. Τόκιο 31 Ίουλ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ .....	Χ. Χατζηπατέρας .....	44	7238	άνεκ. Ρόττερνταμ 27 Ίουλ. διά Χάμπτον Ρόδς
ΧΕΛΑΤΡΟΣ .....	«Κάσος» Α.Ε. ....	44	7246	άνεκ. Βιζαγκαπτάμ 26 Ίουλ. διά Πολωνίαν
ΧΙΟΣ .....	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες» .....	56	10580	άνεκ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ. διά Χάμπτον Ρόδς
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ .....	Απ. Πεζάς .....	55	8225	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 6 Αύγ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.) .....	Α. Μ. Πρίντεζης .....	44	1293	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 6 Αύγ.
ΨΑΡΑ .....	έτ. «Νέα Τύχη» .....	45	7255	έφθ. Μαδράς 20 Ίουλ.

### ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΗ .....	έτ. «Ντέλ Μάρ» .....	44	7158	έφθ. Βομβάνη 30 Ίουλ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Σάντα Άγγελικα» .....	21	1173	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 1 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (λ. δεξ.) .....	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	56	20140	άνεκ. Περσικόν Κόλπον 3 Αύγουστου διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΑΓΓΕΡΕ .....	έτ. «Αϊλά ντε 'Ορο» .....	24	2107	έφθ. Αρχάγγελον 19 Ίουλ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ. (παναμ.) .....	έτ. «Γκρίνθιλλ» .....	44	7210	άνεκ. Ρουεν 27 Ίουλ. διά Χάμπτον Ρόδς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Αϊτζιαν Μάρ» .....	10	1471	έφθ. Αδεν 31 Ίουλ.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.) .....	έλληνικά συμφέροντα .....	44	7214	άνεκ. Βομβάνη 28 Ίουλ. διά Ντώρμπαν
ΑΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ .....	Μαρίνος - Φράγκος .....	21	6803	έφθ. Καλκούτταν ρόδς 3 Αύγ.
ΑΓΚΟΥΑΜΠΕΛΑ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Γιουν. Κρός» .....	57	13000	εις Ιωιζου, υπό συμπλήρωσιν
ΑΔΑΜΑΣ .....	έτ. «Εσπεράντζα» .....	44	7265	έφθ. Μαυρόπαν 26 Ίουλ.
ΑΔΩΝΙΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Άδωνις» .....	14	2467	άνεκ. Μαρμουργάρο 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΖΙΑΝ .....	έτ. «Πανοσεάνκα» .....	42	7223	έφθ. Μίδδλεσμπρο 2 Αύγ.
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΡΙΑΝ (λ. 8.) .....	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	56	20250	διήλθε Σουεζ 2 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιθ.) .....	έτ. «Αδίλα» .....	43	7238	άνεκ. Λόδης 23 Ίουλ. διά Πουσάν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ .....	έτ. «Λά Πλάτα» .....	43	7176	διήλθε Παναμά 1 Αύγ. διά Γιαβάταν
ΑΔΡΙΑΣ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Ρεπούμπλικ» .....	53	13675	άνεκ. Ρεσιφ 29 Ίουλ. διά Ρίον Ιανέτρον
ΑΕΛΛΩ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Βότα» .....	57	21000	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΖΟΥΕΡΟ .....	έτ. «Άζουέρο» .....	44	7176	έφθ. Κάρδιφ 25 Ίουλ.
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ' (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Άγιος Παύλος» .....	44	7246	έφθ. Νέαν Υόρκην 4 Αύγ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Μαρίτσα» .....	20	5227	έφθ. Μαδράς 1 Αύγ.
ΑΘΑΜΑΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Άθαμας» .....	41	4729	εις θέσιν 61.18 Β. 67.48 Δ. Αύγ. 1 διά Τσωρτσίλλα
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Άθενς» .....	44	7161	άνεκ. Μίδδλεσμπρο 27 Ίουλ. διά Σέδεν Αϊλαντς
ΑΘΗΝΑ (λιθερ.) .....	έτ. «Πάμελ» .....	44	2893	άνεκ. Κολόμπο 3 Αύγ. διά Τζιμπούτι
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	18784	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 9 Αύγ. διά Φίνναρτ
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Άθανας» .....	29	3958	έφθ. Καλκούττα ρόδς 6 Αύγ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (8.) .....	έτ. «Ρέα» .....	31	9063	άνεκ. Τάραντα 6 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ. .....	έτ. «Σάν Κρεγκόριο» .....	43	7176	έφθ. Μόλι 27 Ίουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ Α·Ι·ΑΝΤ (λιθ.) .....	έτ. «Άγκουιλλα» .....	57	8440	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 2 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (λιθ.) .....	έτ. «Πλασίφι Τραίντιγκ» .....	56	9200	άνεκ. Σέδεν Αϊλαντς 6 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ .....	έτ. «Ντέλ Έτζέρ» .....	44	7240	άνεκ. Γιοκοχάμαν 1 Αύγ. διά Βομβάνη
ΑΙΝΟΣ .....	έτ. «Εστρέλλα» .....	44	2547	άνεκ. Χιούστον 5 Αύγ. διά Χαδάναν
ΑΚΡΟΝ (Χουδ.) .....	έτ. «Ιμπέριο» .....	44	7158	διήλθε Τρίνιταντ 6 Ίουλ. διά Ρίον Ιανέτρον
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ .....	έτ. «Άκροπόλις» .....	28	5244	διήλθε Κωνσταντινούπολιν 18 Ίουλ. διά Νοβορωσίσκην
ΑΚΤΗ (λιθερ.) .....	έτ. «Πορτοφίνο» .....	43	7132	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 4 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΑΚΤΙΟΝ (λιθερ.) .....	έτ. «Ρόντα» .....	43	7213	έφθ. Αλγερίουν 30 Ίουλ. διά Βενετίσιν
ΑΛ—ΚΟΥΒΕ·ΙΤ (λιθερ.) .....	έτ. «Αντρια Λαΐν» .....	18	5268	άνεκ. Σιμότσου 8 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ·ΑΒΑΛ .....	Άρ. Όναστης .....	54	28738	έφθ. Τεργέστην 31 Ίουλ.
ΑΛ·ΡΙΑΝΤ (λιθερ.) .....	έτ. «Αν·Γκόλφο Πέρσα» .....	30	4696	

## DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύχων δηζελοκινήτων πλοίων μὲν χῶρον ψυγείου

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

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

**ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.**

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ 'Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

ΑΛΑΣΚΑ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Άρκτούρους» . . . . .	43	7244	διηλθε Χενολούσιού 22 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Ρίταλεδ» . . . . .	25	2232	έφθ. Στιν Μαλό 4 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Κολόν» . . . . .	56	10482	άνυ. Λός "Αντζελες 5 Αύγ. διά Κοκουμπο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Λαϊμπτίριαν» . . . . .	55	20926	έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ματζεολία» . . . . .	18	5555	διηλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Μονρόδια» . . . . .	53	7409	ά.εγ. Βαλτιμόρην 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Άλιτσια» . . . . .	24	5026	διηλθε Κωνσταντινούπολιν 3 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΑΛΚΗΣ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Άλκιβιάς» . . . . .	42	7066	διηλθεν "Αγ. Βικέντιν 4 Αύγ. δι' Αμερικαν
ΑΛΚΙΜΟΣ . . . . .	έτ. «Άλκιμος» . . . . .	43	7176	έφθ. Αμερισαν 6 Αύγ.
ΑΛΚΥΩΝ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Σάντα Ρίτα» . . . . .	44	7063	έφθ. Βούδαην 7 Αύγ.
ΑΛΜΑ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Κάμπος» . . . . .	41	7472	έφθ. Γιοκοχάμαν 22 'Ιουλ.
ΑΛΜΕΡΙΑ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Μάρκουεντο» . . . . .	21	4358	έφθ. Πόρτ ντε Μπούν 2 Αύγ.
ΑΛΜΠΑ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Έξτραμάρ» . . . . .	44	7233	έφθ. Χάμπτον ρόδι 30 'Ιουλ.
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Βιλλάλμπτα» . . . . .	43	7231	διηλθε Παναμάν 1 Αύγ. διά Τόκιο
ΑΛΤΑΙΡ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. Τρανσατ. Φράγκερ	53	12897	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 13 'Ιουλ. διά Καμπάνα
ΑΛΧΟΡΡΙΑ (Κοστ.) . . . . .	έλληνικα συμφέροντα . . . . .	50	10775	διηλθε Κέιτ Τάουν 3 Αύγ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΜΑΒΕΡ (παναμ.) . . . . .	έτ. «Χερέντια» . . . . .	27	4966	έφθ. Κουδετή 23 'Ιουλ.
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Λά Πλάνα» . . . . .	19	5729	έφθ. Μαδράς 19 'Ιουλ.
ΑΜΑΝΤΑ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ιγκουάνο» . . . . .	18	8571	άνεχ. Λάς Πάλμας 23 'Ιουλ. διά Καρίμπιαν
ΑΜΑΝΤΑ II. (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Φοίνιξ» . . . . .	44	10721	έφθ. Αρεμποπαν 5 Αύγ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ . . . . .	έτ. «Νίτεάρο» . . . . .	11	3015	άνεχ. Κοστίν 19 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΑΜΕΛΙΑ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Αμαρυλλίς» . . . . .	45	7201	έφθ. Μπάχια Μπλάχχαν 5 Αύγ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Φοίνιξ» . . . . .	43	10578	έ.λθ. Παναμάν 7 Αύγ. (άπο Λός "Αντζελες)
ΑΜΙΠΑ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Άλτο Μάρες» . . . . .	44	7164	έφθ. Λός "Αντζελες 4 Αύγ.
ΑΜΠΑΛΟΝ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Αμίπα» . . . . .	42	6995	άνεχ. ι ιοκοχάμαν 7 Αύγ. διά Νταγκάν
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Κολουστέλλα» . . . . .	44	7258	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Αύγ. διά Μουρέρων
ΑΝΑΣΣΑ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Ηστημπάουντ» . . . . .	38	7949	άνεχ. Λάς Πόλης 27 'Ιουλ. διά Πούντα Καρντόν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιβ.) . . . . .	π. «Αταλάγια» . . . . .	48	7237	άνεχ. Λός "Αντζελες 18 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΔΟΡΑ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Ντέρνα» . . . . .	42	7999	διηλθε Σουέζ 6 Αύγ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΝΔΡΕΑΣ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Μπινθενίντο» . . . . .	45	7331	άνεχ. Τζιμπούτι 7 Αύλ. διά Νότ. Κορέαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Γουέστ "Αφρικαν» . . . . .	55	13262	άνεχ. Αρεμποπαν 1 Αύγ. διά Ντακάρ
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. . . . .	έτ. «Τρανζόσεαν» . . . . .	55	21075	άνεχ. Αθεν 3 Αύγ. διά Μένα ελ' Αχμάντι
ΑΝΔΡΕΑΣ Κ. . . . .	έτ. «Σάντα Κρούζ» . . . . .	29	4913	διηλθε Φρητάουν 26 'Ιουλ. διά Σαούντα
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ατλαντις» . . . . .	38	6219	άνεχ. Βρέμην 31 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδι
ΑΝΔΡΟΣ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Κάνοπους» . . . . .	57	12500	εις Τουρκούμι, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Πατοσίφικα» . . . . .	43	7188	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 29 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΑΛΑΝΤ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ρίο Βεντούραντο» . . . . .	53	18736	
ΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕ·Υ· (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Οράιον» . . . . .	43	8459	
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Οράιον» . . . . .	43	11568	
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Άνδρος» . . . . .	53	17845	
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕΙ·Λ· (λιβ.) . . . . .	έτ. «Οράιον» . . . . .	56	10150	
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑ·Ι·ΝΤΕΡ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Οράιον» . . . . .	43	8432	
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Οράιον» . . . . .	56	10200	
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Οράιον» . . . . .	56	10080	
ΑΝΔΡΟΣ ΗΓΚΛ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Οράιον» . . . . .	43	8394	
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΟΥΝΤΥ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	43	8390	
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	56	25000	
ΑΝΑΡΟΣ ΚΕ·Ι·Π (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	56	24526	
ΑΝΑΡΟΣ ΚΕΣΤΑ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	56	23469	
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	45	8557	
ΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	40	8427	
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	41	7257	
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΑ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	42	7010	
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΡΚ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	44	10530	
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΤΖΕΝΤ . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	43	7206	
ΑΝΔΡΟΣ ΛΙΟΝ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	43	7239	
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΙΗΝΤΕΝ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	57	13000	
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	43	8434	
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	43	8484	
ΑΝΔΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	43	8462	
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	45	11534	
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	43	8395	
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΡΑ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	43	8371	
ΑΝΔΡΟΣ ΠΙΛΓΚΡΙΜ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	43	8444	
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΝ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	41	8325	
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	44	6725	
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ορά·ον» . . . . .	56	24200	
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Σαντάντερ» . . . . .	53	18713	

## ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ Α.Ν.Φ.Ε.Ν.

**ΓΡΑΦΕΙΑ - ΔΙΔΑΚΤΗΡΙΑ: ΕΝΤΟΣ ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ο "ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ", (ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΗΓΑΔΑΣ)**

ΤΗΛ. 470.930 - ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΔΣΣ: ΣΠΥΡΟΥ ΜΑΡΚΟΖΑΝΗ

### ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ,

ΔΙΑ ΝΑ ΑΠΟΚΤΗΣΕΤΕ ΤΟ ΔΙΠΛΩΜΑ ΣΑΣ ΕΓΓΡΑΦΗΤΕ ΕΙΣ ΤΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΑΣ.

Τά Φροντιστήρια Α.Ν.Φ.Ε.Ν. μὲ τὴν μακροχρόνιον πείρα τῶν τὸ πρότυπον σύστημα διδασκαλίας καὶ τὸ Ἐπίλεκτον Καθηγητικὸν τῶν προσωπικῶν, ἀποτελούμενον ἐξ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ καὶ ΚΑΘΗΓΗΤΩΝ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΧΟΛΩΝ, σᾶς ἔγγυωνται τὴν σφαλή ἐπιτυχίαν σας εἰς τὰς ἔξετάσεις διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματός σας.

Ἡ ἔγκαιρος ἔγγραφή σας εἰς τὰ Φροντιστήρια Α.Ν.Φ.Ε.Ν. θὰ σᾶς δώσῃ τὴν διανοτήτα νὰ καταρτισθῆτε καλλίτερον, ἐφ' ὅλης τῆς μαθημάτων, τῶν ὄριζομένων υπὸ τοῦ σχετικοῦ νόμου, διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος οἰασδήποτε τάξεως (Αης, Βας καὶ Γης).

Λειτουργούν τὰ ἔξης τμῆματα καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους:

1) Τμῆμα διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος Αης ΤΑΞΕΩΣ (ΑΤΜΟΥ — Μ.Ε.Κ.).

2) Τμῆμα διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος Βας ΤΑΞΕΩΣ (ΑΤΜΟΥ — Μ.Ε.Κ.).

3) Τμῆμα διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος Γης ΤΑΞΕΩΣ (ΑΤΜΟΥ — Μ.Ε.Κ.).

4) Τμῆμα διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ.

Ειδίκον προσωπικὸν ἔχει ἀναλάβει τὴν τακτοποίησιν ὅλων των πιστοποιητικῶν, τῶν ἀπαραιτήτων διὰ τὴν συμμετοχήν σας εἰς τὰς ἔξετάσεις.

Δύνασθε νὰ μᾶς γράψητε δι' οιοδήποτε ζήτημα σᾶς ἐνδιαφέρει, εἰς τὴν ἀνωτέρω διεύθυνσιν.

Αποστέλλεται διωρεάν τὸ πρόγραμμα τῆς ἔξεταζομένης ὥλης.

Κατὰ τὰς ἔξετάσεις τοῦ μηνὸς Δεκεμβρίου ΟΥΔΕΙΣ έκ τῶν υποψηφίων μας ΑΠΕΡΡΙΦΘΗ.

ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ ΤΩΝ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΩΝ

ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λι6) .....	έτ. «Οράιον» .....	43	7197	διήλθε Παναμάν 8 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΓΚΝΕΤ (λι6) .....	έτ. «Οράιον» .....	43	7167	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Αύγ. δι' Ούζαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (λι6) .....	έτ. «Οράιον» .....	44	7242	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λι6) .....	έτ. «Οράιον» .....	43	8465	άνεχ. Βρέμην 14 Ιουλ. διά Πουέρτο Όρυτάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΟΥ (λι6. δεξ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	43	10450	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 29 Ιουλ. (έπισκευαί)
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚ' λ.δ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	56	23280	έφθ. Λός "Αντζελες 6 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λι6.) .....	έτ. «Οράιον» .....	56	10080	διήλθε Λός "Αντζελες 4 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λι6.) .....	έτ. «Οράιον» .....	43	8479	άνεχ. Χάρτλεπουλ 3 Αύγ. διά Πουέρτο Όρυτάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λι6.) .....	έτ. «Οράιον» .....	43	7224	διήλθε Χονολουλού 31 Ιουλ. διά Περού
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λι6.) .....	έτ. «Οράιον» .....	43	8394	διήλθε Ντόρερ 2 Αύγ. διά Πουέρτο Όρυτάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ (λι6.) .....	έτ. «Οράιον» .....	44	8453	διήλθε Λός "Αντζελες 4 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λι6ερ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	44	7166	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.) .....	έτ. «Ανδρος» .....	54	17847	διήλθε Παναμάν 2 Αύγ. δι' Ατλαντικόν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΑΛΣΥΟΝ (λι6.) .....	έτ. «Οράιον» .....	44	7147	έφθ. Κόμπη 9 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕΙΤΣ .....	έτ. «Οράιον» .....	54	7256	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 6 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.) .....	έτ. «Ρίο Βεντούραντο» .....	53	18735	διήλθε Πόρτ Σιτίδ 4 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΝΑ (λι6. δεξ.) .....	έτ. «Ελντοράντο» .....	57	25000	έφθ. Πόστλαντ (Me) 7 Αύγ.
ΑΝΝΑ Κ. (λι6.) .....	έτ. «Γουεστ Αφρικαν» .....	54	6112	άνεχ. Ζευμπράγκε 31 Ιουλ. διά Γκούλφοπορτ
ΑΝΝΑ Ο. (λι6. δεξ.) .....	έτ. «Καρριμπία» .....	45	10735	είς μεταφοράς Άρουμπτας-Μαρακάμπο
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (Κοστ.) .....	έλληνικά συμφέροντα .....	20	4992	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΝΝΕΛΕΝ .....	έτ. «Εστρέλλα» .....	20	2734	έφθ. Λάγκος 1 Αύγ.
ΑΝΝΙΤΣΑ .....	έτ. «Βασλέκας» .....	45	7149	άνεχ. Λιβερπουλ 31 Ιουλ. διά Σέβεγ "Αιλαντς
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. .....	έτ. «Σάντα Αννα» .....	44	7258	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ. .....	έτ. «Αννίτσα» .....	44	7165	άνεχ. Περούδια 27 Ιουλ. διά Παναμάν
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λι6.) .....	έτ. «Σάν Νικόλαος» .....	36	5017	διήλθε Κόπερβικ 15 Ιουλ. δι' Ιγκάρκα
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ. .....	έτ. «Μίνως» .....	08	1763	άνεχ. Βρυτών 5 Αύγ. διά Βραΐλαν
ΑΝΤΑΡΕΣ (λι6. δεξ.) .....	έτ. «Ατλαντικ» .....	57	10500	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 3 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (λι6. δεξ.) .....	έτ. «Τρανσοσεάνικα» .....	57	12000	είς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΤΡΕ .....	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .....	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΤΩΝΥ .....	έτ. «Αντάρες» .....	44	7126	έφθ. Χάμπτον ρόδς 5 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΥ II. (λι6.) .....	έτ. «Κούλουθρος, Λτδ» .....	57	11000	είς Αμβούργον, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λι6. δεξ.) .....	έτ. «Ατλας Πετρόλεουμ» .....	57	15845	είς θέση 30.31. B.—66.16 Δ., Αύγ. 6 διά Χάλιφας
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λι6.) .....	έτ. «Γκρινβίλλε» .....	43	7244	διήλθε Τζιμπούτι 4 Αύγ. διά Μόμπιλ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ. .....	έτ. «Σποάριγκ» .....	43	7131	άνεχ. Λός "Αντζελες 2 Αύγ. διά Λουδίνον
ΑΟΥΡΟΡΑ ('Ονδουρ.) .....	έτ. «Ήγκλ» .....	44	7249	άνεχ. Μόλι 7 Αύγ. δι' Ηνωμένας Πολιτείας
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Απόλλων» .....	10	3314	άνεχ. Καλκούτταν 1 Αύγ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΠΟΛΛΩΝ (λι6.) .....	έτ. «Αθήνιαν» .....	57	9500	άνεχ. Βρέμην 5 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΑΓΚΟΝ (λι6.) .....	έτ. «Σεγκόβια» .....	56	10180	διήλθε Ντόρερ 27 Ιουλ. διά Πουέρτο Όρυτάζ
ΑΡΕΝΑ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Αρένα» .....	19	1775	έφθ. Ρουέν 1 Αύγ.
ΑΡΓΚΟΣΥ (λι6.) .....	έτ. «Φο.νικ» .....	44	7078	άνεχ. Βρέμην 31 Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΓΚΥΛΛ (λι6.) .....	έτ. «Βίλανονέδα» .....	56	10200	διήλθε Λάδσεντ 1 Αύγ. διά Βενεζουέλαν
ΑΡΕΤΗ Σ. (λι6.) .....	έτ. «Αλμπιον» .....	43	7265	άνεχ. Μπελέμ 5 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΕΤΗ .....	έτ. «Απόστολο» .....	20	3330	έφθ. Καλκούτταν ρόδς 29 Ιουλ.
ΑΡΙΕΣ (λι6. δεξ.) .....	έτ. «Κανόπους» .....	57	12500	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 8 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.) .....	έτ. «Αριστομένης» .....	43	7254	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λι6.) .....	έτ. «Αγκουαρούτω» .....	43	7120	έφθ. Σπέτζιαν 19 Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδουρ.) .....	έτ. «Μιραφλόρες» .....	38	10277	έφθ. Μπουενός "Αὔρες 1 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .....	έτ. «Αριστομένης» .....	43	7244	άνεχ. Τζάκσονβιλ 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λι6. δεξ.) .....	έτ. «Μαριτάιμ» .....	40	10224	είς Κίελον 24 Ιουλ.
ΑΡΙΩΝ (λι6.) .....	έτ. «Αριάτε» .....	44	7161	διήλθε Λός "Αντζελες 18 Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Αρίων» .....	28	1707	διήλθε Κωνσταντινούπολιν 22 Ιουλ. διά Γαλάτσι
ΑΡΗΣ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Αρης» .....	21	1498	διήλθε Κωνσταντινούπολιν 22 Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.) .....	έτ. «Φερπλαίν» .....	53	18288	διήλθε Σουέζ 5 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΡΜΑΡ (λι6.) .....	έτ. «Αστρα» .....	43	7273	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ.
ΑΡΣΕΝΑ .....	έτ. «Μαρπούνετ» .....	43	7236	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 3 Αύγ.
ΑΡΤΑ (λι6.) .....	έτ. «Μπιενβενίτο» .....	43	7232	έφθ. Οδησσόν 17 Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λι6.) .....	έτ. «Βαλτισύρο» .....	45	7255	Ίδε : «ΜΥΡΙΑΜ III», ώς μετωνυμόσθι
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λι6.) .....	έτ. «Ταλαμάνκα» .....	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΧΑΝΑΣ (λι6.) .....	έτ. «Λαϊμπ, Σή Τράνστ» .....	43	7288	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ .....	έτ. «Σιέρρα» .....	45	7198	έφθ. Βαγκούμπερ 4 Αύγ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ .....	έτ. «Μπαγιάνο» .....	44	7157	έφθ. Βρέμην 5 Αύγ.
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λι6.) .....	έτ. «Πενέντο» .....	44	7161	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Αύρ.
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛΑ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ» .....	43	7198	άνεχ. Μόλι 1 Αύγ. διά Νουμέα
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ .....	έτ. «Σάν Μιγκούέλ» .....	28	4809	διήλθε Κωνίαν πολιν 31 Ιουλ. διά Νοβορωσίσκην
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ .....	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ» .....	44	7176	άνεχ. Σέβεν 'Αιλάντες 1 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΑΣΗΜΙΝΑ Κ. (άγγλ.) .....	έτ. «Μεγκάντικ» .....	43	7142	άνεχ. Χάλιφας 31 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΟΡ (λι6.) .....	έτ. «Ντιάμοντ» .....	44	7210	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 Ιουλ. διά Βέζερ
ΑΣΤΕΡΟΠΑΙΣ .....	έτ. «Αντες» .....	45	7318	άνεχ. Μουράριαν 19 Ιουλ. διά Μασινιλοκ
ΑΣΤΡΟΝ .....	έτ. «Φάιργουντ» .....	42	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 31 Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ .....	έτ. «Φορμενταντόρ» .....	56	8560	έφθ. Μοντεβίδεο 7 Αύγ. (διά Γένοβαν)
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.) .....	έτ. «Σαντιάγκο» .....	25	4853	είς Σύρου από 7 Ιουλ. (έπισκευαί)
ΑΤΤΙΚΗ .....	έτ. «Αττίκα» .....	27	5214	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 Αύγ. διά Νιουκάστελ
ΑΤΑΛΑΙΒΙΛΑ .....	έτ. «Κορτελέανες» .....	43	2861	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΙΚΑΟΥΝΤ (δεξ.) .....	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	54	11815	άνεχ. Τσάρλεστον 1 Αύγ. διά Μαρακάιμπο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΙΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.) .....	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	54	11307	είς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΚΙΤΥ (λι6. δεξ.) .....	έτ. «Ατλαντικ» .....	57	20500	

## RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

HEAD OFFICE: KHARTOUM  
P.O.B. 116  
TEL. 2450

PORT SUDAN  
P.O.B. 184  
TEL. 2450

WADI HALFA  
P.O.B. 69  
TEL. 90

PIRAEUS  
PIZARI BUILDING  
TEL. 40175

ALSO IN DJIBOUTI  
P.O.B. 15  
TEL. 281

MASAWA  
P.O.B. 6  
TEL. 187

A S S A B  
P.O.B. 63  
TEL. 8

ASMARA  
P.O.B. 1115  
TEL. 488

ADDIS ABBEWA  
P.O.B. 312  
TEL. 2311

ADEN (CAMP)  
P.O.B. 55  
TEL. 681

UNDER THE STYLÉ:-

## THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS"

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10100	άνεχ. Λός "Αντζέλες 30 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ-ΙΤΩΡ (λ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10096	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10093	διηλθε Νότοβερ 9 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10092	διηλθε Πούλο Μπούκον 5 Αύγ. διά Μαντράς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ-Ι-Σ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10091	έφθ. Βουβάνη 12 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζέλες 29 'Ιουλ. διά Ναγκασάκι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ	έτ. «Αστρολόουξ»	44	7250	διηλθε Λός "Αντζέλες 7 Αύγ. διά Περούδιαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διηλθε Λάδσεντ 31 'Ιουλ. δι' "Ηιωμένας Πολιτείας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 7 Αύγ. δι' "Αμδούργον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	9869	διηλθε Παναμάν 10 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	10758	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 30 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	είς Γιοκοχάμαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	είς Γιοκοχάμαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λιβ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	25000	άνεχ. Οζάκαν 31 'Ιουλ. διά Καλλιφόριαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΓΚΕΡΟΡ (λ.δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	20000	διηλθε Φλώστιγκ 26 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (λ.δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	25000	είς Γιοκοχάμαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ-Ι-Τ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	15200	άνεχ. Μπαχάρειν 19 'Ιουλ. διά Μένα έλ 'Αχμάντι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	έφθ. Οζάκαν 30 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 'Ιουλ. διά Λάμπας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	έφθ. Παλέρμο 14 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	11248	άνεχ. Ν. "Υόρκη 26 'Ιουλ. διά Λάδ Σαλίνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	11241	είς μεταφοράς "Αρούμπας—Μαρακάιμπτο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	άνεχ. Μοντεβίδεο 7 Αύγ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	έφθ. Ρίο Ιανέριο 4 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λιβ. δ.)	έτ. «Αντλάντικ»	52	11767	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 7 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	άνεχ. Πόρτ Όκκα 4 Αύγ. διά Σαΐγκκον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤ'ΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	άνεχ. Φάσ 29 'Ιουλ. διά Φορμόζαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Νι. ΧΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	8631	έφθ. Μιδδλεσεμπτρο 16 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (λιβ.)	έτ. «Οριόλλα	43	7248	άνεχ. Μπέλλινγκχαμ 20 'Ιουλ. διά Κόμπτε
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Κόμπτε 27 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 8 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 Αύγ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	10500	είς Οζάκαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ.	οτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 23 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	άνεχ. Καλκούπταν 4 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10100	έφθ. Αμέρεσταν 5 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	έφθ. Καματίσι 6 Αύγ.
ΑΥΓΗ (λιβερ.)	έτ. «Μπήρερ»	56	10500	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλιέα»	42	7177	διηλθε Λός "Αντζέλες 24 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρος»	27	5006	είς Βουβάνη από 16 'Ιουν.
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόζο»	44	7198	διηλθε Παναμάν 26 'Ιουλ. δι' "Ατλαντικόν
ΒΑΛΕΝΤΣΙΑ (παναμ.)	έτ. «Νουέβα Βαλέντσια»	44	7276	έφθ. Αυβέρσαν 6 Αύγ.
ΒΑΛΜΑΡ (δεξαμ.)	έτ. «Τσέμικαλ»	30	9720	άνεχ. Ν. "Υόρκη 24 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΒΑΛΟΡ (λιβ.)	έτ. «Μπέλεντ»	43	7229	έφθ. Νέαν "Ορλεάνην 2 Αύγ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνα»	44	7176	διηλθε Λός "Αντζέλες 6 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΒΑΝΤΙΣΤΗΣ (λιβερ.)	έτ. «Μαρσεβούρα»	19	6438	έφθ. Πέτελ 2 Αύγ.
ΒΑΡΚΑ (λιβ.)	έτ. «Βαπόρες»	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 'Ιουλ. δι' "Αμέρεσταν
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άνεχ. Οζάκαν 30 'Ιουλ. διά Σημάττη
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αϊβαλή»	44	7242	διηλθε Σουέζ 9 Αύγ. διά Βουβάνη
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νουέβα Βίστα»	55	10507	άνεχ. Σουέζ 2 Αύγ. (διασταγάς)
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίσπιτο»	12	5944	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 6 Αύγ. διά "Ειδεν
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Φίλια»	42	6751	έφθ. Μπέραν 25 'Ιουλ.
ΒΕΝΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7253	έφθ. Σαϊγκόν 1 Αύγ.
ΒΕΝΟΥΣ (δυνδουρ.)	έτ. «Γκλόμπο»	20	7631	άνεχ. Λός "Αντζέλες 26 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισρέα»	10	8089	διηλθε Τζιμπούτι από 28 'Ιουν. διά Κουνταλλόρε
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρστσμάντε»	52	11362	άνεχ. Σουέζ 8 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΒΙΒΑ II	έτ. «Βίβια»	23	5906	άνεχ. Κουεύτη 2 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)	έτ. «Αιγαίον»	09	2890	έφθ. Λουδίνον 6 Αύγ.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. Ν. I. Γουλανδρής	57	28200	είς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιβ.)	έτ. «Ινσουλάρη»	44	7058	άνεχ. Αυβέρσαν 6 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νουέβα Βίστα»	57	12123	άνεχ. Πεοσικόν Κόλπον 20 'Ιουλ. διά Κεελόγκ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	έτ. «Βιργινία»	44	7281	άνεχ. Σέβεν "Αϊλαντς 7 Αύγ. δι' "Αγγλίαν
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίο»	42	7076	είς Τάιν 1 Αύγ. (διά Γδύνιαν)
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μαρίνη»	56	8638	άνεχ. Γκάλεστον 30 'Ιουλ. διά Λίβερπουλ
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιβ.)	έτ. «Άντες»	56	9462	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΓΑΛΗΝΗ (λιβ.)	έτ. «Βόγλας»	56	9462	άνεχ. Σαουδάμπτον 28 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7271	έφθ. Κουεύτη 27 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΕΑ (λιβ.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	άνεχ. Σεύπον 17 'Ιουλ. διά Λός "Αντζέλες
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιβ.)	έτ. «Ράντλαντ»	44	7205	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΕΩΒΙΑΚΑ (λιβ.)	έτ. «Μίρσαμ»	18	5210	άνεχ. Βουβάνη 6 Αύγ. διά Ντώρμπαν
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζέδλια»	27	5407	έφθ. Πεισιάδι 8 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μονρόδια»	51	5739	διηλθε Σουέζ 8 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΕΩΡΓΙΚΑΝΑΙΔΗΣ	έτ. «Μάρ ντελ Πιρέο»	16	1449	διηλθε Μπάρρο 4 Αύγ. δι' "Αρχάγγελον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ "Οίλα»	54	18790	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 9 Αύγ. δι' "Αμέρεσταν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	άδ. Λύρα	55	10490	έφθ. Μπόταν Μπάτιν 5 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκρέτας»	43	7273	άνεχ. Βοστώνη 5 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Ασκούλ»	22	1871	έφθ. Μώλυμαη 5 Αύγ.
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ντέλ Πασιφίκο»	42	7142	άνεχ. Πειραιά 3 Αύγ. δι' "Αλγερίουν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ντέλ Πασιφίκο»	42	7142	έφθ. Φρημαντάλ 5 Αύγ.
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (παναμ.)	έτ. «Γιούνιτο»	19	5182	έφθ. Κουεύτη 21 'Ιουλ.
ΓΙΟΥΝΙΚΟΝ ΚΑΠΙΤΟΛ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	28	6610	άνεχ. "Αδεν 23 'Ιουλ. διά Κιοσιούγκ
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόπα»	43	7207	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	άνεχ. Κέπι Τάουν 5 Αύγ. διά Λουάντα
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιβ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	διηλθε Κιραλάτρα 26 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΚΛΑΝΤΙΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Πάλμαρ»	43	7252	άνεχ. Σέβεν "Α θαντες 31 'Ιουλ. δι' "Αγγλίαν
ΓΚΛΑΝΤΥΣ (λιβ.)	έτ. «Τσέστερ "Ορε»	43	3304	άνεχ. Βοστώνη 5 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Μίντ Ατλάντικ»	43	7229	έφθ. Μαδράς από 12 'Ιουλ.
ΓΚΛΟΡΕΝ ΗΓΚΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	55	20668	άνεχ. Μπαντάρ Μασάρη 3 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΓΚΟΥΛΑΦΟΥΤΩΡ	έτ. «Εστέλλας»	43	7254	άνεχ. Λός "Αντζέλες 28 'Ιουλ. διά Μουρόρον
ΓΚΡΑΙΝΥ ΣΟΥΖΑΝΝΑ	έτ. «Τσαβλίρη»	42	7181	έφθ. Κραστός 29 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙ-ΛΑΣ (λιβ.)	άδ. Γουλανδρή	56	6800	έφθ. Νόρτενχαμ 6 Αύγ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λιβ.)	άδ. Γουλανδρή	57	8800	είς Λουίτακ. υπό συμπλήρωσιν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λιβ.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9500	είς Σκωτίαν. υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥ-Ι-ΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Αύγ. δι' "Εμδεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙ-ΝΤΗΑΛ (λ. δ.)	Σ. Νιάρχου	57	26000	διηλθε Σουέζ 2 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20131	έφθ. Μασσαλίαν 5 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	57	13750	διηλθε Σουέζ 6 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	27812	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 4 Αύγ. διά Λός "Αντζέλες ήνεχ. Πόρτλαντ (Με) 21 'Ιουλ. δι' Αμμουσίν Μποϊν ήνεχ. Πόρτ ντέ Μπούκ 7 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπου ήιηλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Φώλεϋ ήιηλθε Σουέζ 7 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπου ήνεχ. Φώλεϋ 27 'Ιουλ. δι' Αμμουσίν Μποϊν εἰς Κιέλον. ύπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (λιβ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 7 Αύγ. διά Σπέτζιαν ήιηλθε Πούλο Μπούκον 4 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπου ήφθ. "Αγιον Φραγκίσκου 26 'Ιουλ. (έπισκευα)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ-Ι-ΝΤΑΝΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Πλανοσεανικό»	55	25317	άνεχ. Ράτσ Τανόύρα 6 Αύγ. διά Μένα Σαούντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιβ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20580	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκου 6 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπου εἰς Κιέλον. ύπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ-Ι-Σ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 7 Αύγ. διά Σπέτζιαν ήιηλθε Πούλο Μπούκον 7 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπου ήφθ. "Αγιον Φραγκίσκου 26 'Ιουλ. (έπισκευα)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (λ. δ.)	Στ. Νιάρχος	57	14000	άνεχ. Ράτσ Τανόύρα 6 Αύγ. διά Μένα Σαούντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	53	20536	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκου 6 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπου εἰς δέσιν 45.6 Β. — 13.29 Δ. Αύγ. διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκου 30 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου ήνεχ. Ράτσ Τανόύρα 4 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΑΟΥΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	διηλθε Σουέζ 1 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπου ίνεχ. Περσικόν Κόλπου 3 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΦΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	έφθ. Φιλαδέλφειαν 31 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (λ. δ.)	έτ. «Τσέστας Μπαίνη»	56	26000	ένεθ. Γλαστρώνη 5 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λ. δ.)	έτ. Νιάρχου	56	25490	όνεχ. Ρόπτερταμ 8 Αύγ. διά Σέβεν "Αϊλαντς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (λ. δ.)	έτ. Νιάρχου	56	26031	ένεθ. Αιμβούργον 6 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (λ. δ.)	Στ. Νιάρχου	56	26000	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 7 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΑΙΟΥΕΝΣ (λ. δ.)	έτ. «Κίγκ Ουάλλ. Μπαίνη»	56	26000	άνεχ. Μπανάναρ 30 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20125	έφθ. Κάρδιξ 29 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λιβ. δ.)	Στ. Νιάρχος	43	7176	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 7 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιβ. δ.)	Στ. Νιάρχος	42	7257	άνεχ. Μπανάναρ 30 'Ιουλ. διά Σουμάτραν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (λιβ. δ.)	Στ. Νιάρχος	42	7231	ένεχ. Σιδώνα 5 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ (λιβ. δ.)	Στ. Νιάρχος	44	7210	άνεχ. Σιδώνα 6 Αύγ. διά Ρόπτερταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΤΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	έφθ. Μίοι 6 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ. δ. δ.)	Στ. Νιάρχου	57	27800	διηλθε Σουέζ 8 Αύγ. διά Φώλεϋ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ. δ.)	έτ. Νιάρχου	57	20019	εἰς Χιρσίμαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	εἰς Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	έφθ. Κάρδιξ 29 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20781	έφθ. Νέαν Υόρκην 24 'Ιουλ. (έπισκευα)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ· (λ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	όνεχ. Σάντος 31 'Ιουλ. διά Ρόπτερταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ (λ. δ.)	Στ. Νιάρχου	57	25000	διηλθε Παναμάν 30 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (λιβ.)	Στ. Νιάρχου	57	10200	άνεχ. Σάντος 4 Αύγ. διά Μαρακάϊμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (λιβ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10200	εἰς μεταφοράς Αρούμπας—Μαρακάϊμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιβ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	διηλθε Συεζ 31 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	55	20235	άνεχ. Κιουρασό 29 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΙ·Λ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Κιουρασό 19 'Ιουλ. διά Μαρακάϊμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	τζάκσονβιλ 5 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10193	έφθ. Σάντος 28 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	έφθ. Σασέπιτ 7 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	διηλθε Ντόρερ 27 'Ιουλ. διά Σαιν Κίττς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10488	έφθ. Κελλόγη 8 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Μόντρεαλ 7 Αύγ. δι' Αμμουσίν Μπαίν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	44	10172	έφθ. Νέαν Υόρκην 26 'Ιουλ. διά Καβασάκι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	45	10470	άνεχ. Βαλτιμόρη 28 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕ·Ι·ΝΤ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10448	διηλθε Συεζ 8 Αύγ. διά Ρόπτερταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙ·ΙΝΤ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10448	έφθ. Ντουγκούν 25 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑ·Ι·ΟΜΟ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10172	άνεχ. Αιμπερτανταμ 31 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρντας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	43	10488	έφθ. Κελλόγη 8 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Μόντρεαλ 7 Αύγ. δι' Αμμουσίν Μπαίν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	έφθ. Βαλτιμόρη 29 'Ιουλ. διά Σαγκόκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΔ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	έφθ. Χουάλ 6 Αύγ.
ΓΟΥΡΙ	έτ. «Άτλας»	41	6056	έφθ. Ριγιέκαν 20 Αύγ.
ΓΡΑΝΑΔΑ (λιβ.)	έτ. «Σαγκόκη»	56	10180	άνεχ. Ριγιέκαν 20 Αύγ. διά Λίντητ Πέντρο
ΔΑΦΝΗ (λιβ.)	έτ. «Τρανσοτεσάνικα»	54	5779	άνεχ. Απόθ 9 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΔΕΛΦΙΝ (λιβ.)	έτ. «Χίαν»	45	7259	έφθ. Λά Παλλίς 3 Αύγ.
ΔΕΛΦΟΙ (λιβ.)	έτ. Ρίο «Αντόνιο»	45	7252	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 Αύγ. διά Μανίλαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόπτα»	44	7216	έφθ. Νεάπολιν 8 Αύγ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Κοσταρ.)	Σ. Χούλης	21	1184	άνεχ. Χουάλ 25 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	6100	διηλθε Παναμάν 4 Αύγ. διά Μπέλφαστ
ΔΕΣΠΩ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	ειηλθε Λός Αντζέλες 26 'Ιουλ. διά Γκουαγιακάν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Σ. (λιβ.)	έτ. «Καρντενάζα»	55	10360	έφθ. Βορδώ 29 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	άνεχ. Σερέντη 1 Αύγ. διά Τερεζηάνη
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	έφθ. Χουάλ 6 Αύγ.
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Μάρασ»	33	9120	έφθ. Ριγιέκαν 27 'Ιουλ.
ΔΩΡΙΣ Β. (Κοσταρ.)	έτ. «Γουορλοντουάδιν»	43	7031	άνεχ. Ριγιέκαν 20 Αύγ. διά Λίντητ Πέντρο
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιβ.)	έτ. «Μπάλκα»	43	7247	άνεχ. Απόθ 29 'Ιουλ. διά Μπουένος Αύρες
ΕΒΗ (λιβ.)	έτ. «Μονρόδια Τ.»	57	13000	διηλθε Τρίνινταν 29 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νταρόκα»	56	10200	άνεχ. Μόυπλι 3 Αύγ. δι' Οκκο Ρίος
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λιβ.)	έτ. «Σάν Έμιλιο»	44	8247	άνεχ. Βαλτιμόρη 29 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρντας
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	έτ. «Ρίο Καρίμπιασ»	44	8327	άνεχ. Βαλτιμόρη 15 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρντας
ΕΒΗΛΙΖ (λιβ.)	έτ. «Σάν Άλμπερτο»	45	7252	άνεχ. Αμβούργον 13 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΕΒΗΜΑΡ	έτ. «Σήκρεστ»	44	7253	έφθ. Νέαν Υόρκην 4 Αύγ.
ΕΒΗΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Τρίτων»	56	10318	άνεχ. Απίττ Πέντρο 6 Αύγ. διά Μπατόν Ρούζ
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Είρινη»	13	1462	έφθ. Πειραία 7 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Ποιούντα Αρένας»	29	6941	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	11	4465	άνεχ. Μορμούγκαο 25 'Ιουλ. διά Γκότεμπουργκ
ΕΙΡΗΝΗ Λ. (λιβ.)	έτ. «Νουέρο Μούντο»	56	10331	όνεχ. Σέδεν Αϊλάντη 1 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.)	έτ. «Ποιεύτρο Ρίκο»	24	4963	έφθ. Τεργέστην 3 Αύγ.
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Βίστα Ρίος»	36	8064	έφθ. Ρίγαν 17 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Παραμέστουν»	22	7366	έφθ. Ριγιέκαν 6 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Πουέρτ Λιμπερτάντη	44	7213	έποθ. Χάμπτον ρόδς 29 'Ιουλ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λιβ. δ.)	έτ. Παπαγρηστίδη	57	12500	άνεχ. Γιοκούάμαν 27 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λιβ.)	έτ. ΤΜαρπροέζα	44	7138	εἰς Βέλγιον, ύπό συμπλήρωσιν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλητ Τάνκερς»	43	7218	διηλθε Αδεν 29 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Οξιλιάρ»	30	4123	όνεχ. Βενετίαν 17 'Ιουλ. δι' Ελλάδα
ΕΛΛΗΝ (λιβ.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	διηλθε Τζίμπουτι 1 Αύγ. διά Σουέζ
ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ελλήνσποντος»	44	7189	έφθ. Σύρου 14 'Ιουλ.
ΕΛΑΜΠΑ (λιβ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 Αύγ.
ΕΛΠΙΣ (λιβ.)	έτ. «Καστόπαιλ»	44	8541	διηλθε Τρίνινταν 1 Αύγ. διά Βαγκούνερ
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΩΡ	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	όνεχ. Βενετίαν 17 'Ιουλ. διά Ελλάδα
ΕΜΙΛΥ	έτ. «Β·δάλετ»	28	2407	διηλθε Τζίμπουτι 1 Αύγ. διά Σουέζ
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο Α'ζουλ»	42	7058	όνεχ. Παστελίλλα 7 Αύγ. διά Καζαμπλάγκαν
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	έφθ. Ν. Υόρκην 27 'Ιουλ. δι' Αμέρσαν
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)	έτ. «Λατσιφέρους»	43	7264	όνεχ. Γιοκούάμαν 20 'Ιουλ. διά Φιλιππίνας
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόγνιογ»	41	7122	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 3 Αύγ. διά Φάλμουθ
ΕΝΤΟΥΚΕ·Ι·ΤΩΡ (λιβ.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	έφθ. Σαβάνναν 7 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΕΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Έντυ»	25	3320	διηλθε Παναμάν 2 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΕΠΟΣ (λιβ.)	έτ. «Άλβαρες»	44	7176	

