

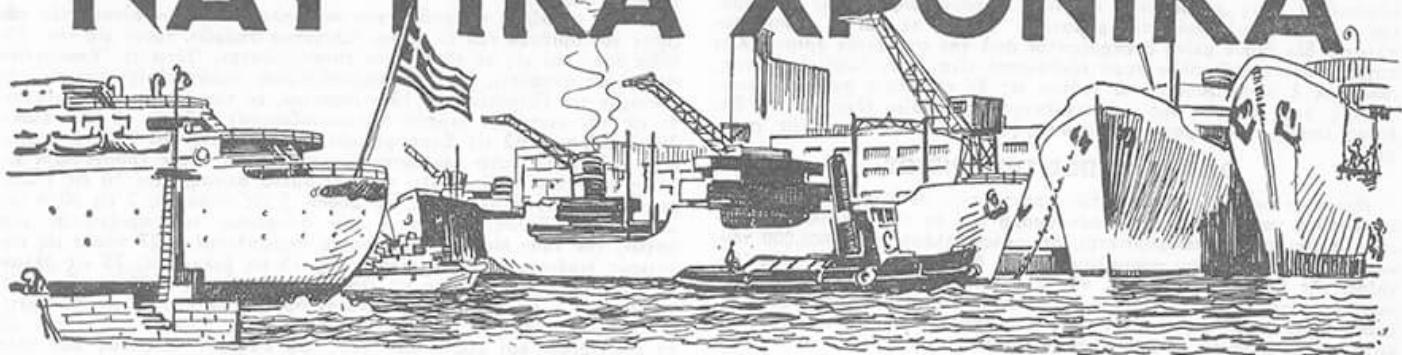
NAYTIKA XPONIKA



15η Μαρτίου 1958

Αρ. Φύλλου 547/306

NAYTIKA XRONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΣΤ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 547/306

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1958

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

КОИНОΝ, ПРО ΠΑΝΤΟΣ, ΜΕΤΩΠΟΝ

‘Η ἀπό μέρους τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἐκδηλωθεῖσα κατὰ τὰς τελευταίας ἔδομάδας κίνησις πρὸς κατάρτισιν σχεδίου συλλογικῆς ἀντιμετωπίσεως τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως — περὶ ής ἐγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας — συνειχέται.

Κατά τάς μέχρι της στιγμής ταύτης σχετικάς πληροφορίας, ή έναν Λουδιών «Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας» κατηρτίσει νέον προσθέδιον εις γενικάς γραμμάς, τό, όποιον έθεσεν υπ' ουφιν τών έφοπλιστικών «Οργανώσεων Νεάς» Υόρκης και «Αθηνών πρός μελέτην και έκφρασιν των ιερών αυτού άποψεών των. «Ἐν περιπτώσει ἀποδοχῆς του θά επακολουθήσῃ ἡ ἐπεξεργασία τῶν λεπτομερειῶν καὶ ἡ σύνταξις του τελικού κειμένου.

καὶ οἱ μὲν ἐν Ἀθήναις Ἔωνις Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἀπῆγητοσεν
ηδη, ὅτι συμφωνεῖ κατ' ἀρχὴν πρὸς τὸ προσχέδιον, τοῦ ὄποιου, ὅμως,
τὴν ἐπιτυχίαν ἔξαρτό ἀπὸ τὴν καθολικὴν ἀποδοχὴν του ὑφ' ὅλων τῶν
Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ ἐν συνεχείᾳ ὑπὸ τῶν Ἐφοπλιστῶν τῶν κυριω-
τέρων ναυτικῶν χωρῶν. Αἱ ἀπόφεις τῶν Ἐφοπλιστῶν Νέας Ὑόρκης δὲν
ἐγνώσθησαν εἰσετι.

Τό νέον σχέδιον ἐμφανίζει βασικήν διαφοράν ώς πρὸς τὸ προηγούμενον τοιούτον. Κατὰ τὸ πρώτον σχέδιον ἡ συνεργασία θὰ ἀπέβλεπεν εἰς τὴν ἀνάληψην ὑποχρέωσεως ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν, διὰ τὸν παραπλησίουν ὥρισμένου ποσοστοῦ τῆς ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν ḥραγκικότητος πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἀποκαταστάσεως ἴστρορπισις μεταξὺ τῶν διαθερίωμάν φορτίων καὶ πλοίων μὲ συνέπειαν τὴν αὐτόματον ὕψωσιν τῶν ναύλων εἰς ὄπωδηπότε λικανοποιητικός ἐπίπεδα. Τὸ νέον σχέδιον θετεῖ ώς βάσιν τὴν διά κοινής συμφωνίας ἀποχὴν ἀπὸ ναύλωσεις, αἱ ὁποῖαι θεωροῦνται ώς ἐπιζήμιοι διὸ τὰ πλοία, ἀσχέτως ἔαν ταῦτα εὐρίσκωνται ἐν ἐνέργειᾳ ἢ ὑπὸ παροπλισμόν. Προσδοκώμενη συνέπεια ἡ ὕψωσις τῶν ναύλων εἰς ἐπίπεδα ἐπιτρέποντα τὴν κίνησιν τῶν πλοίων ἀνεύ ζημιάς.

Εις τὸ προσχέδιον δὲν ἀναφέρονται, ὡς εἴπομεν, αἱ λεπτομέρειαι τῆς ἐφαρμογῆς του, διαγράφονται, ὅμως, μερικοὶ γενικοὶ ὅροι, μεταξύ τῶν ὁποίων καὶ οἱ ἔπειται:

Προκειμένου περὶ τῶν ἐνέργεια πλοίων, ἡ τήρησις τῶν κατωτάτων ὄρίων τῶν ναυλών θὰ διέπεται ύπό μιᾶς «συμφωνίας κυρίων» μεταξύ τῶν ἐφοπλιστῶν, προκειμένου, ὅμως, περὶ τῶν ἐν παροπλισμῷ τοιούτων, τὰ ὅποια θὰ ἐπανατίθενται, ἐνδεχομένως, εἰς ἐνέργειαν, η ναυλώντας ὑπὸ μὲν ἐπιχειρίους ναυλώντας θὰ διέπεται δι᾽ αναλόφεως νομικῆς ὑποχρέωσεως συνεπαγομένης χρηματικάς κυρώσεις ἐν περιπτώσει παραδιάσεως.

Διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν κατωτάτων ὄρίων τῶν ναύλων τὰ πλοῖα
ἢ κατανεμηθοῦν εἰς κατηγορίας, ἀναλόγως τῆς χωρητικότητος και
ἡς ἡλικίας τῶν.

Ἐν τέλει, προβολέπεται ὅτι, εἰς περίπτωσιν ἐπιτυχούς ἐφαρμογῆς οὐ σχεδίου, δύναται νὰ ἀποφασισθῇ, ἐν καιρῷ, ἡ υἱοθέτησις σχεδίου αισθορίζοντος ὑποχρεωτικήν διατήρησην ἐν παροτλισμῷ ὀρισμένου τοποστοῦ τῆς χωρικότητος πρὸς ἀποφυγὴν πληθωρικῆς προσφορᾶς οιαύτης μὲ συνέπεια τὴν κάμψιν τῶν νεανῶν.

Ασχέτως, ομως, τῆς τελικῆς μορφῆς, ἢν θὰ λάβῃ ἐν οιονδήποτε σχέδιον συνεργασίας, δὲν πρέπει νὰ παραγωρίζωνται αἱ δυσχέρειαι, τάς οποίας συνεπάγεται ἡ ἐπιτυχὴς ἐφαρμογὴ του.

Κατ' ἄρχην, ὁ διά τεχνητῶν, σύντος εἴπειν, μέων παρεμβατισμὸς εἰς οἰκονομικούς τομεῖς παγκοσμίου ἐκτάσεως, ὃπως εἶναι αἱ διεθνεῖς θαλάσσαις μεταφοραὶ, καὶ ἡ μεταβολὴ μιᾶς καταστάσεως, εἰς τὴν δημιουργίαν τῆς ὅποιας παίζουν ρόλον πολλοὶ καὶ διάφοροι συντελεσταί, δὲν εἶναι ἀπλούν καὶ εὔκολον ἔγχειρμα.

Η ἀνατροπή τοῦ κλασσικοῦ νόμου τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως, εἰς τὴν ὄποιαν ὄφειλεται καὶ η σημειρινὴ ναυτιλιακὴ κρίσις, προεκλήθη, κυρίως, ἐξ συρροτῆς διάφορών αἰτιών, τὰ ὄποια ἐκφέγουν τῶν πλαστιών τῆς ἑφοπλιστικῆς δραστηριότητος. Βεβαίως, ἡ αὐξήσις τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος διὰ τῆς προσθήκης πολλῶν νεοτεκνών πλοίων ἔπιεις σημαίνοντα ρόλον, ἀλλ᾽ ὁ συντελεστής ούτος δὲν ἀποτελεῖ τοὺν μόνον λόγον τῆς πραγδαίας καταρρεύσεως τῆς ναυλαγορᾶς, ἡ ὄποια ἔξεδηλωθή κατὰ τὰ παρελθόν ἔτος. Ἀλλὰ γενικώτερα οἰκονομικά αἵτια παγκοσμίου ἐκτάσεως προεκάλεσαν τὴν ἀνατροπήν τῆς καταστάσεως. Καὶ ἐφόσον δὲν ἐκλείψουν τὰ αἵτια αὐτά, μοιραιώς θά διαρκῇ καὶ ἡ χαλαρότης τῶν διειθνῶν μεταφορῶν.

Τούτο, οὖμας, δὲν σημαίνει, ότι οἱ ἀμέσως θιγόμενοι ἐκ τῆς κρίσεως

ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρηματίαι δὲν ἔχουν τίποτε ἄλλο ἀπὸ τὸ νὰ ἀναμένουν μοιραλτρικῶν τὴν ἀνατολὴν καλυτέρων ἡμερῶν. Ὁρθώς, ἐπομένων, ἐκίνηθσαν οἱ Ἑλληνες ἐφοπλίσται πρὸς ἀντίδρασιν καὶ ἔξευρεσιν συλλογικού τρόπου ἀντιμετωπίσεως τῆς κρίσεως. Ἔστω καὶ εάν δὲν ἐπιτευχθῇ τὸ ἀριστον., ὑπάρχει ἡ ἐπίτι νὰ ἀποφευκθῇ τὸ κείσατον

Δέν έχουν, νομίζουν, τόσην σημασίαν αι μορφαι ή αι λεπτομέρειαι ένος οιουδήποτε σχεδίου συνεργασίας. Έκεινο, που έχει σημασίαν είναι η κατανόησις της σοβαρότητος της καταστάσεως και της άναγκης συσπειρώσεως, ιεν έν κοινών μετωπον όλοκληρου του έφοπλιστικού κόσμου, διότι μόνον ούτων υπάρχει έπλις άντιμετωπίσεως της παρούσης θυελλής με κάποιαν έπιτιμήν.

Ούσιας μὲν καποιαν επιτυχίαν.
Υπάρχει, βέβαιως, διαφορισμός ως, πρὸς τὴν θέσιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Ἀλλὰ εἰναι ἀσθενέστεραι καὶ ἄλλαι μεγαλυτέρας ἀντοχῆς, ἄλλοι ἔχουν νεότευκτα πλοῖα καὶ ἄλλαι παλαιά, ἄλλαι βαρύνονται μὲ πιεστικάς ἀνειλημμένας ὑποχρεώσεις καὶ ἄλλαι εὐρίσκονται ὑπὸ ἀνειτωτέρας συνθήκας καὶ οὕτως καθ' ἕξης.

Ο διαφορισμός σύντος παρουσιάζει, άμολογουμένως, άρκετά προ-
βληματά πρός έπιλυσην διὰ τὴν συγκρότησην ἐνὸς κοινού μετώπου συν-
εργασίας. Με μίαν, όμως, ἐπίμονον προσπάθειαν ἔξι ὅλων τῶν πλευρῶν
δὲν θὰ ἴτο, τίσως, ἀδύνατον νὰ οπίλυθούν τὰ προβλήματα ταῦτα.
Εἰς τὴν ἀναληφθείσαν προσπάθειαν καλούνται ὅπως ρίψουν τὸ βάρος
των κυρίως τὰ μεγάλα προτιθεστικά συγκροτήματα, τὰ ὅποια διαθέτουν
τὸ κύρος καὶ τὴν δύναμιν νὰ ἡγηθούν μιάς στουροφορίας ἐπιδιώξεων
ἀνταρτῶν ἀπὸ τὰ στενά ὄρια τῶν ἐπαγγελματικῶν των συμφερόντων.
Ἄξιζει, νομίζουμεν, τὸν κόπον νὰ ἀνάλαβουν τὴν πρωτοβουλίαν τῆς
στερεωσεως τοῦ ἀξιοθαύμαστου οἰκοδομήματος, τὸ ὅποιον ἔγινεται ὁ
Ἐλληνικὸς Ἐφοπλισμὸς καὶ τὸ ὅποιον συγκλονίζεται ἐκ βάθρων.
[Ἴσχει διὰ την αὐτού την παρούσαν προσπάθειαν τὸν πόλεμον τοῦ Ελλαστικοῦ]

Ισως δια μερικας επιχειρησεις μεγαλης δλκης αι σμεσοι συνεπειαι της κρισεως να έχουν μεχρι της στιγμης ηπιωτερον αντικτυπον, τουτο ομως δεν σημανει, ότι απεσοδηθη δριστικως ο κινδυνος λιαν δυσαρεστων μελουντικων έξειδιεων, έαν δεν οργανωθη μια αντιδρασις ανάλογος εις ισχυν προς την σοδαρότητα της κρίσεως. Κοινή η τύχη του έφοπτισμου και εις τας καλας και εις τας κακας ημέρας.

‘Αλλ’ ἔστω καὶ ἔαν οἱ Ἑλληνικὸς Ἐφοπλισμὸς κατορθώσῃ νὰ ἐνωθῆ
εἰς κοινὸν μέτωπον, προβάλλει τὸ ζῆτημα τῆς θέσεως τῶν ξένων ἐφο-
πλιστῶν ἀπέναντι τῆς κινήσεως ταυτῆς. Λογώ τῆς διεθνούς μορφῆς
τοῦ θαλασσιού μεταφόρου, ή μονομερῆς ἀντίδρασις τῶν Ἑλλήνων ἐφο-
πλιστῶν ὑπὸ ὥργανωμένης μορφῆς μὲν συναφεῖς, ίσως και
δυσίσις, είναι προφανές, ὅτι βὰ γινὴ ἐπ’ ὠφελείᾳ καὶ τῶν ξένων ἐφο-
πλιστικῶν ἐπιχειρησεων, αἱ ὅποιαι, ἀνευ προσπαθείας τίνος, βὰ ἀπο-
κομίσουν τὸ ἔαν τῆς Ἑλληνικῆς πρωτοβουλίας κέρδος.

Δυστυχώς, ή μεταπολεμική άξιοθάυμαστος Έλληνική δραστηριότης χει δημιουργήσει δυσμενείς έντυπώσεις εις τούς έφοπλιστικούς κυλούς τών κυριωτέρων ναυτικών χωρών, οι οποίοι, υπό τὸ πρόσχημα ὡν «πραισιών εύκαρπιάς», συγκαλύπτουν τὴν δυσαρέσκειάν των διὰ ἣν ἀπώλειαν τῆς ἡγετικῆς ναυτιλιακῆς θέσεως, την ὁποίαν ηθελον α κρατουν μονοπωλιακῶς εις τὸ διηγεκές.

Ἐν τών μέχρι τῆς στιγμῆς ἐκδηλώσεων τῶν ξένων ἐφοπλιστικῶν ὑκλων γίνεται φανερόν, ὅτι ἡ κίνησις τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν πα-
κασκούδεσσίται ὑπὸ αὐτῶν μετά ζωροῦ μὲν ἐνδιβρέφοντος ἀλλὰ καὶ μὲ
τολλᾶς ἐπιφυλάξεις καὶ, Ἰωσ., μὲ κάποιαν χατιρεκακίαν, ὄφειλομένην
ἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἡ κρίσις ἐπέδρασε ἀμεσώτερον ἐπὶ τοῦ Ἑλληνι-
κοῦ Ἐφοπλισμοῦ, ὁ ὥπιος εἶχεν ἀπόδυθη ἵνα μιαν δημιουργικὴν προ-
σθίειν ἄνευ προηγουμένου εἰς την ιστορίαν του. Τὰ στενά ἐπαγγελ-
στικά συμφέροντα είναι φυσικὸν νὰ ἐπικρατοῦν εἰς τοιαύτας περι-
τάσεις.

“Η στάσις των ξένων έφοπλιστών έναντι τής ‘Ελληνικής κινήσεως ρός συνεργασίαν δὲν είναι, βεβαίως, θέμα άμελτέον. Τούναντίον, ρετει νά τύχη τής δεύοντος προσοχής. Άλλα ή ἀντιμετώπισις και του ροδήματος τούτου δὲν είναι δυνατον νά γίνη παօδ μόνον διά τῆς ροδήλος τού συμπαγών μετώπου τού ‘Ελληνικού Έφοπλισμού, έσω
δύτη έπιτευχθή προηγουμένων.

“Ἄς μη λησμονῶμεν ὅτι, ἀσχέτως ἐάν οὐτάρχη ἡ οὐ συνεργασία μεταξὺ Ἑλλήνων ἐφοπλιστών, οἱ οἵνοι ἀνταγωνιστοί των ἔχουν ηδη λάβη θειν ἐναντίον των ἀπό κοινοῦ συμφέροντος ὄμρεμονι. Ὁ γενικός χαρακτηρισμός «The Greeks», τὸν ὅποιον τόσον εύρεως χρησιμοποιούν, ταν ἀσχολούνται μὲν την Ἑλληνικὴν ἐφοπλιστικὴν δραστηριότητα, ἀποκρίνεται περιττών, ὅτι τὴν βλέπουν κατὰ τρόπον συλλογικὸν ὄντειν ακρίσεων ὁνομάτων καὶ συγκοινωνίας.

“Η, έξ αφορμής της παρούσης κρίσεως, συνεργασία των 'Ελλήνων οπλιστών, ύπό οιανδήποτε μορφήν και ύπό οιονδήποτε σχέδιον, δὲν ναι δυνατον παρὰ νὰ ύπολογισθῇ προηρώως ὑπὸ τῶν ξένων οἱ ἀτέναι-

θὰ ἀντιληφθοῦν, ὅτι «The Greeks» ἔχουν τὴν θέλησιν καὶ τὴν δύναμιν νὰ διατηρήσουν τὴν προέχουσαν θέσιν, τὴν ὁποίαν δικαιοῦνται καὶ ὡς κληρονόμοι μιὰς μακραίων ναυτικῆς παραδόσεως καὶ ως δημηροὶ καὶ ίκανοὶ ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρηματίαι. Ἀλλῶς τε καὶ οἱ ἔξοι φοπλισταὶ δὲν ἔχουν μεινὴ ἀνέπερεστοι ἀπὸ τὴν σημερινὴν κρίσιν. Καὶ αὐτῶν ἡ θέσις κάθε ἄλλο παρὰ εὐχάριστος εἶναι. Δὲν εἶναι, ἐπομένως, ἀδύνατος ἡ προσχώησις καὶ τούτων εἰς ἐν εὐρύτερον σχέδιον συνεγασίας, ὅταν ὁ σύγκος τῆς χωρητικότητος, τὴν ὁποίαν ἐλέγχουν οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ, ἐμφανισθῆ συμπαγῆς κατὰ τὰς σχετικὰς συζητεῖσι.

Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

Ίδιαιτέρα διεζήκθη ἔρευνα τοῦ πρακτορείου «Ρώμητερ» μεταξὺ τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν χωρῶν, δοσον ἀφορᾶ τὸν ἑκ τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως ἀντίκτυπον. «Ἀποκαλύπτεται, ὅτι οκάφη πλέον τοῦ 1.500.000 τόνων γκρός παραμένουν παρωπλισμένα εἰς διαφόρους λιμένας τῆς Ἀγγλίας, τῆς Δυτικῆς Γερμανίας, τῆς Σουηδίας, τῆς Δανίας καὶ τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν. Ἐκ τῆς χωρητικότητος ταύτης οκάφη 492.000 τ. ἔχουν παροπλισθῆ εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ 200.000 τ. εἰς τὴν Ἀμερικήν. Κατὰ χώρας δίδονται αἱ ἔξης λεπτομέρειαι :

«Ἡνωμένα : Πολιτικός εἰσι : Προεκάλεσεν ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις μίαν πτώσιν εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀπασχολουμένων ναυτικῶν κατὰ 7%, μὲ τάσιν περαιτέρω ἐπιδεινώσεως, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ παρελθόν ἐτοῦ. Κατὰ Φεβρουαρίου 76 ἀμερικανικὰ πλοῖα πᾶσαν παρωπλισμένα, ἐνῷ πριν διαχωρίσαν νὰ σημειώνωνται καὶ αἱ πρώται ἀκυρώσεις παραγγελιῶν διὰ ναυπηγείσεις.

Ιαπωνία : Τὸν βαρύτερον ἀντίκτυπον τῆς κρίσεως τῶν ναύλων ποθιάθη ἐν Ἱαπωνίᾳ ναυπηγικὴ διομπανία. «Ἐνδεκα ἑκ τῶν μικρότερων ναυπηγείων κινδυνεύουν, ἀλλείφει παραγγελιῶν, νὰ μείνουν ἀνευραγίας ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ προσεκούς μηνὸς.

Δυτικὴ Γερμανία : Κατὰ τὰς στατιστικὰς τῆς «Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν» 76 σκάφη, 375.000 τ. γκρός, παρέμεναν εἰς τὰς ἀρχὰς Φεβρουαρίου ἀργοῦντα εἰς διαφόρους νερμανικοὺς λιμένας. «Οσον ἀφορᾶ τὴν ναυπηγικὴν διομπανίαν, ἔχει αὐτὴν ἀνά κείρας ἐργασίαν διὰ 3 ή 4 ἔτη, ἀκυρώσεις, δῆμος, συμβολαῖς ἐγένοντο νῆποι καὶ δὲν ἔχει περιτοπισθῆ τῆς ναυλαγορᾶς παραταθῆ ἐπὶ μακρόν, ή κατάστασις θέλει αἱοπῆτη ἐπικίνδυνος.

Σουηδία : «Ἐν δῶλῳ 63 οκάφη, 97.992 τ. γκρός, ἀργοῦν, συναντὶ 50 πλοίων, 78.627 τ. γκρός, πρὸ μηνὸς. Τὰ σουηδικὰ ναυπηγεία τέλουν ἐν πάντες ἀπασχολήσεις διὰ δύο ἔτη, ἀλλ' εἶναι καὶ ἔσω καρακτηριστικὴ ἡ ἀλλείφεις νέων παραγγελιῶν.

Νορβηγία : Εἰς τὸ τέλος Ἱανουαρίου πᾶσαν παρωπλισμένα 55 οκάφη, 266.493 τ. γκρός, μεταξὺ τῶν δύοιν ταῖς τὸ νεότευκτον δεξαμενόπλοιον «Ἅγια Κνούντεν», 20.592 τόννων, δῆμος, δῆμος, ἐναυλῶθη περὶ τὰ τέλη Φεβρουαρίου.

Δανία : Μεσοῦντος τοῦ Φεβρουαρίου ἐτέλουν ἐν ἀργίᾳ 38 οκάφη, συνολικὴς χωρητικότητος 129.000 τ. γκρός.

Γαλλία : Παραγγελίαι σκαφῶν 100.000 τ. γκρός, πᾶσαν ναυρωθοῦν, ἐνῷ ἀπὸ ἔτους καμμίας ἀξιόλογος νέα ἐργασία δὲν ἔχει παρασταθεί. Τὰ μεγάλα ναυπηγεία ἔχουν τριετή, τούλαχιστον, ἀπασχόλουν, ἐνῷ τὰ μικρὰ ἀντιμετωπίζουν ἀπὸ τοῦ 1959 τὸν ἀνεργίαν.

Ιταλία : Τὸ ἀργοῦν τοννᾶς καλύπτει τὰ 10% τῆς συνολικῆς δυνάμεως καὶ εἶναι διπλάσιον τοῦ πρὸ ἔτους. Τὰ ιταλικὰ ναυπηγεία ἔχουν ἐργασίας μέχρι τοῦ 1964.

Ἐλλὰς : Τὰ παρωπλισμένα σκάφη ἀνέρχονται εἰς 244.

Εἰς τὰς πληροφορίας αὐτάς τοῦ Ρώμητερ ἡμεῖς προσθέτομεν, ὅτι ἡ Ἑλλὰς ἀντιμετωπίζει παροπλισμὸν σκαφῶν εἰς μεγαλυτέρων ἀκτασίν, συναντὶ πάσης ἀλλας χώρας. Κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Μαρτίου ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης μας ἥριθμει πλέον τῶν 300 σκαφῶν, εἰς τὰ δύοια καθ' ἡμέραν προστίθενται καὶ ἀλλα.

ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ

Τὰ πρώτα ἐννέα παρωπλισμένα σκάφη μεθωρμίσθησαν τὴν ἔδημορά δα αὐτὴν εἰς τὸ νέον ἀγκυροβόλιον τῆς Κυνοσούρας. «Ἄσφαλής καὶ καλῶς προστατευομένη είναι ἡ περιοχή. «Ἐτοποθετήθησαν δεκάτρεις δέστραι διὰ τὴν πρυμνοδέστην 26 μεγάλων πλοίων. Όσι μᾶς πληροφοροῦν σχετικῶς, ἔτεραι δέστραι θὰ τοποθετηθοῦν, δώστε μία πεντηκοντάς περίπου ἀργούντων πλοίων νὰ δύνανται ἐκεῖ νὰ μεδομισθοῦν.

Άλλ' ἐκτὸς τῆς Κυνοσούρας ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσία τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας συνέστησε τὴν κατάλληλον διαμόρφωσιν καὶ ἔτέρας περιοχῆς παρὰ τὴν ἄσφαλη καὶ οἰκονομικὸν παροπλισμὸν ἐνὸς ίκανοῦ εἰσέτι ἀριθμοῦ σκαφῶν.

«Ηδη ἐπιτροπὴ ἐμπειρογνωμόνων ὑπέδειξε, κατόπιν ἐπιτοπίου μελέτης, τὰ σημεῖα εἰς τὰ ὅποια διὰ πρέπει νὰ τοποθετηθοῦν αἱ δέστραι, ἐνῷ τὸ Υπουργείον Δημοσίων «Ἐργων ἐγγνώσιεν εἰς τὸ Λιμενικὸν Τα-

μείον, Ἐλευσίνος, ὅτι ἐγκρίνει τὴν διάθεσιν παρ' αὐτὸν τοῦ ἀγαγκαίου ποσοῦ διὰ τὴν διαμόρφωσιν καὶ τῆς περιοχῆς αὐτῆς εἰς ὁρμητήριον ἀργούντων πλοίων.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ «ἀρμάδα» τῶν παρωπλισμένων πυκνούται. Νέος αὔξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐν ἀργίᾳ τελουντῶν σκαφῶν, τόσον εἰς τὴν Ἑλλάδα ὥστε καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐπισημαίνεται. Οὕτω τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας ἀναφέρει, ὅτι 160 παρωπλισμένα σκάφη εὑρίσκοντο εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Πειραιῶς τὴν 10ην Μαρτίου, ἐν τῶν ὅποιων 30 εὑρίσκοντο εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα (ἐπισκευαζόμενα), 30 εἰς τὸ Ἀμπελάκι, 29 εἰς Πέρασι, 62 εἰς Σκαραμαγκάτη καὶ Ἐλευσίνα καὶ 9 εἰς Κυνοσούραν. «Ἐξ ἀλλού, κατὰ τὴν αὐτὴν ἡμέραν πυκνούτας εἰς τοὺς ἐπαρχιακοὺς λιμένας εὑρίσκοντο 42 ἐν ὅλῳ παρωπλισμένα σκάφη, πῆται 10 εἰς Καλάμιας, 2 εἰς Κεφαλληνίαν, 22 εἰς Σύρον, 3 εἰς Χαλκίδα, 2 εἰς Χίον καὶ 2 εἰς Κέαν. Τέλος, καὶ βάσει τῶν ἀναφορῶν τῶν προειδεύματος μας ἀρχῶν, τὴν 10ην Μαρτίου εὑρίσκοντο παρωπλισμένα 27 πλοία εἰς ἀγγλικοὺς λιμένας, 8 εἰς ἀμερικανικούς, 15 εἰς βελγικούς, 23 εἰς ὄλλανδρικούς λιμένας, ἐν ἐπίσης εἰς Πορτογαλίαν, ἐν εἰς Γαλλίαν, 2 εἰς Ιταλίαν καὶ 6 εἰς Ισπανίαν. Σύνολον ἀργούντων πλοίων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν γνωστῶν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν — 83. Σύνολον ἀργούντων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ ἔξωτερικὸν 285. Θὰ ὑπῆρχον ἀσφαλῶς καὶ ἄλλα τίνα, τῶν ὅποιων τὸ ὄγκυροβόλιον τῆς ἀργίας δὲν ἐπεσημάνθη.

Η ΑΝΕΡΓΙΑ

Εἰς 7.500 ύπολογούς τούς ὀνέργους ναυτικούς εἰς ὄλοκληρον τὴν Ἑλλάδα ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσία τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας. Νέαν, σπλαδό, αὔξησιν παρουσιάζει ἡ ἀνεργία, παρὰ τὴν ζωροτέραν, ὀπωδόποτε, κίνησιν ναυτολογίσεων τῶν τελευταίων ἡμερών διὰ τὴν ἐπάνδρων νεοτεύκτων καὶ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ζένων πληρωμάτων εἰς πλοία τῶν κ.κ. Νιάρχου καὶ Ωνάσου.

Πάντως, ἔχουμεν τὴν γνώμην, ὅτι μὲ κάποιο σύστημα, μὲ μεγαλυτέρων προθυμίαν καὶ μὲ περισσότεραν στοργὴν, θὰ πρέπει νὰ ἴσουν οἱ ἐφοπλισταὶ μας καὶ τὸ Κράτος τὸ θέμα τῆς τελείας ἀπορρόφησεως, μέρους ἔστω, τοῦ δόγκου τῶν ἀνέργων. Θὰ ἀναφέρωμεν ἐν καρακτηριστικὸν περιστατικόν, διὰ νὰ ἀντιληφθῇ ὡς ἀναγνώστης, τι, ὀκριβώς, θέλομεν νὰ εἰπωμεν μὲ αὐτὴν τὴν γενικήν, ὀπωδόποτε, σύστασιν.

Πρὸ ημέρων εἰς τὸν ἀρμόδιον ὑπηρεσίαν τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας παρουσιάσθη ἐκπρόσωπος ναυτικού γραφείου τοῦ Πειραιῶς μὲ τὰ φυλλάδια 26 ναυτικῶν, οἵτινες ἐπρόκειτο νὰ ναυτολογηθοῦν ἐπὶ διαφόρων πλοίων τοῦ ἐν λόγῳ γραφείου. «Ἐκ τοῦ προχείρου, δῆμος, ἐλέγχου, ποὺ διενηργήθη, διεποιήθη, ἀλλείφεται καὶ αἴσιον μόνον οἱ ἔζη πσαν πιτούχοι, κανονικοί, δηλαδή, ναυτικοί. Οἱ ἀλλοί, μίαν μεγάλην μικρὰν προϋπηρεσίαν είχον καταχωρισμένην εἰς τὸ φυλλάδιον των. «Ησαν οἱ ἀνειδίκευτοι. Οἱ λευκοφυλλάδιται τῶν καλῶν ἡμερῶν τῆς Ναυτιλίας, οἱ ὅποιοι ἀθρώποι προσελαμβάνοντο, τότε, διὰ καλύψουν τὰ υπάρχοντα μεγάλα κενά.

Καὶ δὲν εἰναι, ἀτυχῶς, τὸ περιστατικὸν αὐτὸν τὸ μόνον κρούσμα ἀδικαιολογίτην προτιμούσας τῶν ἀνειδίκευτων εἰς θάρος τῶν πραγματικῶν θαλασσινῶν βιοπλαστῶν. Καὶ ἀλλοι ναυτεργατικαὶ αἴσιοι προσταλούνται, τὰς τελευταῖς πλέοντας, τοιαύτην ἀνώμαλον σύνθεσιν ἐνεφάνιζον. «Ομως καὶ τύποις καὶ ούσιᾳ ἐπαγγελματίαι ναυτικοί είναι οἱ κάτοχοι διπλωμάτων πιτούχων. Αὐτοί, ἀλλοις, τε, κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἀνεργίας ἀθροίζονται καὶ αἴσιον μόνον πρέπει πρὸς τὸ πλοίο, πάσῃ θυσίᾳ, οἱμέρων νὰ διοχετεύνται. Οἱ ἀλλοί, οἱ νεοεισελθόντες, ἡμποροῦν καὶ νὰ περιμένουν. Καὶ διότι κατὰ τεκμήριον δὲν ἔχουν τὰ οἰκογενειακά θάρος τῶν παλαιῶν καὶ διότι πρέπει νὰ σφυρλατήσουν τὸν ἐπαγγελματικὸν τὸν ζῆλον, ἀντιμετωπίζοντες ἔγκαιρως τὰς ἀντιδότητας τῆς θαλάσσης.

Συμφώνως μὲ τὴν στατιστικὴν τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε.—διότι νὰ ἐπανέλθωμεν εἰς τὸν ἀριθμὸν τῆς ἀνεργίας—τὴν 10ην Μαρτίου οἱ ἀνεργοί ναυτικοί μας, κατὰ εἰδικότητας, ἐμφανίζονται, ὡς ἔξης, ἐν συγκρίσει μὲ τοὺς ἀνέργους τῆς 21ης Φεβρουαρίου :

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	21.2.58	10.3.58
Πλοιαρχοὶ α'	43	64
» β'	38	43
» γ'	86	102
Μηχανικοὶ α'	108	124
» β'	85	95
» γ'	228	248
Μηχανικοὶ Μ.Ε.Κ. α'	3	4
» » β'	11	10
» » γ'	26	43
Μηχανοδηγοί α'	82	80
Λογισταὶ	16	18
Ραδιοτηλεγραφοπταὶ	252	263
Ναύκληροι	115	126
Κυδερνήται α'	374	410
Άρχιβερμασταὶ	239	251
Λιπανταὶ	44	43
Θερμασταὶ	389	424
Φροντισταὶ	13	13
Βοηθοὶ Φροντιστῶν	67	70
Θαλαμηπόδλοι	439	449
Μάγειροι	247	266
Ναῦται	974	1015
Συλιούροι	48	52

Σύνολον πτυχιούχων ἀνέργων ναυτικῶν τὴν 10ην Μαρτίου 4.163, ἐνanti 3.927 τῆς 21ης Φεβρουαρίου. Ἀνδαλόγος αὔξησις σημειούται καὶ εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀνέργων διὰ πλώματος ναυτικῶν.

Εἰς κοινὴν σύσκεψιν ἐφοπλιστῶν, ναυτεργατῶν καὶ κρατικῶν ἀρμόδιων, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Κωτιάδη, παρισταμένου καὶ τοῦ κ. Ανδρέαδη, ἀπεφασίσθη ὡς σύμπτωσις διλογισμούς ἐπιτροπῆς ὑπὸ τοῦ κ. Φ. Ποταμίαν, Γενικὸν Γραμματεῖα τοῦ Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, ὃτις ἀμέσως θὰ ἐπελαμβάνεται τῆς μελέτης τοῦ δουλού ζητημάτος τῆς ἀνεργίας καὶ θὰ εἰσηγεῖτο τὰ προσφορώτερα μέτρα διὰ τὴν ἀντιμετώπισην τοῦ.

«Η ἐπιτροπὴ δὲν ἔβραδυνε νὰ ἐπιληφθῇ τοῦ ἔργου της, «Η πρώτη ἀπόφασίς της ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐπίσημην τροποποίησην τῶν κρατουντῶν διὰ τὴν ἐπιδότησην τῶν ἀνέργων. Οὕτω διὰ Βασιλικοῦ Διατάγματος ὑπογράφεντος εὐθὺς μετὰ τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν τῆς ἐπι-

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

τροπής, αύξανεται τό έπιδομα άνεργίας κατά 150 δραχμάς μηνιαίως. Οι διαμένοντες είς τας Αθήνας και του Πειραιά άξιωματικοί θα λαμβάνουν 700 δραχμάς και τά κατώτερα πληρώματα 600 δραχμάς. Οι είς τας έπαρχιας θα λαμβάνουν άντιστοιχως 600 και 500 δραχμάς.

Έξ αλλο, τό τρίμηνος διαστήμα άνεργίας, τό όποιον άπτετο διά την έναρξη της έπιδοτήσεως, έμειώθη είς διμήνον και ή τρίμηνος διακοπή της έπιδοτήσεως, μετά έξάμηνον παροχή τού έπιδόματος, έμειώθη είς διμήνον. Μετά τό πέρας τού διμήνου, ο άνεργος θα δικαιούται είστει τριμήνου χορηγήσεως τού έπιδόματος.

Αύτα είναι αι πρώται απόφασιες τής συσταθείσης έπιτροπής. Είνε όρθιαι και έτυχον της προεγκρίσεως δόλων τών παραστάτων κατά τήν μεγάλην σύσκεψιν έπι τής άνεργίας έφοπλιστών και κρατικών έκπρωτων.

Δεν λύεται, βεβαίως, διά τών άνωτέρω μέτρων τό πρόβλημα τής ναυτικής άνεργίας, ούτε και όργανουται ή πρόνοια υπέρ τών άνεργων πληρετέρων, ίνα άνα πάσσων κρίσιμον περίστασιν τής Ναυτιλίας τό Κεφαλαίον Άνεργίας έπιτελη την κυρίων του άποστολην.

Όπως και είς τό προηγούμενον τεύχος μας έτονίσαμεν, θα πρέπει τά παθήματα να μᾶς γίνουν μοθήματα. Και πάθημα είνε ή συμερινή δύσκολος κατάστασις, πρό της όποιας εύρισκομεθα, ίνα άποτελεσματικώς άντιμετωπίσωμεν τήν τοσον, άτυχώς, μεγάλην άνεργίαν τών ναυτικών μας, προλαμβάνοντες τήν δυστυχίαν.

Τό Κεφαλαίον Άνεργίας έπρεπε νά είνε μεγαλύτερον και θα ήτο, άν αι πρόσδοποι του δεν διεσπαθίζοντο είς σκοπούς αλλοτρίους. Πόρους έπισης άφθονωτέρους, κινωνικούς κυρίως, θα έπρεπεν έναν καιρού νά προβλέψωμεν, ίνα κατησφαλισμένην έχωμεν τήν έπιδότησιν τών άνεργων, οχι διά τών ψιχών τών ήδη διανεμομένων. Τό παράδειγμα τής υπέρ τών άνεργων ναυτικών προνοίας, είς την Αγγλίαν, την Ιταλίαν, τας Σκανδιναϊκάς και λοιπάς ναυτικάς χώρας, έπρεπε νά ληφθή υπ' όψιν. Είς τήν έπιτροπην έναποκείται, μελετώσων και τήν άξιόλογον έπι τής άργανωσεως τού Κεφαλαίον Άνεργίας έργασίαν προηγουμένης τοιαύτης υπό τον κ. Μπουρνιάν, νά είσπηγη τά καταλλήλα μετρα. Του λοιπού δέν πρέπει έξ απίνης νά καταλαμβάνεται ή κρατική Διοίκησης με τήν ναυτεργατικήν άνεργιαν. Τό ναυτικόν έπαγγελμα συνήνι υφίσταται τάς άποτομούς μεταπτώσεις ένα μεταφορικών κρίσεων. Ή Ναυτιλία, έξ αλλο, ή έπανδρωμένη με έλληνικά πλήρωμα, είνε τώρα μεγάλη, ή έκαστης συνεπώς και τής έκαστοτε άνεργίας θα είνε εύρυτερα πάσης προηγουμένης. Αυτά οφείλομεν νά λαδωμεν υπ' όψιν μας κατά την μελέτην τών άμεσων ληπτών μέτρων και έκεινων που θα πρέπει νά θεμοβοηθηθούν έναν καιρώ, ίνσα κατοχυρώσουν τήν θέσιν τού ναυτικού, ίνα τού δώσουν τήν πλήρη ψυχήκην του ήρεμίαν διά τό μέλλον, υπό οίανδηποτε κατάστασιν τής ναυλαγοράς.

ANTIKATHISTANTAI OI ZENOI

Κατόπιν προσωπικής έντολης τού κ. 'Αρ. Όναση, κατηγγέλθησαν αι συμβάσεις έργασίας μετά την ιεραρχίαν παραστάτων την έκ τών σκαφών του ηριοκομένου υπό τήν διοίκησιάν του ή τήν έλεγχον του έμπορικου στόλου. Τά πληρώματα αυτά άντικαθιστάνται ήδη δι' έλληνικών. Ούτω είς τό σύνολον τών σκαφών, τά όποια άνικουν είς τόν κ. 'Αρ. Όνασην ή τελουν υπό τήν έλεγχον αυτού, άνεξαρτήτως σημασίας, υπηρετούν ήδη άποκλειστικώς "Ελληνες ναυτικοί.

ΔΙΑ TΗΝ ANAKOYFISIN THE ANERGIAS

'Ορθοτάτην διεπτώσε πρότασιν κατά τήν τελευταίαν σύσκεψιν τής έπιτροπής έπι τής άνεργίας, ή κ. 'Αλκιμος Γ. Γράτσος. Πρόέτεινε τήν προαιρετικήν πρόσληψην έπι τών παρωπλισμένων ποντοπόρων πλοίων άριθμού τίνος άνεργων ναυτικών, έκ κατωτέρων κυρίως πληρωμάτων, τών έπιδοτουμένων υπό τό Κεφαλαίον Άνεργίας.

Οι προσλαμβανόμενοι άνεργοι θά άσχολούνται είς έργασίας συντηρήσεως και μικρεπισκευάς. Ειδικόν ναυτολόγιον παροπλισμού θά καθιερωθή διά τούς ούτων έπι ήμερομισθίων έργασίοντος, είς τρόπον ώστε θα είνε ούτοι θασφαλισμένοι είς τό N.A.T., θα παύση δέ προβαλλομένη ή άξιωσίας τού I.K.A. Περι καταβολής είς αυτό τής είσφοράς διά τούς ήδη άσχολουμένους, χωρίς άνεργοιν πλοίων ναυτολόγιον, είς έργασίας συντηρήσεως έπι τών άργοντων πλοίων ναυτικούς.

Τήν πρότασιν τού κ. Γράτσου, έπι προαιρετικής βεβαίως βάσεως, — τό τονιζόμενην ιδιαιτερώς — άπεδέχθησαν αι υπηρεσίαι τού υπουργείου, καθώς και οι έκπρόσωποι παρά τή 'Επιτροπή Άνεργίας τών έφοπλιστών και τών ναυτεργατών. 'Άν τελικώς τύχη έφαρμογής, τά έξης άγαθά άποτελέσματα θα προέλθουν: Θά άραιωσθων πως αι πυκναί τάξεις τών άνεργων και έ ταύτη θα περιορισθούν αι δωπάναι έπιδοτήσεως άπο τό Κεφαλαίον Άνεργίας. Θά άσφαλισθούν παρά τώ NAT κατά παντός άτυχματος οι και ήδη έπι ήμερομισθίων έργασίοντος ναυτικοί έπι ήργοντων πλοίων, χωρίς, θμως, τό είδικον ναυτολόγιον παροπλισμού. Θά είσπρατή τό N.A.T. τάς άλιγας έστω είσφοράς τών

ούτω ναυτολογημένων, υπολογισμένων πάντως υπό τήν σημερινήν κρίσι και, τέλος, τό και σπουδαίστερον, καθ' ήμας, θα προέλθη με τό άξιμωτων έφοπλιστικού κόσμους άρωγός είς τόν δυστυχούντα άνεργον. Καμμία, βεβαίως, υποχρέωσις προκαθωρισμένου ήμερομισθίου δέν θα υφίσταται, ή δέ έπιλογή τών θών προσλαμβάνονται, άναλογως τών άναγκών έκάστου πλοίου, θα είνε άπολυτον δικαίωμα τού

έφοπλιστού. Δέν θά πρέπει νά παροραθή, στις διά τής τοιαύτης άπασχολήσεως τών άνεργων τά παρωπλισμένα σκάφη θα τύχουν άριστης, θσον και οίκονομικής συντηρήσεως, διά νά είνε έτοιμα διά τήν νέαν των έξόρημσιν, τήν όποιαν δύοις δις εύχηθωμένων λιαν προσεχή.

TO KEΦΑΛΑΙΟΝ ANERGIAS

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον τού N.A.T. ένέκρινε τόν προϋπολογισμόν τού Κεφαλαίον Άνεργίας και 'Ασθενείας, τόν όποιον κατηρτίσαν ο 'Οικος τού Νάυτου και τό Γ.Ε.Ν.Ε. και τόν όποιον έπειτερην τελικών ή διοίκησην τού Νάυτου Απομαχικού Ταμείου.

Ως είχομεν άναγράψει σχετικώς, είς τήν άρχικήν του μορφήν ο προϋπολογισμός ένεφαντεν έλλειμμα έννεα έκατομμυρίων δραχμών, τό διόποιον κατά τήν δευτέρων έπειτερασίαν αυτών υπό τού N.A.T., έμειώθη είς τό ποσόν τών τεσσάρων έκατομμυρίων. Διά νά έπιτευχθή ή μειώσις αυτη περιεκόπτοσαν κονδύλια άφορώντα τά έξοδα διοίκησεως, τάς δαπάνας ειδικής προστασίας άσθενών, μη έπιρεζούσας τήν έν γένει ιατροφαρμακευτική περίθαλψιν, τών κτηρίων τών ναυτικών κατασκηνώσεων τού 'Αγιου 'Ανδρέα.

Υπό τήν νέαν του μορφήν ο προϋπολογισμός τού Κεφαλαίον Άνεργίας έμφανει σκέλους έσδόδων έξ 24.133.000 δρχ, και σκέλος έσδόδων έξ 265.000 δρχ. Τό προκύπτον έλλειμμα άνερχομενον είς 4.032.000 δρχ, προβλέπεται νά καλυφθή άφ' ένος μεν έ τών άποθεματικών τού Κεφαλαίον Άνεργίας, άφ' έτερου δέ έκ τής άποδοσεως, μετά τήν έκκαθάρισην τού Α.Ο.Κ.Π., τών κεφαλαίων τά όποια διετέθησαν υπό τού Κεφαλαίον Άνεργίας διά τήν νέαν των κτηρίων τών κατασκηνώσεων.

Τό κονδύλιον διά τήν έν γένει ιατροφαρμακευτική περίθαλψιν, είς τόν έγκριθεντα προϋπολογισμόν, άνερχεται είς 18.700.000 δρχ. έκ τών διποιων τά 14.500.000 δρχ. θα διστεθούν διά τήν προστασίαν τών ήσφαλισμένων τού κέντρου και τά 4.200.000 δρχ. διά τήν προστασίαν τών έπαρχων.

Έξ αλλο, τό κονδύλιον διά τήν έπιδότησιν τών άνεργων προϋπελογίσθη ζ τό ποσόν τών 4.000.000 δρχ. έναντι τού 1.900.000 δρχ. τού προϋπολογισμού τού 1957. Πάντως θεωρεῖται βεβαίως, στις τό ποσόν τούτο δέν θα έπαρκεση διά μίαν πλήρη έπιδότησιν, μετά τήν άποφασίσθεταιν αύξησην τού πιθίδοματος και τό διογκούμενον συνεχών άριθμον τών άνεργων. 'Ενδέχεται κατά 2.000.000 δρχ. τό κονδύλιον τούτο έντος τού 1958 νά αύξηση.

Τέλος, είς τήν έγκριθεντα προϋπολογισμόν, διρίζεται ή είσφορά τού N.A.T. είς τό Κεφαλαίον Άνεργίας έκ τών τακτικών έσδόδων αυτού, είς 12 % έναντι 10 % τού 1957.

EKTOPIZOMEWA

"Εχουν, άρα γε, πληροφορθή οι άρμοδοι κρατικοί παράγοντες, άλλα και αυτοί οι άνεργοι ναυτεργάται, στις μεταξύ τών πολλών άργοντων την έλληνικής ιδιοκτητής σκαφών — τών περισσοτέρων πάσσα τών μικρών μεσογειακών μας φορτηγών; Είχον μήποτε τήν περιέργειαν νά μαθών πόσα ιταλικά μεσογειακά είνε παρωπλισμένα και πόσα έπακριβώς ήδη μας;

Μετ' έκτηλησεν άσφαλως θα κούσουν, οτι άλλα τά ιταλικά μεσογειακά έργαζονται, άπασχολούμενα και είς τάς έλληνικάς μεταφοράς, ένω τά ιδικά μας απρακτούν. Θά διεργαθούν, βεβαίως, πώς τούτο συμβαίνει; 'Η έξηγηση είνε άπλουστάτη. Τό ιταλικόν είνε είς θέσιν νά δέχεται τόν χαρημάτερον ναύλον και νά κερδίζη, ένω τό έλληνικόν, άκομη και τό έλληνικών συμφέροντων ύπό ξένηη σημαίαν, άν τόν δεχθή θα ζημιώση πολλά. Τό έλληνικής διαχειρίσεως μικρών, παρήλιον και άντιονομικών μεσογειακών φορτηγών έχασε πρό πολλού τήν συναγωνιστικήν τού ικανότητα. 'Εργαζεται, θαν περισσεύσουν τά φορτία. 'Οταν είναι άλιγωτερα πρώτον τό έλληνικόν έξερχεται τού στίβου είναι τό άκριβωτερον.

Χίλιοι επωμένα πράγματα. Τά ληγμονούμενη, θμως, άτονοι ναύλοι καπλύτουν και τήν κρατικήν είς τάς δαπάνας. Τά έπαναφέρομεν είπι τάπτος άτονοι ναύλοι έκπεντουν. Τώρα τά ξένα, με τά άλιγωτερα έξοδα κινούνται, ύφαρπάζουν και αύτην τήν άλιγωτερα έπιδοτήσεως μεταφοράς, ένω τά ιδικά μας άδυνατούν νά δεχθούν τους προσφερούμενους ναύλους.

Συγκεκριμένα πολλά παραδείγματα έχομεν υπ' όψιν μας. Θά άναφέρωμεν τά πλέον πρόσφατα. 'Η Έταιρια Λιπασμάτων είσαγει πρός έπειτερασίαν άρκετά φορτία φωσφάτων ύπό τό Σφάξ, 'Έλληνικά μικρά φορτηγά διενηργούν τάς μεταφοράς. Τώρα πού οι ναύλοι έξεπε-

H CONSOLIDATED MARINE SERVICE CORP.

116 BROAD STREET
NEW YORK 4, N.Y.

'Υπό τήν Διεύθυνσιν τού κ. 'Ιωάννου Α. Παπαδοπούλου καθιστά γνωστόν, οτι έχει ήδη άναλάβει, κατόπιν συμφωνίας, τήν ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗΝ EN ΕΛΛΑΣΙ ογκικήν άντιπροσωπείαν τού "MARITEC CORPORATION", διά τόν πλήρη καθαρισμὸν τών κοιτῶν τών πετρελαιοφόρων πλοίων διά καταλλήλων και άκινδύνων έντελως ΝΕΩΝ φαρμάκων, είς τρόπον ώστε νά είναι άπολύτως έτοιμα διά νέαν και πάλιν φόρτωσιν δι' οίνοδήποτε είδος έμπορεύματος.

'Επίσης άναλαμβάνει τόν καθαρισμὸν τών έδατοφόρων δεξαμενῶν οίουδήποτε τύπου πλοίων.

Διά περισσοτέρας πληροφορίας, οι ένδικαφέρομενοι δύνανται νά άπευθυνωνται είς τά έν 116 BROAD STREET NEW YORK Γραφεία τής Έταιριας ή είς τά έν Σύρω «ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ και ΝΕΩΡΙΟΝ» τών έφοπλιστῶν κ. κ. ΑΔΕΛΦΩΝ ΡΕΘΥΜΝΗ.

σαν, τὰ ἵταλικά σκάφη δέχονται τὰ 20 σελλίνια διὰ Πειραιᾶ· τὰ ἐλληνικά δὲν καλύπτουν οὐδὲ τάς δαπάνας τῆς κινήσεώς των. Υπερβαίνουν αύται τὰ 21 σελλίνια. Η Ἐταιρία Λιπασμάτων ὑπερχερώθη κατόπιν τούτου νὰ ναυλώσῃ ἵταλικά.

Τάς έντευθεν έπισης μεταφοράς σιδηροπυρίτου τα ιταλικά τείνουν νά τάς μονοπωλήσουν είναι τα ευθηνότερα. "Ολαι ακόμη αἱ μικροτάτιδες ἐλληνικῶν προϊόντων διὰ τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Ἀδριατικὴν μεταφέρονται ἀπό τὰ Ιταλικὰ «κόστερα». Εἰσπλέουν εἰς τὸν οιονδήποτε ὄρμον προκειμένου νὰ παραλάβουν καὶ φορτίον 50 τόνωνν. Τὸ μικρὸν βύθισμά των, ἡ οἰκονομία καυσίμου καὶ τὰ καλὰ μέσα φορτεο-φορτωσέων είναι ἀσύγνωνιστα πλεονεκτήματα. "Η μισθοτροφοδοσία, τέλος, τῶν ιταλικῶν είναι κατά 25% κατωτέρα τῶν ἑλληνικῶν τοῦ αὐτοῦ μεγέθους.

Αλλά πρέπει νά ειμεθούς αφελείς διά νά πιστεύωμεν, ότι μεραίς εις τον συναγωνιστικὸν στίβον τῶν μεσογειακῶν μεταφορῶν ήμπορεῖ ἡ Ναυτιλία μας νά σταθῇ, ὅταν εἰνε ἀκρίδη εἰς τὴν διαχείρισήν της καὶ καθ υστερημένη ποιοτικῶς. Θὰ μᾶς ἐκτοπίσουν — ὅπως μᾶς ἔξετόπισαν — οἱ μαχητικώτερα μέσα διαθέντες. Οἱ Ἰταλοί καὶ οἱ Ἑβραίοι, διὰ νὰ μὴ ἀναφέρωμεν τοὺς Τούρκους καὶ τοὺς Γιουγκούσιους, μὲ τὰ κρατικὰ τῶν, ἑυθήνης διαχειρίσεως πλοία, καὶ μὲ τὴν ἐπίμονον διάκρισιν τῆς σημαίας των. „Ολοὶ θὰ μᾶς ὑποσκελίσουν, θὰ κερδίσουν τὸ μεσογειακὸν μεταφορικὸν ἐμπόριον. Τὰ ιδικὰ μας πλοία, σωρὸς παλαιοιστιδρῶν, θὰ παραμείνουν δεμένα, οἱ ναυτικοὶ μας θὰ περιδιαβάζουν τὰ παραλίαν τοῦ λιμένος Πειραιῶς ἄνεργοι καὶ τὸ συναλλαγματικόν μας ἀπόθεμα θὰ στερηθῇ τῆς πλουσίας εἰσφορᾶς τῶν μεσογειακῶν ναυλῶν.

Αλλὰ πρὸς ποίους νὰ ἀπευθύνωμεν ταῖς ὑπόδειξις μᾶς; Πρὸς τοὺς καθεύδοντας κρατικοὺς ἄρμοδιοὺς ἢ τοὺς παραγωρίζοντας τὰ πράγματα ἡγήτορας τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων; Καὶ νὰ σκεφθῇ κανεὶς, ὅτι χιλιετρίδων παραδόσεις μᾶς συνέβουν μὲ τὴν Μεσόγειον, ἀπὸ την ὅτοιαν, διότι δὲν ἔχομεν κόκκον συνέσεως, ἐκτοπιζόμεθα.

Н КРАТИКИ АКХАИА

Αλλὰ δὲν θὰ ἔπειτε, προκειμένου περὶ τῆς φορτηγού μεσογειακῆς ναυτιλίας, νὰ περιμένωμεν ὅλλην τινὰ ἐξέλιξιν ἀπὸ τὴν σημερινήν. Ἰσως νὰ ἐπτάλθεν ἐνώπιτερον τῶν προβλέψεων μας ἡ κρίσις τοῦ μεσογειακοῦ φορτηγού, ήτο ὥμως ἀναπότεττος. Αἱ στήλαι αὐταὶ δὲν ἔπαυσαν νὰ τὴν ἐπιστημάνουν.

Έξεισάθη νά αρχισωμεν έκ του μηδενός άνασυγκροτούντες την μεσογειακή μας ναυτιλίαν εύθυν μετά τον πόλεμον. Το σύνολον της προπολεμικής «μαύρης μοιράς» είχε χαθί.

Από το Κράτος περισσότεραν ἐπέδεικνε καλὴν πίστιν εἰς τὴν ἑκπλήρωσιν τῶν συμβατικῶν του ὑποχρεώσεων, θὰ καθίστατο δυνατὴ ἡ σὺν τῷ χρόνῳ ἄλιτρη ὑγιῶν βάσεων ἐπανδημιουργία τοῦ μεσογειακοῦ μας στόλου. Τὸ ἔλληνικόν, ὅμως, δημόσιον ἀπεδείχθη κακόπιστος ὡφειλέτης ἄλλα καὶ ἀνόντος διαχειρίστης μιᾶς παραγωγικῆς ὑποθέσεως στημαντικῆς. Δὲν ἐπήρωσεν εἰς τὸ ἀκέραιον τὰς ἀσφαλιστικὰς ἀποζημώσεις, ἥγνόησε δὲ παντελῶς καὶ τὰ ἀνταλλάγματα χρήσεως τῶν ἐπιτάκτων. Ἀποτέλεσμα ἡ ἀδυναμία τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ ἀναλάβουν τὸ ἔργον της μεταπολεμικῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς μεσογειακῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας.

Κατά κακήν μοίραν μᾶς παρεχωρήθησαν τὰ ἐκ τῶν γερμανικῶν ἐπανορθώσεων ταρπήλικα καὶ ἀντιοκουνικά σκάφη, ἄτινα καὶ συνετέλεσαν εἰς τὴν διαστροφήν της πρὸς ἀναδημιουργίαν τοῦ μεσογειακοῦ μᾶς στόλου προσπαθείας καὶ εἰς τὴν πλήρη οικονομικήν ἔξαβλισσων τῶν ὅσων ἐφοπλιστῶν εἶχον τὴν ἀτύχιαν να τὰ ἀγοράσουν. Τὸ σημερινὸν κατάντημα, ὁ ἀφανισμός μᾶλλον του ἑλληνικού μεσοφεγγιακού στόλου, ὑπῆρξεν ἀμέσως συνεπεία αὐτῆς τῆς οικτρῆς, τῆς καθαυτοῦ ἐγκληματικῆς, διαγείρισες τοῦ ὅλου Κηπηταστοῦ ἀπό μέσους τοῦ κοάτρου.

σιαχειρίσεις του οπού ληπτήματος από μέρους του κράτους.
Καὶ ὡς νὰ μὴ πρέκει ἡ παραγνώρισις τῶν θυσιῶν τοῦ πτωχῶν μεσογειακοῦ, ἡ φαλκίδευσις τοῦ λαβεῖν του ἀπὸ τὰς ἀσφαλίσεις καὶ τὰς ἐπιτάξεις, ἐπειδαρύνθη τούτῳ μεταπολεμικῶς μὲ μίαν ὑπερτοπολετὴλη σύνθεσιν πληρωμάτος, μὲ ὑψηλὸν μισθολόγουν, μὲ φόρους καὶ εἰσφορὰς δυσαναλόγουν, ὅπτες νὰ χάσῃ τὴν συναγωνιστικὴν του ἰκανότητα, νὰ καταντήσῃ τὸ ἀκριβώτερον εἰς τὴν Μεσόγειον.

Καὶ οὐτά, ἐνώ ποι ἄλλοι, οἱ Τούρκοι, οἱ Ἑρμοί, οἱ Γιουγκοσλαύοι, προπορευομένων τῶν Ἰταλῶν, προσπάθουν νὰ ἐνισχύσουν τὴν θέσιν των εἰς τὴν μεσογειακήν μεταφορικήν κίνησιν. Θὰ ἡδύνατο, Βεβαίως, τὸ Κράτος, τὰ ιδία αὐτοῦ σφάλματα ἐπανορθώνων, νὰ βοηθήσῃ τὸν ἑφοπλιστὴν τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας διὰ πιστώσεων μακροπρόθεσμων, ἵνα ἀποκτήσῃ πλοία καλύτερα, συγχρονισμένα, μαχητικώτερα. Θὰ ἡδύνατο, ὅμως, νὰ τὸ πράξῃ, ὅν εἴκει καὶ τὴν ἐλαχιστὴν συναίσθησιν τῶν ὑποχρεώσεων του, ὃν τούλαχιστον κατανόησιν εἶχε τῆς παραγωγικῆς δυναμικότητος τοῦ μεσογειακοῦ πλοίου.