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΕΣΤΡΕΛΛΑ .....	έτ. «Στάρ» .....	26	3503	άνεχ. "Άδειν 20 'Ιουλ. διὰ Κουβέιτ
ΕΣΠΕΡΟΣ (λιβ.) .....	έτ. «Ατλαντίς» .....	57	10100	άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 31 'Ιουλ. δι' 'Αινέρσαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Μαροψάρ» .....	27	5843	έφθ. Ποινήτα Καρτόν 4 Αύγ. (δι' 'Αρουμπταν)
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ.) .....	έτ. «Οσγαν» .....	42	6975	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 24 'Ιουλ. διὰ Τουάψε
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λιβ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	56	10053	διῆλθε Χονολουλού 26 'Ιουλ. διὰ Χιλήν
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε. (λιβ.) .....	έτ. «Ελός Σάντος» .....	57	8800	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (υεξ.) .....	έτ. «Ατλαντικ "Οίλ» .....	54	18730	άνεχ. "Άγ. Φραγκίσκον 2 Αύγ. διὰ Σουμάτραν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Νέπτουν» .....	56	30150	διῆλθε Σουέζ 2 Αύγ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ .....	έτ. «Εγκόλφο Ντεζέαντο» .....	44	7264	άνεχ. Ραγγούν 6 Αύγ. διὰ Σαγκόν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (λιβ.) .....	έτ. «Σάν Νικόλας» .....	57	8800	εἰς Όλλανδίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λιβ.) .....	έτ. «Σάν Νικόλας» .....	56	8985	άνεχ. Βάλλαφου 23 'Ιουλ. διὰ Τζιμπούτι
ΕΥΡΥΚΑΛΕΙΑ (δεξ. λιβ.) .....	έτ. «Σάν Νικόλας» .....	52	15869	διῆλθε Γκέλ 4 Αύγ. διὰ Κασσιούγκ
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ .....	έτ. «Σάν Νικόλας» .....	43	7176	εἰς Βουδάπηταν ἀπὸ 25 'Ιουν.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ .....	έτ. «Σάν Νικόλας» .....	57	9000	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ. (γενικαὶ δοκιμαὶ)
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιβ. δεξ.) .....	έλληνικὰ συμφέροντα .....	36	9927	έφθ. Χαδάναν 7 Αύγ.
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Γουέστ "Ατλαντικ» .....	43	7874	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 Αύγ. διὰ Χιούστον
ΕΥΡΥΤΗΣ .....	έτ. «Γουέστ "Ατλαντικ» .....	45	7176	διῆλθε Κολόμπο 29 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΥΡΥΤΑΝ (λιβ.) .....	έτ. «Σάν Αντώνιο» .....	56	8985	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 30 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΦΗ (λιβ.) .....	έτ. «Ζάν Μπαζίλιο» .....	43	7194	διῆλθε Παναμάν 28 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ZAN .....	έτ. «Μαλάγιας» .....	44	7165	έφθ. N. «Ορλέανην 26 'Ιουλ. (ἐπωλήθη)
ZANE B. L. (λιβ.) .....	έτ. «Ορινόκο» .....	43	7232	έφθ. Ταϊκαχουάνο 31 'Ιουλ. διὰ Τσάναραλ
ZANO (Αιθιοπ.) .....	έλληνικὰ συμφέροντα .....	43	7232	διῆλθε Σουέζ 20 'Ιουλ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ZEΟ Γ. (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Ζαυνής» .....	08	1982	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Αύγ. διὰ Πουέρτα λὰ Κρούζ
ΖΕΦΥΡΟΣ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Βεσπούκιο» .....	44	10641	διῆλθε Παναμάν 7 Αύγ. δι' 'Αινέρσαν
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιβ.) .....	έτ. «Ζέψυρος» .....	43	7231	άνεχ. "Άδειν 7 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ZINI (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Ούλτραμάρ» .....	44	4296	άνεχ. Βαλτιμόρη 28 'Ιουλ. διὰ Πουέρτα λὰ Κρούζ
ZOZIAN (Κοσταρ.) .....	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» .....	52	12556	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 20 'Ιουλ. δι' 'Οδησσὸν
ΗΓΚΑ .....	K. 'Ατυχίδης .....	20	7638	άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 23 'Ιουλ. διὰ Δουγκέρκην
ΗΓΚΑ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .....	43	7099	ε'ς Χάρδην (ἐπισκευαὶ)
ΗΛΙΑΣ (λιβ.) .....	έτ. «Αφρικαν Κέρριερς» .....	43	8318	έφ. Χάρδην 2 Αύγ.
ΗΡΩΝ (Χονδ.) .....	έτ. «Ηλίας» .....	42	7025	έφθ. Μορμουγκάο 2 Αύγ.
ΘΑΛΑΣ ΣΟΠΟΡΟΣ (λιβ.) .....	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .....	44	7161	έφθ. Ντογκούν 28 'Ιουλ.
ΘΑΡΡΟΣ (λιβ.) .....	έτ. «Θαλασσοπόρος» .....	44	7252	έφθ. Χάμπιτον ρόδις 3 Αύγ.
ΘΕΟ Δ. (λιβ.) .....	έτ. «Ορίζων» .....	56	10100	διῆλθε Ντόρερ 5 Αύγ. διὰ Λούμπτεκ
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιβ.) .....	έτ. «Αίλα Μπέλλα» .....	28	2407	διῆλθε Παναμάν 7 Αύγ. (ἀπὸ Πόρτ "Αρθουρ")
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιβ.) .....	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .....	43	7050	διῆλθε Παναμάν 6 Αύγουστου δι' 'Αγγλιαν
ΘΕΟΤΟΚΟΣ .....	έτ. «Δώρα» .....	45	7151	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 Αύγ. διὰ Σπέτζιαν
ΘΕΟΦΑΝΕΙΑ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Μάρ Μπή» .....	42	6997	άνεχ. Λός "Αντζελες 24 'Ιουλ. διὰ Τόκιο
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνδ.) .....	έτ. «Μοντετζουμά» .....	43	7132	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 1 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.) .....	έτ. «Κομμέρσια» .....	43	7188	έφθ. Χάλιφας 7 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ Α·Ι·ΛΑΝΤΕΡ (λιβ.) .....	έτ. «Κούμερσια» .....	43	7185	Σιηλής Κωνσταντινούπολιν 26 'Ιουλ. διὰ Κωνστάντζαν
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ .....	έτ. «Ρόζα» .....	43	1934	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 31 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.) .....	έτ. «Εύτολμια» .....	43	7176	άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 3 Αύγ.
ΚΑΒΑΛΑ (λιβ.) .....	έτ. «Παταγκόνια» .....	35	8072	έφθ. Τρίνινταντ 28 'Ιουλ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λιβ.) .....	έτ. «Μαιφάιρ» .....	56	10410	άνεχ. Σπάττλ 19 'Ιουλ. διὰ Βομβάνη
ΚΑΙΤΗ .....	έτ. «Νάδικ. Κριστομπάλ» .....	44	7176	άνεχ. Μόσι 3 Αύγ. διὰ Βαγκούνερ
ΚΑΙΤΗ Δ. (λιβ.) .....	έτ. «Πετοδέλους Κ. Κ.» .....	53	13555	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 5 Αύγ. δι' 'Αινέρσαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιβ.) .....	έτ. «Μαϊφάιρ» .....	56	10422	άνεχ. Λός "Αντζελες 30 'Ιουλ. διὰ Γκουαγιακάν
ΚΑΛΦΑ .....	έτ. «Τρανσόσεαν» .....	52	15826	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Αύγ. δι' Ούμη Σαΐλ
ΚΑΜΠΑΝΟΣ .....	έτ. «Νάδικ. Κριστομπάλ» .....	44	7198	διῆλθε Λός "Αντζελες 7 Αύγ. διὰ Μόσι
ΚΑΝΟΠΟΥΣ .....	έτ. «Τρανσόσεαν» .....	53	13485	άνεχ. Μένα έλα Αχαμάντι 31 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ .....	έτ. «Πουέρτο Μπάρριος» .....	44	7388	άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 31 'Ιουλ. δι' Ούζαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Σάουθ "Ατλαντικ» .....	56	10122	άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 5 Αύγ. διὰ Γερμανίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ .....	έτ. «Κορρεαντόρ» .....	43	7176	διῆλθε Λός "Αντζελες 31 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Παταφίκια» .....	41	7176	έφθ. Λουδίνον 1 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.) .....	έτ. «Λουρόρα» .....	57	8758	άνεχ. Νόρτεγχαμ 31 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Κάλφα» .....	26	2031	άνεχ. Πειραιάς 8 Αύγ. διὰ Τύνιδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Αρεκούπτα» .....	43	7257	άνεχ. Νέαν Όρλεανην 1 Αύγ. διὰ Λά Γκουαίρα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Κανόπους» .....	44	7138	άνεχ. Αινδούογκον 6 Αύγ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Τράνσπορτ» .....	41	5588	διῆλθε Θεόμπουν 3 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ .....	έτ. «Κρήνη» .....	43	1790	διῆλθε Λίζαρντ 2 Αύγ. Σία Χάμπιτον ρόδις
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Φιάντζα» .....	56	10015	έφθ. Τζακάρτα 2 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ .....	έτ. «Φιάντζα» .....	24	5185	έφθ. Βρέμην 5 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ .....	έτ. «Λουνίδιο» .....	56	10015	διῆλθε Λάρδεν 4 Αύγ. διὰ Πόρτ Σουδάν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Τράμπη» .....	07	1075	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 24 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιβ.) .....	N. I. Νομικός .....	19	5173	εἰς Πειραιάς ἀπὸ 3 'Ιουν. (ἐπισκευαὶ)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΑΝΝΗΣ (λιβ.) .....	έτ. «Λουνίδιο» .....	20	6157	διῆλθε Λάρδεν 4 Αύγ. διὰ Χάλιφας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβ.) .....	έτ. «Τράμπη» .....	55	8798	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 4 Αύγ. διὰ Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ .....	έτ. «Σάντα Κυριακή» .....	20	1605	έφθ. Αινδούογκον 29 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λιβ.) .....	έτ. «Τράμπη» .....	54	8005	διῆλθε Μίδδλεσμπρο 6 Αύγ. διὰ Μπαγκόκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.) .....	έτ. «Λουνίνο» .....	19	5331	έφθ. Καράτσι 2 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Λιμπανό» .....	43	7281	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διὰ Σέβεν "Αίλαντς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Κ. .....	έτ. «Τράμπη» .....	55	8799	διῆλθε Ιιβρατάρ 1 Αύγ. διὰ Χάμπιτον ρόδις
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ (λιβ.) .....	έτ. «Ιρίς» .....	42	6782	έφθ. Ειβονμάσθ 24 'Ιουλ.
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιβ.) .....	έτ. «Αντόρ» .....	43	7129	εἰς Πειραιάς 25 'Ιουν. (ἐπισκευαὶ)
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (λιβ.) .....	έτ. «Γιουρόπα» .....	44	7123	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 4 Αύγ. διὰ Πολιτείας
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Κορτές» .....	43	7161	έφθ. Μίδδλεσμπρο 6 Αύγ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ. δ.) .....	έτ. «Γιούνιτας» .....	43	7253	έφθ. Πιασάνταν 19 'Ιουλ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιβ.) .....	έτ. «Στάρ» .....	31	8873	έφθ. Πενσακόλα 4 Αύγ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λιβ. δεξ.) .....	έλληνικὰ συμφέροντα .....	19	7588	διῆλθε Λός "Αντζελες 3 Αύγ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Μαρεμπρέσσα» .....	44	7139	άνεχ. Κόμπιτε 7 Αύγ. διὰ Πόρτλαντ (Όρ.)
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (Λιβανού) .....	έτ. «Καρρέτο» .....	43	7214	εἰς θεσίν 37.29 Β. 34.53 Δ. Αύγ. 5 διὰ Πόρτ "Εβεργκλαν
ΚΑΤΙΝΑ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Καρρέτο» .....	43	7150	διῆλθε Παναμάν 4 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΕ·Ι·Π ΠΑΛΜΑΣ .....	έτ. «Τρανσκοντινεντάλ» .....	43	7033	διῆλθε Μπαλίκ Πατάν 5 Αύγ. διὰ Σιμονοζέκι
ΚΕ·Ι·Π ΡΙΟΝ (λιβ.) .....	έτ. «Σάν Φελίτσια» .....	51	10268	έφθ. Τσιταγκόκ 2 Αύγ.
ΚΕ·Ι·Π ΣΤΑΡ .....	έτ. «Σάν Φελίτσια» .....	42	9796	έφθ. Εϊβονμάσθ 24 'Ιουλ.
ΚΕ·Ι·Π ΩΡΑ .....	έτ. «Πίονιρ» .....	36	10291	έφθ. Σουάντη 2 Αύγ.
ΚΕΝΤΑΟΥΡ (λιβ.) .....	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	57	20564	διῆλθε Σουέζ 31 'Ιουλ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.) .....	Γ. Σιγάλας .....	20	1618	διῆλθε Νεάπολιν 3 Αύγ.
ΚΕΦΑΛΟΣ (λιβ.) .....	έτ. «Καρρέτο» .....	43	7068	διῆλθε Γιβραλτάρ 31 'Ιουλ. δι' 'Οζάκαν
ΚΕΦΑΛΑΙΑ .....	έτ. «Πανμάρ» .....	43	7245	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 8 Αύγ.
ΚΕΦΑΛΙΑΝΑ (λιβ.) .....	έτ. «Σάν Μπερνάντο» .....	45	7255	έφθ. Μουρόραν 5 Αύγ.
ΚΑΤΙΝΑ .....	έτ. «Ροσίνο» .....	13	2000	άνεχ. Αμπαντάν 21 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΚΑΤΙΝΑ .....	έτ. «Χάρτηλαντ» .....	42	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΚΕ·Ι·Π ΠΑΛΜΑΣ .....	έτ. «Οσεάνικα» .....	44	7141	άνεχ. Βίλμιγκτων 24 'Ιουλ. διὰ Γένοβαν
ΚΕ·Ι·Π ΡΙΟΝ .....	έτ. «Λασιμπόριαν» .....	44	7281	έφθ. Μόρι 5 Αύγ.
ΚΕ·Ι·Π ΣΤΑΡ .....	έτ. «Γκάλλαρο» .....	37	5282	έφθ. Μορμουγκάο 5 Αύγ.
ΚΕ·Ι·Π ΩΡΑ .....	έτ. «Οτσεάνικα» .....	43	7233	άνεχ. Γιασβάταν 9 Αύγ. δι' 'Αμστερνταμ
ΚΕΝΤΑΟΥΡ (λιβ.) .....	έτ. «Κάνοπους» .....	41	7431	άνεχ. Μορμουγκάο 25 'Ιουλ. διὰ Ιδνιαν
ΚΕΦΑΛΟΣ (λιβ.) .....	έτ. «Τζ. Σή Τράνσπορτ» .....	26	5717	άνεχ. Παραγκόπεδον 27 'Ιουλ. διὰ Βαγκούνερ

ΚΗΦΕΥΣ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7150	έφθ. Μουκαϊσίμα 25 'Ιουλ. (έπισκεψα)
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βόλκαιν»	56	20639	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 6 Αύγ. δι' 'Αμπουάτη Μπατί
ΚΙΓΓ ΘΗΣΕΥΣ (άγγλ.)	έτ. «Νταλχάσουζ»	57	8500	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Αύγ. δι' "Εμβέν
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιθ.)	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άνεχ. Μόʊπτι 23 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Τράμπ»	43	7248	διήλθε Λάδσεντ 29 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Ορόγια»	44	7159	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 30 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιθ.)	έτ. «Κολούμπελλα»	43	7239	διήλθε Λός "Αντζελες 4 Αύγ. διά Χουάσκο
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεπτονία»	13	9424	άνεχ. Σαουθάμπτον 6 Αύγ. διά Καναδάν
ΚΟΜΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Γιαβάτας 31 'Ιουλ. διά Μπιντάγκ
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Άγκουιλλα»	19	2945	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 3 Αύγ. διά Ρουέν
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (λιθ.)	έτ. «Σάν 'Άγκουστιν»	42	7178	έφθ. Σαρδόναν 5 Αύγ.
ΚΟΝΤΣΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρόζας	19	662	άνεχ. Βορδώ 7 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	διήλθε Τζίμπουτι 3 Αύγ. διά Γένοβαν
ΚΟΡΘΙ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7239	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιθ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	διήλθε Πούλο Μπούκομ 30 'Ιουλ. διά Λουδίνον
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λιθ.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΡΦΟΥ Α'-ΛΑΝΤ	έτ. «Ζίτα»	43	7075	έφθ. Γλασκώβην 1 Αύγ.
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7190	έφθ. Μπαντάρ Σαπούρι 19 'Ιουλ.
ΚΟΣΜΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Χόμη»	56	29500	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ. διά Σέβεν "Αίλαντς
ΚΡΗΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μάρα»	56	24000	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 23 'Ιουλ. διά Ντελάγουαρ
ΚΡΙΕ-Ι-ΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Αιλα Γκράντε»	43	7275	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ.
ΚΡΟΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	άνεχ. Οζάκαν 2 Αύγ. διά Βαγκούμβερ
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάντοπους»	54	10608	άνεχ. Αμπαντάν 3 Αύγ. διά Βομβάν
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Καυάνας»	43	10448	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπου
ΚΥΜΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	διήλθε Φαγιάλ 4 Αύγ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΚΥΜΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκλάρα»	56	26000	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 22 'Ιουλ. διά Σάντος
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Άντρια»	43	7133	άνεχ. Γλασκώβην 2 Αύγ. διά Κόνακρου
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	21	2294	άνεχ. Σάφοι 3 Αύγ. διά Ρουέν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Ν. Καλλίδοναν 2 Αύγ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Ντέ Κάργκα»	44	7214	έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 Αύγ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ. (λιθ.)	έτ. «Εστρέλα»	16	1999	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 31 'Ιουλ. δι' 'Αμβέρσαν
ΚΩΣΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Κωστής»	44	7243	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ. διά Κόλπου Μεξικού
ΛΑΙΔΑ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ. «Εργκάπτα»	53	11262	άνεχ. Μιτσάρχεν 4 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	έφθ. Κιουρασάο 7 Αύγ.
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	άνεχ. Λός "Αντζελες 22 'Ιουλ. δι' 'Οζάκαν
ΛΑΡΓΚΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάργκα»	56	23880	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 2 Αύγ. διά Λάδσεν
ΛΕΝΚΟ (Κοστ.)	έτ. «Κρούζ»	24	3658	έφθ. Τσιπταγκόγκ 5 Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	είς θέσιν 30.25 Ν.-8.53 Α, Αύγ. 2 διά Σάντος
ΛΙΛΛΑ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7156	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 2 Αύγ.
ΛΙΛΗ (λιθ.)	έτ. «Φορταλέζ»	43	7030	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ.
ΛΙΜΠΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7256	άνεχ. "Αδεν 7 Αύγ. δι' Εύρωπην
ΛΙΝΤΑ (λιθ.)	έτ. «Ρίο ντελ Κάστρο»	43	7262	έφθ. Μόλι 1 Αύγ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 7 Αύγ.
ΛΟΙ-Ι-ΝΤΑ (λιθ.)	έτ. «Ρίο 'Αζούλα»	44	8536	διήλθεν Ούζαν 17 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λιθ.)	έτ. «Γουέστ 'Ιντιες»	44	1910	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 31 'Ιουλ. διά Αγιον Δομίνικον
ΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΕΣ (λιθ.)	έτ. «Γουέστ 'Ιντιες Σπή»	44	2127	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 27 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΛΟΥΚΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Έβερεστ»	19	974	άνεχ. Τεούέστην 30 'Ιουλ. διά Χάιφαν
ΛΟΥΔΑΟΥ (Λιβάνου)	έτ. «Λέβαντα»	17	1936	έφθ. Μορμουγκάο 21 'Ιουλ.
ΛΟΥΔΑΟΥ (παναμ.)	έτ. «Ορίενταλ»	20	2051	άνεχ. Χόνι Κόγκ 3 Αύγ. διά Ταντζιόγκ Μανί
ΛΟΥΣΥ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδια»	57	7350	έφθ. Σαρδόναν 1 Αύγ.
ΛΥΡΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Θήατρο»	43	10428	άνεχ. Λός "Αντζελες 5 Αύγ. διά Πουέρτο λάξ Κρούζ
ΛΥΟΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιδάλετ»	27	6192	έφθ. "Αδεν 7 Αύγ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπρόσταν»	44	7160	έφθ. Πρόδιντεν 31 'Ιουλ.
ΜΑΓΓΑΛΛΑΝΕΣ (λιθ.)	έτ. «Μαγγαλλάνες»	44	7215	άνεχ. Γιαβάτας 30 'Ιουλ. διά Βαγκούμβερ
ΜΑΔΕΡ ΜΑΡΙΓΟ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	57	9000	είς Ριγιέκαν, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΙΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Παρέντα»	21	1489	έφθ. Τζέδδαν 22 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5685	άνεχ. Λορέντο Μάρκες 26 'Ιουλ. διά Βικτωρίαν
ΜΑΙΡΗ Κ. (Κοσταρ.)	έτ. «Κάνσας»	96	1594	διήλθε Σουέζ 25 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΜΑΙΡΗ - ΣΟΦΙΑ (λιθ.)	έτ. «Άσουρόρα»	57	8000	διήλθεν 'Αλγέριον 5 Αύγ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΜΑΚΡΩΝ (λιθ.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	είς Πειραιάτικο από 28 'Ιουλ. (έπισκεψα)
ΜΑΛΤΕΖΑΝΑ (άγγλ.)	Μαζίνος - Φράγκος	41	6965	άνεχ. Μορμουγκάο 9 Αύγ. διά Γιαβάτας
ΜΑΜΠΡΟΥΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντιασ»	18	3756	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 20 'Ιουλ. διά Τζέδδαν
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολμέντο»	43	7210	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουλ. διά Ιαπωνίστη
ΜΑΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μάρφα»	29	8930	είς θέσιν 47.35 Β.-21.15 Δ., 'Ιουλ. 31, διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΝΤΕΛΕΝ (Λιβάνου)	Φ. Κυπτιριανού	19	5670	έφθ. Ραγγούν 17 'Ιουλ.
ΜΑΝΤΙΣΙΩΝ ΜΠΕΛΛ (λιθ.)	έτ. «Μάντισον»	44	7216	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λιθ.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	44	7138	έφθ. Δουγκέρκην 31 'Ιουλ.
ΜΑΟΥΝΤ ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.)	έτ. «Μάσοντ 'Ολύμπους»	19	2042	έφθ. Φαγγούν ρόδς 31 'Ιουλ.
ΜΑΟΥΝΤ ΘΘΡΥΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Φελίτσιος»	43	7128	άνεχ. Τζίμπουτι 31 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΗ (λιθ.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	διήλθε Μαναβάν 4 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ	έτ. «Ράλλη»	19	6862	έφθ. 'Οδησσόν 7 Αύγ.
ΜΑΡΑΘΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	20500	είς έπιν. 8. B.-16.46 A., 'Ιουλ. 29 διά Τακουγιάμα
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δύνσιορ.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7244	άνεχ. Βαγκούμβερ 27 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ II. (λιθ.)	έτ. «Κρίστουμπαλ»	44	7163	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΜΑΡΙΑ Λ. (λιθ.)	έτ. «Κοντάνια»	56	8500	έφθ. Νιούπορτ 4 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουέστ 'Αφρικαν»	56	6250	έφθ. Μαδράς 3 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγιας»	43	7176	άνεχ. Χαβάναν 1 Αύγ. διά Χαβάναν
ΜΑΡΙΑΝΘΗ (άγγλ.)	έτ. «Τραφάλγκαρ»	43	7176	διήλθε Γιαντράταρ 5 Αύγ. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (λιθ.)	έτ. «Μαγκλιδέρας»	45	8197	άνεχ. 'Αμβούργον 28 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρκουλά»	22	4949	έφθ. 'Οδησσόν 7 Αύγ.
ΜΑΡΙΕΛ (λιθ.)	έτ. «Γουέστ 'Αφρικαν»	43	7244	έφθ. Ρουέν 6 Αύγ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσιάν»	43	7059	άνεχ. Τσιπταγκόγκ 5 Αύγ. δι' 'Αμπαντάν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Χάλιφας 8 Αύγ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΜΑΡΙΚΑ (λιθ.)	έτ. «Μαρόλας»	43	7137	διήλθε Πούλο Μπούκομ 30 'Ιουλ. διά Σιμίζου
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8046	διήλθε Σουέζ 2 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπου
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ II. (λιθ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	40	8142	άνεχ. Πρόδιντεν 31 'Ιουλ. διά Πούντα Καρντόν
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιθ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7242	έφθ. Χισύστον 3 Αύγ.
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	διήλθε Κολόμπο 9 Αύγ. διά Τζίμπουτι
ΜΑΡΙΝΕΝΓΚΡΑ (λιθ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7245	άνεχ. 'Αμστερνταμ 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	άνεχ. Χαβάναν 8 Αύγ. διά Σαγκούα
ΜΑΡΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Εύκάριερς»	43	7033	έφθ. Μαδράς 6 Αύγ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	έφθ. Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουλ.
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιθ.)	έτ. «Τράνσοντρ»	44	7251	έφθ. Πόρτ "Εβεργκλαντ 27 'Ιουλ.
ΜΑΡΤΖΟΥΚ (Κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	27	5185	έφθ. Τεργέστην 3 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μοτόρες»	53	8453	έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 Αύγ.
ΜΑΣΚΩΤ	έτ. «Ορίενταλ»	17	2042	διήλθε Σιγκαπούρην ρόδς 25 'Ιουλ. διά Τζακάρταν
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κόσμικ»	55	23871	διήλθε Γιαντράταρ 6 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπου

ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λι6.)	έτ.	«Νίκη»	44	7232	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέτην
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Μπαλμπός»	54	18763	διήθιε Λάδσεντ 6 Αύγ. διά Φώλεϋ
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ.	«Μιρολάγκος»	55	6500	έφθ. Αμβούργον 29 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ (λι6.)	έτ.	«Μονρ. Μότορσπι»	57	9168	έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 Αύγ.
ΜΑΣΤΡΟΣΤΕΛΙΟΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Γιουνάιτεντ»	41	7195	έφθ. Χάμπτον ρόδς 4 Αύγ.
ΜΑΤΑΝΤΟΡ (λι6.)	έτ.	«Μότορ»	34	7310	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Αύγ. διά Γερμανίαν
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ.	«Ματζεολία»	27	6144	εἰς Ιεραισάδ' ἀπό 1 'Ιουν. (ἐπισκευαὶ)
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ.	«Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	έφθ. Τζάκσονβιλ 22 'Ιουλ.
ΜΑΧΦΟΥΖ (Κοσταρ.)	έτ.	«Μάρι Καριμπ»	12	5254	έφθ. Κουερέι 9 'Ιουλ.
ΜΑΧΗΤΗΣ (λι6.)	έτ.	«Οιουνίβερσαλ»	57	9200	εἰς Ριγιέκαν υπὸ συμπλήρωσιν
ΜΕΛΙΝΤΗ	έτ.	«Ινκάτικα»	45	7254	εἰς σέρι 23.14 Β. 72.33 Δ. 'Ιουλ. 24 διά Γλασκώνην
ΜΕΛΙΤΗ (λι6. δεξ.)	έτ.	«Άλπεργκας»	57	11800	διήθιε Πόρτ Σαΐδ 5 Αύγ. διά Μπάρι
ΜΕΛΟΝΤΥ (λι6.)	έτ.	«Λινάρες»	44	7198	άνεχ. Οζάκαν 30 'Ιουλ. διά Σηάττλ
ΜΕΜΟΡΥ (λι6. δεξ.)	έτ.	«Πανεξίτο»	44	10611	έφθ. Πότ Σουδάν 3 Αύγ. (ρυμουλκούμενον)
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ.	«Νουέδα Γρανάδα»	45	7198	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 Αύγ. διά Βραζιλίαν
ΜΕΡΛΙΝ (λι6.)	έτ.	«Σάν Πέντρο»	45	7190	έφθ. Αθεν 7 Αύγ.
ΜΙΝΑ (λι6. δεξ.)	έτ.	«Καστέλλα»	55	20630	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 5 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ.	«Μίντρικα»	25	6806	έφθ. Κουερέι 7 'Ιουλ.
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λι6.)	έτ.	«Η. Κορτόμπα»	44	7215	άνεχ. Σέβεν 'Αιλαντς 8 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	έξ.	«Άρθιγκτων»	43	7223	διήθιε Κοκουίμπα 5 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΜΙΧΑΗΑ Δ. (λι6.)	έτ.	«ΣαινΜικέλ»	29	2666	άνεχ. Ρότερνταμ 3 Αύγ. δι' Ιγκάρκα
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δεξ.)	έτ.	«Σάν Αντρες»	53	11289	Έφθ. Λός 'Αιτζέλες 6 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λι6.)	έτ.	«Φορμεντατόρ»	56	8390	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΑ Ζ. (λι6. δεξ.)	έτ.	«Πουέρτο Ρίκο»	37	7140	άνεχ. Σάν Ζουόν (Πουέρτο Ρίκο) 1 Αύγ. διά Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λι6.)	έτ.	«Άντριας»	56	8000	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΜΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ισαβέλλας»	18	3089	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 29 'Ιουλ. διά Λίβερπουλ
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λι6.)	έτ.	«Ηοτέριν»	43	6674	άνεχ. Πειραιά 12 Αύγ. διά Ρωσίαν
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δεξ.)	έτ.	«Ιντερνάσιοναλ»	57	12400	εἰς Ταμάνιο, υπὸ συμπλήρωσιν
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (λι6.)	έτ.	«Μοντεπλάτα»	42	7132	άνεχ. Άντιτημόρην 4 Αύγ. διά Ριγιέκαν
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λι6.)	έτ.	«Καλάσ»	43	7129	διήθιε Λός 'Αιτζέλες 3 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΠΑΛΤΙΚΟ (Κοσταρ.)	έτ.	«Μπάλτια»	00	2302	εἰς Νορδηγικάς ἀκτάς 2 Αύγ. δι' Αρχάγγελον
ΜΠΑΖΙΛ ΙΙ. (λι6.)	έτ.	«Ντιέγκο»	45	7176	άνεχ. Σέβεν 'Αιλαντς 7 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΠΑΤΗΣ (λι6ερ.)	έτ.	«Φροντέρα»	56	10661	άνεχ. Περούδιαν 1 Αύγ. διά Παναμάν
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λι6.)	έτ.	«Ελκάρριερς»	44	7207	διήθιε Παναμάν 27 Αύγ. διά Χαδάναν
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ	έτ.	«Άλμπιας»	44	7256	έφθ. Ριγιέκαν 30 'Ιουλ.
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λι6.)	έτ.	«Γκαρραγουαΐη»	42	7303	διήθιε Σιγκαπούρην ρόδς 6 Αύγ. διά Πόρτ ντὲ Μπούκ
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ.	«Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	έφθ. Ντόρμπιταν 28 'Ιουλ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λι6.)	έτ.	«Σεγκούριτας»	55	9922	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΠΟΥΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ.	«Ντιαμάντε»	56	10061	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ.	«Στανόίλη»	30	9243	άνεχ. Σάν Ζουόν 5 Αύγ. διά Λίβανον
ΜΥΚΗΝΑΙ (λι6.)	έτ.	«Μαραθών»	43	7314	διήθιε Παναμάν 26 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΥΡΙΑΜ ΙΙΙ. (λι6.)	έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	45	7255	έφθ. Πότλαντ (Ορ.) 28 'Ιουλ. (δι' Ιαπωνίαν)
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ.	«Αρίστας»	43	7176	άνεχ. Μπόναν 2 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΜΥΡΤΩ (λι6ερ.)	έτ.	«Τόρζα»	18	2297	εἰς Πειραιᾶς ἀπό 23 'Ιουν. (ἐπισκευαὶ)
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λι6.)	έτ.	«Ιντάλγκο»	56	9990	έφθ. Νιούπορτ 3 Αύγ.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ.	«Σάν Ρόκκο»	25	4954	ανεχ. Μπάρρουσ 3 Αύγ. διά Μπόναν
ΝΑΠΙΕΡ (λι6. δεξ.)	έτ.	«Στάρ»	57	24000	εἰς Αγ. Φραγκίκον 29 'Ιουν. (διαταγάς)
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λι6.)	έτ.	«Νόγιας»	43	8500	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λι6.)	έτ.	«Νάσιοναλ»	43	8513	διήθιε Ντόρερ 22 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΔΗΝΤΕΡ (λι6.)	έτ.	«Μοντεθέρντι»	45	7176	άνεχ. Μόρπιτ 23 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λι6.)	έτ.	«Νάσιοναλ»	44	7241	έφθ. Σαΐδαν 31 'Ιουλ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ.	«Νάσιοναλ»	56	9970	άνεχ. Χακοδάτην 8 Αύγ. διά Πουσάν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (λι6.)	έτ.	«Πανεξίτο»	43	10611	άνεχ. Ρόττερνταμ 31 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεξικοῦ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λι6.)	έτ.	«Βιάννα»	56	10000	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Αύγ. διά Βομβάνη
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λι6.)	έτ.	«Νάσιοναλ»	56	9972	άνεχ. Εμδεν 6 Αύγ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (λι6.)	έτ.	«Νάσιοναλ»	43	8490	άνεχ. Σέβεν 'Αιλαντς 6 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑ·Υ·ΤΕΡ (λι6.)	έτ.	«Άλμαγκρο»	43	7228	διήθιε Ντόρερ 21 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λι6.)	έτ.	«Άλμαγκρο»	43	8479	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 13 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΜ (λι6.)	έτ.	«Λουσενία»	45	7255	διήθιε Παναμάν 3 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λι6.)	έτ.	«Άντριθιάπορ»	43	8428	άνεχ. Βιτωρίων 30 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΕΒΔΑ (λι6.)	έτ.	«Νεβδάς»	29	4142	έφθ. Αλεξανδρειαν 12 'Ιουλ.
ΝΕΛΛΑ	έτ.	«Νέλλα»	38	5106	έφθ. Βενετίαν 1 Αύγ.
ΝΕΠΤΟΥΝ (λι6.)	έτ.	«Εσπερία»	54	5669	ανεχ. Γιοκοχάμαν 2 Αύγ. δι' Αυστραλίαν
ΝΕΠΤΟΥΝ (παναμ.)	έτ.	«Νέπτουν»	21	5684	έφθ. Βαλτιμόρην 3 Αύγ.
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ.	«Νέπτουνία»	20	10519	έφθ. Λισσαδών 6 Αύγ.
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λι6. δεξ.)	έτ.	«Πέργκα»	52	11267	έφθ. Ντόρμπιταν 4 Αύγ.
ΝΙΚΦΙΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Άφρόεσσα»	18	3335	άνεχ. Χούλι 26 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΝΙΚΗΤΑΣ Κ.	έτ.	«Μίνωα»	19	2178	έφθ. Βρατίλων 9 Αύγ.
ΝΙΚΟΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ναυτίλος»	10	1182	άνεχ. Άλγεριον 5 Αύγ. διά Σούσα. έφθ. 8
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ.	«Παράνα»	53	12396	διήθιε Πόρτ Σαΐδ 3 Αύγ. διά Τενερίφαν
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	έτ.	«Σάντα Μαρίνα»	18	2437	άνεχ. Μπέργκατα 9 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λι6.)	έτ.	«Ντονόζ»	44	7255	διήθιε Αγίου Βικέντιου 26 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ. (λι6.)	έτ.	«Λειβάδια»	43	7121	έφθ. Μίδδλεσμπρο 29 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λι6. δεξ.)	έτ.	«Μαριάτος»	27	4950	έφθ. Νόντην 9 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΟΣ (λι6.)	έτ.	«Πίνοιρ»	37	7991	άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 24 'Ιουλ. δι' Ιντσόν
ΝΙΚΟΣ	έτ.	«Πλαναμά»	43	7290	έφθ. Βαλτιμόρην 2 Αύγ.
ΝΙΚΥ (··6.)	έτ.	«Αέρδες»	45	7003	άνεχ. Τάιν 26 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λι6. δεξ.)	έτ.	«Πουέρτο λὰ Πλάτα»	53	9188	έφθ. Τάιν ἀπό 26 'Ιουν. (ἐπισκευαὶ)
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ.	«Παναμ-Πιουρόπτα»	28	9002	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Αύγ. διά Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΝΟΡΑ	έτ.	«Παναμ-Πιουρόπτα»	28	6857	άνεχ. Τζιμπούτι 31 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (λι6.)	έτ.	«Στιφάριγκ»	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ.	«Παλαμέντες»	56	10632	άνεχ. Μπαντάρη 18 'Ιουλ. διά Μπότανου Μπαίν
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λι6.)	έτ.	«Πετρόλεα»	52	12191	έφθ. Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουλ. δι' Όλλανδιαν
ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΗ (λι6.)	έτ.	«Παλμύρα»	53	5826	διήθιε Πόρτ Σαΐδ 8 Αύγ. διά Νεάπολιν
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λι6. δεξ.)	έτ.	«Πετούνια»	41	5079	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΘ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λι6.)	έτ.	«Πετρόλεα»	55	18210	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ.	«Πρίμουλς»	43	7027	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Αύγ. δι' Ιταλίαν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ.	«Πετρόλεα»	52	12029	άνεχ. Σάουθ Μπρέβερ 3 Αύγ. διά Πούντα Καρντόν
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	έτ.	«Μπέλ Μόντε»	44	7248	άνεχ. Τεργέστην 27 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ.	«Ατλάντικα»	44	7054	άνεχ. Σάουθ Μπρέβερ 3 Αύγ. διά Πούντα Καρντόν
ΝΟΡΜΑ (δεξ. Κοστ.)	έτ.	«Σίλετ»	42	7251	άνεχ. Παρακάν 1 Αύγ. διά Βομβάνη
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ.	«Νέπτουν»	22	7765	διήθιε Τζιμπούτι 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ.	«Φάραλον»	45	7148	εἰς θεσίν 37.19 Β.-169.51 Δ. 'Ιουλ. 29, διά Χακοδάτην
ΝΟΥΤΣΙ (λι6.)	έτ.	«Φάσολον»	43	7176	άνεχ. Καυπάνα 31 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΝΤΑΡΝΙ (λι6. δεξ.)	έτ.	«Λιυπέρ. Φράγκετο»	44	7061	εἰς Τεργέστην 28 'Ιουν. (ἐπισκευαὶ)
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ.	«Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12577	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ.
ΝΤΕΒΟΝ (λι6.)	έτ.	«Βιθάλετο»	24	5789	άνεχ. Λόδης 'Αιτζέλες 30 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤ·ΤΟΡ	έτ.	«Βιλλανουέβο»	56	10545	
	έτ.	«Παρνασσός»	44	7256	

ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Νουέδα Βίστα»	46	8257	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 3 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8210	άνεχ. Λάς Πάλμας 6 Αύγ. διά Μονρόβια
ΝΤΟΝΑ ENTY (λιθ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	57	7300	εἰς Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπο»	54	11208	διῆλθε Πούλο Μπούκον 29 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Εουρόπα-Παναμ.»	57	9000	εἰς Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	56	8176	άνεχ. Βρέμην 1 Αύγ. διά Χάμπητον ρόδες
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπο»	55	11380	διῆλθε Φάλμουθ 2 Αύγ. διά Κιουρασάο
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα	55	8690	ἔθ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Καμπόσα»	44	7244	διῆλθε Θέσσαλον 7 Αύγ. διά Γδυνίαν
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	ἔθ. Ριόν 'Ιανέριον 9 'Ιουλ.
ΝΤΟΡΙΚ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7190	διῆλθε Χονολουλού 18 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΤΟΡΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ρεζούντ»	56	10580	άνεχ. Χάμπητον ρόδες 30 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσότσεάκα»	54	8062	ἔθ. Ιμπιγχάμ 1 Αύγ.
ΟΔΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσατλαντικά»	53	17362	άνεχ. Χάλιφας 5 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΔΥΜΠΙΚ Α·Ι·Σ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	άνεχ. Πούλο Μπούκον 25 'Ιουλ. διά Πακνίγκ
ΟΔΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕ·Υ' (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13652	διῆλθε Σουέζ 5 Αύγ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΔΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	άνεχ. Σιδώνα 5 Αύγ. δι' Αμβούργον
ΟΔΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάκερ)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	48	11298	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διός Φιλαδέλφειαν
ΟΔΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	14047	άνεχ. Μπαχαρέιν 1 Αύγ. διά Μένα Σαούντ
ΟΔΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	50	17791	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 4 Αύγ. διά Ντελάγκουαρ
ΟΔΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ελίμπερτς»	53	14221	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 'Ιουλ. διά Πούντα Καρντόν
ΟΔΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	53	14009	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 14 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΔΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	49	17725	έθ. Πούντα Καρντόν 1 Αύγ.
ΟΔΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13678	διῆλθε Σουέζ 9 Αύγ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	53	13660	άνεχ. Φώλευ 2 Αύγ. διά Βικέντιον
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Καρρίεντες»	45	10448	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 14 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13934	έθ. Παλέρμο 28 'Ιουλ. (έπισκευαί)
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	55	13709	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΔΥΜΠΙΚ ΝΤΕ·Ι·Λ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13713	άνεχ. Γιοκοχάμαν 31 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΔΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	55	13934	άνεχ. Κιουρασάο 28 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΟΔΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13665	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάσουθ 'Ατλάντικ»	55	18790	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 15 'Ιουλ. διά Καστιούγκ
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΚΑ·Υ' (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	55	13934	διῆλθε Γιβραλτάρ 30 'Ιουλ. διά Μαρακάϊμπο
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	20595	διῆλθε Γιβραλτάρ 30 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΠΝΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13665	άνεχ. Κιουρασάο 28 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	49	17792	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 2 Αύγ. διά Ντελάγκουαρ
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Επλάμασ»	54	14047	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 1 Αύγ. διά Μαρακάϊμπο
ΟΔΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	49	17794	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΔΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	50	17791	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 8 Αύγ. διά Βαλτιμόρη
ΟΔΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13580	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 5 Αύγ. διά Χάμπητον ρόδες
ΟΔΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουνσανάντο»	54	20611	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 30 'Ιουλ. διά Παραμαρίπο
ΟΔΥΜΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονοθάρ»	43	7028	άνεχ. Χάμπητον ρόδες 25 'Ιουλ. διά Γαλλιαν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Εξπλόρερ»	44	7215	άνεχ. Χάμπητον ρόδες 5 Αύγ. διά Ούζαν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερ»	43	7256	έθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Αύγ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Τρέιντερ»	44	7211	άνεχ. Τζάκσονβιλ 16 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ·Ι·ΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Φράιτερ»	44	7255	άνεχ. Σφάδ 5 Αύγ. διά Πενάγκη
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	έθ. Γενόβαν 4 Αύγ.
ΟΜΟΝΟΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ένωσις»	12	2174	άνεχ. Γιαβάτα 7 Αύγ. δι' Αγιον Φραγκίσκον
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λά· Έμπρέσσα»	55	20616	άνεχ. Κόμπτε 10 Αύγ. διά Πόρτλαντ («Op.)
ΟΥΑ·Ι·Τ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Ούάιτ Στάρ»	44	7248	άνεχ. Κόμπτε 3 Αύγ. διά Πόρτλαντ
ΟΥΛΙΣΣΕΣ ΙΙ. (λιθ.)	έτ. «Ούλισσες»	42	7234	άνεχ. Αγιον Βικέντιον 3 Αύγ. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά· Πλάτα»	43	7265	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Αύγ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ούρανία»	32	6430	άνεχ. Βαλτιμόρην 30 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	έθ. Σάν 'Αντόνιο 27 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Αύγ. διά Γαλλιαν
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιθ.)	έτ. «Νόρλα»	43	7211	άνεχ. Χάμπητον ρόδες 5 Αύγ. διά Ούζαν
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς»	52	12065	έθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΚΕΡΡΙΕΡ	έλληνικά συμφέροντα	43	7082	άνεχ. Τζάκσονβιλ 16 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΟΣΕΑΝ ΝΟΡΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10551	έθ. Βαλτιμόρην 27 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρη
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίκιβλλ»	43	7176	άνεχ. Χάμπητον ρόδες 2 Αύγ. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΟΣΕΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΑΡ (λιθ.)	έτ. «Μπλού Μπαίη»	43	7194	άνεχ. Βικτώριαν (Βραζ.) 8 Αύγ. διά Βαλτιμόρη
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λιθ.)	έτ. «Χάνονερ»	42	7221	έθ. Νέαν 'Υόρκην 8 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)	έτ. «Χάνονερ»	43	7256	άνεχ. Βαλτιμόρην 31 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	52	11349	άνεχ. Πουέρτο Λα Κρούν 24 'Ιουλ. διά Καμπάνα
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·ΙΖ	έτ. «Άουντας»	23	7246	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουλ. διά Μορμουγκάο
ΟΥΡΑΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορία»	56	12807	άνεχ. Κουίναντα 27 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7224	έθ. Ριγιέκαν 6 Αύγ.
ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ. διά Χάμπητον ρόδες
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιθ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8371	"Ιδε: «ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΡΛ», ώς μετωνόσθη
ΠΑΛΜΑ (λιθερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7136	άνεχ. Ράς Τανούρα 26 'Ιουλ. διά Νταμάμ
ΠΑΛΜΙΤΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πάλμας	20	5182	διῆλθε Χολενάους άπό 13 'Ιουλ. διά Γδυνίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Αρίας»	56	10486	άνεχ. Χάμπητον ρόδες 4 Αύγ. δι' Ολλανδίαν
ΙΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	έθ. Κιασσιτάγια 12 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολισκαλ»	26	4494	άνεχ. Χάμπητον ρόδες 9 Αύγ. διά Γδυνίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Πόρτο 'Αλεγκρε»	56	16100	άνεχ. Κιουρασάο 27 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Ακμές	57	10000	καθελκύεται εἰς Ιαπωνίαν 16 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. (λιθερ.)	έτ. «Βαλιέντες»	55	9857	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουλ. διά Χάμπητον ρόδες
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	έτ. «Ελικίζουν Τράνσπορτ»	57	8500	διῆλθε Παναμάν 1 Αύγ. διά Σάν Σουάν (Περού)
ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αντάριος»	44	7212	έθ. Δουγκέρην 26 'Ιουλ.
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ	έτ. «Σάν 'Ιγνάτιο»	44	7281	έθ. Βοστώνη 26 'Ιουλ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣ ΣΑ (δεξ.)	έτ. Μαρίνος - Φράγκος	20	6542	έθ. Μπασσέν 2 Αύγ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ματζέολιας»	29	6598	έθ. Πειραιά 9 Αύγ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (ΓΚοστ.)	έτ. «Ρίο Χότο»	43	8474	άνεχ. Λιθερόπουλ 23 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Κορφάτα»	09	7176	διῆλθε Σουέζ 30 'Ιουλ. διά Τζέδαν
ΠΑΡΑΔΑΛΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Παραπόρτι»	25	4687	έθ. Λουδίνον 26 'Ιουλ.
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	έθ. Βαλτιμόρη 27 'Ιουλ.
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ	έτ. «Κοράλλ»	30	3806	έθ. Μπάρρου 6 Αύγ.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	έθ. θέσιν 41.58 β. 46.2 Δ. Αύγ. 4 διά Χάμπητον ρόδες
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	"Ιδε: «ΜΑΡΙΑΝΘΗ», ώς μετωνόσθη
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7255	έθ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 Αύγ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑ·Ι·ΟΝΙΡ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	56	10060	διῆλθε Παναμάν 29 'Ιουλ. δι' Εμδεν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	έτ. «Γιούνιτεντ Ο.Μ.Κ»	25	6605	άνεχ. Αδεν 2 Αύγ. διά Κιοσσιούγκ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Κοντινεντάλ»	44	7254	έθ. Βιζαγκαπατάμ 2 Αύγ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	57	10000	έθ. Κολούμπια Ρίθερ 5 Αύγ.
ΠΑΜ	έτ. «Κορόνα»	20	354	έθ. Καλκούτταν άπό 6 'Ιουλ.
ΠΕΓΚΟΡ (λιθ.)	έτ. «Πεγκόρα»	45	7251	διῆλθε Παναμάν 22 'Ιουλ. δι' Εμδεν
ΠΕΛΟΨ (λιθ.)	έτ. «Σάμσοκ»	45	7054	διῆλθε Χονολουλού 6 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Καρέτο»	43	7139	διῆλθε Λίζαρντ 6 Αύγ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΠΕΡΑ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Μάντασκ»	36	7236	άνεχ. Χάμπητον ρόδες 31 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν

ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λι6.)		έτ. «Μονρόδια»	55	8001	διήλθε Μπίσσωτ Ρόκ 4 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΕΡΑ ΣΗ (λι6.)		έτ. «Μονρόδια»	56	8240	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 31 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΣΕΥΣ (λι6. δεξ.)		έτ. «Κάνοπος»	55	15800	έφθ. Αμβέρσαν 31 'Ιουλ.
ΠΗΓΑΣΟΣ		έτ. «Πήγασος»	43	7221	έφθ. Σαβόνα 8 Αύγ.
ΠΗΓΑΣΟΣ (λι6.)		έτ. «Ελλήσποντος»	57	10800	εις Τζις, ύπό συμπλήρωσιν
ΠΙΟΝΕΡ		έτ. «Νητέλ 'Εστε»	44	7190	άνεχ. Έμδεν 4 Αύγ. διά Καζαμπλάγκαν
ΠΙΤΣΑ Χ.		έτ. «Μέδοντα»	43	7205	άνεχ. Άλγεριον 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΠΛΑΝΕΤ (λι6.)		έτ. «Ορενς»	43	7228	έφθ. Μαντράς ρόδς 6 Αύγ.
ΠΛΟΒΕΡ (λι6.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 5 Αύγ. διά Τζιμπουτί
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Σαιντ 'Ανάργυροι»	24	1435	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διά Ριγιέκαν
ΠΟΛΙ		έτ. «Πλανάμα»	54	9188	έφθ. Τεργέστην 3 Αύγ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	έφθ. Φλώσιγκ 2 Αύγ. (διά Φιλαδέλφειαν)
ΠΟΛΥΞΕΝΗ ΓΡΑΤΣΟΥ (λι6.)		έλληνικά συμφέροντα	57	8500	εις Σουηδίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (λι6.)		έτ. «Αντριά»	57	9600	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ.
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Άρης»	43	725/	άνεχ. Ιμπριγκανί 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΟΡΤΑΡΙΑ		έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	38	2646	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Βίσμαρκ
ΠΟΡΤΑΡΙΤΙΣΣΑ		έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7267	έφθ. Μπαντάρ Σαπούρ 16 'Ιουλ.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λι6. δεξ.)		Μαρίνος - Φράγκος	21	7536	άνεχ. Λός Αντζελες 1 Αύγ. διά Μπαλμπόα
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)		έλληνικά συμφέροντα	43	10576	άνεχ. Βοστώνη 26 'Ιουλ. διά Καριπίτο
ΠΟΥΛΑΡΙΑΝΗ		έτ. «Πλουκού»	36	7104	έφθ. Λιδόριο 26 'Ιουλ.
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)		Μαρίνος - Φράγκος	22	6887	έφθ. Ντώρμπαν 1 Αύγ.
ΠΡΑΝΤΟ		έτ. «Τρανσόπαρ Όβερστης	24	4928	έφθ. Αρχάγγελον 7 'Ιουλ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λι6.)		Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	διήλθε Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διά Φένταλαχ
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λι6.)		έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	διήλθε Λάδσεντ 30 'Ιουλ. διά Γκάλβεστον
ΠΡΟΣΧΕΡΙΤΥ (λι6.)		έτ. «Ελλήσποντος»	43	7128	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Προσπέριτο»	44	7230	έφθ. Βενετίαν 26 'Ιουλ.
ΡΑΦΟΝΤΥ (λι6.)		έτ. «Νητέλ 'Εστε»	44	7192	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 1 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΡΕΝΕ		έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Ρίον Ιανέτρον 18 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΡΙΟ ΛΑΤΟ (λι6.)		Παναματική έταιρια	11	2255	άνεχ. Μογκαντίσιο 27 'Ιουλ. διά Μπάσραν
ΡΙΟ ΜΑΡ		έτ. «Νέστωρ»	43	7112	εις Ρόττερνταμ ἀπό 22 'Ιουν.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λι6.)		έτ. «Πατσίφικα»	44	7226	έφθ. Χιούστον 7 Αύγ.
ΡΟΚΟΣ Β. (λι6. δεξ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	7132	άνεχ. Τακουγιάμα 24 'Ιουλ. διά Περιπούν Κόλπου
ΡΟΥΛΑ ΙΙ. (λι6.)		έτ. «Γουέστερν Στά»	55	21050	εις θέσιν 25.17 Β. 63.9 Δ. Αύγ. 4 διά Κούδαν
ΡΥΘΜΟΣ (λι6.)		έτ. «Μαρκουΐτσα»	24	5509	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ. διά Σέθεν Αϊλαντς
ΣΑΒΙΝΑ (λι6. δεξ.)		έτ. «Κλόμπε»	56	10000	έτ. Κόλπουν του Ουάν 4 Αύγ.
ΣΑΙΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ		έτ. «Τρανσοσεάνικα»	56	21000	άνεχ. Χούλλ 13 'Ιουλ. δι 'Αρχάγγελον
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λι6.)		έτ. «Σαιν 'Ελευθέριο»	19	5672	άνεχ. Ταμπίκο 4 αύγ. διά Βέρα Κρούζ
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ		έτ. «Σούπρεμ»	43	4233	έφθ. Γλασκώθινο 30 'Ιουλ.
ΣΑΛΑΜΑΤ (Κοσταρ.)		έτ. «Σαίντρι»	44	7176	έφθ. Μόζι 5 Αύγ.
ΣΑΜΟΥΑ		έτ. «Στάνχαλ»	30	4105	άνεχ. Ληπ 25 'Ιουλ. διά Γκάλβεστον
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ		έτ. «Νητέλ 'Εστε»	18	5727	έφθ. Βερμάνυ 25 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λι6. δεξ.)		έτ. «Σεμέλγκα»	44	7282	έφθ. Νέαν Υόρκην 28 'Ιουλ. (ἐπισκευαί)
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Οσεαν»	44	10652	εις Σουέτ 8 Αύγ. διά Μπαχρέιν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ. (Κοσταρ.)		έτ. «Γιαδίζας»	23	5372	έφθ. "Αιστερνταμ 4 Αύν.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ		έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	17	5685	άνεχ. Μόντρεαλ 28 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)		έτ. «Εσπεράντζα»	06	2084	άνεχ. Νέαν Υόρκην 29 'Ιουλ. διά Γάνδην
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)		έτ. «Ατλάντικα»	44	10546	διήλθε Αγίου Βικέντιον 30 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝ ΡΟΚ		έτ. «Σάντ Παντελέημων»	44	7283	άνεχ. Λαύδνον 1 Αύγ. δι 'Ιγκάροκα
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λι6.)		έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	έφθ. Μόντρεαλ 26 'Ιουλ. δι 'Αρέια Μπράνκα
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.)		έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	έφθ. Ρίον Ιανέτρον 19 'Ιουλ. δι 'Αγγλίαν
ΣΑΝΘΗ (λι6.)		έτ. «Βαπτιστής»	23	4884	άνεχ. Σαλαντάνο 26 'Ιουλ. δι 'Αρέια Μπράνκα
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ		έλληνικά συμφέροντα	42	7125	έφθ. Ρίον Ιανέτρον 19 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	έφθ. Μόντρεαλ 30 'Ιουλ. διά Κοκούτιπο
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λι6.)		έτ. «Πολύφιμος»	18	1260	διήλθε Λάδσεντ 2 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Σάν Τέρρος»	57	9939	άνεχ. Λάδς Αντζελες 22 'Ιουλ. διά Περού
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ		έτ. «Κρόνος»	42	7118	άνεχ. Κιουασάρο 29 'Ιουλ. (δι 'Αμβέρσαν)
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λι6.)		έτ. «Βαπτόρες»	43	7257	έφθ. Κιουασάρο 4 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λι6.)		έτ. «Σαίν Τζών»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Αύγ. δι 'Αμβέρσαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	έφθ. Φλανδρίαν 6 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λι6.)		έτ. «Ορακούάνα»	43	7164	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 3 Αύγ. (διαταγάς)
ΣΑΝΜΠΗΜ (λι6. δεξ.)		έτ. «Παναθήνα»	43	7179	άνεχ. Αρούνπαν 27 'Ιουλ. διά Μαρακαΐμπο
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναρ.)		έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	έφθ. Πειραιά 8 Αύγ.
ΣΑΝΤΟΥ·Ι·ΤΣ		έτ. «Μανδράκι»	45	7048	άνεχ. Χάιν Τζών 23 'Ιουλ. διά Κόρνερ Μπορούκ
ΣΑΠΦΟ		έτ. «Άδια»	20	2606	έφθ. Φλανδρέφειαν 6 Αύγ.
ΣΑΡΙΖΑ		έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	διήλθε Παναμάν 4 Αύγ. (ἀπό Γιαβάτα)
ΣΕΒΙΛΛΑ (λι6.)		έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	άνεχ. Σαλαντάνο 27 'Ιουλ. διά Μπελέμ
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)		έτ. «Εσερίδα»	44	7066	διήλθε Βαλτιμόρην 27 'Ιουλ. διά Μπελέμ
ΣΗ Α·Ι·Λ (λι6.)		έτ. «Κάνοπος»	55	16212	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 5 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπου
ΣΗ ΜΑ·Ι·ΝΤΑΙΝ (λι6.)		έτ. «Βίκτωρ 'Ιντερν.»	42	6065	διήλθε Παναμάν 25 'Ιουλ. διά Κόμπη
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λι6.)		έτ. «Μαρίτιμος»	44	7257	έφθ. Βασκούβερ 4 Αύγ.
ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ (λι6.)		έτ. «Γιουνίβερος Τράμπι	43	7063	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 3 Αύγ.
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λι6. δεξ.)		έτ. «Πρέστον»	43	10564	άνεχ. Κόρπους Κρίστι 29 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΣΗΚΟΜΕΤ		έτ. «Σάν Φέλιπε»	43	8485	εις μεταφόρας Αρούμπας—Μαρακαΐμπο
ΣΙΓΚΝΕΤ (λι6.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	άνεχ. Κόμπη 31 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΣΙΔΕΡΗΣ (λι6.)		έτ. «Μαρίν»	43	72/5	έφθ. Αγίου Φραγκισκον 3 Αύγ.
ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ		έλληνικά συμφέροντα	21	6735	έφθ. Μαριάρα 26 'Ιουλ.
ΣΙΡΑΜ		έτ. «Σίραμ»	42	/146	διήλθε Παναμάν 30 'Ιουλ. (ἀπό Ντεμεράραν)
ΣΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Νουέδα Σεδίλλα»	44	6907	έφθ. Φλανδρέφειαν 8 Αύγ.
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)		έτ. «Κάνοπος»	55	10200	άνεχ. Τσόντσιλ 5 Αύγ. (διαταγάς)
ΣΟΥ·Ι·ΤΓΟΥΩΤΕΡ (λι6.)		έτ. «Ζίτα»	44	7238	άνεχ. Μπαντάρ Μασάρο 25 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΣΟΥΛΑ		έτ. «Σουϊτγουώτερ»	43	10172	έφθ. Πουσάν 24 'Ιουλ.
ΣΟΥΣΑΝΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Γκλόπτο»	19	6547	διήλθε Σουέτ 28 'Ιουλ. δι 'Ερυθράν
ΣΟΦΙΑ Κ. (λι6.)		έτ. «Κάμαρον»	18	849	άνεχ. Πέρσικον Κόλπου 2 Αύγ. διά Χάρηρην
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λι6.)		έλληνικά συμφέροντα	56	10200	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ		Κ. Α'τυχίδης	25	6810	έφθ. Κάρδιο 5 Αύγ. διά Πουέρτο Οριτάζ
ΣΠΑΡΤΟ		έτ. «Αϊόλος»	43	7199	άνεχ. Μένα έλ Αχμάντι 31 'Ιουλ. διά Κοσσείρ
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (λι6. δεξ.)		έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. Βαλτιμόρη 2 Αύγ. δι 'Ούζαν
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λι6. δεξ.)		έτ. «Πάρθικ»	57	21000	έφθ. Φλανδρέφειαν 24 'Ιουλ.
ΣΤΑΡ (λι6.)		έτ. «Νέπτουν»	56	30159	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 2 Αύγ. διά Χάρηρην
ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Στάρ»	44	7162	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΤΕΝΙΕΣ		έτ. «Σταράς»	21	4779	έφθ. Κάρδιο 5 Αύγ. διά Πουέρτο Οριτάζ
ΣΤΟΡΚ		έτ. «Μαροπάν»	41	7111	άνεχ. Μένα έλ Αχμάντι 31 'Ιουλ. διά Κοσσείρ
ΣΥΜΦΟΝΥ (λι6.)		έτ. «Πινογκάνα»	43	7282	άνεχ. Βαλτιμόρη 2 Αύγ. δι 'Ούζαν
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)		έτ. «Μαργκό»	44	7253	έφθ. Φλανδρόμητ 3 Αύγ.
ΤΑΝΑΓΡΑ (λι6. δεξ.)		έτ. «Τρόπτικας	54	11914	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 25 'Ιουλ. διά Μαρακά μπό
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδουρ.)		έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεχ. Γιουκάρο 20 'Ιουλ. δι 'Αμβούργον
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λι6. δεξ.)		έτ. «Μπελένας	43	7235	άνεχ. Νικόφρα 29 'Ιουλ. διά Τρίνινταντ
ΤΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Βάντας»	44	7330	έφθ. Νόρκοπικ 4 Αύγ.
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (λι6.)		έτ. «Σάν 'Ατανάσιο»	15	2557	άνεχ. Τζιμπουτί 1 Αύγ. διά Μαδαγασκάρην
		έτ. «Μόναβαρ»	43	7131	