Διότι, οώς, οι κρατικοί ἄρμοδιοι δὲν ἔχεται μπαν ποτὲ τὴν πλουτοπαραγωγικὴν συμβολὴν τοῦ κλάδου αὐτοῦ τῆς Ναυτιλίας μας, τοῦ ἐγγύτατα μὲ τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τοῦ Τόπου μας κινουμένου, διότι ποτὲ δὲν ἐπληροφορήθησαν τὶ τὸ πολύτιμον εἰσφέρει τα μεσογειακὸν σκάφος, βάσει συγκεκοιμένων ἀριθμῶν καὶ ὑπευθύνων Βεβαιώσεων, ἔγκατελεῖσ-

φαν εις τὴν ἀδυναμίαν τῆς ἴδιωτικῆς πρωτοβουλίας μίαν προσπάθειαν ασιαν πακές ὑποστηρίξεω.

Τώρα τα μεσογειακά μας φορτηγά είναι δεμένα. Διό τα πλειστα έξι αυτών προβληματική διαίτη είναι η επανοδούς είς την υπηρεσίαν. Ασφαλώς θα πωληθούν πράγματα διάλυσιν. Νέα δεν θα πρέπει να περιμένωμεν. Το κόστος της διασκέψισεως του έλληνικού μεσογειακού είναι άπαγορευτικόν και η υπέρ αύτου κρατική μέριμνα ανύπαρκτος.

Ανησυχούν οι υπευθύνως διαχειριζόμενοι τα οίκονομικά μας πράγματα διά την συνεχίζομένη μειώσιν του συναλλαγματικού πας απόθεματος. Την προσπάθειαν τέτοι εύρυτέρας τοποθεσίεων των προϊόντων μας είς το έξωτερικον θέλουν νὰ προσθήσουν, ένω ἄγνοον μίαν ἀφόβων πηγὴν συναλλάγματος ἀδάπανον διὰ τὸ Κράτος, τὸ μεσογειακὸν πλοῖον. Αἱ μεταφορικοὶ υπηρεσίαι του ἀπέδωσαν καὶ ημιτορουν πολλὰς ἀποδόσευν καὶ εἰς τὸ μέλλον ὑπὲρ τῆς Οἰκονομίας μας, ἀρκεῖ νὰ διαθέωμεν τὰ κατάλληλα μέσα — τὰ πλοῖα. Τὰ οίκονομικά, ὅμως, τὰ συγχρονισμένα, τὰ ἐνισχυμένης συναγωνιστικῆς ικανότητος. Ἀν αὐτά τὰ πλοῖα, κρατικὴ ἀρωγὴ, δὲν τὰ ἀποκτήσωμεν, πρέπει νὰ θεωρούμεν τὸν σημερινὸν παροπλιτὸν τῶν μεσογειακῶν μας σκαφῶν, ὡς μονιμὸν πλέον κατάστασιν μὲ μόνην διέξοδον, τὴν ἄγουσταν πρὸς τὴν διάλυσιν τῶν.

Η ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΙΣ ΤΟΥ ΑΚΤΟΠΛΟΙΟΥ

“Η ύπο τὴν προεδρίαν τοῦ τέως γενικοῦ γραμματέως τοῦ ύπουργείου Ναυτιλίας κ. Φ. Παταμάνου ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ἀποτελούσα κλιμάκιον τοῦ παρὰ τῷ ‘Υπουργείῳ Συντονισμοῦ τομέας ἐρεύνης καὶ δργάνωσεώς τοῦ οἰκονομικοῦ προγραμματισμοῦ τῆς χώρας, πρόκειται κατ’ αὐτάς νά ύποβάλῃ εἰς τὰ ‘Υπουργεία Συντονισμοῦ καὶ Ναυτιλίας τὴν εισήγησιν της ἐπὶ τοῦ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΥ.

Εις τὴν Ἐπιτροπὴν ταῦτα είχε παραπεμφθῆ, ὡς γνωστόν, ἡ ἐκθεσία τῆς συναθέσιας κατὰ τὸ περαθέν έτος Ἐπιτροπῆς πρὸς εἰδικῶν μελέτων του ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος, ἐπὶ τῷ τέλει τῆς ἐπανεξετάσεως τῶν συμπερασμάτων εἰς ἣ ἡ Ἐπιτροπὴ ἔκεινον είχε καταλίξει.

Πληροφορούμεθα, δτὶ ἡνὸς Ἐπιτρόπου υἱόθετος πλήρως τὰς εἰσηγήσεις τῆς προπογυμένης τοιάυτης, ὡς ἀποτελούσας τὴν πλέον πρόσδοφον λύσιν πρὸς ἀμεσον ὀντιμετώπιον τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος καὶ ως ἀνταποκρινομένης πρὸς τὴν καθ' ἥμᾶς προγραμματικότητα. Τὰς εἰσηγήσεις ταύτας συνεπλήρωσεν εἰς τινὰ σημεῖα, ἐξ ὧν τα σπουδαιότερα είνε τὰ κάτωθι :

“Οος ού αφορά τὴν ἡλικίαν τῶν πλοίων : Ἡ Ἐπιτροπὴ Ναυτιλίας φρονεῖ, διτὶ αἱ διαισθήσεις ἀνάγκης καὶ εἰς πλάτων ὑλικὸν δέσον νὰ καλυψοῦν ἀμέσως διὰ τῆς ἀγορᾶς ἐκ τοῦ ἔχωτεροῦ ή ἐκουσίων πλοίων ἡλικίας μέχρι 30 ἑτῶν (ἢ μέχρι καὶ 35, ἐδὲ δὲν εὐρεθῶσιν εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορὰν πλοία τοιαύτης ἡλικίας), ἀνταποκρινομένων, πάντως, πρὸς τὰς ἐν τῇ ἐκθέσει τῆς πρώτης ἐπιτροπῆς προδιαγραφάς μεγέθους, ταχύτητος, εἰδούς μηκανῆς, συνθηκῶν ἀσφαλείας καὶ ἀνέσεως κλπ.

Μετὰ τὴν τοιαύπτινην βελτίωσιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, οἱ μελλοντικαὶ ἀνάγκαι καὶ τὰς ἀκτοπλοίας, εἰτὲ λόγῳ αὐξήσεως τῆς κινησίας, εἰτὲ λόγῳ συμπληρώσεως τοῦ ὅριου ἡλικίας τῶν διατρηπθομένων πλοίων καὶ τῶν θάσει τοῦ προγράμματος ἀμέσου ἐφαρμογῆς προστεθουσιένων, δέον νὰ καλύπτωνται διὰ νεοτεύκτων καὶ ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἔθνικῆς ναυπηγικῆς διομηκονίας, ηπιτὶς ἐλπίζεται, διτὶ θά εἰναι εἰς θέσιν μετὰ παρέλευσιν 2-3 ἔτῶν νὰ καλύπτῃ τὰς εἰς ἀκτοπλοϊκά πλοῖα ὄντας μας.

"Σαν ἀφορᾶ τὴν δανειοδότην : Προτείνει, δῆμος τὸ πρόγραμμα ἀμέσου ἐφαρμογῆς διὰ τὴν συμπλήρωσιν καὶ ἀνανέωσιν τῶν πλοίων Α', καὶ Β'. Κατηγορίας κλιμακοθή εἰς διετές χρονικὸν δύστημα, ώστε κατ' ἕτος νὰ κορηγηθοῦν δάνεια διὰ τὴν προσθίκην ἔνος πλοίου Α'. Κατηγορίας καὶ 3 πλοίων Β'. Κατηγορίας. Τὰ δάνεια δέονταν νὰ δοθοῦν παρὰ τοῦ κρατικῶς ἐλεγχομένου Ο. Χ. Ο. Α., πλειεμένων τῶν ἐμπορικῶν Τραπέζων καὶ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομακικοῦ Ταμείου, καθόδου ταῦτα θέλουν κορηγηθῆ, ἐν τῇ ἀσκίσει τῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς καὶ συγκοινωνιακῆς πολιτικῆς καὶ, συνεπῶς, ἀνάλογα δέοντα νὰ είνει τὰ κριτήρια καὶ οἱ δροὶ ὑφ' οὓς θὰ κορηγηθοῦν. Τέλος, δέοντα, δῆμος τὰ δάνεια κορηγηθῶσι κατὰ πρότιμουν εἰς ὅμιλο ἐπιχειρήσεων, ίνα δημιουργηθῆ δι' οἰκονομικῶν μεθόδων τάσις πρὸς συνεργασίαν ἢ συνένωσιν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἐπιτευχήσι οὕτως κατὰ μέτρον ὁ περιορισμὸς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιχειρήσεων τούτων.

"Οσον ἀφορᾷ τὸ ναυλολόγιον : Ή 'Επιτροπή Ναυτίλας υιοθετεῖ ἐπίσης πλήρως τὴν πρότασιν τῆς πρώτης ἐπιτροπῆς, δημοσίας τὸ ναυλολόγιον ἐπιβατῶν αὐξάνει ἀμέσως κατὰ 10%. Υιοθετεῖ καὶ τὰς ἑτέρας προτεινομένας κλιμακωτὰς αὐξήσεις μέχρι 25% καὶ ὑπὸ τὰς ἐν τῇ εἰσηγήσει τῆς προμνησθέσιον 'Επιτροπῆς προϋποθέσεως. Παραλλήλως, δημοσίας, συνιστᾶ, δημοσίας δὲ φόρος τοῦ Δημοσίου ἔχομοιωθῇ μὲ τὸν φόρον ἐπὶ τῶν ἀεροπορικῶν εἰσιτηρίων, μειούμενος ἀπὸ 6% εἰς 2½%, ώστε καὶ αὐξήσις τοῦ ναυλολογίου νὰ ἀποβῇ δολιγάτερον αἰσθητό. Εἰσηγεῖται, ἐπίσης τὴν αὐξήσιν τοῦ ναυλολογίου τῶν ἀνένδιατης εὑμερεμάτων. Τέλος, πρὸς ἔξαλειψιν τοῦ ἐκ τῶν αἰφνιδιαστικῶν αὐξήσεων

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 AGENTS:

17 State St. - NEW YORK N.Y. **GEORGE CARRAS INC.**

Cables CARRASBRO :

τῶν τιμῶν τῶν καυσίμων καὶ τῶν μισθῶν τῶν πληρωμάτων δημιουργουμένων αἰσθήματος ἀδειάστοπος καὶ ἀσταθείας, δηρεὶ Εἶδορῷ ἀνασκετικῷ ἐπὶ πάσῃ τάσσεως πρὸς σκηνωματισμὸν ἀπόθεματικῶν θελτιώσεων ή δια νέας ἐπενδύσεις ἐν τῇ ἀκτοπλοΐᾳ, προτείνει ὡρισμένα μέτρα, δ' ὣν τὰ δύο ταῦτα θασικά κονδύλια ἔξδον θά καταστοῦν σταθερώτερα καὶ περαιτέρω προτείνει τὴν κατά τακτάς περιόδους ἀναπροσαρμογὴν τοῦ ναυλολογίου, ἀναλόγως τῶν οπιμειθεισῶν αὐζομειώσεων εἰς τὰ κονδύλια ταῦτα.

Οσον ἄφορα τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς πύξιμην κινήσεως εἰς τὸν θέροντα : Η' Επιτρόπον φρονεῖ, διτι, καίτοι αἱ ἀνάγκαι εἰς πλοΐα ύπεροχισθούσαν δάσει τῆς μεγαλύτερας ἔθδομαδιαίας θερινῆς κινήσεως κατὰ γραμμήν, δὲν θὰ καταστῇ πάντοτε δυνατὸν νὰ ἐξυπηρετηθῇ π η πύξιμένη κίνησις καθ' ὥριομένα Σάββατο (μεταβάσεις) καὶ Κυριακάς (ἐπιστροφαῖ) τοῦ θέρους, διαφορός εἶναι νὴ ἔθδομαδιαία δυναμικόπτερη τῶν πλοιών, κατὰ γραμμάς, καλύπτη τὸν συνοικικὸν ἀριθμὸν τῶν ἑντὸς τῆς ἔθδομάδος μετακινουμένων. Ή διατήρησις ἐφεδρικῶν πλοιών πρὸς κάλυψιν τῆς ἐπτάκτου ταύτης κινήσεως ήμερων τινῶν τοῦ έπους, κρίνεται παρὰ τῆς ἐπιτροπῆς ὡς μέτρον ἀντιοκονομικόν, διότι αἱ ἐπήποιαι δαπάναι κινήσεως καὶ ἀποσθέσεως τοῦ κεφαλαίου τῶν ἐφεδρικῶν τούτων πλοιών θὰ διαρρέουν ἐν τελευταίᾳ ἀναλογεῖ τὸ ταύτιδενον κοινὸν καὶ η παρασκευομένην ὑπηρεσία θὰ είνει δυσαναλόγης μικρὸν ἐν σχέσει μὲ τὴν ἐπιθύμουν. Εὐνόταθούν οἰκονομικῶς μέτρον πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῆς πύξιμένης κινήσεως τῶν ὀλίγων τούτων ήμερῶν είναι, κατὰ τὴν 'Ἐπιτροπήν, η χρηματοποίησις ἐπτάκτως τῶν πλοιών, τῶν ἀσκολουμένων ἀποκλειστικῶν εἰς τουριστικοὺς πλόας, ἵνα ισχυομένων δέ καταλλήλων παρὰ τοῖς Κράτους, ώστε, ἀφ' ἐνός, νὰ αὐτῆδησιν ἀριθμητικῶς – διότι δι' αὐτῶν παντοιοτρόπως ὀφελεῖται η θερινή οἰκονομία – καὶ ἀφ' ἐτέρου, τηνά έξ αὐτῶν ρυθμίζουσι τοὺς τουριστικοὺς τῶν πλόας, δισταύλωσι τὰ Σάββατα καὶ αἱ Κυριακαὶ, κατὰ τούς δύο θερινούς μήνας τῆς μεγάλης κινήσεως, νὰ ωστε ἐλεύθεραι.

‘Ως δρον της τοιαύτης χρονιμοποίησεως τῶν τουριστικῶν πλοίων, ἡ Επιτροπή θέτει, ὅπως ταῦτα ἀνίκουν εἰς τὸν ίδιον πλοιοκτησίαν ἢ συνεργαζομένων ὄμάδα πλοιοκτησίας, τὴν ἔξυπηρτοῦσαν κατὰ τὴν ἡμέραν ταῦτην καὶ καθ' δόλον τὸ ἔτος τὴν δεδομένην δρομολογικὴν γραμμὴν, ἵνα θὰ ἐλθῃ νὰ ἐνισχύσῃ τὸ τουριστικὸν πλοίον, Ἰνα οὖτα, ἀφ' ἐνὸς, ἀποτροπῇ ἀθέμιτος ἀνταγωνισμὸς πρὸς τὰ πλοία τὸ ἔξυπηρτεσσαντα τὴν γραμμὴν κατὰ τοὺς μη ἀποδοτικοὺς μῆνας καὶ ἀφ' ἑτέρου, Ἰνα ἐνισχυθῇ ἡ τάσις πρὸς συνένωσιν ἢ συνεργασίαν τῶν ἀκτολογικῶν ἐπιχειρήσεων.

Ἐν κατακλείδῃ ἡ Ἐπιτροπὴ τονῖζει τὴν ἀνάγκην, διως τὰ προτεινόμενα μέτρα τεθοῦν ἀμέσως εἰς ἔφαρμογήν, οὐαὶ ὅρζηται ἡ ἀπόδοσις των ἀπὸ τοῦ προσεκούς θέρους, ὅπότε, κατὰ πᾶσαν πρόβλεψιν, ἡ κίνησις θὰ είνει μεγαλύτερα τῆς τῶν παρεθόντων ἑτανῶν.

Η παραπέμφειος, έπισης, είς τὴν ΕΠΙΤΡΟΠΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ εἰσήγησε
επὶ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ τοῦ Διευθυντοῦ Ναυτιλίας Υ.Ε.Ν. κ. Σταμπόλη
πρὸς τὴν ΕΠΙΤΡΟΠΗΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ, δὲν ἔγενετο ἀποδεκτή, διότι, ὡς
ἀπλοφορούμεθα, τὰ στοιχεῖα ἐφ' ὃν σπρίζεται αὐτὴ ἡ λέγουσαν ὡς
ασφαλένα, ή δὲ διασκήνωταί την πρότασις (ἡμικρατικοποίησις τῆς ἀκτοπλοϊ-
ας) ἐκριθή ἀνέδοψική.

ПОЛЛА АПОМЕНОУН

Εις ἄλλην σελίδα δημοσιεύομεν περικοπάς τινας και στατιστικούς αριθμούς ἀπό τὴν ἔκθεσιν ἐπὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς χρήσεως 1957 τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου. Είναι, πράγματι, ἐνθαρρυντικά, κωρίς ὅμως και νὰ ἡμπορή τις να ισχυρισθῇ, ὅτι ἐπὶ θεμέλιων ἀπαρατεύσεων είνει ἡδροιαώμενο τὸ ἀσφαλιστικὸν μας ἔδρυμα οὐτε καὶ ὅτι ὅλα του τὰ προβλήματα ἐπελύθησαν.

Πρώτη και βασική έπιδιωξις είναι η ασφάλισης όλων των έπηνδρωμένων με "Ελλήνας ναυτικούς πλοιών. Παρά τάς καταβληθείσας προσπαθείας, όχι δύναται και τόσον έπιμόνους κατά τούς τελευταίους μήνας, ιδίως το ήμισυ των ξένων πλοίων έλληνικης ιδιοκτησίας, με ίδικος μας πληρωμάτα, έχει ασφαλισθεί. Απομένουν πολλά άνασφάλιστα και διολογούμενη, στις υπό την κρατούσαν κρίσιν δυσχερεστατη πλέον αποδίσειν ή σχετική έπιδιωξις.

Δεύτερον σοβαρώτατον ἐπίσης πρόβλημα είνε ή ἐσωτερική ἀναδι-
ργάνωσις τοῦ Ταμείου. Χωλαίνουν αἱ ὑπηρεσίαι αὐτοῦ, ή ἐνημέρω-
τίς των διαπιστούται λίαν καθυστερημένη. Προσωπικὸν χρειάζεται
κανὸν νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ἀπαιτήσεις ἐνὸς ἀσφαλιστικοῦ ὄγρα-
ισμοῦ τοιαύτης ἔκτασεως καὶ τὸ προσωπικὸν αὐτὸν πρέπει νὰ είναι
ολῶς κατηρτισμένον. Ἐπαρκῶς δὲ καὶ νο ἀμειβεται.

Όρθοτάτη ή σκέψις με την μηχανοποίησεως, χωρίς, δύμας, νὰ είνε και πανάκεια διά την υπερπραγματική καθυστέρησην του ιδρύματος, την απαφύγει είς τους έννυχους προσκαλεσμένους της ίδιας ιδέας.

σταφανή στον εγγυτερόν παρακολουθούντα τας ημέρας του.
Τρίτη διαπίστωσις, χαρακτηριστική τῆς ἀσταθείας υπὸ τὴν ὥροισα
ισέστι τελεῖ τὸ Ταμείον, εἰνεὶ ἡ ἀπουσία κάθε ἀναλογιστικῆς ἔκτιμη-
εως τῆς καταστάσεως, καὶ τῶν πιθανῶν οἰκονομικῶν ἐξελίξεων του.
Ημπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, διὶ τί Διοίκησίς του βαθιζεῖ εἰς τὰ τυφλά. 'Η
ἡ ἐπίλυσις τοῦ προβλήματος τῆς ἀσφαλίσεως ὅλων τῶν ναυτικῶν
σπειροποδίζει βεβαίως τὴν πληρωσιν τῆς ἀνάγκης αὐτῆς, τῆς θεμελι-
δους διὰ τὸ Ν. Α. Τ., ὅπως καὶ διὰ κάθε ἀσφαλιστικὸν ὄργανισμὸν

τόσης εύρειας κοινωνικής άποστολής. 'Επιβάλλεται νά αγτίμετωπισθή σύν το χώρων και το πρόδημα αύτό, σταν, χάρις εις την μηχανογράφησιν, άποκτηση τό 'Ιδρυμα τας άπηκριδωμένας στατιστικάς, τας όποιας τώρα δέν έχει.

Πέμπτη, άξια πάσης έπικρίσεως καθυστέρησις, διὰ τὰ οίκονομικά πρόγραμματα του Ταμείου, είναι ή ανέτακτεία των κοινωνικών πόρων και ή περιωρισμένην απόδοσης της περιουσίας του. Είς το ἀπώτερον παρέλθον το Ν.Α.Τ. είχε προικοδοτηθῇ μὲ έσοδα ἐκ κοινωνικών εισφορών, καλύπτοντα σημαντικόν μέρος, του συνόλου τῶν εισπράξεων του. Προϊόντος του χρόνου τὰ έσοδα αυτά περιεκποστάν, ωστα γά τίταυσε το κοινωνικὸν σύνδολον νὰ οφείλη εἰς τὸν "Ελληνα ναυτικόν, τὸν τόσα ὑπὲρ τῆς εὐημερίας τοῦ Τόπου μας εἰσφέροντα, τὴν ἀναγγώρισιν τῶν ἐπιμέρους ὑπηρεσιῶν του καὶ τὴν στοργικήν ὑπέρ αὐτοῦ φροντίδα. Τώρα οι κοινωνικοί λεγόμενοι πόροι του Ταμείου μόλις καλυπτούν, τὰ 6—7% τῶν εισπράξεων του. Ή μελέτη τῆς ἔξευρεσσών νέων τοιούτων ἀποτελεῖ πρωταρχικὸν καθῆκον τῆς Διοικήσεως καὶ τοῦ Κράτους. Χωρὶς αὐτοὺς δὲν θα πρέπει νὰ περιμένωντες βελτίωσιν ἀξιῶν λόγου τῆς οίκονομικῆς καταστάσεως τοῦ 'Ιδρυμάτος καὶ πρὸ παντὸς βελτίωσιν τῆς συνταξιοδοτήσεως.

Η ἀπόδοσις ἐπίσης τῆς περιουσίας τοῦ Ἰδρύματος δὲν είναι ίκανο-
πιτική. Οἰκοπέδα μεγάλης ἀξίας παραμένουν ἀναξιοποίητα, ἐνώ και-
τὰ ἀκίνητα αὐτοῦ δὲν είναι ἐν τῷ συνόλῳ τῶν ἀπόδοσης. Παθητικόν,
λ. χ., είναι τὸ μέγαρον τῶν ἐν Πειραιών γραφείων τοῦ Ταμείου. Ὑπῆρχε
σκανδαλώδης ἡ ἄγορά του· είναι ἀκατάλληλον καὶ δὲν ἀποδίδει οὐδὲ
2%, ἐπὶ τοῦ μεγάλου κεφαλαίου, σπέρ διετέθη.

— Ή Ναυτιλία — τό πλοϊον και ό ναυτικός — καλούνται, λοιπόν, νά εισφέρουν εις τὸ Ταμείον τὰ πολλά διά τὴν συνταξιδούστην τῶν 14 περίπου χιλιάδων ἀπομάχων, τῶν χωρῶν και τῶν ὄρφανῶν των: 'Ἐπι τοῦ συνόλου τῶν ἑσόδων τοῦ Ἰδρυμάτος τα 90 % περίπου καλυπτούν αἱ εἰσφοραὶ τῶν ἐφόπλων και τῶν ναυτεργατῶν. Αὐτὸς και μόνον ὁ ἀριθμός πρέπει νά διεγείρη τὴν σκέψην τῶν διαχειριζομένων τὰ πράγματα τοῦ Ταμείου, ἵνα ἐνισχύσουν τὰ ἔξ ἄλλων πηγῶν ἑσόδων. Η δημιουργία ἐπακόνιων ἀποθεματικῶν, τὰ όποια και θὰ θεμελιώσουν τὸ μέλον τοῦ Ταμείου, ἔχαρταται κατὰ πολὺ ἀπὸ τὴν ἐπαύξησιν τῶν κοινωνικῶν πόρων.

— Έκτη — πραγματική άποκάλυψη διὰ τοὺς πολλοὺς — είναι ή διαπίστωσις, βάσει προσφάτων στατιστικῶν, ὅτι, παρὰ τὸν νόμον περὶ ἀναθεωρησεως τῶν συντάξεων καὶ τὰς ἔξι αὐτοῦ δημιουργηθείσας ἐλπίδας, 13.100 συνταξιούχοι, τοι 95.5% τοῦ συνόλου, ἔχοντες θεούθεν νά λαμβάνουν σύνταξιν μέχρι 1500 δραχμῶν μηνιαίων καὶ ἔξι αὐτῶν οἱ 8744 ἢ τὰ 63.56 % τοῦ συνόλου συνταξιοδοτούνται μὲν μηνιαίας συντάξεις ἀπὸ 330—500 δραχμῶν.

Πρόκειται, δηλαδή, περὶ πραγματικῆς ἔξαθλιώσεως τοῦ δυστυχοῦς ἀπομάχου. "Εξακολουθοῦν νὰ πεινοῦν, σοις είχον τὸ ὑπέρ τοῦ στύχουν νὰ μην πεπτερίσαι μάνωνται εἰς τὰς ἐνεργειακὰς περὶ ἄναθεωρήσεως νομοθετικὰς προβλέψεις. Δι' ἔνα, θώμως, "Ιδρυμα, ὅπως το N.A.T. ευρύτεράς κοινωνικῆς ἀκτινοβολίας, ἡ καταστασίς αὐτὴ είναι ἀπαραδέκτος, πρέπει νὰ τυχῇ τῆς προσοχῆς τῶν διοικούντων καὶ τῆς ιδιοκτέρας των μερίμνης διὰ τὴν κατὰ τὸ δυνατὸν διόρθωσιν της.

Ἐπιδίδλλεται νὰ μελετηθοῦν αἱ οἰκονομικαὶ δυνατότητες τοῦ Ἰδρύματος, νὰ ἐκτιμηθοῦν ἀνάλογιστικῶς αἱ ἔξελίσεις τῆς καταστάσεως του καὶ βάσει των διαπιστώσεων εἰδικῆς μελέτης, νὰ ἀντιμετωπισθῇ αὐξησίς τῶν συντάξεων ἀπὸ τὰ χαμηλὰ σημερινὰ ἐπίπεδα.
Ως ἔχουν τὰ πράγματα ὑφίστανται δύο ταξεις συνταξιοδοτουμένων: τῶν προνομιούχων, οἵτινες, βάσει τοῦ νέου Νόμου, λαμβάνουν συντάξεις ἱκανοποιητικάς, διότι προσφάτως ἔχθησαν τοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τῶν παλαιοτέρων ἀπομάχων, οἵτινες δὲν ήνουνθήσαν απὸ τὰς προβλέψεις τῆς ἀναθεωρήσεως καὶ ἔξικολουθοῦν δυστυχοῦντες. Αὐτὸν ὁ διάδοκος διαφορισμὸν κανεῖς δὲν ημπορεῖ νὰ ἀνεχθῇ. Πρέπει νὰ ἐμερθοῦν τὰ μεσα, ἵνα τὸ χάσμα μεταξὺ τῶν παλαιῶν συνταξιούχων αἱ τῶν νέων, κατὰ ἔνα τρόπον, περιορισθῇ, ἀφοῦ νὰ ἔχαλειφθῇ δὲν πιτεύουμεν νὰ είνει δυνατόν.

Καὶ διὰ νὰ καταλήξουμεν: Ἐργόμεθα εἰς ἔνα ζῆτημα, ἀπασχολησαν
εἰλευτάριών την σκανδαλοθηρίαν καὶ προκαλέσαν τάς ἀνησυχίας τῆς
αυτικῆς κοινῆς γνωμής. Πρόκειται περὶ τῶν εἰς συνάλλαγμα καταβε-
θεῶν τοῦ Ταμείου. Απεφασίσθη πρὸ τίνος χρόνου ἀπὸ τὴν Διοικη-
τίν τον—καὶ πολὺ ὄρθως—νὰ ἀποσυρθῇ μέρος τῶν κατατεθειμένων εἰς
γγυλικά καὶ σμέρικανικά Τράπεζας κεφαλαίων τοῦ Ταμείου καὶ νὰ
απατεθῇ εἰς τὰς δύο ἐλληνικῶν συμφερόντων Τράπεζας τοῦ Λονδί-
ου καὶ τῆς Νέας Ὑόρκης. Αἱ ἐδῶ Τράπεζαι, καὶ Ἐθνική·Ἀθηνῶν καὶ
Ἐμπορική ἐνδιαφέρονται ἀμέσως, αὐταὶ διοικοῦν τὰς ἐν λόγῳ Τρα-
έζας, ὑποκειμένας πάντως εἰς τὸν ἐλεγχὸν τῶν ἀγγελικῶν καὶ ἀμε-
ικανικῶν νόμων.

Ο τόκος διὰ τὰς καταθέσεις τοῦ Ταμείου είναι αισθητῶς μεγαλύερος καὶ αἱ ἔγγυησις πλήρεις, ἀνεφέρτως τῆς ἀρίστης οἰκονομικῆς θέσεως τῶν δύο αὐτῶν ἐλληνικῶν συμφερόντων Τραπέζων — ερι τῆς θέσεως τῆς μιᾶς γράφουμεν εἰς ἄλλην σειδία, ἐπιφυλασσόμενα δὲ νὰ τὸ πραξῶμεν καὶ διὰ τὴν ὅλην — διτισθεν αὐτῶν κείνται αἱ δια μεγαλύτεραι ἐλληνικαὶ Τράπεζαι μὲ τὴν γνωστὴν οἰκονομικὴν τῶν ιωστιαν.

Ἐχαρακτηρίσθησαν, ἀπὸ τὴν σκανδαλοθηροῦσαν ἐφημερίδα, αἱ Τρά-

ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ **ΣΥΡΟΣ**

Πάσης φύσεως ναυτικὰ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.

Τιμαὶ συμφέρουσαι

ТНДС ВАЛЕНТИН АЛЕКСАНДРОВИЧ // ТВОРИ СУРОГАТОВА

πεξαί αύταί τού Λονδίνου καὶ τῆς Νέας 'Υόρκης ὡς ἀσήμαντοι, διότι ἔχουν κεφάλαια περιωρισμένα, δυσανάλογα ἔναντι τῶν καταθέσεών των. 'Ηγονήθη τὰ γεγονός, ὅτι αἱ καταθέσεις μιᾶς Τραπέζης εἰναι συνήθως πολλαπλασιαῖς τῶν κεφαλαίων της, συχνὰ εἰκόσαπλασιαι, εἰς τινὰς δὲ περιπτώσεις ἑκατονταπλασιαι, καὶ τὸ ὅτι ἡ ἀξιοπιστία μιᾶς Τραπέζης τεκμαίρεται ἀπὸ πλείστους ὅσους ἄλλους παράγοντας καὶ ὅχι ἀπὸ τὰ κεφάλαιά της μόνον. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν καὶ τοῦ τραπέζιτικά ιδρύματα εἰναι ἀριστα συγκεκροτημένα, μὲν ίκανοποιητικά ἐργαστα, τυχανοντα συντηρητική διαχειρίσεως. Μοναδικοὶ μετοχοὶ αὐτῶν εἰναι τὰ δύο ιδικά μας μεγάλα πιστωτικά ιδρύματα. Κίνδυνος, συνεπῶς, κανεὶς οὔτε ὑψιστατο οὔτε καὶ ὑψισταται διὰ τὰ κεφάλαια τοῦ Ιδρύματος. 'Ἄς ησυχάσουν οἱ τόσον ὄφιμων συγκινηθέντες διὰ τὸ ἀγνοθέν μέχρι τούθε Ταμείον τῶν γαυτικῶν.

τες οια το αγνόησαν μέχρι τούτο τα γεγονή των ναυτικών. Παρά ταύτα, συνεπάθη έιδική έπιπτροτή, ήτις, μελετώσα βάσει στενών τραπεζιτικών κριτηρίων το ζήτημα, θα είσογηθη την προσφωτέρων λύσιν, την έτι περισσότερον κατασφαλίζουσαν τὰ συμφέροντα τοῦ N.A.T.

Και αυτά ανέσερπτησα της ιδικής μας ἀπόφεως, κατά τὴν ὄποιαν ὑπάρχουν, τώρα ὑπέρ πασαν ἄλλην φοράν, νὰ παραχωρθούν δάνεια ἐπεὶ νεοτεύκτων σκαφῶν, μέχρι τούλαχιστον τοῦ 25 % τῆς ἀξίας των, ἵνα διευκολύνθῃ ἡ παραλαβὴ τῶν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα καὶ ἡ Κυανόλευκος τὰ κερδίσῃ.

Οὐαὶ διατάξει τοιαύτην ἀπόδημων εἰς ταντοῦτον ἀνάτασσον

Οι κίνδυνοι από την τοιαύτη έπενδυσην είναι παντελώς άνυπαρκτοι. Εις τὴν φαντασίαν τῶν ἀγνοούντων τὰ πράγματα πιθανὸν μόνον νὰ ψύστανται.

Με πάσαν δυνατήν συντομίαν έξειθέσαμεν τάς παραπηρήσεις μας ἐπὶ τῆς κείθεοντος τῶν πεπραγμένων τοῦ ἀσφαλιστικοῦ μας ὄργανισμου διὰ τὸ 1957. Θέλομε γὰρ πιστεύωμεν, ὅτι θά τύχουν τῆς δεούσης προσοχῆς ἀπό τοὺς διοικούντας αὐτὸν.

ΤΟ ΒΑΣΙΛΙΚΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ

Πληροφορούμεθα, ότι δι' έγγραφου του τὸ Γενικὸν Ἐπιτελείον τοῦ Ναυτικοῦ ήττσατο ἀπὸ τὸν νεόν ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας γαύραχον κ. Δ. Τσάφου, ὡπώς ἔγκατασταθούν εἰς τὰς σχολὰς ἐκπαιδεύσεως αὐτῆς ἀντιπρόσωπος ἢ ἀντιπρόσωποι τοῦ Β. Ν., ἵνα ἐπὶ ο π τεύ ουν τὴν ἐν αὐταῖς ἐκπαίδευσιν. Ἐπὶ πλέον ἤτειται τὸ παρούσια εἰς τὸ Σύμβολιον τῆς Ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως δύο ἄξιωματικῶν τοῦ Β. Ν., ἐνός μαχίμου καὶ ἔνος μηχανικοῦ.

Ως αντίλαμβανονται πάντες οι παροικούντες την Ἱερουσαλήμ, ἡ ἐποπτεῖα αὐτή μεταβληθῆ, εἰς πρώτην εὐκαρίστην, εἰς πραγματικὴν διοίκησιν τῶν σχολῶν, ἐπὶ τῇ προβολῇ, ἴσως, τοῦ καὶ εἰς ἄλλην περισσασὶ λίαν ἐπιτυχῶν χρηστιμοποιηθέντος ἐπιχειρήματος τῆς πραγματοποιήσεως οἰκονομῶν εἰς τὸν προϋπολογισμόν.

Συνεχίζεται ούτω, μὲ αξιόσημεώτον σταθερότητα, ἡ προσπάθεια τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Ναυτικού, ὅπος ὑπεισέλθῃ εἰς τὴν διοίκησιν τῆς Ἑπειροπολίς Ναυτιλίας. Ἐξακολουθεῖ, τούτεστι, παλαιὰ προσπάθεια, ἥτις, ως είναι γνωστόν, εἰς τοὺς παρεκκλούσθουντας τὰ τῆς Ναυτιλίας, διηγενέως ἐμφωλεύει εἰς τὴν σκέψιν τῶν διοικούντων ἔκστοτε τὸ Β.Ν.

Μετά τὴν ἀποτυχοῦσαν, λόγῳ προβολῆς ἐντὸνούς ἀντιδράσεως, πλαισιέραν ἀπόπειραν τοῦ Γ.Ε.Ν. πρὸς ἀσκησὶν πλήρους ἐλέγχου ἐπὶ τοῦ πρωστικοῦ τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας, διὰ τῆς ἀστουνομικῆς παρακολουθήσεως τῶν πλοιών καὶ τῶν λιμένων παρὰ τῶν Ναυτικῶν Διοικήσεων, μετὰ τὴν ἐπιτευχεῖσαν κατάργησιν τοῦ αὐτοτελοῦς Κέντρου 'Ἐκπαιδεύσεως τῶν στελεχών του Λιμενικού Σώματος, (μὲν δικαιολογίαν ἐπιτευξεως οἰκονομιῶν) καὶ την ἔνσωματωσιν αὐτῆς εἰς τὰς 'Υπ-

ρεσίας Ἐκπαιδεύσεως τοῦ Β. Ν., λόγω καὶ τῆς ἀδύολου ἀντιδράσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ε.Ν., μετά τὴν εἰσοδον εἰς τὰ συμβούλια κρίσεως τῶν ἀνωτέρων ἀξιωματικῶν τοῦ Λιμενικού Σώματος τρίων ναυάρχων τοῦ Β. Ν., μεδ' ἥν τα «βέτο» πλέον εἰς τὰ συμβούλια τάυτα περιήλθων εἰς τὸν Ἀρχηγὸν τοῦ Γ.Ε.Ν. (ἐπὶ τῷ προφάσει τῆς συμμορφώσεως καὶ τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Λιμενικού Σώματος πρὸς τὸ «δόγμα» τῶν ἐνότλων δυνάμεων ὡς εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ σχετικοῦ νομοσχεδίου ὁ ἀπέλθων ὑπουργὸς Κ. Κωτσιώνας ἀνέφερεν) ἐπιχειρεῖται ἥδη, δόπις περιέλθη τελικῶς καὶ ἡ ἐκπαίδευσις τῶν στελεχῶν τοῦ Ἐμπορικού Ναυτικού εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ.

Είμεθα βέβαιοι, ότι ο γεώς ύπουργός, παρά τὴν προέλευσίν του, λόγω τῆς διακρινούσης αὐτὸν σωφροσύνης ἀλλὰ καὶ λόγω τῆς ιδιότητός του ὡς ὑπὲρ εἰς οὐκ οὐπουργού, δέν προκείται νὰ μεταβάλῃ οὐδὲ κατὰ τὸν «ώτα» τὰ κοστοῦντα εἰς τὸ Y.E.N. καὶ ιδιαίτατα τὰ ἀναφέρομενα εἰς τὸ προσωπικὸν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων καὶ τὸν τρόπον τῆς ἐκπαιδευσεώς αὐτού. Είναι, ἀτυχῶς, ἀλήθης ἡ διαπίστωσις, ότι οἱ διοικοῦντες τὸ Β. N. δὲν θέλουν νὰ παραδεχθούν, ότι καμμίαν ἐν εἰρήνη σχέσιν δὲν ἡμπορεῖ νὰ ἔχουν τὸ ἐμπορικὸν πλοίον καὶ οἱ ἀνθρώποι του με τὸ Βασιλικὸν Ναυτικὸν, ότι διάφορος παντελῶς είναι ή νοοτροπία τῶν μὲν ἀπὸ τῶν δὲ καὶ διτὶ οὐδαμοῦ, μηδὲ εἰς τὰ δόλοκηρωτικά καθεστώτα, ἀπαντάται η παρ' ἡμίν, καθ' υποτροπήν, ἀτυχῶς, ἐμφανιζομένη πρόθεσις, ὅπως συχολούνται οἱ τού Β. N. εἰς ζητήματα κρατικῆς ἐποπτείας καὶ διοικήσεως μιᾶς σημαντικότάτης, ἀναφισθητῶς, ἐμπορικῆς ἐπιχειρήσεως, οἷα είναι τὸ ἐμπορικὸν πλοίον ἐν καιρῷ εἰώνυπος.

Θέλομε ουσιαστεί την πρώτη στάση της απόστασης της διαχωρίζουσα τα δύο ταύτα αντικείμενα της κρατικής μερίμνης. Πρέπει, όμως, άπαιδα διά παντός νά τονισθούν μερικά σημεία, άτινα μέχρι τουδε δὲν έθίγησαν οὔτε παρά τοῦ Y. E. N.

Υφίσταται, άρα γε, καμμία ανάγκη δικαιολογούσσα τὴν ἐπιδιωκόμενή στενὴν ἐπαφήν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μετὰ τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Ναυτικοῦ ἐν καιρῷ εἰρήνης; Ειλικρινῶς πιστεύουμεν όχι. Πλὴν τοῦ γεγονότος, διτὶ ἀμφότερα σι κατηγορίᾳ της θαλασσινῆς δραστηριότητος (Πολεμικὸν καὶ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν) δρώσις κατὰ τυχὴν ἐν τῷ αὐτῷ στοιχείῳ καὶ τοῦ ὅτι ἐν περιπτώσει πολέμου τὰ πληρώματα τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ συμπληρώνουν τὴν ἑπάνθρωπιν τῶν πολεμικῶν πλοίων, οὐδεμία ἄλλη ἐπαφή οὔτε ὑπάρχει οὔτε θά ύπάρξῃ, ἐν εἰρήνη, μεταξὺ τῶν δύο Ναυτικῶν. Τούναντίον, θά διευρύνεται ὅσμεραι ἡ μεταξύ των ἀπόστασις, ἐφόσον τὰ πολεμικὰ σκάφη θά ἐφοδιάζωνται σύν τῷ χρόνῳ διά νεωτέρων, ὅλως εἰδίκευμένων ὄγράνων πλευτεών, καθὼς καὶ ἐπιθετικῶν καὶ ἀμυντικῶν μέσων.

Παρομοία, όμως, πρός την άνωτέρω σχέσις και συνάφεια υπάρχει και μεταξύ τού στρατού της Ἐρᾶς καὶ μιᾶς σειράς ἀλλών οικουμενικών ἐπιχειρήσεων καὶ τῆς ἐκπαιδεύσεως τῶν εἰς αὐτὰς ἀσχολουμένων προσώπων. Ἔζητησεν, όμως, ποτὲ τὸ Γενικὸν Ἐπιτελεῖον Στρατοῦ ἡ τῆς Ἀεροπορίας, ὥστα ἔχῃ ἐπόπτας καὶ παρατηρητὰς εἰς τοὺς Ἰατρικούς Συλλόγους, τὸ Τεννικὸν Ἐπιμελητήριον, τὰς Ἀνωτάτας Σχολάς Ἐκπαιδεύσεως ἢ τὰς Ἐπαγγελματικὰς τοιστάς μὲ τὴν δικαιολογίαν, ὅτι οἱ εκπαιδευόμενοι ἦσαν ἐπαγγελμένες θάτα στρατεύσθιν διόπει πολέμου. Μία τοιστάς ἀξιώσις, τὴν ὅποιαν οὐδέποτε διενοήθη νὰ προβάλλῃ τὸ Γ.Ε.Σ., ἐπιδιώκεται, ἐν τούτοις, παρὰ τοῦ Γ.Ε.Ν. καὶ, ως ἐν ἀρχῇ ἐτοίμασθαι, καθ' ὑποτροπήν. Εἶνε, νομίζουμεν, περιττὸν γά τι προσθέσωμεν, ὅτι τὸ ὅλως παράλογον τοῦτο αἴτημα δὲν πρέπει καὶ δὲν πρόκειται ποτὲ νὰ τελεσθοῦσην.

Η ἑκπαίδευσις τῶν στελεχών τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πρέπει νὰ παραμείνει, τελείως ἀμέτοχος τοῦ, κατ' ἄναγκην, στρατοκρατικοῦ πνεύματος, ὅπερ θὰ ἐπικρατήσῃ εἰς τὰς Σχολὰς Ε. Ν., ἐάν αὐτοὶ τὸν πελάθον, καθ' οἰονδόποτε τρόπον. ὑπάρχῃ ύπό τὸν ἔλεγχον τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τοῦ Γ.Ε.Ν. Ἐάν συμβῇ τὸ ἐναντίον, πλήρης διαστροφὴ τῶν ἑκπαιδευτικῶν κατευθύνσεων καὶ αὐτῆς τῆς νοοτροπίας τῶν ἔξοχομένων τῶν σχολῶν στελεχών του Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, θὰ προέλθῃ. "Αἱ ἑτοιμασθῶν νὰ ἰδωμεν εἰς τὰς γεφύρας καὶ τὰ μηχανοστάσια τῶν ποντοπόρων πλοίων μας τὴν γρυποποίικαν στολίν, τὸ στοατοκρατικὸν ὑφος, τὴν ἄφ' ὑψηλοῦ διακυβέρνησιν τῶν πλοιών κοι τὴν πρόσ τους κατωτέρους ἐπιβολὴν ἀψυχολγήτων κανονισμῶν καὶ παραστάσεων. Πλήρητος, δηλαδή, ἡ ἀλλοίωσις τοῦ κρατούντος ἥητο εἰς τὰς σχέσεις παλτώματος καὶ ἀξιωματικῶν δημοκρατικοῦ συστήματος συνεργασίας καὶ ἀμοιβαίας κατανοήσεως.

Δι' ὄνομα τοῦ Θεοῦ! "Ας μᾶς λείψω αὐτή ή διαβρωτική τοῦ στρατοκρατικού πνεύματος δείσιδουσις είς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν. "Ας τὸ ἀφίσουν ήσυχον. Ἀρκετὰ καὶ ἔνι μέρι τούδε σταδιοδρομήση τὸ ἐνυψόν τουν καὶ ἀκόπι καλύτερα ή ἐπάιδευσις του προσχώρει μὲ τὰ πενιγόδα μέσα, ποὺ δισθέτει τὸ Κόστος. Ποέπει, δηλαδόν, ὅτι μὲ κόχθον πολὺν ἐπετεύγθη νά τὸ παραδόσωμεν είς τὸ διαφόρου παντελῶς ωυσοσυνθέσεως Βασιλικὸν Ναυτικόν; 'Ομολογούμεν, δὲν βλέπομεν τὴν ἀνάγκην τῆς τοιαύτης ἀλλαγῆς, ὑπαγορευομένης ἀπὸ ξένα ὅλως πρὸς τὰ Τῆς Ναυτιλίας συμφέροντα.

ΟΙ ΝΑΥΑΙΟΙ ΤΩΝ ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΣΙΤΗΡΩΝ

"Εχουμεν υπ" δψει μας την προ τινος συναφθείσαν συμφωνίαν μεταξύ "Ηνωμένων Πολιτειών και Πολωνίας, βάσει της όποιας ή δευτέρας λαμβάνει οικονομικήν βοήθειαν 98 έν συνδόλιο έκατομ. δολαρίων. Εις το ποσόν αὐτὸν περιλαμβάνεται και η χορήγησίς γεωργικών προϊόντων έκ των κρατικών αποθεμάτων, άξιας 73 έκατομ. δολ., συνυπολογιζομένων και τών ναυλών της άποδος 8 αλάσσης και ταφοράς έκ δολ. 6.700.000.

Η πρός την Γιουγκοσλαβίαν και την Τουρκίαν έπισης βοήθεια διάτης παροχής σιτηρών προβλέπει έντος τού συνολικού ποσού αύτης και τούς ναύλους. Ούδεμία γίνεται διάκριση διά τους άκριβωτέρους ναύλους των άμερικανικών πλοίων, διά τα ίδια όποια, καθώς γνωστόν, βάσει ειδικής νομοθετικής προβλέψεως, προνομιακώς, διεφύλασσεται τὸ ἥμισυ των φορτίων.

¹Αναφέρομεθα εις τὰς ἀνωτέρα περιπτώσεις βοηθείας, διότι διεπιστώσαμεν μίαν οὐτιώδη διαφοράν, μεταξὺ τῶν ὄσων, εἰδίκως διὰ τοὺς ναυάλους, τυγχάνουν ἐφαρμογής εἰς τὴν συμφωνίαν μὲ τὴν Ἑλλάδα καὶ ἑκείνην μὲ τὰς ἄλλας χώρας.

²Υπεδείξαμεν πρὸ μηνῶν, διότι οἱ ὑψηλότεροι ναῦλοι ποὺ καταβάλλονται εἰς τὰ ἀμερικανικά πλοια συνυπολογίζονται εἰς τὸ συνδιλόκον πτομερικά πλοιά. Επομένως καὶ τούτοις δύναται προστατεύεσθαι φυλακή.

τία μεταφέρονται με τὰ ἀκριβώτερα ἀμερικανικά, τόσον τὸ σύνολον τῆς βοήθειας μειούται. Ή χώρα, δηλαδή, η δεχομένη τὴν βοήθειαν, εἰς τὸ τέλος ζημιούται.

Τάχις ὑπηρεσίας, ἀκριβῶς, τοῦ 'Υπουργείου, Ἐμπορίου, ἐπεκρίναμεν, διότι προετίμησαν νὰ ναυλώσουν ἀμερικανικὸν πλοιὸν διὰ τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν, μὲ αἰσθητὰ μεγαλύτερον ναύλον, διότι, ὡς εἶπεν ὁ ἄρμοδιος τῆς Ἑλληνικῆς πρεσβείας εἰς τὴν Οὐασιγκτῶνα, ἐπὶ τὸ θησαυρὸς τοῦ πρὸς τοῦ οὔτον. Καθ' ἡμᾶς ἔξημιώθη τὸ 'Ελληνικὸν Δημόσιον, ἀφοῦ τὸ ποσὸν τοῦ μεγαλύτερου ναύλου ἐπρόκειτο νὰ ἀφαιρεθῇ ἀπὸ τὸ σύνολον τῆς πρὸς τὴν 'Ελλάδας βοήθειας.

"Ἐστευεσσον, ὅμως, τὸ 'Υπουργείον τοῦ 'Εμπορίου κατηγορηματικῶς νὰ μᾶς βεβαιώσῃ δι' ἐπιστολῆς, δημοσιευθεῖσης εἰς τὰς στήλας αὐτάς, ὅτι τοὺς ἐπὶ πλέον ναύλους—ὑπέρ τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν—καταβάλλει τὸ ἀμερικανικὸν δημόσιον ἐξ ιδίων του καὶ δὲν βαρύνεται μὲ τὴν διαφορὰν τὸ ποσὸν τῆς πρὸς τὸ θησαυρὸς τῆς βοήθειας. Κατόπιν τῆς βεβαιώσεως αὐτῆς ἐθεωρήσαμεν ὡς ἐσφαλμένην τὴν ἀπόφιν μας αὐτῆν.

Αὐτό, ὅμως, τὸ γεγονός, ὅτι διὰ τὰς ἄλλας χώρας ἡ ἀμερικανικὴ Κυβέρνησης συνυπολογίζει τοὺς ναύλους εἰς τὸ ποσὸν τῆς βοήθειας, ἐνῷ εἰς τὴν ιδικήν μας περίπτωσιν ἡ διαφορὰ τῶν ναύλων τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων πληρώνεται ιδιαιτέρως ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸν δημόσιον — καθ' ἀ τούλαχιστον μᾶς διαβεβαίουν οἱ ἐδῶ κρατικοὶ ἄρμοδιοι — μᾶς προκαλεῖ καὶ πάλιν ἀμφιβολίαν.

Διερωτώμεθα: Εἰνες, πράγματι καλῶς πληροφορημέναι αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορίου ἡ ἀγνοούν τὰς σχετικὰς προβλέψεις τῆς συμφωνίας 'Ημώνεναν Πολιτειῶν καὶ 'Ελλάδος;

Μᾶλλον τὸ δεύτερον θὰ συμβαίνῃ· ἡ ἑξαίρεσις δὲν δικαιολογεῖται. Σκοτεῖς τοὺς σημειώσατος αὐτῶν εἰνες νὰ συστήσῃ εἰς τὰς ἐν λόγῳ ὑπηρεσίας νὰ ἐπανεξετάσουν τὸ ζῆτημα. Δὲν θὰ είνει, πάντως, πρὸς τιμῆν των ἡ ἄγνοια μιᾶς τόσους οὐσιώδους προβλέψεως.

'Απὸ τῆς ιδικῆς μας πλευρᾶς δὲν θὰ λείψωμεν νὰ ζητήσωμεν σχετικάς πληροφορίας ἀπὸ τὴν Οὐασιγκτῶνα καὶ ἐν καιρῷ θὰ ἐπανέλθωμεν.

ΠΡΟΣΟΧΗ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Τὶ εἶνε πάλιν αὐτὴ ἡ καινοφανῆς διάταξις περὶ ἀπολυμάνσεως τῶν κυτῶν τῶν πλοίων, ἡ παρεισφρήσασα εἰς τὰ ναυλούσυμφωνα διὰ τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν ἀπὸ τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας εἰς παραλαβὴν τοῦ Ἑλληνικοῦ δημόσιου; 'Εξ ὅσων δυνάμεθα νὰ γνωρίζωμεν, εἰς κανένα ναυλούσυμφωνον δι' οἰανδήποτε ἀλλή χωραν δὲν ἀναφέρεται παρομοία τις διάταξις. Μόνον ἡ περὶ καθαρισμοῦ τῶν κυτῶν ὑποχρέωσις ἀναλαμβάνεται ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστήν. 'Η περὶ ἀπολυμάνσεως τοιαύτη δὲν προεβλήθη ποτε.

Δέονταν νὰ σημειωθῇ, ὅτι πρὸ πάσης φορτώσεως σιτηρῶν εἰς τὴν 'Αμερικήν, αἱ ἄρμοδιαι ὑπηρεσίαι τοῦ 'Υπουργείου Γεωργίας ἐπισκέπτονται τὸ σκάφος, ἐπιθεωροῦν τὰ κύτη καὶ ἀφοῦ διαπιστώσουν τὴν καταλληλότητα αὐτῶν διὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ φορτίου, ἐκδίουν καὶ σχετικὴν βεβαίωσίν, μὲ τὴν ὥσπειραν ἐφοδιάζουν καὶ τὸν πλοίαρχον. Θὰ ἡτο ἀφέλες νὰ πιστεύσῃ τις, ὅτι αἱ ἀμερικανικαὶ ὑπηρεσίαι ἐνδιαφέρομεναι ὀμεσώτατα διὰ τὴν καλὴν παραδοσιν τοῦ φορτίου, θὰ παρείχονται διάταξις περὶ τοῦ ἀπὸ πάσης πλευρᾶς καταλλήλου πρὸς φόρτωσιν σκάφους, ἀν διεπιστούτο ἀπὸ τὴν ἐπιθεωρήσιν τῶν κυτῶν, ὅτι δὲν διησφαλίζετο ἡ ἀδιαβήση μεταφορᾶς τοῦ σιτοφορτίου.

Αὐτὴν τὴν εἰδικὴν διάταξιν περὶ ἀπολυμάνσεως κανεὶς ἐφοπλιστής ἔξ ἑκείνων, ποὺ ἐναύλωσαν τελευταίως τὰ σκάφη τῶν διὰ νὰ μεταφέρουν σιτηρά εἰς Ἐλλάδα δὲν ἐπρόσεξε κατὰ τὴν ὑπογραφὴν τῶν ναυλούσυμφων. Καὶ διότι οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν διενήργουν ποτὲ τὴν ἀπολυμάνσιν τῶν κυτῶν τῶν πλοίων τῶν κατὰ τὴν παραλαβὴν σιτοφορτίων, δὲν ἀντεμετώπισαν τὴν ἀνάγκην αὐτὴν προκειμένου καὶ περὶ τῶν πρὸς τὴν 'Ελλάδα μεταφορῶν.

Όποια, ὅμως, ἡ ἔκπληξης τῶν ἐδῶ πρακτόρων τῶν πλοίων καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, ποὺ τὰ σκάφη τῶν είχον ἥδη παραλάβει τὰ φορτία εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας, ὅταν ἐξήτηθη ἡ πληρωμὴ τοῦ ναύλου καὶ ἡ ξηρά, πρὸ τῆς καταβολῆς τοῦ τὸ πιστοποιητικὸν ἀπολυμάνσεως! Διὰ μιαν ἀκόμη φορά προεκλήθησαν καθυστερήσεις τῶν πλοίων, διαμαρτυρίαι καὶ ἐπιφυλάξεις τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὰς συναλλαγὰς μὲ τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον.

Εἶχον, βεβαίως, ὑποχρέωσιν οἱ συμβληθέντες ἐφοπλισταὶ νὰ λάβουν γνῶσιν τῶν ὄρων τοῦ ναυλούσυμφωνον πρὶν ἡ τὸ ὑπογράψουν. 'Αλλὰ διὰ τοὺς συναλλασσόμενους εἰς τὴν διεθνῆ ναυλαγοράν τὰ ναυλούσυμφωνά εἶναι σχεδὸν τυποποιημένα. "Αν ιδιαίτερος τις ὄρος προστετάται ἐπ' αὐτοῦ, ἐφ' ὅστον δὲν είναι καθειρωμένος, ἡ προσοχὴ τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυλούσυμφωνου δὲν προεβλέφθη ἡ ἔκ τῶν προτέρων ἐνήμερωσις τῶν ἐφοπλιστῶν οὔτε κατὰ τὴν προκρύξεως τοῦ δισγωνισμοῦ οὔτε κατὰ τὴν ὑπογραφὴν τῶν ναυλούσυμφων, τὴν τυπικὴν συγνά κατὰ τὸ κλείσιμον τῶν ναύλωσεων, τὸ διενεργούμενον ἀκόμη καὶ διὰ τοῦ τηλεφονού εἰς τὸ Λονδίνον καὶ τὴν Νέαν Υόρκην. 'Εκεὶ ή καλὴ πίστις ἐπικρατεῖ. Αἱ ἀμφισβήτησεις εἶναι σπάνιαι.

Δὲν ἔχουν, βεβαίως, αἱ ἄδων ὀρμόδιαι ὑπηρεσίαι τὴν πεῖραν διὰ τὴν διενέργειαν ναύλωσεων. Σύν τῷ χρόνῳ θὰ τὴν ἀποκτήσουν. Πάντως, ὅσον ὅλιγωτεραι εἰναι αἱ παρεισηγησεις καὶ αἱ ἀμφισβήτησεις περὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ναυλούσυμφων, τὸσον περισσότερον πρόθυμοι θὰ είναι οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ προσφέρουν τὰ πλοιά των διὰ τὰς ἐλληνικάς μεταφοράς καὶ τὸσον καλυτέρους όρους θὰ ἐπιτυγχάνη τὸ Δημόσιον. Χρειάζεται, πάντως, προσοχή, συνέπεια εἰς τὰ συμπεφωνημένα καὶ γνώσις τῶν διεθνῶν κρατούντων εἰς τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφοράς.

Η ΦΗΦΟΣ ΤΩΝ NAYTIKΩΝ ΜΑΣ

Τὸ 'Υπουργείον τῶν 'Εσωτερικῶν ἐπανέλαβεν εἰς τὸν ἐκλογικὸν νόμον τῆς ἐνισχυμένης ἀναλογικῆς ἔνα βαρύν λάθος τῶν προηγουμένων ἐκλογικῶν νόμων: Τὸν ἀποκλεισμὸν τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν, τῶν ναυτολόγημένων εἰς πλοιά τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ εἰς ποντοπόρα ἀπὸ τὴν ἐνάσκησιν τοῦ 'Εκλογικοῦ τῶν δικαιώματος.

Τὸ κράτος μας, δηλαδή, ποὺ τὸσον ὠφελεῖται ἀπὸ τὸν μόχθον τοῦ ἐργάτου θαλάσσης, ὁ ὅποιος ἀποτελεῖ τὸν κυριώτερον ἀδηλὸν πόρον τῆς χώρας καὶ βασικὸν στήριγμα τοῦ συναλλαγματικοῦ μας ἀποθέματος, στερεῖ τὸν 'Ελληνα αὐτὸν τὸν πολίτην τοῦ ιεροῦ δικαιώματος τῆς ψήφου, διότι δὲν τολμᾷ νὰ παρακληθῇ μερικά φαινομενικά σοδαρά εμπόδια.

Τὸ θέμα, ὡς πληροφορούμεθα, προεκάλεσε τὴν προσοχὴν τὸν τέως ὑπουργὸν τῆς 'Εργασίας καὶ δεδοκιμασμένου φίλου τῆς Ναυτιλίας κ. Λ. Μπουρνιά, ὁ ὅποιος καὶ κατὰ τὸ παρελθόν ως Γεν. Γραμματεὺς τοῦ Y. E. N. ἐζήτησεν ἐπισήμως τὴν χορήγησιν ψήφου εἰς τοὺς ναυτικούς μας.

Ο κ. Μπουρνιάς καὶ τὴν φορὰν αὐτὴν μετὰ τῶν συναδέλφων τοῦ βουλευτῶν Χίου κ. κ. Λαιμοῦ καὶ M. Γλύκου διεμαρτυρήθησαν εἰς τὸν τέως ἐπί τῶν 'Εσωτερικῶν ὑπουργού κ. Μακρήν, παρὰ τοῦ ὅποιου ἐζήτησαν νὰ περιλάβῃ σχετικὴν διάταξιν εἰς τὸν νέον ἐκλογικὸν νόμον.

Οι κοινοβουλευτικοὶ ἐκπρόσωποι τῆς Χίου ἐτόνισαν, ὅτι οὐδὲν νομικὸν κώλυμα ὑφίσταται δοθέντος, ὅτι ὁ πλοίαρχος κατὰ τὴν νομοθεσίαν μας σκεπεῖ ποικίλα καθήκοντα δημοσίου λειτουργούν καὶ δικαστικὰ καὶ συνεπῶς ἄριστα δύναται νὰ είνει καὶ ὁ δικαστικὸς ἀντίτροπως πρὸ τοῦ πλοίου του. 'Ως πρὸς τὴν 'Εφερετικὴν 'Επιτροπὴν δύνανται νὰ τὴν ἀπαρτίσουν τρία μέλη τοῦ πληρωματος διὰ νὸν ὑπάρχουν ὅλαις αἱ ἐγγυήσεις ὁδιαθήτου διεξαγωγῆς τῆς ἐκλογῆς. Απομένει ἡ ἀποστολὴ τοῦ πρακτικοῦ τῆς ψηφοφορίας εἰς τὸ Πρωτοδικεῖον διὰ τὴν ἀνακήρυξιν τῶν ἐπιτυχόντων. 'Ἐν προκειμένω πεπάντελλεται παρέκκλισις καὶ καθιέρωσις ἀπλῆς ἀνακοινώσεως τοῦ ἀποτελέσματος διὰ τοῦ ἀσυρμάτου, ὅπως συμβαίνει εἰς ξένας χώρας, διὰ νὰ μὴ ὑπάρξῃ καθυστέρησης τῆς ἀνακρυπτείσεως.