ΤΑΥΡΟΣ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Τρανσκοντινεντάλ» .....	56	20250	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 Αύγ.
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Δίδω» .....	43	7258	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Αύγ. διά Μεσόγειου
ΤΖΕ-Ι-ΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιβ.) .....	έτ. «Σικερίερς» .....	43	7231	άνεχ. Γιοκούχαμ 17 'Ιουλ. διά Λός 'Αντζελες
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.) .....	έτ. «Οσεάνικ» .....	43	7040	έφθ. Σαδύνα 30 'Ιουλ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.) .....	έτ. «Οσεάνικ» .....	43	7026	έφθ. Οζάκαν 30 'Ιουλ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ-Ι-Μ .....	έτ. «κλοριάννα» .....	44	7055	άνεχ. Ν. Υόρκην 4 Αύγ. διά Γάνδην
ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.) .....	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο» .....	53	9149	διήλθες Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Τεργέστην
ΤΖΟΥΛΙΑ .....	έτ. «Κονκόριτσα» .....	20	3526	άνεχ. Μορμουγκάσ 5 Αύγ. διά Τεργέστην
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.) .....	έτ. «Μπαλμπόσα» .....	54	18717	διήλθε Σουέζ 6 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Λίμπερτς» .....	53	27853	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 1 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΙΝΙ (δεξ.) .....	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός» .....	52	12523	έφθ. Ν. Υόρκην 8 Αύγ.
ΤΙΝΑΜΑΡ	Μαρίνος - Φράγκος .....	20	6036	διήλθε Νίτον 30 'Ιουλ. διά Κίναν
ΤΙΡΥΝΣ (λιβ.) .....	έτ. «Νερέίντ» .....	44	7258	άνεχ. Σέβεν 'Αιλαντς 24 'Ιουλ. διά 'Αμερέσαν
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (λιβ.) .....	έτ. «Άντρα» .....	44	7254	άνεχ. Γιαβάτα 1 Αύγ. διά Νότ. Αμερικήν
ΤΟΤΙΑ .....	έλληνικά συμφέροντα .....	26	4528	έφθ. Κόραμ Σάχρ από 14 'Ιουλ.
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Σάντα Βαρβάρα» .....	27	2758	διήλθε Πόρτ Σαΐδ / Αύγ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΤΡΑΝΣ ΓΚΟΥΑΦ (λιβ.) .....	έτ. «Τσαρνσόλι» .....	57	24150	είς Αιδί, υπό συμπλήρωσιν
ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΜΠ (λιβ.) .....	έτ. «Κοντινεντάλ» .....	29	5949	έφθ. Λιχαδώνα από 18 'Ιουλ.
ΤΡΑΝΣΙΑΣΟΝ (λιβ. δεξ.) .....	έλληνικά συμφέροντα .....	31	8923	άνεχ. Ρόρεντα 21 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΤΡΑΝΣΚΑΣΤΩΡ (όνδ. δεξ.) .....	έτ. «Ιντερμάρες» .....	30	9097	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Τρανσαστάλικ» .....	43	9795	άνεχ. Καμπάνα 19 'Ιουλ. διά 'Αμμουάτιν Μπαΐ
ΤΡΑΝΣΠΟΛΛΟΥΧ (δεξ.) .....	έτ. «Τρανσαστώρ» .....	30	9100	άνεχ. Αμβέρσαν 3 Αύγ. διά 'Αμστερνταμ
ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (λιβ.) .....	έτ. «Μπάχιο Σαλίνας» .....	44	7191	έφθ. Πόρτ Πίρι 30 'Ιουλ.
ΤΡΙΝΙΤΥ (λιβ.) .....	έτ. «Ντέ Κολόν» .....	57	8300	έφθ. 'Αδεν 28 'Ιουλ. (δι 'Ισπωνίαν)
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λιβ.) .....	έτ. «Μάρε Νόστρουμ» .....	44	7235	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά 'Ιταλίαν
ΤΡΙΤΩΝ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Ρέντ Κάνουν» .....	45	10448	έφθ. Καριπίτο 28 'Ιουλ.
ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ .....	έτ. «Σάντι» .....	20	5686	άνεχ. Βιζαγικόπατάμ 4 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΤΣΑ .....	έτ. «Μεριντιάνα» .....	20	4028	έφθ. Καλκούτταν ρόδς 26 'Ιουλ.
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιβάνου)	Π. Κυπριανού .....	18	5285	είς Πειραιά από 24 'Ιουλ.
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ .....	Φ. Κυπριανού .....	18	5729	έφθ. Μορμουγκάσ 30 'Ιουλ.
ΤΥΧΑ .....	έτ. «Ρούαγιαλ» .....	42	7035	άνεχ. Σάν Ζουάν ντέλ Σουρ 14 'Ιουλ. διά Πουέρτο Σουόζα
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Υδρούσσα» .....	55	20615	άνεχ. Σιδώνα 6 Αύγ. διά Πέρα Αμπόύ
ΦΑ-Ι-ΡΤΡΕΙ-ΝΤ (λιβ.) .....	έτ. «Φαιρτρέιντ» .....	21	6675	έτις Γένοβας από 30 'Ιουν. (έπισκευαί)
ΦΑΛΚΟΝ .....	έτ. «Ντέλ Εστε» .....	43	7132	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ. διά Γδύνιαν
ΦΑΡΑΛΙΣ .....	έτ. «Ινκάικα» .....	45	7263	άνεχ. Νόρντεγχαμ 7 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΦΑΤΙΝΑ (Λιβάνου)	Κ. Αργύριος .....	17	1875	έφθ. Κέιπι 3 Αύγ.
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II. (λιβ.) .....	έτ. «Προγκρέσσο» .....	44	7247	άνεχ. Κόμπι 1 Αύγ. διά "Αγιον Φραγκίσκον
ΦΛΩΡΑ .....	έτ. «Οσεαν Γουοίπις» .....	36	2678	διήλθε Ντόρερ 4 Αύγ. διά Πειραιά
ΦΛΕΒΑΡΙΩΤΙΣΣΑ .....	Μαρίνος - Φράγκος .....	44	7279	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 8 Αύγ. διά Κοσσίν
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Κάλντελ» .....	44	10983	άνεχ. Μπαχρέιν 19 'Ιουλ. διά Βασκαγιάμα
ΦΟΥΛΑΜΑΡ (λιβ.) .....	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	44	7087	άνεχ. Διάλδεντ 30 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.) .....	έτ. «Νολίντο» .....	21	3522	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Αύγ. διά Πότερνταμ
ΦΩΤΕΙΝΗ (λιβ.) .....	έτ. «Ντέ Κολόν» .....	56	10483	έφθ. Ιανιγκάμ 31 'Ιουλ.
ΦΩΤΟΥΛΙΑ (λιβ.) .....	έτ. «Πορτοφίνο» .....	43	7151	διήλθε Χάμπτον ρόδς 27 'Ιουλ.
ΧΑΡΡΙΕΡ (λιβέρ.) .....	έτ. «Μπάχιο Σαλίνας» .....	43	7165	έφθ. Ιανιγκάμ 31 'Ιουλ.
ΧΑΡΙΟΤ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Νίλα» .....	57	23664	διήλθε Σουέζ 3 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (λιβ.) .....	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	56	10583	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 30 'Ιουλ. διά Μουρόραν
ΧΕΡΑΛΑΝΤ (λιβ.) .....	έτ. «Γκόθαμ» .....	43	7242	διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. διά Τσώρτσιλλ
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (λιβ.) .....	έτ. «Πτερωτή» .....	43	7224	άνεχ. Κάρδιφ 2 Αύγ. διά Σέβεν "Αιλαντς
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λιβ. δεξ.) .....	έλληνικά συμφέροντα .....	38	9475	έφθ. Παγγούν 7 Αύγ.
ΧΛΟΗ (δεξ.) .....	έτ. «Τρανσοτεάνικα» .....	54	15749	έφθ. Σπέτζιαν 8 Αύγ.
ΧΟΚ .....	έτ. «Ντέλ Εστε» .....	43	7127	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιβ.) .....	έτ. «Ιντερνάτιοναλ» .....	42	7092	έφθ. Μονόβριας 3 Αύγ.
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.) .....	έτ. «Λίον» .....	44	7150	άνεχ. Λός 'Αντζελες 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός» .....	53	12513	άνεχ. Ρίο Γκράντε 18 'Ιουλ. διά Καριπίτο
ΧΡΥΣ (λιβ.) .....	έτ. «Γκράντο» .....	43	7258	άνεχ. Λός 'Αντζελες 29 'Ιουλ. διά Κόμπι
ΧΡΥΣ Χ. (λιβ.) .....	έτ. «Ούνινδσωρ» .....	43	7243	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Αύγ. δι 'Ούζλαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (λιβ.) .....	έτ. «Σέντραλ» .....	43	7180	διήλθε Ντακάρ 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιβ.) .....	έτ. Γιόνιν, Σίππερς» .....	55	23930	διήλθε Πόστ Σαΐδ 8 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΧΡΥΣΗ (δεξ.) .....	έτ. «Σαντάντερ» .....	53	18732	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 29 'Ιουλ. διά Σουμάτραν
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιβ.) .....	έτ. «Μαρακάτι» .....	44	7256	άνεχ. Γιοκούχαμ 6 Αύγ. διά Χονούλουλου
ΩΚΕΑΝΙΑ .....	έτ. «Τρανσοτεάνικα» .....	42	7084	άνεχ. "Αγιον Βικέντιουν 27 'Ιουλ. διά Λίβερπουλ
ΩΚΕΑΝΙΣ (λιβ.) .....	έτ. «Ρόμπλιν τε 'Ορο» .....	40	5557	έφθ. Ντουκούν 29 'Ιουλ.
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβ.) .....	έτ. «Ωκεανοπόρος» .....	44	7293	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 'Ιουλ. δι 'Ολλανδίαν

(Συνέχεια ναυλώσεων έκ της 37ης σελίδος)

ρέιντς, με όψιον τών χρονοναυλών διά ταξίδιον Εύρωπης — Ινδιῶν, με παράδοσιν είς ιδιαίς.

«ΕΛΩΡΓΙΟ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ» 9550 τόνων (l.w. (524.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 9½ μιλίων), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον από άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (Βορειών του Χάττερας) Κεντρώων 'Αμερικήν δολ. 3, παράδοσις είς Νόρδερν ρέιντς 10-20 Αύγουστου, έπαναπαράδοσις είς δυτικήν άκτην Κεντρώων 'Αμερικής.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (άληπνικόν) 10.910 τόνων (l.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 24 έως 25 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά συνεχή ταξίδιον έπι δύο έτη (παγκόσμιοι μεταφοραί 21)—, παράδοσις είς Χάρην—'Αμβούργον ρέιντς 10—30 Σεπτεμβρίου, έπαναπαράδοσις είς δυτικήν άκτην Κεντρώων —Κόντιντεντ.

«ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ» 10.870 τόνων (l.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 26 έως 27 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον 15—25 Αύγουστου και έπαναπαράδοσις είς 'Ηνωμένας Πολιτείες ή είς άνταλικήν άκτην 'Αγγλίας—Κόντινεντ ή Μεσογείου.

«ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ» (λιβέρ.) 10.850 τόνων (l.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 26 έως 27 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον 15—25 Αύγουστου και έπαναπαράδοσις είς Ηνωμένας Πολιτείες ή είς άνταλικήν άκτην 'Αγγλίας—Κόντινεντ.

«ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Β. ΒΛΑΣΣΑΚΗΣ» 10.870 τόνων (l.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 26 έως 27 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον 15—25 Αύγουστου και έπαναπαράδοσις είς Ηνωμένας Πολιτείες ή είς άνταλικήν άκτην 'Αγγλίας—Κόντινεντ.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ» (λιβέρ.) έκ λιμένων Περιοικού Κόλπου 16.500 τ. πετρελαιοειδών διά Σάντος 55% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 15 Αύγουστου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ» (λιβέρ.) έκ λιμένων Περιοικού Κόλπου 17.000 τ. πετρελαιοειδών διά Γαέτων 30% έπι έλαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις τελή Αύγουστου.

«ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ.» (λιβέρ.) έκ Κούδας 10.000 τ. μελάστης δι 'άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 35% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 16 Αύγουστου.

«ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ» (λιβέρ.) από λιμένας Περιοικού Κόλπου 16.500 τ. πετρελαιοειδών δι 'Ιαπωνίαν 40% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 16 Σεπτεμβρίου.

ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ (της «Οράιον») 46.000 τόνων (l.w. (ταχύτης 16½ μιλίων, με κατανάλωσιν 94 τ. φιούελ διλ.), τάιμ-τσάρτερ δι ' Επτά έπι έλαττον της βάσεως του Σκέιλ, παράδοσις μεταξύ 'Απρίλιου και 'Ιουλίου 1958.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ» (λιβέρ.) έκ λιμένων Περιοικού Κόλπου 40.000 τόνων πετρελαιοειδών διά Καλιφόρνιαν 62½% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις άρχας Αύγουστου.

ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ (της έτ. Γουλανδρή) 39.257 τόνων (l.w.. τάιμ-τσάρτερ δι ' Επτά έπι έλαττον της βάσεως του παγκόσμιοι μεταφοραί πετρελαιοειδών) 25%, έναρξης Οκτώβριον 1958.

«ΝΟΝΝΑ ΜΑΡΩ» (παναμ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 10.500 τ. πετρελαιοειδών δι 'Αδριατικήν, 30% έπι έλαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 1—15 Αύγουστου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤΑ» (παναμ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών δι 'άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (Βορειών του Χάττερας) 55% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου φόρτωσις 10 Αύγουστου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ» (λιβέρ.) 21.580 τόνων (l.w., τάιμ-τσάρτερ δι ' έπτα έπι έλαττον της παγκόσμιοι μεταφοραί πετρελαιοειδών) 28/6, έναρξης Ιανουάριον—Φεβρουάριον 1958.

# ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

## HELLENIC SUPPLY

DION. ASKITIS & CO.

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

Office and Warehouse: HAMBURG-FREEPORTE  
Brooklarkai 12  
After office-Hours: 45 21 21

Telegrams: ASKITIS  
Telephone: 33 85 77  
(13 Lines)

## VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP-CHANDLERS  
Πρακτορεύσεις και τροφοδοσίαι  
τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων

Address: Riva Schiavoni 4159  
Cables: VISCOUNTI-VENICE  
VENICE - ITALY

Phones: 28779  
Private: 29065 - 34715

PHONES: 31478.25889

Teladdr: HERMES  
CAPE TOWN

## HERMES SUPPLIERS (PTY) Limited

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ & Α. ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ

Τρόφιμα, ύλικά μηχανῆς, καταστρώματος  
και «ΤΡΑΝΣΙΤ»

Γενικοί άντιπροσώποι 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

## ΚΕΡΚΥΡΑ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ΚΟΝΤΗΣ

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

LLOYD'S AGENT

CONWOOD-CORFOU

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

## JOKELSON & HANDSAEM, S.A.

LICENSED STEVEDORES, SHIP'S SHIPPING AND FORWARDING AGENTS

DUNKERQUE • CALAIS • HAVRE  
ST. NAZAIRES • NANTES

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

LIVERPOOL: "POLLEXPEN & CO. LTD.", Chapel Chambers North  
28, Chapel Street.  
Telegrams: "POLLEXPEN..", Telephone: CENTral 72067

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

## E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ - ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ  
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRIKON: 158/9, HIGH STREET HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ:

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

ΕΠΙΣΗΣ:

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

## AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING CO. PTY. LTD.

ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ  
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

19 BRIDGE STR.  
"SCOTTISH HOUSE," SYDNEY  
SYDNEY - NSW  
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Γ. Α. ΗΑΙΑΔΗΣ

## 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

## 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

## 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

'Απὸ τὸ 1920

P. O. BOX 79 GALATA

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ  
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

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

## JOHN ANGOURAS & CO.

(D. Capotas, J. Paraskevas & Co. Succers)

SHIPPING AGENTS

ALEXANDRIA P.O.B. 548

Tel. Addres: ANGOURAS

Telephone: 29965

ΠΡΟΜΗΘΕΥΕΣΘΕ ΤΑ ΦΡΕΣΚΑ ΣΆΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ

## HORACE L. OKELL & SONS

SHIPPING BUTCHERS & FRESH PROVISION MERCHANTS

139) 141 Park Road

LIVERPOOL 8.