Νομίζομεν, ὅτι ἡ πρότασις τῶν κ. κ. Μπουρνιά, Λαιμοῦ καὶ Γλύκου είναι ὅρθη καὶ πρέπει νὰ γίνεται ἡ διορθωτή συνέπεια τῆς έκτασης της Νομικοῦ τὰ δύο σκάφη ἔτυχον τῆς πλέον συστηματικῆς ἐκπαλλεύσεως καὶ τῆς καλυτέρας συντηρησεώς.

'Ανελιπτὸν ἐπὶ ὀκτάμηνον καὶ πλέον κατ' ἔτος ἐξετέλουν τὰ τακτικὰ των, τὰ πλήρως ὡργανωμένα, δρομολόγια μεταξὺ 'Ανατολικῆς καὶ Δυτικῆς Μεσογείου, χωρὶς ποτὲ καθυστερήσεις ἡ ἀλλαγὴ τινῶν ἀνωμαλίαις νὰ σημειωθοῦν, χωρὶς νὰ ἀκούσθουν παράπονα ἀπὸ μέρους τῆς διενούσιας πλελατείας των.

Αἱ ἐπιδιώξεις, πρὸς τὰς ὥσπειρας ἀρχικῶς ἀπέδλεψαν οἱ ἔναντι τῶν ἐπανορθώσεων παραγγείλαντες τὰ σκάφη, ἱκανοποιητικῶτατα ἐπετεύχθησαν κατὰ τὸ τετρατές διάστημα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀπὸ τὴν Επανορθώσην.

Ο κ. Ωνάσης παραλαμβάνει τόρα τὰ δύο πλοιοῖ ὥχη μόνον ὑπὸ κατάστασιν ἀρτικτάτης συντηρησεως — παρὰ τὸ πολλὰ κατασκευαστικῶν μειονεκτήματος — ἀλλὰ καὶ μὲ τὰς ἀρίστας τῶν ἐντυπώσιων μέρους τοῦ διεθνοῦς ταξιδιωτικοῦ κοινοῦ. 'Εκέρδισαν, πράγματι τὸ καλυτέρον ὄνομα μεταξὺ τῶν μεσογειακῶν λαίνερ. Είναι πασίγνωστα. Εἰς τὸ ἐνεργητικὸν τῆς ἐταιρίας Νομικοῦ θὰ πρέπει νὰ ἀναγραφῇ καὶ ἡ τόσον ἐπιτυχῆς προσπάθεια τῆς διεθνούς αὐτῆς τῶν πλοίων ἀναγνωρίσεως.

Καὶ διότι ἐξησαμενη τὴν ὑπόθεσιν, θὰ ἀναφέρωμεν ἐπὶ πλέον τοὺς κόπους καὶ τὰς ύλικας θυσίας εἰς ἃς ὑπεβλήθη ἡ ἐταιρία Νομικοῦ, ἵνα τὰ πολλὰ ἀρχικὰ ἐλαττώματα τῶν δύο σκαφῶν ὑπωδηπότε περιορισθοῦν.

Οταν καπτότε γνωσθοῦν αἱ λεπτομέρειαι τῆς διεθνούς αὐτῆς τῶν δύο μεσογειακῶν, η τόσον ἀπασχολήσασα τὴν κοινὴν γνώμην, τὸν δι-

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

HEAD OFFICE: KHARTOUM

P.O.B. 116
TEL. 2450

ALSO IN DJIBOUTI

P.O.B. 15
TEL. 281

P.O.B. 6
TEL. 187

PORT SUDAN

P.O.B. 184
TEL. 2450

A S S A B

P.O.B. 63
TEL. 8

WADI HALFA

P.O.B. 69
TEL. 90

ASMARA

P.O.B. 1115
TEL. 488

PIRAEUS

RIZARI BUILDING
TEL. 40175

ADDIS ABEBEA

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,"

καίον ἔπαινον θὰ ἀποσπάσῃ ἡ ἐταιρία Νομικοῦ διὰ τὴν καλήν της προσπάθειαν.

O K. KΩΤΙΑΔΗΣ

Ἄγαθὴν τὴν ἀνάμυνσιν θὰ ἔχῃ ἡ Ναυτιλία τοῦ ἀποχωρήσαντος 'Υπουργοῦ τῆς κ. Κωτιάδη. Ὡς ἀμεσοῖς τῶν ζητημάτων τῆς παραστάτης, ἀπέδειξε σύνεσιν ὑποδειγματικήν, ἀκεραιότητα ηθούς πανθομολογουμένην, σκέψιν πρόθυμον καὶ ἀντικειμενικήν. Ἐπὶ μιαν καὶ πλέον διετίαν προσέφερε τὰς καλὰς τοῦ ὑπερτείας, δσάκις καὶ ὅπου αὐται ἔχρεισθον, ἀντιμετωπίσας πλείστα ὅσα ζητήματα τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων του.

"Ἄγνωστος ὁ πῆρε διὰ τὸν κ. Κωτιάδην ἡ πολυπραγμασύνη, ἡ τόσον συχνά ἐπικίνδυνος. Δὲν ἐπέδιωξε ποτὲ τὴν ἄγραν ἀπατηλῶν ἐντυπώσεων, τὸν ἀνοίκειον θόρυβον. Προστλωμένος εἰς τὸ καθῆκόν του, σεμνός καὶ καλοπροσίρετος, ἐκέρδισε τὴν ἐκτίμησιν σύμπτων τοῦ ναυτικοῦ κόσμου. Ἔνέκψειν εἰς τὰ ζητήματα τοῦ μὲ ἀπόλυτου τὴν κατανόησιν, συνεργάσθη μὲ δύον, χωρὶς ποτὲ νὰ διεγείρῃ τὴν ἀμφιβολίαν διὰ τὸ ἀπροκατάληπτον τῶν ἐνέργειων του.

Αἱ στήλαι αὐταὶ πολλοὺς ἐγνώρισαν ὑπουργούς. Τὰ ἔργα καὶ τὰς ἡμέρας των ἐποίησιν παρηκολούθησαν. Αἱ ἐπικρίσεις, αἱ συχναὶ ὁζύταται, δὲν ἔλειψαν. Εἰς τὸν κ. Κωτιάδην θὰ ἀναγνώρισουν τὴν καλὴν πίστιν, τὴν συνέπειαν, τὴν εὐτέρπειαν καὶ τὴν καλὴν θέλησιν. Ἡτο ὁ καλὸς 'Υπουργός, ὁ καλὸς φίλος τῆς Ναυτιλίας, ὁ πρόθυμος συναγιτήπτωρ τῶν ἀναγκῶν της. "Ο.τι απὸ αὐτὸν ἔξηρτα, τὸ ἐπράξει μὲ ίδιαιτέρων στοργῆν. Δὲν ήσαν ὅλα, ἀτυχῶς, τῆς ἀμφοδιότητός του. Αὐτὰ τὰ 'Υπουργεία Συντονισμοῦ καὶ Οἰκονομικῶν ὑπῆρχαν ἀνέκαθεν αἱ ἔστιαι τῆς ἀντιδράσεως διὰ τὰ ζητήματα τοῦ πλοίου....

O K. Φ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

'Αλλὰ τὶ νὰ εἴπωμεν διὰ τὸν κ. Φωκίωνα Ποταμιάνον; Τὸν ὀλίγον χρόνον τῆς παραμονῆς του εἰς τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας, ὡς Γενικός Γραμματεὺς αὐτοῦ, ἡνάλωσεν ἐντωφελέστατα ὑπὲρ τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως. Αριστα ἐνημερωμένος ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν προβλημάτων τοῦ πλοίου, μύστης, καθολικῆς ἀναγνορίσεως, τοῦ ναυτικοῦ δικαίου, — ὑπῆρχεν εἰς ἑκ τῶν πρωτεργατῶν τῆς συντάξεως τοῦ Ναυτικοῦ Κώδικος — προσέφερεν ἑαυτὸν εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς Ναυτιλίας, ἀποκομίζει δ' ἀποχωρῶν τὴν βαθείαν ἐκτίμησιν τοῦ ἔργου του ἀπὸ σύμπαντα τὸν ναυτικὸν κόσμον.

Σεμνός, ἀλλὰ καὶ πάντοτε πρόθυμος νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰς ἐκ πάσης προελεύσεως ἀντιδράσεις, ίδιαιτέρων κατέβαλε προσπάθειαν, ἵνα ὡς ὑπόθεσις τοῦ Ἑμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ συναντήσῃ τὴν κατανόησιν ἀπὸ τὸν ίθυνοντας, τοὺς κυκλῶν κυρίως ἄλλων ὑπουργείων καὶ ὑπηρεσιῶν. Εἰς πολλὰ ζητήματα τὸ ἐπέτυχε καὶ θὰ ἐπετύχανε σὺν τῷ χρόνῳ τὰ περισσότερα.

Πρόωρος ήτο η ἀπονότητα τοῦ κ. Ποταμιάνου, λόγω τῆς κυβερν-

τικῆς κρίσεως. Πλείστα ὅσα ζητήματα θὰ ἐπελύσοντο ἂν ή παραμονή του εἰς τὸ ὑπουργείον ταρετείνετο. Ἡ Ναυτιλία, πάντως, τοῦ ἐκφράζει τὰς θερμάς της εὐχαριστίας. Αἱ πρός αὐτὴν ὑπηρεσίαι του ήσαν πολύτιμοι

Η ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ ΤΩΝ NAYTIKΩΝ

Εἰς ἄλλην σελίδα ὁ τακτικὸς ἐπίλεκτος συνεργάτης μας θανάτου Π. μᾶς γνωρίζει ἔνα νεωτερισμὸν διό τὴν ψυχαγωγίαν τῶν πληρωμάτων τῶν ποντοπόρων πλοίων μας, τὸ μαγνητόφωνον. Χάρις εἰς αὐτὸν καὶ εἰς ταῖνίας ἐντεῦθεν ἀποστελλομένας, ἀπολαμβάνουν οἱ ναυτικοί μας κατὰ τὰς ὥρας τῆς σκολῆς τῶν καλυτέρων ἐκπομπῶν τοῦ ραδιοφωνού σταθμοῦ 'Αθηνῶν, ἀκόμη δὲ καὶ τῶν ζένων τοιούτων.

"Ἡ ἐπινόσιος εἶναι προσφυεστάτη. Διό τοῦ μαγνητοφώνου θὰ διατηροῦν τὰ πληρώματα τῶν πλοίων μας, διόταν ταξιδεύουν εἰς τὰς μακρυνάς θαλάσσας, ζωρὰν τὴν ἐπαφὴν μὲ τὴν Πατρίδα, μὲ τὴν ἔξω ζωήν. Θα τοῖς παρέχεται ἡ καλυτέρα ψυχαγωγία, μὲ τὴν μικροτέραν διάπονην. 'Ολιγά, πράγματι, δολλάρια ἀξίζει ἔνα μαγνητόφωνον καὶ ἀκόμη διλγίωτερα αἱ ταινίαι μὲ τὰς κατά καιρούς ἐκπομπὰς τοῦ Σταθμοῦ μας. 'Η προσπάθεια τῆς καλῆς ψυχαγωγίας τῶν θαλασσινῶν μας καθιστάται οὕτω πληρεστέρα.

Τὴν καλὴν αὐτὴν ιδέαν τοῦ μαγνητοφώνου διειλομενοὶ δοιοὶ νὰ τὴν ἐνιούσωμεν. "Ἄς τὸ ζητήσουν αὐτὰ τὰ πληρώματα ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς των. Εἶμεθα θέδαιοι, διτὶ δὲν θὰ συναντήσουν ἀπὸ κανένα τὴν θρησκοπίαν.

"Οσον ἀφορᾶ τὰς ταινίας τῶν ἐκπομπῶν, κάποιος ἐδῶ θὰ ἐπρεπε νὰ φροντίζῃ διὰ τὴν προμήθειαν των, ἐπὶ πληρωμῆς ἔστω. Αἱ ναυτεργατικοὶ διόγκωσεις — ὁ Σύνδεσμος 'Ασυρματιστῶν εἰνε ὁ ἀρμοδιότερος, πιστεύομεν — θὰ ἐπρεπε νὰ ἀναλάθουν αὐτὴν τὴν ὑπηρεσίαν πρὸς τοὺς ναυτικούς μας. 'Αξίζει τὸν κόπον.

Η ΣΤΡΑΤΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ

Μετὰ τὰς τόσας ἐπιφυλάξεις καὶ ἀναθολάρη, εἰκε πλέον φθάσει πρὸ τῆς ἀρμοδιοῦς κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς ἡ τροπολογία — υπογεγραμμένην ἀπὸ τὸν θεούς θουλευτὰς Κυκλάδων κ. κ. Κ. Ε. Ἀλιπράντην καὶ Λ. Μπιστόν — διό της ὁποίας ἔχοργεται ἀναδόλη κατατάξεως καὶ εἰς τοὺς στρατευομένους πλοιάρχους καὶ μηχανικούς. Θὰ πηδύναντο οὗτοι, διότι δοιοὶ οἱ ἀλλοὶ σπουδασταί, νὰ συμπληρώνουν, χωρὶς διακοπῆς, τὸν χρόνον τῆς ὑπηρεσίας των, τὸν προβλεπόμενον διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος.

"Ἡ τροπολογία ἐγένετο δεκτὴ ἀπὸ τὴν κοινοβουλευτικὴν ἐπιτροπὴν καὶ τὸν ἀρμόδιον 'Υπουργὸν κ. Πρωτοπαπάδκην, ἐπρόκειτο δὲ κατ' αὐτὰς νὰ φυσιοθῇ καὶ ἀπὸ τὴν Βουλήν, ἐνσωματωμένη εἰς τὸ περὶ στρατολογίας νομοσχέδιον.

Κατὰ κακήν, δημος, μοιράν ἡ κυβερνητικὴ κρίσις καὶ ἡ ἐπικειμένη διάλυσις τῆς Βουλῆς κατέστοπε ματαίων τὴν καλὴν προσπάθειαν τῶν δύο θουλευτῶν Κυκλάδων. Νέα τοιούτη θὰ πρέπει νὰ καταθληθῇ, μετὰ τὰς ἐκλογάς, ἵνα ὁ ἀρμόδιος 'Υπουργὸς δεχθῇ καὶ αὐτὸς τὴν τροπολογίαν, ὡς μίαν ἀπόδοσιν δικαιούσης πρὸς τοὺς σπουδαστὰς τῆς ναυτικῆς τέχνης καὶ πρὸς ἐξυπηρέτους τῆς Ναυτιλίας, πτις τόσον ἔχει ἀνάγκην ἀξιωματικῶν.

Θὰ περιμείνωμεν, λοιπόν, τὴν νέαν Κυθέρωνοιν, ινα καταλλήλως τὴν ἐνημέρωσιν οἱ θουλευταὶ τῶν ναυτικῶν πειθερειῶν. Μῆνες τινές θὰ παρέλθουν. Αἱ οπλαὶ, πάντως, αὐταὶ δὲν θὰ λείψουν νὰ ἐκτελέσουν τὸ καθῆκόν των.

ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ ΔΕΝ ΞΩΡΕΙ

"Οι λιμὸν τῆς Βενετίας, μετὰ τὴν πλήρη ἐκ τῶν πολεμικῶν καταστροφῶν ἀποκατάστοιν του, ἀναπτύσσεται ἡδη γοργῶς εἰς ἔνα ἐκ τῶν πλέον ἐπικαίων λιμενικῶν κέντρων τῆς Νοτίου Εὐρώπης.

Εἰς ἐμπεριστωμένην ἐκθεσιν τοῦ ἐν Βενετίᾳ 'Ελληνικοῦ Προξενεῖου πρὸς τὰς ἐνταῦθα ἀρμόδιας ὑπερεδίας, παρέχονται ἐνδιδάφερόντα στοιχεῖα τῆς συνεχοῦν καὶ σταθερᾶς ἀνδόνου τοῦ λιμένος αὐτοῦ, μιᾶς ἀνδόνου, ἀπότελούσης τὴν καλὴν συνέπειαν ἐπιμόνων προσπαθειῶν καὶ, πρὸ παντός, μιᾶς ὄρθρης λιμενικῆς πολιτικῆς. "Ἐχομεν τὴν γνώμην, διτὶ ἐκ τῆς μελέτης τῶν στοιχείων αὐτῶν, πολλὰ θὰ έχουν νὰ ωφεληθοῦν καὶ οἱ ἀρμόδιοι τοῦ ίδιουν μας Ο.Λ.Π. 'Ενδέχεται, μάλιστα, νὰ ἀπολλαγοῦν μιᾶς κάποιας αὐταρεσκείας, ἐνδὲ 'ομυμέτηματος ἀνωτέρπτος', ἀκριβέστερον, τὸ όποιον τοὺς ἐκληροδότησαν, πειρίρων, ἐχωριστικά τινα λιμενικά ἔργα. Αὐτὸ καὶ δὲν τοῖς ἐπιτρέπει νὰ ἔχουν φυραίμως τὰν δικὶ καὶ τόσον. εύοιων λιμενικήν μας πραγματίκητα.

Τὴν κάθετον ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος τῆς Βενετίας — τονίζεται εἰς τὴν ἐκθεσιν τοῦ 'Ελληνικοῦ Προξενείου τῆς Ιταλικῆς αὐτῆς πόλεως — ἐπαρκῶς προσδιορίζει ἡ ἐποια αὐξηση τῆς ἐμπορικῆς του κινήσεως. Ούτω, ἐνῷ τὸ 1945 ή κίνησι αὐτῆς ἀνήρχετο μόνον εἰς 758.047 τόν. (Ἐναντίον 4.599.176 τόν. τοῦ 1939), τὸ 1956 ἀνῆλθεν εἰς 7.082.335 τόν. καὶ κατὰ τὸ 1957 εἰκάζεται, διτὶ θὰ ἔχῃ ὑπερβῆ τὸ δικτώ ἐκατομύρια τόννων.

"Ἡ διοχέτευσις πρὸς τὰ κέντρα καταναλώσεως τοῦ μεγάλου αὐτοῦ δικού ἐμπορευμάτων καθιστάται δισηρεστέρα, χάρις εἰς τὴν δρτιάν οιδιορροδημάτων σύνδεσιν τοῦ λιμένος μετὰ τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς 'Ιταλίας ἀφ' ἐνός καὶ τῶν κυριωτέρων πόλεων τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης ἀφ' ἐτέρου. 'Εξ αλλού, ἔνα μεγάλον ποσοστὸν τῶν εισαγομένων ποσοστῶν οιτηρῶν, γαιανθράκων καὶ γενικῶν ἐμπορευμάτων διοχετεύονται εἰς τὴν κατανάλωσιν διὰ τῶν ποταμῶν δόδων, παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ μόνον τὸ 50% τῶν πρὸ τοῦ πολέμου ὑπαρχόντων πλωτῶν μέσων πρὸς τὸν οἰκοπόδιον διατίθεται σύμερον.

Κυριωτέρα ἐκ τῶν πολλῶν καὶ ἀξιολόγων λιμενικῶν ἔργων, ἀτίνα κατεσκευάσθωσαν εἰς τὴν Βενετίαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, εἰνε τὰ ἔτη :

"Νέαι διώρυγες διὰ τὴν ἐξυπηρέτους τῶν ποντοπόρων πλοίων (μέχρι 18.500 τόν.) κατεσκευάσθωσαν ἐντὸς τῆς Βενετίκης λιμνοθαλάσσης, αἱ ὁποῖαι, ὁμοῦ μὲ τὰς παλαιάς, ἔχουν συνολικὸν ἀνάπτυγμα 70, περίου, κιλομέτρων.

"Υπερεκατὸν ἐργοστάσια, ἀνασυγκροτηθεντὰ ἐκ θάθρων, πριχίσαν τὴν ἐπαναλείπουσαν τῶν εἰς τὴν διοικητικὴν ζώνην τοῦ λιμένος, τὸ Πόδετο Μάργκερο, τὰ όποια καὶ ἀπασχολοῦν ἐν συνόλῳ 30 κιλιάδας ἔργων.

Διὰ οειδῆς καλῶς προγραμματισμένων ἔργων ἀνακατεσκευάσθησαν καὶ κατεσκευάσθωσαν ἀναπεπταμένοι προκυμαῖαι, αἱ ὁποῖαι, ὁμοῦ μὲ τὰς προπολεμικάς, ἔχουν συνολικὸν ἀνάπτυγμα 10.000 μέτρων καὶ δύνανται νὰ ἔχουν πρεπτήσουν τὴν ταύτοχρονον φορτοεκφόρτωσιν 70 ἐν-



Twenty-Four Hour
Tug Service at
Philadelphia,
Baltimore,
Norfolk and
Tributaries

THE CURTIS BAY TOWING COMPANY

PHILADELPHIA

BALTIMORE

NORFOLK

GENERAL AGENTS:

HARWIN SHIPPING AGENCY LTD.

88, FENCHURCH ST. LONDON E.C. 3. TELE. No. ROY 3397

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΓΡΑΜΜΗ ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ-ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ

Φίλε κ. Κωττάκη,

Εις τὸ τευχός τῆς Ἰησοῦ Μαρτίου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δημοσίευετε ἐπιστολὴν τοῦ κ. Κ. Πετρούτοη, σχετικήν μὲ τὴν θλιβεράν ἔξειξιν ἣν ἔσχεν ἡ τακτικὴ Γραμμὴ Τεργέστης — Περσικοῦ Κόλπου. Αναφέρεται εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἐπιστολήν, ὅτι εἰς τὴν τριήμερον σύσκεψιν τῆς Γένοβας, καθ' ἣν ἀπεφασίσθη ἡ κατὰ τῆς Γραμμῆς τοῦ κ. Πετρούτοη ἐπίστεις, μετέχεν, ἐκτὸς τῶν ἔξι συνηστισμένων ζένων ἐταπίοντίον καὶ ἡ «Ἐλληνική».

Σᾶς παρακαλῶ νὰ ἀνακοινώσητε διὰ τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας, ὅτι ἔξειλην διὰ ὁμῶν τῆς Βενετίας. «Ἐνα ναυπηγεῖον διὰ τὸν κατακευὴν πλοίων μέχρι 20.000 τ. λειτουργεῖ σήμερον ἐκεῖ καὶ ἔτερον, ἐπίσης, διὰ τὸν κατακευὴν πλοίων μέχρι 1.000 τ. λειτουργεῖ, ὡσαύτως, πλήρως ἔξωπλισμένον κέντρον ἐπισκευῆς πλοίων, διαθέτον μεγάλην δεζεμένην, δυναμένην νὰ δεχθῇ καὶ τὰ μεγαλύτερα ἐν ὑπρεσίᾳ εύρισκόμενα σήμερον οκάφη.

Ο.τι., δύμας παρούσιάζει τὸ μεγαλύτερον ἐνδιαφέρον ἐπὶ τοῦ προκειμένου, εἰνε ὁ κυρίως τεχνικὸς καὶ μηχανικὸς ἔξοπλισμὸς τοῦ λιμένος τῆς Βενετίας, δοτὶς καὶ θεωρεῖται ἐκ τῶν καλυτέρων τῆς Μεσογείου.

Συγκεκριμένως, ὁ Ἱταλικὸς αὐτὸς λιμὴν διαθέτει 106 ἐν συνόλῳ πλευροκίνητους γερανούς, ἀνελκυστήρας καὶ ἀναρροφητήρας δημητριακῶν, ἀπόθηκας διὰ γενικῶν ἐμπόρων, συνολικοῦ δύκου 388.639 κ. μ., σιλό, ἐφωδιασμένα μὲ σύστημα συμπειρεμένου ἀέρος, συνολικοῦ δύκου 40.000 κ. μ., χώρους διὰ τὸν ἐναποθήκευσιν γαιανθράκων 65.000 τ. μ., ἐσωτερικὸν οιδηροδρομικὸν δίκτυον (ἐντὸς τῆς λιμενικῆς περιοχῆς) 56.000 μ. καὶ ἐσωτερικόν, ἐπίσης, ὁδικὸν δίκτυον 20.050 μ.

Αἱ φυκτικαὶ, ἔτι ἄλλου, ἔγκαταστάσεις τοῦ λιμένος τῆς Βενετίας εἰνε ἐκ τῶν πληρεστέρων καὶ τῶν πλέον συγχρονισμένων, ἔξυπητεοῦσαι μιὰν τεραστίαν κίνησιν πρώμων ὡπωρικῶν, λαχανικῶν, κρεδῶν καὶ ιχθύων. Εἰς τὸν Ἐλευθέρων Ζώνην τοῦ λιμένος λειτουργεῖ φυκτικὸν συγκρότημα, διαθέτον 45 θαλάσσιους καὶ καλύπτον ἑκατὸν 1.800 τ. μ. Τὸ συγκρότημα τοῦτο διαθέτει καὶ ἔγκαταστάσεις διὰ ταχεῖαν κατάφυξιν μὲ 1.300.000 ψυχρομονάδας ὥρισιν. Ἐπερόν οὐρανού τοῦ προστάτου ἐντὸς τῆς λιμενικῆς περιοχῆς παράγει κρυσταλλικὸν πάγον, μὲ ἀπόδοσιν 300 κουνίταλιν ὥμεροισις (τὸ κουνίταλιον ισοῦται μὲ 100 κιλογράμμα), ἐνῷ δλλο ἐν συγκρότημα, μὲ φυκτικοὺς χώρους, περιεκτικότητος 3.000 τ., φύκει καὶ καταφύκει παντὸς ἐπίδους εύπορων προϊόντα.

Καὶ οἱ λίαν ἐνδιαφέρουσα αὐτὴ ἔκθεσις τοῦ Ἐλληνικοῦ Προξενείου τῆς Βενετίας καταλήγει μὲ τὰς ἀκολούθους, ἐνδιαφεούσας ἐπίσης, πληροφορίας, σχετικῶς μὲ τὴν διοίκησιν, τὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ τὸ σύστημα ἐργασίας τοῦ Ἱταλικοῦ αὐτοῦ λιμένος :

Αἱ φωτοσεις, ἔκφορτωσις, μεταφοράσις καὶ ἐναποθηκεύσις ἐμπορευμάτων ἐν τῇ λιμενικῇ Ζώνῃ, ἔχουν ἀνατεθῆ ἐις τὸν Ὁραγιούσιον Λιμένον, ἀπὸ τὸν δόπον καὶ ἔξαρταί τοις διοίκησις τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης, τῶν Γενικῶν Ἀποθηκῶν, ὡς καὶ ἡ διεύθυνσις τῶν οιδηροδρομικῶν καὶ τῶν μεταφορικῶν ἐν γένει μέων τοῦ λιμένος.

Αἱ λιμενικαὶ ἔογασίαι ἐκτελοῦνται ὑπὸ συνεργατικῆς λιμενεργατῶν, εἰς ἣν, βάσει νόμου, ἔχουν ἀνατεθῆ ἀ ἐργασίαι φορτεκφ) σεως στοιβασίας καὶ ἀποστοιβασίας γενικοῦ φορτίου, ὡς καὶ ἐμπορευμάτων ἀνάντη συκευασίας. Ἡ συνεργατικὴ αὐτὴ ὑποδιαιρεῖται εἰς τιμήσια, ἀναλόνως τοῦ εἴδους ἐργασίας, ἢ ὁποια ἔχει ἀνατεθῆ ἐις ἔκστον. Οὕτω, ὑπάρχει τιμῆς ἐργατῶν οιλό, (ποποκειμένου πεοι οιποσν), τιμῆς ἀκθοφών, τιμῆς φορτίου φορτεκφορτωτῶν γαιανθράκων καὶ μεταλλευμάτων, ὡς καὶ τῆς τιμῆς ζυγιστῶν. Οἱ ἐργάται λιμένος τὸ 1956 ἀνήρχοντο εἰς 14.785.

Ὦς πρὸς τὰς παρεμφερεῖς δραστηριότητας τοῦ λιμενικοῦ αὐτοῦ κέντρου, ὄντας ἀναφέρεται, ὅτι ὑφίστανται εἰκοσι καὶ ἕταιροι, ἐκτὸς τῶν ὁκτώτερων, αἱ ὑφίστανται εἰκοσι καὶ ἕταιροι, διά τοῦ πλευροῦ τοῦ λιμένος τῆς Βενετίας ἐπρογραμματίσθη ἡ κατασκευὴ μεγάλου διεθνούμενος (β. κατηγορίας), δοτὶς, διοικούμενος αὐτονόμως, θά ύπακθη εἰς τὸ Ἱταλικὸν Ὑπουρείον Ναυτιλίας, ἵνα ἀρτιώτερον ἔχυπητεοῦνται καὶ αἱ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι τῶν ναυτικῶν οἰκιν, τῶν πρακτόρων καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ λιμένος.

Βεβαίως, αἱ παρούσαι στῆλαι δέν θά ἀποτολμήσουν οιαδήποτε σύγκρισιν τῆς ιδικῆς μας λιμενικῆς πραγματικότητος μὲ ἔκειντον τοῦ ὡς ἣν ιταλικοῦ λιμένος. Σημειώνουν μόνον, μὲ πολὺν οκεπτικούμον, ὅτι ἡ Βενετία δέν είνε τὸ κυριώτερον λιμενικόν κέντρον τῆς Ἰταλίας, δημοσίεις εἰνε δι' ἡμᾶς ὁ Πειραιεύς. Κατὰ συνέπειαν, πρέπει νὰ συμπεράνωμεν, ὅτι ἀπὸ τῆς λιμενικῆς πλευρᾶς τόσον ύπολειπόμεθα τῆς γειτονικῆς μας χώρας, δοσον οὐδεὶς ὄρμόδιος μέχρι στιγμῆς ἐπαρκῶς ἔχει ἀντιληφθῆ.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

“Οταν πρὸ ἐδρομάδων συνεστήσαμεν συγκρατημένην αἰσιοδοξίαν διὰ τὸ ἄμεσον μέλλον τῆς κινήσεως τοῦ πειραικοῦ λιμένος, δέν ἀνεμεναμέν, δημοσίογούμεν, διὰ τὸσον ταχέως θά μας είχον δικαιώσω τὰ γεγονότα.

Ούτω ἀπὸ διμήνου καὶ πλέον σημειοῦμαται α.σθητή κάμψις τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος. Ἡ εἰσαγωγικὴ δραστηριότητας ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπλάθη κατά 20—25%, ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιστήνης περιόδου, ἐνῷ αἱ ἔξαγωγαὶ εἰς ἔτι χαμηλότερος ἐπίπεδο κατήθον. Τὰ εἰσαχθέντα γενικά ἐμπορεύματα μολις ἐφθασαν τὸν Φεδρουσάριον τὰς 48.000 τόν., ἔναντι τῶν 75.000 τόν. τοῦ ίδιου μηνὸς τοῦ 1957.

Ἡ ψέφεις τῆς κινήσεως καὶ διὰ τὸν πειραικὸν λιμένα προεμηνύετο, ἀφοῦ ὁ δύκος τῶν διακινουμένων ἐμπορευμάτων εἰς διεθνῆ κλίμακα βαίνει περιοριζόμενος. Ὁ ἀντίκτυος καὶ εἰς τὰ προϋπολογισθέντα εσόδα τοῦ λιμένος θά είνε δεβαίως ἀμεσος, ἀνὶ ἡ μείσως τῆς ἐμπορικῆς του κινήσεως συνεχισθή γύρω ἀπὸ τὰ ἐπίπεδα τῶν πρώτων μηνῶν τοῦ ἔτου. Κατὰ εἰκοσιν ἐκατομμύρια δραχμῶν θά είνε ὀλιγάτερα διὰ τὸ τρέχον ἔτος, χωρὶς νὰ συνυπολογισθοῦν τὸ ὁκτώτερον ἐκατομμύρια δρ. ἐκ τῆς διακινήσεως τῶν πετρελαιοειδῶν, τὰ ὁποῖα μετά τὴν λειτουργίαν τοῦ διύλιστηροῦ θά ἀπομακρυσθῶν δριστικῶς τῆς πειραικῆς τοῦ λιμένος Πειραιῶς. Ἡ αὔξησις, τέλος, τῶν ἡμερομισθῶν τῶν λιμενεργατῶν θά ἐπιβαροῦν τὸ προϋπολογισμὸν τοῦ Ο.Λ.Π. κατὰ δώδεκα ἐκατομμύρια δραχμῶν.

Τὰ οἰκονομικά, δηλαδή, πειραιώρια, βάσει τῶν ὁποῖων ἐπετρέπετο ἡ ἀκτέλεσις τῶν λιμενικῶν ἔργων, πειραιζούνται ἐπικινδύνως. Ἡ πειραιλογία καὶ ἡ συνετήση τοῦ πολιτική εἰς τὰ τῆς ἐμπεταλλεύσεως τοῦ λιμένος ἐπίβαλλονται ἐξ αὐτῶν τῶν πραγμάτων. Ἰδωμεν ἂν οἱ διοικούντες τοῦ λιμένα

Φιλικότατος
Ν. Υόρκη, 5 Μαρτίου 1957
ΠΕΡ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Σ.Η.Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Ἡ ἀνωτέρω κατηγοριατικὴ διάφεσις τοῦ κ. Καλλιμανοπούλου πιστεύομεν νὰ κριθῇ καὶ ἀπὸ τὸν κ. Πετρούτοην ίκανοποιητική. Ἀπὸ τῆς ἐλληνικῆς πλευρᾶς κανεὶς δὲν συμμετέχει εἰς τὴν ἀδικον ἐπίθεσιν.

Η ΓΡΑΜΜΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

Κύριε Διευθυντά,
Ζήτημα σοβαρὸν — ἔθνικῆς καθαυτὸς σημασίας — ἀνακύπτει ἀπὸ τὴν τελευταίαν ἐκποίησιν τῶν δύο μεσογειακῶν σκαφῶν μὲ τὴν ὑποχρεώσιν τῶν τακτικῶν δρομολογίων διὰ τὸ ἐν μόνον ἔξι αὐτῶν μεταξὺ Ανατολικῆς καὶ Δυτικῆς Μεσογείου καὶ ἐπὶ πέντε — σημειωτέον — μῆνας. Τὸ ζήτημα ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐπικοινωνίαν τῆς μαρτυρικῆς Κύπρου μὲ τὴν Μητέρα Πατρίδα.

Τὰ δύο, ὡς γνωστῶν, σκάφη ἔξειλουν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῆς ἐταπίσας Νομίκου ἐπὶ ὅταν μετρηθεῖσαν καὶ πλέον ἐτησίως τὴν ἀπὲιθείαν αἱ γραμμὴ Κύπρου — Ἐλλάδος. Τὶ ἐσήμανε τοῦτο ἀφίνων νὰ τὸ κρίνουν δῆλοι οἱ πιστεύοντες — τὸ Πανελλήνιον δηλαδῆ — εἰς τὸ ἀναπόστατον τῆς Κύπρου μὲ τὴν ἐθνικὴν μάστιξ. Τώρα η ἐπικοινωνία αὐτῆς λέγεται, ὅτι πρόκειται νὰ διακοπῇ. Ἡ γραμμὴ διὰ τοῦ ἐνὸς μόνου πλοίου θὰ γίνη δεκαπεντήμεος ἀπὸ ἐδδομαδιαία καὶ θὰ ἐκτεληται ἐπὶ πεντάμηνον.

Ἡ Ἐλλάς, ὃν δὲν ἀπατῶμει, κατεσκευάσειν ἔναντι τῶν ἐπανορθώσεων, τὰ δύο αὐτὰ λαμπρὰ ἐπιβατηγά, ἵνα δι' αὐτῶν ἡ σημασία τῆς δίδητος παραδόσεως εἰς τὸν Μεσόγειον, πολὺ δὲ περισσότερον ἵνα πυκνωθῆ ἡ συγκοινωνία τῆς Αἰγαίου καὶ τῆς Κύπρου μὲ τὸ κεντρον, τὰς Ἀθήνας, τὴν πρωτεύουσαν τοῦ Ἐλληνισμοῦ. Ἡ παροχὴ ἀδείας ἐκμεταλλεύσεως τῶν δύο πλοίων κατ', ὅλον τρόπον, πλὴν τοῦ ἀρχικοῦ ὄρθων, πρὸς τὸ γενικότερον ἐθνικὸν συμφέρον, προβλεφθέντος, ἀποτελεί παραγνώρισιν τῆς ἀνάγκης, τῆς ἐπιτακτικῆς, ὅπως ἡ Ανατολικὴ Μεσόγειος — ἡ Κύπρος ίδιαίτατα — ἔχει πυκνὴ ἀπευθείας ἐπικοινωνίαν μὲ τὴν Ἐλλάδα.

Εἰς τὸ παρόλον τὸ ἐλληνικὸν κράτος, συναισθανόμενον τὴν ἀνάγκην αὐτῆν, ἐπεχοργεῖ εἰδικὸν πλοίον διὰ τὴν γραμμὴν Κύπρου. Θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ ἀντιμετωπίσῃ καὶ τὰρ τὸ ζήτημα ἀφοῦ κακῶς, κάκιστα, ἀγνοστάσια τὴν ἐθνικὴν ἀνάγκην, ἐπέτρεψεν ἡ Κυβέρνησις Καραμανλή τὴν ἀλλαγὴν τῆς μέχρι τούδε τηρηθεῖσας τακτικῆς ἀπὸ τὴν έταιρίαν Νομίκου εἰς τὴν ἐκμεταλλεύσειν τῶν δύο πλοίων.

Θὰ πρέπει νὰ προσθέσεις εἰς τὴν παρούσαν διαμαρτυρίαν μου, ὅτι τὸ ιταλικὰ καὶ τὰ ἔργα της γραμμῆς, νέοτεκτα, ὑποδειγματικά, θὰ ἀντικαταστήσουν τὰ μέλλοντα νὰ αποστίσουν ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Κύπρου δύο ἐλληνικά λάινερς. Οποιον κατάτημα!

Μετά πάσης τιμῆς
ΕΞΟΡΙΣΤΟΣ ΚΥΠΡΙΟΣ

Σ.Η.Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Δὲν θέλομεν ἀκόμη νὰ πιστεύσωμεν τὴν πληροφορίαν τοῦ ἐπιστολογράφου μας. Θὰ περιμένωμεν τὰς

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ HELLENIC SHIPPING AGENCY

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ - ΤΟΚΙΟ - ΚΟΜΠΕ - ΟΖΑΚΑ ΚΑΙ ΆΛΛΟΥΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

Α. Ε. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (ΑΠΟ ΤΟΥ 1916) ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΕ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟ ΜΕ ΤΟΥΣ Κ.Κ. CORNES & CO. LTD. (ΑΠΟ ΤΟΥ 1861)

Πράκτορες ἐν Ιαπωνίᾳ τῶν κυριωτέρων Βρεταννικῶν καὶ Ἀμερικανικῶν ασφαλιστικῶν ἑταίρων σοδαρῶν ἐλληνικῶν ἑφοπλιστικῶν Οίκων, τῶν ἑταίρων BEN LINE, ΡΑΔΙΟ ΜΑΡΚΟΝΙ, ΡΑΔΑΡ, καὶ ἡχοδολιστικῶν μηχανημάτων, ύδροστοικικῶν πυξιδίων καὶ αυτομάτων πηδαλίων S. G. BROWN. Εἰδικοί συμφέροντες δροὶ διὰ τὰς ἀσφαλιστικὰς ὄλων τῶν κινδύνων ναυπηγήσεων μὲ μεγάλας ξένας ἀσφαλιστικὰς ἑταίρειας.

Προσφέρονται αἱ οἰκονομικῶτεραι καὶ ἀποδοτικώτεραι πράκτορειακαὶ προσωπικαὶ ὑπηρεσίαι πρὸς τοὺς “Ελλήνας ἐφοπλισταὶ”. Πλήρης παροχὴ πάσης φύσεως πληροφοριῶν καὶ ὑπηρεσιῶν διά την πατροτροπίας πλοίων, παραδόσεις, ναυλώσεις, ἐπισκευάς καὶ ἐπιθεωρήσεις, προμήθειαν βοηθητικῶν μηχανημάτων ἡλεκτροπαραγωγοῦ συστήματος, ἡλεκτρονικῶν τοιούτων παγκοσμίων, εἰδικευμένων Οίκων.

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

έν προκειμένω αποφάσεις του κ. 'Ωνάση καὶ τὴν ἐπ' αὐτῶν στάσιν τῶν κρατικῶν ἀρμόδιων. Οἱ ἔδω ἑκπρόσωποί του κ. Κ. Γράτσος ἐδήλωσεν, ὅτι τὰ δρομολόγια δι' ἀμφότερα τὰ πλοῖα θὰ διατηρηθοῦν πλέον καὶ τοῦ πρεβλεφθέντος πενταμήνου.

ΟΙ ΟΡΘΟΦΡΟΝΟΥΝΤΕΣ

Κύριε Διευθυντά,

Θα μοῦ ἐπιτρέψῃ ὁ συνάδελφος κ. Μπενέτης νὰ θίξω καὶ ἔγω τὸ ζῆτημα τῆς ἀνεργίας, ὡρμώμενος ἀπὸ τὸ σχετικὸν σχόλιον τοῦ, τὸ δημοσιευθὲν εἰς τὸ φύλλον σας τῆς Ἰησοῦ Μαρτίου. Δέν προτίθεμαι νὰ υποδειχνώμενος μέτρα, τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ λάβουν, ὡς πλέον ἀρμόδιοι, οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ τὸ Κράτος. 'Ημεῖς, ὥστε, οἱ πλοιάρχοι, ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῶν καθηκόντων μας, νομίζω, ὅτι ἔχομεν ὑποχρέωσις ὅστις μᾶς στέλνονται ξένα πληρωματα, νὰ πράττωμεν κάτι τὸ ἀπλοῦν καὶ δίκαιον, χωρὶς ἀξιώσεις, ἀπειλὰς κ.λ.π. Δέν ἔχομεν παρὰ νὰ συγκρίνωμεν τοὺς ξένους ναυτικούς που «πέφτουν στὴν πλώρη μας» με τοὺς ιδιούς μας καὶ τὸ ἀποτέλεσμα νὰ τὸ ἀναφέρωμεν εἰς τοὺς προσταμένους μας. 'Η σύγκρισις θὰ είναι ἀναμφισβήτητως θετικὴ ὑπὲρ τῶν ιδικῶν μας.

Παρ' ὅλον ὅτι ἐργάζομεν εἰς ἑταῖριν, ὅτι ὁποία ὅχι μόνον δὲν προσλαμβάνει ξένους ναυτικούς, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαῖαν ὄλιγα πλοιά της πολλάκις καὶ ἐφ' ὅσον εἴνε τοῦτο δυνατόν, προσλαμβάνει «Ἐλληνας», κατὰ μέγια ποσοστόν, μοι ἔτυχε τὴν καλὴν ἐποχὴν νὰ προσλάθω διὰ πολὺ μικρὸν διάστημα καὶ κατ' ἀνάγκην ὄλιγον τινᾶς ξένους. Αύτο θὰ ἔτυχεν ίσως καὶ εἰς ὅλους συναδέλφους μους καὶ τὸ συμπεράσματος θὰ ἦτο, ἀσφαλῶς, οἷον τὸ ιδικόν μου. 'Ο χειρότερος «Ἐλλην παυτικός εἶνε ὁ καλλίτερος τῶν περισσοτέρων ξένων. Δέν φαντάζομεν νὰ ὑπάρχῃ ἐφοπλιστής που νὰ μὴ νιοθετησῇ λογικήν πρότασιν ἐνὸς καλοῦ του πλοιάρχου.

Εὐχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν, διατελῶ μεθ' ὑπολήφεως.

Ζ. Ε. ΞΕΝΙΟΣ

Πλοιάρχος ἐ.ἄ.

Αθήναι 2 Μαρτίου 1958

ΣΗΜ. «NAYTIKΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Θερμότατα συγχαίρομεν τὸν ἐπιστολογράφον μας. 'Υποδεικνύει ὅχι μόνον πρὸς τοὺς συναδέλφους του, ἀλλὰ καὶ πρὸς αὐτὸὺς τοὺς ἐφοπλιστὰς τὸ καθῆκον καὶ τὸ συμφέρον τῶν. Πρὸς δόλους βροντοφωνεῖ — ὁ ἀρμόδιωτερος, νομίζομεν, ἐν προκειμένῳ — μιαν μεγάλην ἀλήθειαν: «Ο χειρότερος «Ἐλλην ναυτικός εἶνε ὁ καλύτερος τῶν περισσοτέρων ξένων». 'Η ἀναγνώρισις αὐτὴ ἔρχεται λίαν ἐπικαίρως. 'Ἄς τὴν προσέξουν οἱ ἐφοπλισταί, οἱ διστάζοντες ἀκόμη νὰ ἐπιτελέσουν τὸ καθῆκον τῶν πρὸς τὸν ἀνεργὸν ναυτικού μας.

ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ

Αξιότιμε Κύριε Διευθυντά,

Ἐδιάβασα ὡς τακτικὸς ἀναγνώστης τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τὸ σχόλιον σας διὰ τὸ «ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ» εἰς τὸ φύλλον τῆς Ἰησοῦ Μαρτίου τρέχ. ἔτους.

Ἐπειδὴ μοῦ προεκάλεσεν ἐντύπωσιν ἡ πολεμικὴ κατὰ τῆς μελέτης τοῦ κ. Σταμπολῆ, τόδι ὅποιον γνωρίζω ἀπὸ μακροῦ, ἐμελέτησα μετά πάσης προσοχῆς τὴν ἔκθεσίν του.

Παρὰ τὴν ἐκτίμησιν τὴν ὁποίαν τρέφω εἰς τὸ ἔγκυρον περιοδικὸν σας, ὁμοιογά, κ. Διευθυντά, διὰ δόκιμασα αἰσθήμα ἐπτάληξεως, διὰ τὰς ἀδικίους, κατὰ τὴν γνώμην μου, ἐπικίσεις, αἵτινες διεπυάθησαν εἰς μίαν προσπάθειαν ὀδηλογουμένων ἀξιέπαινον καὶ ἀξιόλογον. Διότι ἀσχέτως τοῦ α' ἢ β' σχεδίου ὅπερ προτείνεται ὑπὸ τοῦ κ. Σταμπολῆ διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ σοδαρωτάτου τούτου ζητήσατος ὡς τὸ «Ἀκτοπλοΐκόν», εἶναι ἀναμφίστηπτον, ὅτι διὰ πρώτην ίσως φοράν, ἀπ' ὅ.τι γνωρίζω, μᾶς ἐδόθη μία τοιαύτη ἀντικειμενική καὶ ἀναγλυφὸς εἰκὼν της καταστάσεως, οἵσις ἐπίκρατει εἰς τὴν ἀκτοπλοίαν σήμερον.

Ο κ. Σταμπολῆς μετὰ μεγίστης εὐθυνειδίσσιας ἐμελέτησε τὸ δόλον ἀπρόθλημα καὶ διετύπωσε τὰς γνώμας του, μὲ βάσιν τὸ γενικώτερον συμφέρον τῆς χώρας. Καὶ δῆμος δὲν ευρέθη εἰς τὴν κριτικὴν σας οὐδεμία καλὴ λέξις διὰ τὴν προσπάθειαν ταύτην.

Ίσως ἡ μελέτη νὰ περιέχει καὶ ἐλλείψεις τινᾶς καὶ πιθανῶς καὶ ἐσφαλμένας ἐκτίμησεις εἰς δευτερεύοντα σημεῖα. Τούτο, ἀλλως τε, καὶ ὁ τίδιος ὁ συντάκτης ἀποδέχεται ἐκ τῶν προτέρων καὶ καλεῖ ὅλους τους ἐνδισφερούμενους εἰς καλοπροσάρτετον σύζητησιν. 'Ημεῖς πάντως, ὡς τεχνικοί, δεν βλέπομεν εἰς τὰ παρατεθέντα παρὰ τοῦ κ. Σταμπολῆ στοιχεῖα σ οὐδεμίαν κακήν ἐκτίμησιν. Καὶ ἡ ἐκτίμησης τῆς ἀξίας τῶν ἐνέργεια σήμερον ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων εἶναι ἔγγυς τῆς πραγματικότητος, ἀλλὰ καὶ μὲ τὸ ποσὸν τῶν 7.000.000 δολλαρίων εἶναι δυνατή πράγματι, ὅτι κατασκευὴ τῶν προτεινομένων πλοίων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν βεβαίως, ὅτι δέν θὰ συμβούν αὐτὰ τὰ ὁποῖα συνήθως συμβούντων μὲ τὴν παρεμβολὴν τῶν μεσαζόντων καὶ τὴν καταβολὴν ἀδικαιολογήτων προμηθειῶν. 'Έχω εἰς τὴν διάθεσιν σας πλείστα ὄσα στοιχεῖα ναυπηγείων τοῦ ἐξωτερικοῦ, ἐκ τῶν ὅποιών δύνασθε νὰ πεισθῆτε, ὅτι τὸ ἀνωτέρω ποσὸν ὑπερ-

αρκεῖ διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων. 'Άλλα καὶ αἱ ἐν γένει προδιαγραφαὶ τοῦ κ. Σταμπολῆ, ἀν καὶ δὲν είναι τεχνικός, δὲν ἀφίστανται τῆς πραγματικότητος.

Ἐν πάσῃ, ὥστε, περιπτώσει ἡ ἀξία τῆς μελέτης τοῦ κ. Σταμπολῆ δὲν ἔγκειται, κατὰ τὴν γνώμην μου, τὸ ἀπόλυτον ἡ μὴ ἀκρίβειαν τῶν στατιστικῶν δεδομένων τοῦ δημόσιου προδιαγραφῶν τῶν προτεινομένων πλοίων, διὸν ε.ι. τὴν διάλυσιν ἀφ' ἑτέρου ὀρισμένων βασικῶν προϋποθέσεων καὶ ἀρχῶν, αἱ δοποὶ πρέπει νὰ δέπουν τὸν ἀποτοπλοίον μας, ἐάν θέλωμεν αὐτὴ νὰ ἔχηται τῆς προτεινομένης ἀναγκής τὰς παντὸς εἶδους ἀνάγκας καὶ τὸν τουρισμὸν μας.

Αἱ βασικαὶ αὐταὶ ἀρχαὶ καὶ προϋποθέσεις, ὡς τὰς ἀναπτύσσουσει δὲν κατασκευαῖται, κατὰ τὴν γνώμην μου, νὰ ἀποτελέσουν τὴν βάσιν ἀντιτιτικῶν δεδομένων τοῦ θέματος. Μία ἀπὸ τὰς ἀρχαὶ αὐτὰς εἰναι ἡ ἀνάγκη ἐνόπιος τοῦ προχειρήσεως, ἀνεύ τῆς ὁποίας δὲν δύναται νὰ ὑπάρξῃ ὀργάνωσις τῆς ἐπιχειρήσεως. 'Επίσης ἡ ἀπατούμενή νεότευκτος χωριτικότης, ἡ διάκρισις τῶν πλοίων εἰς ταχυδρομικά, συγκοινωνιακά, τουριστικά κλπ. διὰ τοῦ παντὸς εἶδους ἀνάγκας καὶ τὸν τουρισμὸν μας.

Τὸ ἀνωτέρω ἔνεργησα χρέος μου νὰ σᾶς γνωρίσω καὶ είμαι βέβαιος, ὅτι ἀργά ἡ γρήγορα καὶ αὐτοὶ ἀκόμη οἱ σημερινοὶ ἀκτοπλοίοι ἐφοπλιστοὶ θαγγαρίσουσιν, ὅτι τὸ σχέδιον τοῦ κ. Σταμπολῆ ἀποτελεῖ, τὴν καλλιτέραν βάσιν τῆς συζητήσεως.

Ἐλπίζω, πάντως, κ. Διευθυντά, ὅτι καὶ ὑμεῖς θὰ συμφωνήσητε μαζὶ μου, ὅτι συνέχεις τῆς σημερινῆς καταστάσεως εἰς τὴν ἀκτοπλοίον μας είναι τελείως ἀπαράδεκτος διὰ χώρων ναυτικήν καὶ πολιτισμένην, ὅτι ὁποίας ἐπιθυμεῖ νὰ ἀντιτύξῃ τὸν τουρισμὸν της:

Μετά πάσης τιμῆς
ΧΡ. ΜΕΣΣΗΝΗΣ

Διπλωματούχος Ναυπηγός-Μηχανολόγος

ΣΗΜ. «NAYTIKΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Οὔτε τὴν ἀγαθὴν πρόθεσιν τοῦ κ. Σταμπολῆ, οὔτε καὶ τὰς διαπιστώσεις του ἐπὶ τῆς καταστάσεως εἰς τὴν ἀκτοπλοίαν ἔθεσαμεν ἐν ἀμφιβολίᾳ. Αἱ στήλαι αὐταὶ τὴν καταστάσαν αὐτὴν ἔθεσαμεν ἀπὸ μακροῦ ἡδρ. 'Ο κ. Σταμπολῆς ἐπανέλαβε τὰ δόσα καὶ ἡ ἐπιτρέπτη ἐπὶ τοῦ ἀκτοπλοίου ιδιαιτέρως ὑπεγράμμισεν εἰς τὴν ἔκθεσίν της.

Διαφωνούμενος, ὥστε, βασικῶς, μὲ τὸν κ. Σταμπολῆν εἰς τὴν προτεινομένην ἔμερον κρατικοποίησιν τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνίων καὶ μαζὶ μὲ ἡμάς, δῆλοι αἱ ἀκτοπλοίοι μελετήσασαι προηγούμεναι ἐπιτροπαῖ, ἀπὸ τῆς σημαντικωτέρας του Μιχαλακοπούλου (εἰσηγητὴς τοῦ κ. Παπαμιχαλόπουλου). 'Επὶ πλέον, ἔχομεν νὰ παρατηρήσωμεν διὰ μίαν τεχνικο-οικονομικὴν μελέτην μὲ ἀξιώσεις — ὁ κ. Σταμπολῆς είνε ὁ Διευθυντής τῆς Ναυτιλίας — οἱ ἐσφαλμένοι ὑπολογισμοί, οἱ ἀνακριβεῖς στατιστικαὶ καὶ ἡ ἄγνοια τῆς πραγματικότητος δεν ἐπιτρέπονται.

Ίσως νὰ ἐπρεπεῖ νὰ μὴ σπεύσῃ ὁ κ. Σταμπολῆς εἰς τὴν ἀνακρίνωσιν τῆς μελέτης του, πρὶν ἡ αὕτη ὑποστῆ τὴν βάσανον τῆς πλεον ἐμπειριστωμένης ἐρένυσης καὶ τῆς συγκεντρώσεως στατιστικῶν στοιχείων ἀπηκριώνων. Εἰς πολλὰ σημεῖα της μελέτης του θὰ είχεν αὐτὸς οὗτος ὁ ἐκπόνησας αὐτὴν ἐπιφέρει διορθώσεις ἀξιολόγους, ὥστε καὶ ἡ κριτικὴ τῶν εἰδότων τὰ πράγματα τῆς ἀκτοπλοίας νὰ ἡτο εὐμενεστέρα διὰ τὴν προσπάθειάν του, ἡ ὁποία, πάντως, εἶναι ἀξιέπαινος. Καταδεικνύει τὴν ἀνησυχίαν του κ. Σταμπολῆ δι᾽ ἔνα πρόδηλημα, σπέρη τήχη πλέον εἰς τὰ μὴ περαιτέρω.

Ο ΚΩΔΙΣΙΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΙΚΑΙΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεύχος σας τῆς 1ης Μαρτίου 1958 εἰδον δημοσίευμα περὶ τοῦ προσφάτως φωνισθέντος ὑπὸ τῆς Βουλῆς Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Κώδικος, ὡς ομηροία τοῦ δημού ἐξήρθη εἰς τὸ ἐπακρον πάντοι ἔνα τῶν πρωτεργάτων του, τὸν Γεν. Γραμματέα τοῦ 'Υπουργείου Εμπορίκης Ναυτιλίας διοπρεπή δικηγόρον κ. Φ. Ποταμιάνον.

Ἄς μοι ἐπιτρέπῃ, ἐν τούτοις, νὰ πληροφορήσω, ἀπὸ τῶν σπλανῶν τοῦ Κώδικού, ὃν τούτοις γνωρίζω, διὰ τὸν τούτοις γνωρίζων γνώμην, διὰ τὸ τόθεντον τὸν πρωτεργάτην τοῦ Κώδικος περὶ θεωρητῆς ἀν κρίνων ἀπὸ δόλκηρον τὸ κεφάλαιον τοῦ Κώδικος περὶ «Θαλασσίας Ασφαλίσεως», ὡς δυνάμενον νὰ διεκδικήσῃ τίτλους ἀρτίστητος καὶ πληρότητος.

Δέν γνωρίζω, διὰ τοῦτο τῶν δόλων τημπάτων τοῦ Κώδικος ἡ κούσθησαν καὶ μεγίστης εἰς δευτερεύοντα σημεῖα τοῦ Κώδικος ἡ κούσθησαν καὶ ἐσφαλμένας αἱ ἀπόφεις τῶν ὀργανωμένων τάξεων, αἵτινες τυγχάνουν ἐνδισφερόμεναι (ἐφοπλισταὶ, δικηγόροι ναυτικού δικαιού κλπ.), ἀλλ' είμαι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζω, ἀντίθετως, διὰ τὸ κεφάλαιον περὶ «Θαλασσίας Ασφαλίσεως» — τὸ δημού τοῦ πρωτεύοντος, αὐθαιρέτως ἀπεσχισθη τῶν λοιπῶν ἀσφαλίσεων, τὰς ὁποίας θὰ ἔσει νὰ πεισλάθῃ ὡς ὄργανον σύνολον καὶ εἰς ἔνισιν κείμενον ιδιαίτερος «Ασφαλιστικός Κώδικης» — οὔτε ἐξηρθητὸν ή γνώμην τῶν Σωματείων τῆς συγκροτημένης τάξεως τῶν Ασφαλιστῶν τοῦ τόπου. 'Οταν αὐτὴ διετυπώθη καὶ ὑπεβλήθη εἰς ὁμόφορετα τὰ 'Υπουργεία, 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Δικαιοσύνης, δέν ἐλήφθη καθόλου ὑπὸ δόφιν, μολονότι τὸ πρῶτον ἐκ τῶν δύο 'Υπουργείων, ἀκριβῶς, διὰ τοῦ τού προγράφοντος τὸ δημοσίευμά σας κ.Φ.

PORT SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

CABLES: "MARITIME,"

ADDRESS: P. O. Box 306

θήκοντας αντιβασιλίστης, έν απουσία έκ της πρωτευόντης τού Βασιλέως "Οθωνος. Τό γεγονός τού παρώθησε τά διοικητάς το Ταμείον πρώτον ν' αναγράψουν εις τον πίνακα τών εύεργετών τό δόνομα Αύτής, και δεύτερον ν' φιλοτεχνηθή δόλσωμος εικονογραφία Αύτής, αναρτηθείσα εις την αιθουσαν τού Δ. Σ. τού Ν.Α.Τ. Έάν, δώμα, τό ανωτέρω γεγονός της, κατά τύχην, υπογράφης τού νόμου ΧΛΘ, έθεωρίθην ως σημαντικόν με τάς ανωτέρω συνεπείας, δέν θά έπρεπε νά αναγράψουν εις την αναμνηστικήν πλάκα τό δόνομα τών βουλευτών, οίτινες έψηφισαν, παρά τάς, προβαλλομένας τότε αντιρήσεις, τό σχετικόν νομοσχέδιον, περὶ ιδρύσεως τού Ν.Α.Τ.; Ούτοι είχον και την δυνατότητα της άρνησεως νά συγκατατεθεύν εις την ψήφην τού νομοσχέδιον τούτου, όπως άλλοι συναδέλφοι των έπραξαν. Μνεία, έν τουτοις, τούτων δέν γίνεται ούδαμοι.

Έπακολουθούν τά δόνοματα τού 'Αθανασίου 'Ανδρ. Μιαούλη και Γερασίμου Ζωχιού.

Ό πρώτος, υιός τού ναυάρχου 'Ανδρέου Μιαούλη, ήτο 'Υπουργός των Ναυτικών και υπό τήν ιδιοτήτα του ταύτη, κατέθεσεν εις την Βουλὴν πρὸς έπιφησιν τό σχέδιον τού πρώτου νόμου περὶ ιδρύσεως τού Ν.Α.Τ. Επένεινε μετά σταθερότητος εις τήν ψήφισιν του και υπέγραψε τούτο πρὸς δημοσίευσιν. Ό δεύτερος ήτο αντιπλοίαρχος τού Β. Ν. δι και έμπνευσμού είσηγητης της ίδεας περὶ ιδρύσεως τού Ν.Α.Τ. έν 'Ελλάδα, καθ' υπόδειγμα τού ἐν Γαλλίᾳ ιδρύματος Caisse des Invalides de la Marine. Είναι ο συντάξας ιδιοχείρως τό σχέδιον τού νόμου τούτου και διόργανώσας το νεοιδρυθεν Ταμείον, τού όποιου υπήρξε πρώτος πρόδρος ἐπ' ἀρκετὸν χρονικὸν διάστημα.