Telephone: ROYAL 4482  
24 Hour Service

183) 185 Regent Road

SALFORD, 5, MANCHESTER

Telephone: TRAFFORD PARK 0573  
Telegrams: "REPLENISH" ALL PORTS

Πλήρως κατηρισμένον Έλληνικόν τμῆμα θάσ σας παράσχῃ ἀμείους και ἀμεμπτον ἔξυπηρέτησιν.

## GEBR. SCHOEMAKER

BREMEN

ESTABLISHED 1888

TEL. NR. 2614648 OFFICE SCHLACHTE 29  
Telegrams: AUSRÜSTUNG BREMEN

AGENTS OF MOBIL OIL A.G.

BELDAM PACKING & RUBBER CO. LTD.

LONDON

PIETER SCHOEN MARINE PAINTS

ROTTERDAM

SHIPPING - BUTCHERS - SHIPCHANDLERS

MANAGER OF THE GREEK DEPARTMENT

JOANNIS KARAGIANNIDIS TEL. 53-7 38

## 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 11) GERMANY  
THAER. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ERMIS,"

BREMEN: Langenstr 136

EMDEN: Handelshof ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΕΥΔΑΣ  
F. MOSNY

## ENG CHEONG PENG KEE LIMITED

SHIP CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS  
COLD STORAGE PROPRIETORS

CABLES: 15 & 16 HONG KONG STREET TELEPHONE:  
"FOOTON," P. O. Box 1263 22894, 21504  
34561

SINGAPORE 1 (MALAYA)

United Kingdom Agents:

AVGHERINO & APERGUIS  
154 BISHOPSGATE,  
LONDON E.C. 2

Telephone: Bishopsgate: 1343

Telegoms: 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

PORT-SAID

P. O. Box 55

SUEZ

P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

Members of the Baltic and International Maritime Conference

Telegrams: All Offices "DIORYX,"

# ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

STEAMSHIP BROKERS & AGENTS

CABLE ADDRESS: ORIONSHIP

80 BROAD STREET

NEW YORK, N.Y.

## ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

ROTTERDAM OFFICE

WESTERLAAN 3

TEL. 113994 - 113984 - 24510

TELEGRAMS: DIOSKUROI

N. MAVROLEON AMSTERDAM

DAMRAK 89

TEL. 40115

SHIPBROKERS & AGENTS

"TRITON,"

SHIP SUPPLY COMPANY

59 NORTH WATER STREET

P.O. Box 1168

MOBILE ALABAMA USA

PROVISIONS - DECK - ENGINE & CABIN STORES

C. VAFIADES

CABLE: TRITON

## ATHANAS MAVROUDIS

CABLES:  
NASSOS  
"P.O.BOX,"  
1227

STEAMER POINT

"PHONE,"  
2096

ADEN

SHIPCHANDLER

GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS:

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

GREECE: LYCOUDI BROS.  
33, AKTI MIAOULI-PIRAEUS

## SHIPSTORES

RUDOLF BREMICKER

Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός Οίκος ύλικων καταστρώματος και μηχανής. Τροφοδοσία.

BREMERHAVEN, BREMEN, BRAKE, NORDERHAM  
Tel. 4441)2 81672-83172 510 2443

CUXHAVEN TAKHE ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ  
2125 ΔΙΕΥΟΥΝΤΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

REPRESENTED BY: AVGHERINO & APERGUIS  
154 BISHOPSGATE LONDON, E.C. 2.

Telephone: BISHOPSGATE 1343  
Teleg. "AGESILAUS." - LONDON

## 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

## COMMONWEALTH SUPPLY CO.

SHIPS CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS

COLONBO I. (CEYLON)  
Cable Address: "COMPLYSHIP" "HIRDARAMANI BUILDINGS,"  
65 CHATHAM STREET Telephone: Office: 6406  
Stores: 5937 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 Teleg. "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

LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH

ROTHSCHILD INTERNATIONAL  
2247 E. MARGINAL WAY  
SEATTLE-WASHINGTON

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

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

Telegrams: "GENICOLAOU,  
LONDON

# GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

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

Telephone: ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ  
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ  
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E.  
ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΗΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ  
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ  
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

Cables: FINAMUS-NEW YORK  
ALL SHIPPING CODES

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

Telephone: 5882  
Whitehall 3 | 5883  
5884

# CAMREX

SUPER QUALITY PAINTS

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

"CAMERONS," ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΥΦΑΛΑ  
Ειδικῶς παρασκευασμένα διά τροπικά κλίματα

"Camarine," ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΤΑ ΝΤΗΠ-ΤΑΝΚΣ  
Διά τά τάνκς ἔρματος φορτίου καὶ υδατος.

"CAMLAC," ΔΙΑ ΤΑΣ ΥΠΕΡΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣ ΚΛΠ.  
Παρέχει ἔξαιρετα ὀποτελέσματα.

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

CAMREX PAINTS LTD.  
CAMREX HOUSE HUDSON ROAD SUNDERLAND

Telephones:  
4401 SUNDERLAND or  
2362 AVENUE-LONDON  
28.832 CARDIFF

Telegrams:  
"CAMREX," SUNDERLAND CARDIFF

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  
ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ, 4  
ΤΗΛΕΦ. 30.078 - 27.541

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΑΚΤΗ ΜΙΛΟΥΔΗ 41  
ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

'Εκδόσεις: 'Αεροπορικῶν Σιδηροδρομικῶν καὶ Ατμοπλοϊκῶν 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.



# Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ" (HELLENIC LINES LIMITED)

## ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

- 'Εκ λιμένων ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΙΤΑΛΙΑΝ, ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν.
- 'Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν.
- 'Έκ ΛΟΝΔΙΝΟΥ, ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ και ΑΜΒΕΡΣΗΣ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ  
*Έπισης* και τάναπαλιν
- 'Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,  
ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ και τάναπαλιν.
- 'Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ διά λιμένας ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ και  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΙΝΔΙΩΝ, ΚΟΛΟΜΒΩΝ και τάναπαλιν.

## ΤΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED  
39, BROADWAY  
NEW YORK 6, N.Y. CABLES: "ELLINIKI,"

THE FENTON STEAMSHIP CO. LTD.  
BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS,  
LONDON E.C. 3 CABLES: "FENBURY,"

HELLENIC LINES LIMITED  
319, INTERNATIONAL TRADE MART  
NEW ORLEANS, LOUISIANA CABLES: "ELLINIKI,"

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ: DEUTSCH-HELLENISCHE SCHIFFAHRTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGSTR. 8/10, "HANSAHaus," CABLES: "DEUTELLEN,  
ΚΩΝΠΟΛΙΣ : TURK-HELLEN SEYRISEFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. GALATA 969 CABLES: "TURKLENIK,"  
ΣΜΥΡΝΗ : TURK-HELLEN SEYRISEFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. 359 CABLES: "TURKLENIK,"  
'Ωσαύτως Πράκτορες εἰς ἀπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Ίω. Δροσοπούλου 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.

ΤΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:  
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΤΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΕΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ," & "ΟΛΥΜΠΟΣ,"  
TELEGRAMS: LOUCAS JEDDAH

## SHIPPING & GENERAL AGENCY CO. LTD.

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

## Α. Ε. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

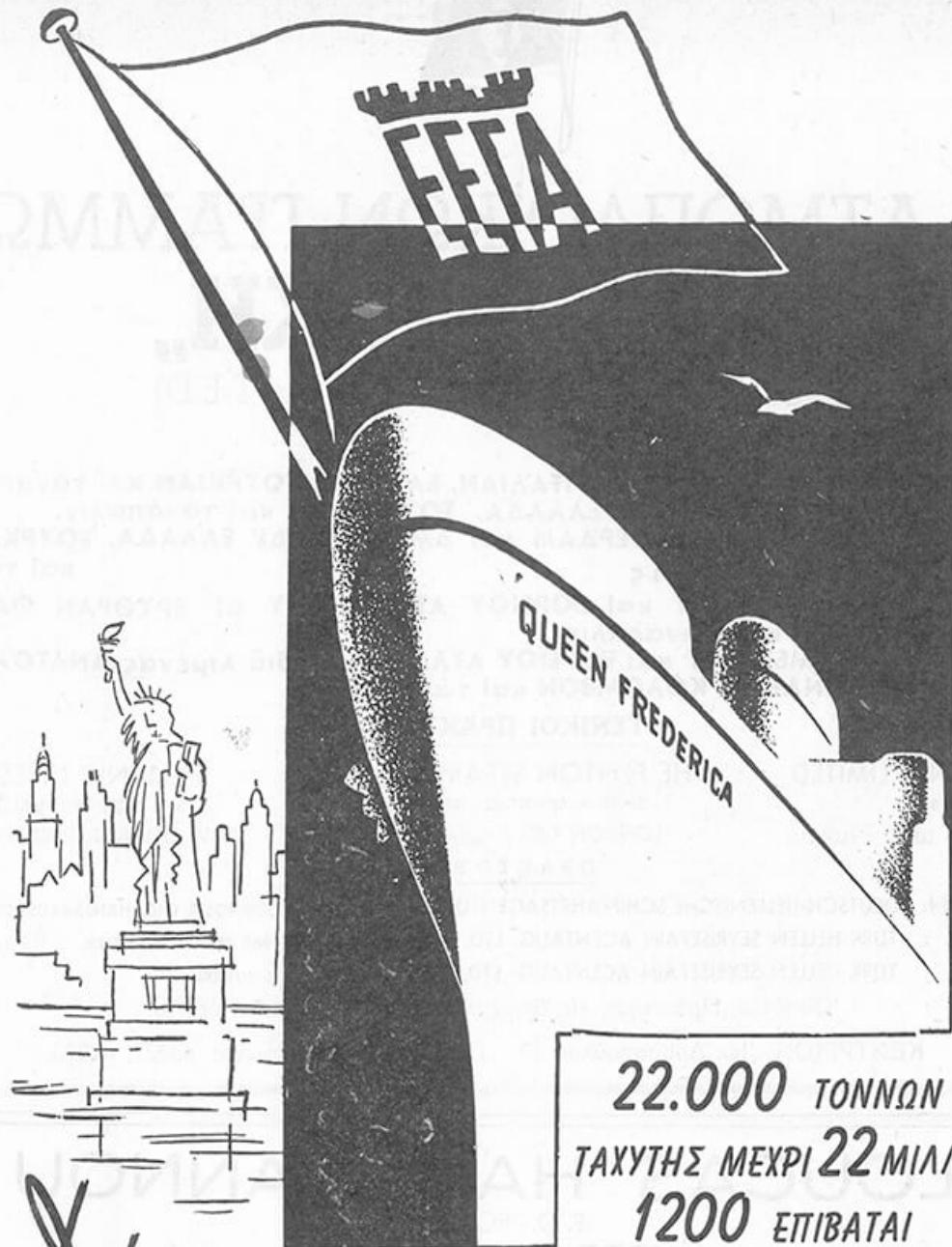
Ναυλώσεις, Ηρακτορεύσεις, Αγοραπωλησίαι πλοίων και πάσις φύσεως  
έμποροναυτικαί εργασίαι.

Άντιτρόσωποι εν Έλλάδι τῶν BRITISH PAINTS, LTD. προμηθευτῶν τῶν ἀρίστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων

Ἐργοστασίων τῆς Ἀγγλίας χορηγούοις οιονεμένων ἀλλά τῆς τρόπιδος μέχοι τῶν κοιτωνίσκων και ἵστων.

Μεγάλη παρακαταθήκη TRANSITO τῶν "NELSON," και "EMPIRE," COMPOSITIONS SUPERTROPICAL και TROPICAL.

Γραφεῖα: 'Εν Πειραιεί 'Ακτὴ Μιαούλη 17—19. Μέγαρον Τ.Α.Ν.Π.Υ. Τηλέφ. 41.479. Τηλεγραφική Διεύθυνσις 'Εξωτερικοῦ: «UNION»,  
> > 'Αθήναις: Εύπολίδος 10, Τηλ. 21.441, 61.680 > > 'Εσωτερικοῦ: «OUNION»,



22.000 ΤΟΝΝΩΝ  
ΤΑΧΥΤΗΣ ΜΕΧΡΙ 22 ΜΙΛΛ.  
1200 ΕΠΙΒΑΤΑΙ

*σιά* ΧΑΛΙΦΑΞ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

ΕΘΝΙΚΟΝ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΟΝ  
**ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ**

Τό πλωτόν άνάκτορον είς τόν ιστόν τοῦ όποιου κυματίζει ύπερή-  
φανα ἡ Γαλανόλευκη.... Ταχύτης - Ανεσις - Έλληνικόν πλήρωμα -  
Έλληνικό γλέντι - Έξαιρετική Έλληνική κουζίνα - Πολυτελή δια-  
μερίσματα Πρώτης και Τουριστικής Θέσεως.

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

**ΕΘΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ**

# ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ - ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ  
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ κ. **ΣΤΡΑΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "COMERZBANK,,

## ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ

### Α Θ Η Ν Ω Ν

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	'Οδός Σοφοκλέους 11
ΑΘΗΝΑΣ	» 'Αθηνάς 14α
ΑΧΑΡΝΩΝ	» 'Αχαρνών 114
ΒΑΘΩΣ	» 'Αριστοτέλους 15α
ΠΛΑΤ. ΗΡΩΩΝ	» Κοραισκάνη 31
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	» Κολοκοτρώνη 47
ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	» 'Ιφιγενείας και Λεωφ.
ΟΣΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	» Θησέως
ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ	» Θεριστοκλέους 4
	» Παν. Τσαλδάρη (Πει- ραιώς) 87

ΚΟΛΩΝΟΥ	'Οδός Συρράκου 5
ΚΥΨΕΛΗΣ	» Κυψέλης 86
ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ	Γεννία Μαυρομιχάλη — Καλλι- δρούσιον
Ν. ΙΩΝΙΑΣ	'Οδός Μικράς 'Ασίας 11
ΠΑΓΚΡΑΤΙΟΥ	» Εύτυχιδου 23
ΠΑΤΗΣΙΩΝ	» Πατησίων 164
ΠΛΑΚΑΣ	» Νέτεα 11 & Πανδρόσου
ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ	Λεωφ. 'Ελ. Βενιζέλου 2
ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ	'Οδός Σωκράτους 31

### Π Ε Ι Ρ A I O S

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	'Οδός Ιωάν. Δροσοπούλου 15
ΚΑΜΙΝΙΩΝ	» 'Αθηνών & 'Ηπειρου
ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	» Κανελλοπούλου όρθ. 6
Μ. ΣΤΟΑΣ	Λεωφ. Δ. Γούναρη 3
ΝΙΚΑΙΑΣ	'Οδός 'Αντιοχίας 2

## ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΑΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ, ΑΡ-  
ΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΗΡΑ-  
ΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β' (Έγνωστης), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡ-  
ΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕ-  
ΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΣΟΥΡΓΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΜΥΡΙΝΑ (Λήμνου), ΝΑΞΟΣ, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΞΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΑΤΡΑΙ Β',  
ΠΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΗΝΟΣ, ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟ-  
ΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

## ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

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

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

Ταχεία πληρωμή έμβασμάτων ἐκ τοῦ ἔξωτερού, ἀγορὰ  
Cheques, Traveller's Cheques καὶ χαρτονομισμάτων.

## ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

## THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

ESTABLISHED 1922

HEAD OFFICE: LONDON

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

CABLE ADDRESS: "ETNEARACO.,

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. STRATIS G. ANDREADIS

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

AFFILIATED TO: THE COMMERCIAL BANK OF GREECE

# ADRIATIC - RED SEA - PERSIAN GULF LINES

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΜΗΝΙΑΙΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ  
ΑΠΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΝ ΔΙΑ

DAMMAM - BAHREIN - KUWAIT - BASSRA - KHORAMSHAHAR

Διά τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων:

S.S. "MARZUK"	9200 D.W.
S.S. "MAHFUZ"	8300 D.W.
S.S. "AL-HORRIA"	8200 D.W.
S.S. "MABRUKEH"	7200 D.W.
S.S. "AL-RIYADH"	8200 D.W.
S.S. "AL-KUWAIT"	8300 D.W.

Πληροφορίαι διά φορτία παρά:

MARITIME AND TRADING S.A.

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

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: K. A. ΠΕΤΡΟΥΤΣΗΣ

ADRIALINES AND TRADING S.A.

VIA DELLA BORSA NO. 1.  
Adr. Tel. ADRIALINES TRIESTE Teleph. 23893

## Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ

### IPAK

BASRAH  
FAO  
& BAGHDAD

### IPAN

KHORRAMSHAHAR  
ABADAN  
BANDAR SHAPOUR  
BANDAR MASHUR  
& TEHERAN

### KOYBEIT

KUWAIT  
MINA AL AHMADI

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ  
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΣ

TANKERS, ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΚΑΙ ΠΑΣΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ:

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

20)10 KING FAISAL AVENUE, ASHAR - BASRAH

CABLES: AMISCO OR AMEASTER-BASRAH

**IPAN:** AMERICAN EASTERN CORPORATION

P.O.B. 4 - KHORRAMSHAHAR

CABLES: AMEASTER - KHORRAMSHAHAR

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

ADDRESS ALL CORRESPONDENCE TO BASRAH - (IRAQ)

CABLES: AMEASTER OR AMISCO - BASRAH