Άμφοτέροι παρέχουν στην ιτικωτάτας υπηρεσίας εις τό ιδρυμα και δικαιοτάτας τά δόνοματά των αναγράφουνται εις την στήλην τών ιδρυτών τού Ν.Α.Τ. Άμφοτέρων τών άνδρων τούτων άρισται εικόνες φιλοτεχνηθείσαι, μετά τον θάνατόν των, είναι άνηρημέναι εις την αιθουσαν τού Δ. Σ. τού Ταμείου.

Τάς προσφερθείσας εις τό "Ιδουματα υπηρεσίας τών ανωτέρω δύο προσώπων άναγνωρίζουσαν τον ιδιοτύπων τού νόμου ΑΡΟΗ" πρώτη συνέλευσις τών άντιπροσώπων τών ναυτικών δημών (περὶ ών άλλοτε θά σχολήθω), έψηφισε τή 24η Δεκεμβρίου 1887:

"Πρὸς ἔνδειξιν ἄιδίου εὐγνωμοσύνης πρὸς τοὺς δύο ιδρυτὰς τού ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου, ἀιδίμους 'Αθανάσιου 'Ανδρέου Μιαούλην και Γερασίμου Ζωχιού, ἐψηφίσατο ή συνέλευσις τών άντιπροσώπων τών ναυτικών δημών τού κράτους, νά γραφωσιν αι εἰκόνες τών δύο τούτων άνδρων, δαπάνη τού Ν.Α.Τ., και νά αναρτηθῶσι διαρκών εν τῇ αιθουσῇ τών συνεδριάσεων αύτοῦ.

"Η «εγράφη» ἐπομένως τών εἰκόνων τών ἄνω άνδρων ἐγένετο ρητῆ ἐντολῆ τῆς Α'. συνελεύσεως τών άντιπροσώπων τών Δήμων και ή αναγραφή τών δόνομάτων των εις την αναμνηστικήν πλάκα είναι ἀπολύτως δικαιολογημένη.

"Ἐρχόμεθα ήδη εις τήν δευτέραν στήλην τού πίνακος τών «εύεργετών» τού Ν.Α.Τ. Παρότον πάντων άναγράφεται τό δόνομα τού 'Ανδρέου Συγγρού και πάντων άναγράφεται τό δόνομα τού Ν.Α.Τ.;

Τό τραχύ τών ναυτικών ἐπάγγελμα δέν ήτο ἐν τούτοις ἀγγωστον ε' τὸν 'Ανδρέαν Συγγρόν, καθ' ὅσον ούτος, ως ιδιοκτήτης τῆς Βαλαμηγού «ΑΥΓΛΙΣ», ἥρετο συχνότατα εις ἐπαφὴν μετά τῆς ἔξαιρέτου ταύτης τάξεως τών 'Ελλήνων ἔργατων. Ό αλλοτε κλητήρ τού Ν.Α.Τ. μακαρίτης Δημήτριος Αέγαγελίδης ἔξι 'Υδρας καταγόμενος, μοι παρουσίασεν ἡμέραν τινὰ γέροντα συνταξιούχον ναυτικόν 'Υδραιον, παρὰ τού όποιού ηκουσα, τό κατά τήν ἐκδοχήν του ιστορικού τού ἐκ πεντίκοντα χιλιάδων χρυσών λιρών κληροδοτήματος τού 'Ανδρέου Συγγρού εις τό Ν. Α. Τ., ὅπερ παραβέτω.

"Ημέραν τινὰ ὡς 'Ανδρέας Συγγρός, καθήμενος εις τό κατάστρωμα τῆς θαλαμηγού του, ἥρατο σε κατάστρωμα τού διηγήμητη τού ιστορίαν ταύτην, πώς θά ζηι ούτος και ή οἰκογένειά του διαν το γῆρας ἢ δό θάνατος διακόψουν τήν ικανότητα πρὸς ἔργασίαν τού οἰκογενειάρχου; "Ελαθε παρὰ τούτου τούτου τού πάντην: «ἔμεις ἔχουμε τό μισθό μας ἀπό τό 'Απομαχικό Ταμείον. 'Αλλά, δυστυχώς, δέν είναι μεγάλος γιατὶ τό Ταμείο δέν ἔχει πολλές ε'σπράξεις». 'Η ἀφελής αὐτῆς ἔκφρασις τού 'Υδραιού ναυτικού ἐχαράχθη εις την μνήμην τού θενικού εύεργετού. "Οταν ούτος συνέτασε τόν ἀπό 9 Μαΐου 1897 κωδικελλον τῆς διαθήκης του, ἐνεδυμάθη τούς ναυτικούς και ὥρισε κληροδότημα 50.000 λιρών ὑπὲρ τού «'Απομαχικού Ταμείου». 'Ατυχώς, μετά τόν θάνατόν του, λόγω τῆς ἐν τῷ κωδικέλλῳ ἀφοριστίας τῆς ἐκφράσεως «'Απομαχικόν Ταμείον», τό κληροδότημα διεβδίκη και παρ' ἀλλού όργανοις τού τό Μετοχικού Ταμείου τών Πολιτικών 'Υπαλλήλων, τό Μετοχικόν Ταμείον τού Στρατού, τό Μετοχικόν Ταμείον τού Β. Ν.) και ἥρχιστος δικαστικός ἀγών μεταξύ αὐτών, δοτις κατέληξεν εις συμβιδασμόν, ἀποτέλεσμα τού όποιου ὑπῆρξε νά είσπραξῃ τού Ν.Α.Τ. τελικώς περὶ τάς 10.000 χρυσάς λίρας.

Δικαιότατος θίνετ τό δόνομα τού 'Ανδρέου Συγγρού περιλαμβάνεται εις τόν πίνακα τών εύεργετών τού Ν.Α.Τ.. δικαιότατα δέ ἐπισης ή είκων αὐτοῦ ἔχει αναρτηθῆ εις τήν αιθουσαν τού Δ. Σ. τού Ταμείου.

Δεύτερον δοματού τών εύεργετών, αναφέρεται τό τού Παναγιώτη Χελιώτη. Πρόκειται περὶ τού προσώπου ὅπερ διά τῆς διαθήκης του ωρίσεν ως κληρονόμον τού Ν.Α.Τ. και ούτω περιήλθον εις τήν κυριό-

τήτα αύτοῦ δύο οἰκίαι κείμενα είναι Πειραιεῖ ἐπὶ τῶν δόδων Τασμαδού και 'Υψηλάντου και καὶ ἐπὶ τῶν χώρων τῶν δόποιων είναι ἐγκατεστημένον τὸ οἰκημα τού Οίκου Ναύτου, ὅπερ πάντες οἱ ναυτικοὶ καλῶς γνωρίζουσι. Δικαιότατα ἐπομένως τό δόνομα αύτοῦ ἀναγράφεται μεταξύ τῶν εύεργετών τού Ν.Α.Τ. τοσούτω μαλλον καθόσον ούτος μη ὡν μεγαλοκεφαλαιούχος ούδε' εφοπλιστής, κατέλιπεν εις τό Ν.Α.Τ. δόλοιηρον τήν περιουσίαν του, χάριν τῶν ναυτικών, πράγμα δόπερ ούδεις ἐκ τῶν δύο δύο κατηγοριῶν ἐπραξει μέχρι σήμερον.

Και νῦν ἔρχομεθα εις τά τελευταία δύο δόνοματα τῶν φερομένων ως εύεργετών τού Ν.Α.Τ.

Τάυτο είναι: α) δό Δήμος Πειραιώς. 'Ομοιογώ διτι, κατά τήν μακρὸν σταδιοδρομίαν μού ούδεποτε ἐπληροφορήθην, διτι δό Δήμος Πειραιώς παρέσχε σημαντικήν τίνοντην ὑπηρεσίαν πρὸς τό Ν. Α. Τ. τοιστήν μάλιστα στα έκτασεών, ὡςτε ούτος νά χαρακτηρίσθη ὡς εύεργετής τού Ν.Α.Τ. 'Η μόνη οἰκονομική σχέσις ἡν δό Δήμος είχε μετά τού Ν.Α.Τ. είναι καθ' ζεστον γνωρίων, η παρὰ τού δύο δέποτη τού οἰκηματος τού Δημοτικού Θεάτρου και τό δόποιον δάνειον ούδεποτε ἐπεστράφη παρὰ τού Δήμου Πειραιώς πρὸς τό Ν. Α. Τ. διότι, μη̄ έξοφληθὲν ἐγκαίρως, περιελήφθη εις τάς διαγραφείσας ἀπαιτήσεις τού πρός τρίτους, συνεπει τῶν διστάξεων τού γνωστού νόμου 18. Πρὸς τού πολέμου δό Δήμος Πειραιώς είχεν ύποσχεθῆ νά προικοδοτήσῃ τό Ν.Α.Τ. δι' 1.000.000 δραχμῶν. Πλὴν τούτο ούδεποτε κατεβλήθη πραγματικῶς εις τό Ταμείον.

β) 'Υπουργείον Διοικήσεως Πρωτεουόντσα. Πρόκειται περὶ ανυπάρκτου προσώπου. Πρό τού πολέμου ή Κυβερνήσεις ένεγραψεν εις τόν Κρατικὸν Προϋπολογισμὸν τού τότε υπάρξαντος ἐπί τι ξρονικὸν διάστημα, 'Υπουργείον Διοικήσεως Πρωτεουόντσας, ἐπιχορήγησιν πρὸς τό Ν. Α. Τ. δραχ. 4.000.000 πληρωθεν εις τέσσαρας δόσεις. 'Εξ αυτῶν είσπερε δόσης, αι δέ λοιποι ούδεποτε κατεβλήθησαν. Νομίζω θίνει, διτι τά δύο τελευταία δόνοματα δέον δι' ἀποφάσεως τού Διοικητικού Συμβούλου τού Ν.Α.Τ. νά διαγραφοῦν.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει φρονώ περαιτέρω, διτι δό καταλόγος τῶν δόνομάτων τῶν εύεργετών θά πρέπει νά συμπληρωθῇ και διά τίνων δόνομάτων, τά δόποια προχειρώνται εις την μνήμην και τά δόποια πράγματι προσέρχενται σημαντικάς υπηρεσίας εις τό Ν.Α.Τ., μη̄ ἀποκλειομένου νά υπάρχουν και ἀλλοι τά δόποια ἐγών δέν γνωρίζω. Ταύτα είναι:

1) 'Ο δωρητής Ζευχάρης: 'Ηδη ἀπό τού 1914 τό δόνομα τού ἐλόγω εύεργετού δέν ήτο γνωστόν, διότι τό πρός τό Ν.Α.Τ. κληροδότημά του συμπεριληφθέν πρό πολλών ἔκτοτε ἐτῶν εις τήν λοιπήν περιουσίαν τού Ν.Α.Τ., ἀπώλεσε τήν δόνοματα τού Ταμείου και ούτω τά δόποια τά ἔποια ἐγών δέν γνωρίζω. Ταύτα είναι:

Τά μόνα ἀπέρι αύτοῦ δόποιον γνωρίζω είναι τά ἔξης: Μεταξύ τῶν προσώπων πρὸς τά δόποια ή πρότη (μημηνούεθεισα) συνέλευσις τῶν άντιπροσώπων τών ναυτικών Δήμων (1887) ἐκφράζει τήν εύγνωμοσύνην τῆς αναφέρεται και τό δόνομα τού Ζευχαρη ἀνευ, δύως, μνείας τού σχετικού ιστορικού. Αι ἀκολουθουσαν πληροφορίαι περὶ αύτοῦ παρεχθείσανται υπό τού ἀλλοτε άντωτου όραφιοντιστού Β. Ν. κ. Ν. Κριεζῆ, διατελέσαντος επί τι μακρόν γραμματέων και ταμίου τού Ν.Α.Τ. και ὡς ἐκ τούτου ἀποτελούντος κατά τήν ζωήν του πηγήν ιστορικών πληροφοριών. 'Ο μημηνούεθεισας δώρωτης Ζευχάρης ἀνάτερος δένωρεις ούδεις δόποιον νά διαθηκήτης τού Η.Π.Α. και πρό πολλών δεκάδων ἔτῶν περιοδεύων τήν 'Ελλάδα εύρεθη ἐπ' 'Υδρα, δόποιον συγκινηθεῖς ἐκ τῆς περιποτέσεως τῶν κατοίκων παρὰ τήν ἔνδειαν αύτών, ναυτικών δηντων, ἀπέστειλε πρὸς τό Ν.Α.Τ. χρηματικὸν ποσόν σημαντικὸν διά τήν ἐποχήν ἔκεινην χάριν τῶν ναυτικών 'Υδρας. 'Εστω, δέν, τό δόνομα αύτοῦ ἀιδίως χαραγμένον εις τήν αναμνηστικήν πλάκα περὶ ής ανωτέρω.

2) 'Ο ναυάρχος Ξ. Κωνσταντέλος: Ούτος διά διαθήκης του συνταγείσης τή 1904, νομίζω, κατέλιπεν δόλοιηρον τήν περιουσίαν τού (400.000 δρ. περιόπτης τής ἐποχῆς ἔκεινης) πρὸς τό Ν.Α.Τ. Περὶ τού εύεργετού τουστού είχε ληφθῆ ἀποφάσις τού Δ. Σ. τού Ταμείου ἐν τού 1915, ποσά 300.000 δρ. πιλοτηχηθῆ εις τήν αιθουσαν τού Δ. Σ. τού Ταμείου. Είχεν ύποδειχθῆ παρὰ τού πολέμου δόποιον δύσθενη αύτην την ιστορίαν τού Ν.Α.Τ. πού ήτο δωνάτων νά εύρεθη αύθεντη εἰκόνα τού τόπου εύεργετού. Εις τήν σημερινήν διοίκησιν τού Ταμείου ἀπόκειται νά εκτελέσῃ τήν ἐλόγων δόποιον τού Ν. Α. Τ. αύτοῦ.

3) Γεώργιος Σ. Σακαλῆς: 'Ο γνωτώτατος εις τούς ναυτικούς και εις τό κοινόν τού Πειραιώς, ἀξιωματικός Β. Ν., δημοτικός σύμβουλος, Βουλευτής και ὑπουργός, ως ἀντιπρόσωπος τού δήμου Κερκύρας, νομίζω, ήτο εἰσηγητής και μετ' ἐπιμονῆς προταρασκεύασαν κατά τάς συνελεύσεις τῶν άντιπροσώπων τών Ναυτικών Δήμων κατά τά ἐπί 1903 και 1906 τάς διατάξεις τού Νόμου ΓΣΚΣΤ. διά τῆς ἐπιψηφίσεως τῶν δόποιων (1907) τού Ν.Α.Τ. δόπερ τότε ἀπέκαλετο εις ἐπίσημα ἐγγραφα «θυτοσκών ὄργανοισμός» κατέστη αύταρκες, και ὄργανοισμός πληρης ὑγείας. Οι παρακλούσοντες τήν ιστορίαν τού Ν.Α.Τ. είναι βέδαιοι, διτι θότε δήναγκαζετο νά κλείσῃ τάς θύρας του, λόγω ἀνεπαρκείας πόρων, ἀπό τού 1909 - 1910, έαν, δέν, αι τροποποιήσεις τάς δόποιος ὡς ἀοδίμοις Γ. Σακαλῆς εἰσηγήθη και ἐπέμενε νά ψηφισθούν δέν ἐπραγματοποιούντο. Νομίζω, δέν, διτι καὶ πρός τούτον δέν εύγνωμοσύνη τνῶν ναυτικών πρέπει νά ἐχη τήν ἐκδήλωσίν της.

Τελευτῶν είμαι υπόχρεωσιν νά σημειωσώ, διτι μέγα τημῆτα τῶν περιουσίων τού 'Ανδρέου Συγγρού και Ζευχάρη πληροφοριών πρόσθιμην ἐκ σχετικού δημοσιεύματος (1915) τού ἔξαιρετου τέως συναδέλφου και μεταγενεστέρων διακεκριμένου δικηγόρου και τέως υπουργού κ. Δ. Παπαμιχαλοπούλου, διν, διά λογαριασμὸν τῶν ναυτικών, εύχαριστων.

Μετὰ τημῆς
Σ. ΖΑΡΚΟΣ
'Υπουργος-Λιμ. έ. α.
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

'Ἐπιθυμώ διά τῆς παρούσης μου νά ἐξάρω τήν υπηρεσιακήν δρᾶσιν τού λιμενάρχου Μυτιλήνης κ. Ποιμενίδη καθώς και τού υπολιμενάρχου κ. Κατεβανίου, τούς δόποιους είχον τήν εύεργετών νά γνωρίσω τόν παρελθόντα 'Ιανουάριον, ὅτε τό πλοιόν μου «Σεβαστή Κ.» κατέπλευσεν εις τήν λιμένα Μυτιλήνης. Πλήρως και τούτων μάς ἔξυπηρέτησαν. 'Ιδιαιτέρως δι και Λιμενάρχης προθύμως προσεφέρθη νά λύσῃ κάθε ἀπορίαν τού πληρώματος, σηματικήν με τήν έπι τού πλοίου υπηρεσίαν. 'Ολοι τούς εύχαριστούμενοι.

ΓΕΩΡΓ. ΣΑΝΤΑΜΟΥΡΗΣ
Πλοιάρχος ἀ/π «Σεβαστή Κ.»

Σουεζ 21 Φεβρουαρίου 1958

ΠΗΓΑΣΟΣ,,

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (Ε.Π.Ε.)
ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ.: "ΝΑΥΠΗΓΑΣΟΣ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

Ο ΝΕΟΣ ΚΩΔΙΞ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΑΙ ΠΕΡΙ ΘΑΛΑΣΣΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ

ΤΟΥ Κ. ΣΤΕΦΑΝΟΥ Ι. ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΥ

'Επιθυμῶ νὰ συγκαρῶ τὸν διακεκριμένον νομικὸν κ. Ποταμιάνον διά τὴν εἰς τὸ τελευταῖο τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δημοσιεύεισαν ἐμπειρισταμένους καὶ γλαφυράν ανάλογους τοῦ νέου Κώδικος «Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου», ὁ όποιος κατέστη πᾶν νόμος τοῦ Κράτους και ὁ όποιος ἀπό τοῦ προσεχοῦ Αὐγούστου πρόκειται ν' ἀρχίσῃ διέπων τὸ ναυτικόν μαζί δικαίου.

Πράγματι, πότο πλέον καιρὸς νὰ εύθυγραμμισθῇ ή ἑλληνικὴ ναυτικὴ νομοθεσίᾳ πρὸς τὰ διεθνῆς ισχύουντα καὶ ν' ἀποτελέσουν ἐσωτερικόν μας δίκαιον οἱ περὶ φωτακῶν κλπ. κανόνες τῆς Χάρης, ή Συνθήκων τῶν Βρυξελλῶν ή διέπουσα τὰ ἐπὶ συγκρούσεων διεθνῶν κρατοῦντα καὶ οἱ Κανόνες 'Υόρκης - 'Αμβέρσης, οἱ ρυθμίζοντες τὸ δίκαιον τῆς Γενικῆς 'Αθαρίας. Αἱ οἰσθεῖς αὗται ουμάδαεις, ἀπὸ μακροῦ, ὡς γνωστόν, διέπουν τὸ διεθνὲς θαλάσσιον ἐμπόριον, τοῦ οποίου σημαντικὸν μέρος διεζάγεται μὲ πλοῖα ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας.

Ο κ. Ποταμιάνος ἀντιπαρέρχεται εἰς τὸ ἄρθρον του τὰς διατάξεις τοῦ νέου Κώδικας, τὰς περιεχομένας εἰς τὸν ΙΔ. Τίτλον αὐτοῦ, διὰ τῶν ὅποιων ἐπικερείται νέα ρύθμισις καὶ ουμπλήρωσις τῶν περὶ θαλασσίας ἀσφαλίσεως διατάξεων τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου καὶ ἔκφραζε τὴν γνώμην, διτὸ τῷ τμήμα τοῦτο τοῦ νέου Κώδικος πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς στεγαδόμενον φιλόδεσμαν καὶ ἄρα προσωρινῶς εἰς τὸ Nautikón Δικαιον και ὃ διτὸ ἐνδικεύντα, ὅπως καποτε τὸ δόλον ἀσφαλιστικὸν δίκαιον ἀχθῆ ἐις αὐτοτελῆ κωδικοποίησιν.

Έχομεν τών γνώμων, διτί πότο πραγματικόν αφάλμα ή ἀπόσπαισις τῶν περὶ θαλασσίας ἀσφαλίσεως διατάξεων τοῦ σκεδίου ἀσφαλιστικοῦ Κώδικος τοῦ 1948 καὶ οὐ προσδόπαισις τῶν εἰς τὸν Ναυτικὸν Κώδικα καὶ δὴ ἐν ἀγνοΐᾳ καὶ ἔρμην τῶν Ἐλλήνων θαλασσασφαλιστῶν, αἱ ἐπαγγελματικαὶ Ἔνωσεῖς τῶν ὁποίων οὐδέποτε ἐκλήθησαν νὰ ἐκφέρουσιν τὰς γνώμας των ἐπὶ τοῦ καταρτισθέντος σκεδίου νόμου.

Όλιγας ήμέρας πρό της ύποβολτος τού σκεδίου τού Κώδικος πρός φήμισον εἰς τὴν Βουλὴν, αἱ Ἑλληνικαὶ θαλασσασφαλιοτικαὶ ὡραγνώσεις, λαθοῦσαι τυχαίων γνῶσιν, δοτὶ εἰς τὸ νομοσχέδιον περιελαμβάνοντο καὶ διατάξεις ρυθμιοτικαὶ τῆς θαλασσίας ἀφαλίσεως, συνεκρόπτουσαν ἐσπευσμένας ἐπιτροπὴν ἑκ τῶν κ. κ. Μουσούρη, Ἐμμ. Χατζηπανδρέου, Π. Κωνοτάκην, Θ. Βελιμέζην, Ι. Κουστονίαν καὶ τοῦ ὑποφαίνομενοῦ, ν. ὅποια, συνελθόδυνα εἰς ἐπανειλημμένας συνεδρίασες, ἔξιτασε τὰς ύπὸ φήμισον νέας διατάξεις καὶ κατήριτον ὑπόμνημα, τὸ δόποιν ὑπεβαλεν εἰς τοὺς ἄρμοδιους, ὑποδεικνύουσα, δοτὶ αἱ διατάξεις αὗται, ἀσυγχρόνιστοι, ὃς ἐπὶ τὸ πλεῖστον καὶ ἀντίθετο πρὸς τὴν ἐν τῇ πράξει ἐφαρμογὴν τοῦ θαλασσασφαλιοτικοῦ Δικαίου, ἐπρεπεν ή ν' ἀπαλειφθοῦν ἢ νὰ τροποποιθοῦν, ἢ, ἐφ' δοσον τοῦτο δὲν καθίστατο δυνατόν, ν' ἀφαιρεθῇ ὀλόκληρος ἢ ΙΑ' Τίτλος ἀπὸ τοῦ Κώδικος καὶ νὰ παραιεί σύντος αὐτόπτης καὶ μόνον ὁώ Κώδικι τοῦ Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, τὸ δὲ περὶ θαλασσασφαλίσεως τυπία αὐτοῦ ἐπονέλθη εἰς τὸ σκέδιον τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ἀσφαλιοτικοῦ Δικαίου, ἀφοῦ προγουμένα ἀποκαθηρᾶται τῶν, κατὰ τὴν γνώμην τῶν θαλασσασφαλιστῶν, ἔξοδειοτέων διατάξεων αὐτοῦ.

Δυστυχώς, τούτῳ δέν κατέστη δυνατόν νά γίνει ηδία τεχνικούς λόγους, διότι ή μὲν επέζεργασθείσα τὸ σχέδιον τοῦ Κώδικος ἐπιτροπή εἰκεν ἥδη διαλυθῆ, ἀφοῦ ἔτεμπτισε τὸν ἀποστολὴν τῷ, τὸ δέ σχετικὸν νομοσχέδιον, ὑποβλήθην ἥδη εἰς τὴν Βουλὴν, δέν ὑπέκειτο εἰς τροπολογίας, κατὰ τὸν Κανονισμὸν τῆς Βουλῆς, ὁ ὅποιος, εἰδίκως διά Κώδικας, προβλέπει, διτὶ οὐτοὶ φωτίζονται ἀμετάβλητοι ἐν τῷ συνδλωπῶν, ἢ ἐν περιπτώσει διασίμων ἀντιρρίσεων τοῦ Σώματος, ἀποσύρεται ἐξ ὀλοκλήρου τὸ σχετικὸν νομοσχέδιον. Ἐκριθην καὶ δικαιώμα, διτὶ ή ἀναθολὴ τῆς φωτίσεως τοῦ νέου Κώδικος θά ἐπέφερε μεγαλυτέραν βλάπτην ἀπὸ τὴν εἰσαγωγὴν νέων διατάξεων περὶ θαλασσίας ἀσφαλίσεως, αἱ ποιοιαὶ, ὡς διατάξεις ἐνδοτικοῦ δικαίου, εἰνε δυνατὸν ν' ἀκριποτεύνται διὶ ἀντιθέτων δρών τῶν ἀσφαλιστικῶν συμβολῶν.

Βεβαίως, μή τοι αίτητα ἔνεδουνα τῶν θαλασσαφαλιστῶν, ἡ ὁποία μοιραίως θὰ ἐπακολουθήσῃ, πᾶν ἄλλο ἢ κολακευτικὴ τυγχάνει δι' ἣν νέον νομοθέτημα, μόλις τεθὲν ἐν ἑφαρμογῇ, εἰς τὸ ὅπιον, παραδόξως, ἀντὶ νά ἔχεται σθῆτὴ μακροχρονίας ἑφαρμοζόμενη ἐν τῇ χώρᾳ μας ἀφαλιστικὴ πρακτικὴ καὶ περιθλήθη ἀπό τὸ ἔνδυμα τοῦ νόμου, ἐπίχειρείται ἀντιθέτως ἢ ἑφαρμογὴ ἀφορουμένης νομικῶν θεωριῶν ἐν τῇ προκτικῇ

Διά τα κατοικούνταν αντίληπται οι τοιαῦτα τάξεις τῶν περὶ θαλασσίας σφαλίσεως διατάξεων τοῦ νέου Κώδικος, παραβέτομεν κατωτέρω μίση νόμυμον περιλήψην τῶν ἀπόφθεων, τὰς ὅποιας ἐζήθεαν σχετικῶς οἱ θαλασσοσφαλισταὶ εἰς τὸ σχετικὸν ὑπόνομημά των :

Αρθρο ν 260. Τὸ ἄρθρον τοῦτο προβλέπει, διὶ μὲν πολλαπλῆς ἀφαλίσεως οἱ πλειόνες ἀσφαλισταὶ ἐνέχονται εἰς ὅλόκληρον ἔκατον τοῦ. Εἰνες διεθνῶς παραδεγμένον σῆμερον, διὶ μὲν πλειόνων ἀσφαλίσεων τοῦ αὐτοῦ πράγματος, οἱ ἀσφαλισταὶ ἐνέχονται συμμετρως καὶ μέχρι τοῦ παρ' ἑκάστου ἀσφαλισμένου ποσοῦ.

Οι άσφαλισται προτείνουν, συνεπώς, άνάλογον μεταρρύθμισιν του άρ-
ρου του τούτου, διὰ νὰ προσαρμοσθῇ τοῦτο πρὸς τὰ ἐν Ἑλλάδι καὶ διε-

Θνῶς ισχύοντα καὶ ἐφαρμοζόμενα ἐν τῇ πράξει

Αρθρον 261. Τό αρθρον τούτο ἐπίκειται νά ρυθμίσῃ νομοθετικώς τὴν ἀνοικότητὴν τῆς τρέχουσας ἀσφαλίσιν, ὑποχρεώσα τὸν ἀσφαλισμένον νά γνωστοποιῇ ἐπὶ ποινή ἀπόζυμῳ σε εως ἐκάστον γενομένων φόρτωσιν εἰς τὸν ἀσφαλιστήν. Οἱ ἀσφαλιστοὶ προτείνουν τὴν ὀλοκληρωτικὴν ἀπάλεψιν τοῦ ἀρθροῦ τούτου, ἀφιεμένη τῆς ρυθμίσεως τοῦ θέματος εἰς τὴν ίδιατέραν συμφωνίαν μεταξὺ τῶν συμβαλλομένων, διότι φρονοῦν, δτι οἱ ἐμπίπτοντοι εἰς τοιαύτην μορφήν καλύψουν περιπτώσεις εἰνειδικαὶ καὶ δὲν εἰνει ἔργον τοῦ νομοθέτου νά παρέμβη εἰς ταύτας. Ἡ θεσπιζόμενό εἰνει βάρος τὸ ἀσφαλιζόμενον ἀποζημιώσας δὲν λύει τὸ ζήτημα, ἀλλὰ ἀντιθέτως τὸ περιπλέκει, διότι δὲν ορίζει πῶς ὑπολογίζεται ή τοιαύτη ἀποζημιώσις, οὕτε ποια διαδικασία ἀκολουθεῖται διὰ τὴν ἐπιβολὴν ταύτης. Ἀφ' ἔτερου, η ὑποχρέωσις δηλώσεως ἀμελπτή ήδη ἀδύνατοργει ἀμφισβήτησις, λόγῳ τῆς δυσχεροῦς ἀποδείξεως τοῦ ἀντιθέτου τῆς ἔννοιας («ἀμελπτί»).

Αρθρον τοῦ 262. Εἰς τὸ ὄπισθιν τοῦτο δρίζεται, διὶ τῆς κατά χρόνον ἀσφαλίσεως, αὕτη ἀρχεται ἀπὸ τῆς κρονοῦ νολογίας τοῦ ἀσφαλίστηρος οὐ. Οἱ ἀσφαλισταὶ προτείνουν τὴν διόρθωσιν, διὶ τὰ χρόνον ἀσφαλίσις ἀρχεται ἀπὸ τῆς χρονολογίας ἐνάρξεως τῆς Ισχύος τῆς ἀσφαλίσεως τῆς ἀναφερομένης εἰς τὸ ἀσφαλιστήριον. Εἶναι συνηπέστατον, ἀλλὰ να είνει ἡ χρονολογία τοῦ ἀσφαλιστηρίου (ήμερη-μνία) ἔκδοσεως καὶ υπογραφής του) καὶ ἀλλὰ ν πραγματική ἐναρξῖς τῆς ισχύος τῆς ουμβάσεως. Πολλάκις τὸ ἀσφαλιστήριον ἔκδιπται πολὺ μεταγενέστερον τὸ ουμφωνήθεον καλύψεως, ὥσπερ ἀναγράφεται ἐν αὐτῷ η ουμπεφωνημένη διάφορος ἐναρξῖς. ('Ἐπι ἀσφαλίσεων συναπτομένων εἰς τὸ λόδυδ' τοῦ ἀποτελεῖ τὸν κανόνα'). Επίσης, συνόνταται εἰνει αἱ περιπτώσεις καθ' ᾧ ουνάπονται προσασφαλίσεις μὲ μεταγενέστεραν τὴν ἔκδοσεως τῶν σκεπτικῶν προσασφαλιστηρίων ἐναρξῖς, εἰς τριῶν καθοριζομένων, εἴτε ἔχαρτωμένων ἀπὸ ἔτερον μεταγενέστερον περιστατικὸν ή δηλωσιν τοῦ ἀσφαλίζομένου.

Εις τὸ ίδιον ἄρθρον, ὅριζεται ἐν τέλει, δτὶ, ἐὰν ὁ χρόνος τῆς ἀσφαλίσεως λῆπη διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, αὐτὴν παρατείνεται καὶ λήγει τὴν ἐπομένην τὴν ἡμέραν καθ' ἣν τὸ πλοῖον ἠγυροβόλησε καὶ προσεδέθη εἰς τὸν λιμένα τοῦ τελικοῦ προορισμοῦ. Οἱ ἀσφαλισταὶ ζητοῦν, δῶνται εἰς τὴν παράγραφον αὐτὴν προστεθῆ, δτὶ διὰ τὴν τοιαύτην παράτασιν τῆς λαχύνους τῆς ἐν πλῷ ἀσφαλίσεως δέον νὰ προγυμνῇ εἰδοποίησι τοῦ ἀσφαλιστοῦ, ὃ δόθεις πρέπει νὰ γνωρίζῃ ἐκ τῶν προτέρων τὴν παράτασιν, διὰ νὰ λάθη ἀνάλογα μέτρα (παρατείνη ἀντιστοίχως τὴν ἀντασφαλίσιν του κλπ.).

"Αρθρον 263. Τὸ ἄρθρον τοῦτο ὁρίζει, διτὶ ἐπὶ ἀσφαλίσεως πλοίου κατὰ πλοῦν, ὁ κίνδυνος καλύπτεται ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς φορτώσεως ἥτις παραλαβήσερματος, μέχρι τῆς ἐκφόρτώσεως. Τι γίνεται, δημοσ., ἔαν τὸ πλοῖον δέν πρόκειται οὔτε ἔρμα, οὔτε φορτίον τὸν παραλάβῃ; 'Ο νόμος οιωπᾶ. Οἱ ἀσφαλισταὶ προτείνουν τὴν ουμπλήρωσιν τῆς διατάξεως ταύτης διὰ τῶν ἑζῆς 'ἢ ἔαν οὔτε ἔρμα, οὔτε φορτίον πρόκειται τὸν παραλάβη (ὁ κίνδυνος καλύπτεται), ἀπὸ τῆς στιγμῆς τῆς ἀπάρσεως καὶ λήγει ἡμᾶς τὸ πλοῖον ἀγύκρωσθον καὶ προσθέθη εἰς τὸν τόπον τοῦ προορισμοῦ. 'Ἐάν πρόκειται νὰ ἐκφορτώσῃ φορτίον τὸ ἔρμα, ὁ κίνδυνος λήγει τὴν ἡμέραν καθ' ἣν συνετελέσθη ἡ ἐκφόρτωσις'.

Εις τὸ ίδιον ἄρθρον ὅριζεται, ἐν συνεχείᾳ, διτὶ «Ἐπακολουθόπαστος ἐν συνεχείᾳ νέας κατὰ πλοῦν ἀσφαλίσεως ἢ διά τὸν προγύμνενον πλοῦν κάλυψις παύει ἀμα τῇ ἐνάρξει τῆς διά τὸν νέον πλοῦν ἀσφαλιστικῆς καλύψεως». Οἱ ἀσφαλισταὶ ζητοῦν τὴν τελείαν ἀπάλειψιν τῆς διατάξεως ταύτης, ἡ ὥσπεια μεταβάλλεται τῶν κατὰ πλοῦν ἀσφαλίσιον εἰς κατὰ χρόνον τοιαύτην. Διότι, ἐὰν τὸ πλοῖον ἐκφορτώθη φορτίου τὸν ἡλλως ἀγύρωδοθήτη καὶ προσδεθῇ εἰς τὸν τόπον τοῦ προορισμού, ἡ κατὰ πλοῦν ἀσφαλίσιος πρέπει νὰ τερματισθῇ, ἀσκέτως τοῦ ἑάν ἐπακολούθηση — ίσως καὶ μετὰ μῆνα δόλκηρον — νέος πλοῦς. 'Ο νέος πλοῦς θετὸς καλύψει διά νέας ἀσφαλίσεως, ἀνέξαρτήτου προγονιώμενης, ἡ ὥσπεια δὲν ἔχει λόγον νὰ παρατείνεται ἐν ἀναμονῇ τῆς ἐκτελέσεως τοῦ νέου πλοῦ.

Αρθρον 264. Εἰς τὸ δόθρον τοῦτο δρίζεται, ὅτι ἐπὶ ἀσφαλίσεως φορτίου, ἡ ἀσφάλισις λήγει κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς ἀποθέσεως τούτου εἰς τὴν ζηρὰν εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ, ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει μετὰ τριάκοντα ἡμέρας ἀπὸ τοῦ κατάπλου εἰς τὸν λιμένα τούτου. Εἰς τὴν δευτέραν παράγραφον τοῦ αὐτοῦ ἀρθροῦ δρίζεται, ὅτι ἡ κάλυψις τοῦ κινδύνου ἐπεκτείνεται καὶ εἰς τὸν χρόνον παραμονῆς τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὰς φορτιγίδας, χωρὶς, δῶμα, νὰ διευκρινίζεται, ὅτι ἡ εἰς τὰς φορτιγίδας παραμονή περιλαμβάνεται εἰς τὰς 30 ἡμέρας, τὰς ἡριζόμενας εἰς τὴν προηγουμένην παράγραφον διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῆς ἀσφαλίσεως ἀπὸ τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου. Διὰ τοῦτο οἱ ἀσφαλιστοὶ ἀπονοοῦν τὴν ἀπάλειψιν τῆς τριακονθημέρου καλύψεως ἀπὸ τῆς πρώτης παραγράφου καὶ τὴν προσθήκην εἰδίκης τροίτης παραγράφου, περιλαμβανούσκαι καὶ τὰς περιπτώσεις παραμονῆς τοῦ φορτίου εἰς τὰς φορτιγίδας, ἡ ὥποια δὲν ἔννοεῖται ἀπεριόριστος, τούλαχιστον, ἀνευ εἰδι-

LOUCAS HAJI IOANNOU
P. O. BOX 419
JEDDAH (SAUDI ARABIA)
SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS

FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.
ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ". & "ΟΔΥΜΠΟΣ"

TELEGRAMS. LOUCAS JEDDAH

κῆς συμφωνίας και καταβολῆς ἀναλόγου προσθέτου ἀσφαλίστρου.

Αρθρον τούτῳ διατάξεως ρυθμίζουσαν τὴν πρόπτωσιν ἀσφαλίσεως μετά τὴν εἰδοποιήσην περὶ ἀπώλειας ἡ ἀδραίας, περὶ τῆς ὁποίας ὑπάρχει τελείως ἕννοιος. Ἡ προτεινόμενην προσθήκην, ἀνάλογος τῆς ὁποίας ἀποντῆ εἰσάγει τὰς νομοθεσίας πλειστῶν χωρῶν, ἔχει ὡς ἔξης: «Ἡ ἀσφάλισις ἡ συνταξιοδοτούσα πλειστά παρατητέονται τὸν ἀπώλειαν ἢ τὴν ἀδραίαν τῶν ἀσφαλισθέντων ἀντικειμένων εἰνεὶ ἄκυρος, ἐὰν ἀποδειχθῇ, ὅτι οἱ εἰδοποιοὶ τῆς ἀπώλειας ἢ τῆς ἀδραίας αὐτῶν ἔφθασσεν εἰς τὸν τόπον ἐνθα εύρισκετο ὁ ἀσφαλισθεῖς ομένος πρὶν ἢ δοθῆ ἢ ἐντολὴ πρὸς ἀσφάλισιν ἢ εἰς τὸν τόπον τῆς ἐκδόσεως τοῦ ἀσφαλιστηρίου πρὸ τῆς ὑπογραφῆς τούτου. Ἀποδεικνύομενον δέ δολούς ἐκ μέρους τοῦ ἀσφαλισμένου, ὥφειλεται εἰς τὸν ἀσφαλισθεῖταιν τὸ ἀσφαλιστρον».

— Αρθρον τον 268. Τὸ ἄρθρον τοῦτο ὁρίζει, εἰς τὸ πρῶτον ἐδάφιον αὐτοῦ, διὶ τὸ ἀσφαλίσιμα καθορίζεται κατὰ τὴν ἄξιαν, ἢν είχον τ' ἀσφαλισθέντα καθ' διὸ χρόνον πῆρατο ἡ ἀσφαλιστικὴ κάλυψις, ἐπὶ δὲ τὸ φορτίου προστιθένται τὰ ἔξοδα φορτώσεως, ὃ ναῦλος καὶ τὸ ἀσφαλίσιον ὑπέρ τούτου. Εἶναι προφανές, διὶ διέφυγε τὴν προσοχὴν τῶν συντακτῶν τοῦ σχεδίου τὸ γεγονός, διὶ ἐπὶ ἀσφαλίσεως φορτίου, ἡ ἀσφαλιστικὴ προσαρμόζεται πρὸς τοὺς ὅρους τῆς γεγονότης ἀγορᾶς (ἰοβ, εἰς κλπ.). Συνεπῶς, δὲν είνει δυνατὸν νὰ είναι ἐκ τοῦ νόμου ὑποχρεωτική ἡ ἀσφαλισις τῶν ἔξοδων, τοῦ ναῦλου καὶ τοῦ ἀσφαλίστρου. Διὰ τὸν λόγον τούτον, οἱ ἀσφαλισται προτείνουσι τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ ἐδάφη συ τούτου διὰ τοῦ ἔξιτος : «Τὸ ἀσφαλίσιμον δέν δύναται νὰ ὑπερβιδύνεται τὴν ἄξιαν ἢν ἔχουσι τ' ἀσφαλισθέντα καθ' διὸ χρόνον πῆρατο ἡ ἀσφαλιστικὴ κάλυψις. Ἐπὶ ἀσφαλίσεως φορτίου δύνανται νὰ περιληφθῶσι καὶ τὰ ἔξοδα φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως, ὃ ναῦλος καὶ τὸ ἀσφαλίσιον. Ἐπὶ πλέον, κατόπιν εἰδικῆς ουμφωνίας, δύνανται νὰ περιληφθῆσι καὶ τὸ ἐπιλόγμενον κέρδος».

Τὸ αὐτὸν ὅρθον, εἰς τὸ ἐόμενον ἐδάφιον, ρυθμίζει τὸ ζῆτημα «τῆς συμπεφωνημένης ἀποτιμήσεως» τῶν ήσαφαλισμένων ἀντικειμένων, ὅριζον, διτὶ «τὸ ἀσφαλίσμα συνίσταται εἰς τὴν ὑπὸ τῶν μερῶν συμφένειαν τῶν συνημένων ἀποτίμησιν, ἐφ' οἷσαν αὐτὴν ρητῶς ἀγένετο ἀποδεκτὴ ὑπὸ τοῦ ἀσφαλιστοῦ ἐν τῷ ἀσφαλιστρῳ». Ἡ λόγῳ πλάνης προσθολὴ τῆς περὶ ἀποτιμήσεως συμφωνίας, ἀποκλείεται».

Οι δάσφαλισται φρονοῦν, ότι τὸ οσιαρὸν ζήπτημα τῆς «ουμπεφωνμένης ἀποτίμησεως» χρίζει καπνογραμματικήρας διατυπώσεως ἐν τῷ νόμῳ» διότι, ἀλλως, δύναται νὰ ἐκλοφθῇ ὡς ἀπόδοχη τῆς ἀποτίμησεως η ἐν τῷ ἀσφαλιστριῷ μενία, ότι ὁ ἀσφαλιστής καλύπτει υπέρ του τόδε ποσὸν τόσον διὰ τὰ τάδε ἐμπορεύματα. «Οταν ὁ ἀσφαλιστής δέχεται ριτῶς νὰ καταστήσῃ ἀναμφισθίτην προσουμφωνισθεὶς σαν ἀποτίμησιν (όπότε και μόνον είνει δίκαιον νὰ είνει αὐτὴ ἀδιάβατη νείκητος και νὰ μὲν προσβάλλεται λόγῳ πλάνης), ἐπιβάλλεται ν' ἀναγραφῇ δι' εἰδικῆς ρήτρας ἐπὶ τοῦ ἀσφαλιστρίου η τοιαύτη ιδιαιτέρα συμφωνία τοῦ ἀσφαλιστοῦ, οἱ όποια είνει γνωστή εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν πραγματικήν ὡς agreed value η «vaille ou non vaille clause». Συνεπῶν, οἱ φαλισταὶ προτείνουν τὴν ἀντικατάστασιν και τοῦ δευτέρου ἔδαφου τοῦ δρέπου 268 διὰ τοῦ ἔχτης : «Οσάκις προσουμφωνεῖται ὡρισμένη ἀξία, τὸ ἀσφάλισμα ὑπολογίζεται μὲ βάσιν τὴν ὑπὸ τῶν μερῶν ριτῶν συμφωνηθεῖσαν ἀποτίμησιν ἐμφαινομένην δι' εἰδικῆς μνείας αὐτῆς ἐν τῷ ἀσφαλιστρῷ. Ή λόγῳ πλάνης προσθελή τῆς τοιαύτης προσουμητεοφωνημένης ἀποτίμησεως ἀποκλείεται».

Οι άσφαλισται έπιστε προτείνουν την προσθήκην και τρίτης παράγραφου εις τό δάρθρον τούτο, έχουνός ως έξης: «Η ίνων προσθήσεις του ασφαλιστού περιορίζεται, πάντως, μέχρι τού άσφαλισθέντος ποσού. Εάν τα ποσαλιμένα πράγματα, διαρκοῦντος τού χρόνου της άσφαλισής του, υποστούν πλείονα διαδοκικά δυστυχήματα, ο ποσαλιμένος δόλιοι και ένν περιπτώσεις έγκαταλείψεως γά συνυπολογίση τα διά τα προγενέστερα δυστυχήματα πληρωθέντα σή δόλιοιδέμενα σύτῷ ποσά».

Σημειώσαντος του Αρχαιολόγου Κωνσταντίνου Λαζαρίδη, που απέδειχε ότι η διάταξη αυτή υπήρχεν είς τό άρθρον 484 του 'Εμβολίου της Μητρόπολης Νέας Ιωνίας, έδει οι δέ να μή παραλειφθῆ ἀπὸ τὸν νέον Κώδικα, ώστε οι νέοι κανόνες να γίνονται σύμφωνοι με την παραδοσιακή διάταξη.

ρυθμίζουσα λίαν ούσιωδες θέμα. Αρ θρον 269. Διά τού δρθρου τούτου ἐπικειρείται ἐπί τῇ θάσῃ τῆς ἀρχῆς τῆς καθολικότητος τῶν κινδύνων, ὁ καθορισμὸς εὐρυτάπο εὐθύνης τοῦ ἀσφαλιστοῦ, τελείως ἀπαράδεκτου, όμοια τῆς όποιας εἰς οὐδὲμιαν ὅλην κάραν, ἔξ διων, τούλαχιστον, γνωρίζουμεν, ἔχει τοι ποιησθεῖ. Οὕτω, ἡ πρώτη παράγραφος τοῦ δρθρου τούτου δρίζει, διτὶ «ὁ ἀσφαλιστὴς ἐνέκειται διὰ τὰς ἀπωλείας καὶ ζημιάς, αἵτινες προκαλοῦνται ἐξ οἰουδιποτε γεγονότος συμβάντος κατὰ τὸν πλοῦν, συμπεριλαμβανομένους καὶ τῆς κλοπῆς».

Οι άσφαλισται φρονοῦν, διτί πρέπει νὰ τεθῇ ὡς θασική ἀρχή, διτί ὁ άσφαλιστής δὲν νοείται νὰ καλύπτῃ διά τοῦ ἀσφαλιστηρίου του-τὸ ὅπιον ἐκφράζει τὴν σύμπτωσιν τῶν θουλήσεων τῶν συμβαλλομένων μερῶν - κινδύνους ἑκτὸς τῶν διά τούτου ὁσφαλιζόμενών. Μὲ τὴν θάσον ταύτην, παρέλκει, ἐξ ἀλλου καὶ ὡς ἀπαριθμοις τῶν αἰτίων (κινδύνων) τῶν ὅπιον προσένεγκε τὸ παλαιὸν δέθον 475 τοῦ Ἐυρωπικοῦ Νόμου

"Ασκοπος, ἀφ' ἑτέρου, ή εἰσαγωγὴ τῆς καλύψεως τοῦ κινδύνου τῆς κλοπῆς, ή όποια ἀπαντάται δι' ἀσφαλίσεις φορτίων μόνον εἰς τὸ ἀσφαλιστήριον τῆς Λυβέροπες.

Εἰς τὴν ἐπόμενην παράγραφον του ίδιου ἀρθρου, ορίζεται, στὸ ο-σφαλιστήν ἐνέχεται δὶς ὡς ζημιας τὸ πλοίον, λόγῳ συγκρύσεως, ὑποχρεοῦται ἔναντι τρίτων, ἔχαιρεσι τῶν λόγω βλάβης τοῦ σώματος ἢ τῆς ὑγείας.

Οἱ ὁσφαλισταὶ προτείνουν τὸν ἀντικατάστασιν τῆς παραγράφου ταῦ-

Οι ἀσφαλισταὶ προτείνουν τὴν αντικαταστάσιν τῆς παγράφου ταῦτης ὡς ἔξης : «Οὐαίκαις καλύπτεται ὁ κίνδυνος τῆς συγκρούσεως καὶ ἐκτὸς ἐναντίας ουμφωνίας, ὁ ἀσφαλιστὴς τοῦ πλοίου ἐνέχεται δι' ἄς ζημιάς τὸ πλοίον, λόγῳ συγκρούσεως, ὑπόκρεοταὶ ἐναντὶ τρίτων, ἐ-ζαιρέσει τῶν λόγῳ φύλαξθι τὸ οὐαίματος ή τῆς υγείας».

Διὰ τῆς τροποποίεσθαι ταῦτη, ἀφ' ἐνὸς μὲν ἀποσφινγίζεται, διὰ τῆς διάταξις αὗτη ἀφορᾶ μόνον τὸν ἀσφαλιστὸν τοῦ πλοίου, δικὶ δὲ καὶ τοῦ φορτίου, ἀφ' ἑτέρου δὲ διευκρίνιζεται, διὰ τὸν ἀσφαλιστὸν τοῦ πλοίου βαρύνουν αἱ ζημιαὶ, λόγῳ συγκρούσεως, ἀφ' ὅσον διὰ τοῦ ἀσφαλιστρίου καλύπτεται ὁ κίνδυνος συγκρούσεως καὶ αἱ συνέπειαι τοῦ. Προφανῶς, διέφυγε τὴν προσοχὴν τῶν συντακτῶν τοῦ Κώδικος, διὰ ὑπάρχουν καὶ ἀσφαλίσεις πλοίων συναπτόμεναι διὰ τὴν ὀλίκην μόνον ἀπόλειμον ποῦντα.

Αρθροί του 272. Τὸ ἄρθρον τοῦτο περιλαμβάνει εἰς τροποποίησιν ἀντιστοίχου διατάξεως τοῦ ἄρθρου 469 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου (τὸ ὅποιον, ώς γνωστόν, εἶχε ληφθῆ ἀπὸ τὰ ἄρθρα 202-204 τοῦ Βελγικοῦ Νόμου), τὰ ὁποῖα ισχούν τὸ 1909, ὅπότε συνετάχθη τὸ σχέδιον τοῦ νόμου ΓΨΙΖ¹, τοῦ ἀντικαστοπλάνοντος τὸ Δεύτερον Βιβλίον τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου², διατάξεις τελείως ἀνεφαρμόστους εἰς τὴν πραγματικότητα και βλαπτικάς τῶν συμφερόντων τῶν ἀσφαλιζομένων.

Ούτω τὸ ὅρθρον τοῦτο ὄριζε διὰ «Ἡ σύμβασις ἀσφαλίσεως κατὰ κοινῶν θαλασσιών κινδύνων λύεται ἀφ' ἣς τὸ πλοῖον ἐκτεθῆ ἵξει κινδύνους πολεμικούς, ἔάν δέ τοῦτο συμβῇ διακρινόντος τοῦ πλοῦ, ἢ λύσις ἐπέρχεται ἡμά τῷ κατάπληκτῳ πρῶτον λιμένᾳ. Ἡ κατὰ τὴν προγυμνένην παράγραφον λύσις τῆς ἀσφαλίσεως δὲν ἐπέρχεται ἔάν ἡ ἀσφαλίσις συνήψῃ ληφθέντων ὑπὸ φύει καὶ τῶν πολεμικῶν κινδύνων. Ἐπὶ τῆς ἀσφαλίσεως κατὰ χρόνον, ὁ ἀσφαλιστὴς ὑποκρέοιται, διποὺς ἀπόδωση τὸ εἰς τὸν μὴ δεδουλευμένον χρόνον ἀναλογούν ἀσφάλιστρον».

Εἰς τὴν πρᾶξιν ὁ ἀσφαλιστὴς, ἀφ' ἣς στιγμῆς ἑκόντη τὸ ἀσφαλιστήριον του, τὸ καλύπτον τοὺς θαλασσίους κινδύνους, ἐζακολουθεῖ νά εὐθύνεται διὰ τούτους μέχρι λήξεως του ἀσφαλιστηρίου του, ἔάν του το καλύπτη πλοίον κατὰ χρόνον ἢ μέχρι τερματισμοῦ τοῦ ἀσφαλισμένου ταξίδιου, ἔάν πρόκειται περὶ κατὰ πλοῦς ἀσφαλίσεως πλοίου ἢ ἀσφαλίσεως φορτίου ἢ ἀντιστοίχως μέχρις ἐπελεύσεως τοῦ ἀσφαλισμένου κινδύνου. Ἡ ἑκθεσίς τοῦ πλοίου εἰς πολεμικούς κινδύνους δὲν ἔ-

περίπτωσης θεωρείται όλες τις συναντήσεις κινητούνται.
"Αρ Θ ον τον 276. Τό δρόμον τούτο δρίζει διτί «Η Ρήτρα «έλεύθερον
άδαριας» απολλάσσει τὸν ἀσφαλιστὴν πάσης ὑποχρέωσεως ἐκ ζηιμῶν,
αἱ δηοῖαι δὲν συνιστοῦν δλικῆν ἀπώλειαν ἢ περίπτωσιν ἔγκαταλει-
ψίας».

Οι ἀσφαλισταὶ προτείνουν τὴν τελείαν ἀπάλειψιν τοῦ ὅρθρου τούτου, δεδομένου, διὰ ὃ δρος «ἔλευθερον ἀβαρία» οὐδὲν ομιλεῖ ἐν τῇ ἀσφαλιστικῇ τεχνικῇ, ἀπὸ τῶν ὀπίσιων, ἐν τούτοις, φαίνεται νὰ ἐλπίζεται. Δὲν είνει, συνεπώς, νοπτὸν νὰ ἐπικειρίται ἐν τῷ Νόμῳ ἐμρησίᾳ ἄνυπόρκτου δρου. «Ἐὰν πρόθεσις τοῦ Νομοθέτου είναι νὰ ἐμρησεύῃ τὸν δρόν «ἔλευθερον μερικῆς ἀβαρίας», ἀποτελοῦντα λίαν συνήθη μορφὴν ἀσφαλίσεων, θὰ ἀπ்பειτο ὅτι ἐνὸς ἐύρυτάτη διατύπωσις, ὅλλα καὶ θὰ ἐδημοιουργείτο καὶ ἀνάγκη ἐμρησίας καὶ τῶν λοιπῶν δρῶν καλύψεως, πρόγυμα τὸ ὀπίσιον, ἀσφαλῶς, δὲν φαίνεται νὰ είχεν ἐν νῦ ὁ Νομοθέτης. «Ἀπλῶς, ως φαίνεται, ἐπανελήφθη ἡ ἀντίστοιχος διάταξις τοῦ ὅρθρου 485 τοῦ «Ἐμπορικοῦ Νόμου, χωρὶς νὰ ἔχεται σθῆ, ἐὰν ἡ διάταξις αὐτῆ, εἰσαχθείσα εἰς τὴν νομοθεσίαν, μας πρὸ μιᾶς, περίπου, πεντακοσίοις εἰκὲ πλέον λόγον ὑπάρχειν.

“Αρθρον του θα περιττωσεί την περίπτωσιν ἀπαλλοτριώσεως του πολιτισμένου πράγματος, χωρὶς νὰ διακρίνη, ὡς ἔδει, μεταξὺ πλοίου καὶ φορτίου. Όριζει δὲ διτὶ «Ἀπαλλοτριώθεντος τοῦ ή-

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΚΕΝΤΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
PANTAP - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ - ΛΟΡΑΝ
ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Π. ΒΡΑΝΑ

ΑΙ ΜΟΝΑΔΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΙΝ ΕΛΛΑΣΙ
(ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΠΑΡΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ)

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

ΑΙΔΩΤΟΥΝ ΤΑ ΜΟΝΔΑΙΚΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ (PANTAR ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΑΣ) ΕΝ ΠΑΝΗΓΡΙ ΔΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

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

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

σφαλισμένου πράγματος, δύναται νέος κτήτωρ υπεισέρχεται εἰς τὰ ἐκ τῆς
ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως δικαιώματα και τὰς ύποχρεώσεις».

Οι ἀσφαλιστοὶ φρονοῦν, διτο, προκειμένου περὶ ἀπαλλοτριώσεως, ἐπιβάλλεται ή διάκρισις μεταξὺ περιπτώσεως ἀσφαλίσεως φορτίου, εἰς τὰν ὅποιαν δὲν ὑπάρχει ἀντίρρησις νά ικόνυσθαι τὸ κείμενον τῆς ἀνωτέρως παραγράφου. Προκειμένου, δύμας, περὶ ἀσφαλίσεως πλοίου, κατά τὰ διειδής ἔφαρμοζόμενα, είνει ἀπαραίτης η συναίνεσις καὶ δὴ η ἐγγραφός τοιαύτη τοῦ ἀσφαλιστοῦ διὰ τὴν μεταβίθισμαν τῶν ἐκ τῆς ἀσφαλίσεως δικαιωμάτων εἰς τὸν νέον κτήτορα. Ό ἀσφαλιστοὶ τοῦ πλοίου δὲν δέχεται οιονδήποτε πρὸς ἀσφάλισιν, διότι τὸ θήικὸν καὶ η πείρα τοῦ πλοιοκτήτου είνει ἀπάραιτης προϋπόθεσις, τὰς ὅποιας διαπιστοῖ τὴν ὑπαρξίν καὶ πρὶν η συνάψῃ η ἀσφαλιστήριον. Δεῦ εἰναι, ἐπομένως, νοντὸν νά τῷ ἐπιβάλλεται, χωρὶς νά ἐρωτηθῇ, ἡ μεταβολὴ εἰς τὸ πρόσωπον τοῦ ἀσφαλισμένου πλοιοκτήτου. Πρέπει νά κρίνη, ὅτι συντρέχουν αἱ προϋποθέσεις συνεχίσεως τῆς καλύφεως ἔναντι τοῦ νέου κτήτορος.

Συνεπώς, οι ἀσφαλιστοί προτείνουν τὴν ἀντικατάστασιν τῆς παραγράφου ταύτης τοῦ ἀρθρου 277 διὰ τῆς ἔξης : «*Απαλλοτριωθέντος τοῦ ἀσφαλισμένου φορτίου, ὁ νέος κτήτωρ ὑπεισέρχεται εἰς τὰ ἐκ τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως δικαιώματα καὶ τὰς ὑποκρεώσεις, ἐπὶ δὲ ἀσφαλίσεως, πολίου οὗτον ὑπεισέρχεται, ἐφ' ὃσον μόνον συναινῇ εἰς τοῦτο ἔννοδός τις ἀσφαλιστίς*».

Τότε ίδιον δρόμον 277 περιλαμβάνει δευτέραν παράγραφον, έχουσαν ώς έξης : «Επί ασφαλίσεως πλοίου, ό νέος κτήτωρ ένεκεται διά τό ασφάλιστρον εις δόλκηλην μετά τού παλαιού. Δικαιούται νά καταγγείλη την σύμβασιν έντος μπονάς από την απλολογιώσεως, όπότε δέν ένεκεται διά τό ασφάλιστρον». Οι ασφαλιστι φρονοῦν, δτι έν περιπώσει καταγγείλια, ό νέος κτήτωρ δέν πρέπει νά ένεκεται μόνον διό τό μετά την καταγγείλαν ασφάλιστρον και προτείνουν την άναλογον τροποποίησιν τών τριών τελευταίων λέξεων της παραγράφου ταύτης.

"Ἐν συνεχείᾳ, εἰς τὴν δευτέραν παράγραφον ὑπάρχει ἐδάφιον ὄριζον, δι τὸ ἀσφαλιστής ἀπαλλάσσεται, ἢν ἡ πραγματοποίησις τοῦ κινδύνου ἐπέλθῃ συνεπείᾳ γεγονότων, τὰ ὅποια δὲν θὰ συνέβαινον, ἢ δὲν ἐλάμβανε χώραν ἢ ἀπαλλοτρίωσις. Οἱ ἀσφαλισταὶ προτείνουν τὴν τελείων διαγράφητιν τοῦ ἑδαφίου τούτου, ὡς ἀκατανούτην. Ἡ πραγματοποίησις ἔνδος κινδύνου ἔξαρταί εἶτο τυχαῖα γεγονότα, τὰ ὅποια δὲν δύναται νό ἐπιπρέσσον ἢ ἀλλαγὴ τοῦ κτήτορος τοῦ πλοίου.

Τέλος, τὸ ίδιον ἄρθρον περιέχει τρίτην παράγραφον, καθ' ἣν, «ἐνι ασφαλίσεως φορτίου ὁ ἀσφαλιστής δύναται νὰ ἀντιτάξῃ τὴν μῆτα καταβολὴν τοῦ ἀσφαλιστρου και τὴν ἐντεύθεν ἀπαλλαγὴν αὐτοῦ ἔναντι τοῦ νέου κτήτορος, μόνον ἀν ὁ τελευταῖος οὗτος τελῇ ἐν κακῇ πάτει».

Τὰς παραγράφου ταῦτης οἱ ἀσφαλισταὶ προτείνουν τὴν πλήρη διαγραφὴν, ὡς ἀντιτιθέμενης πρὸς τὴν πρώτην παράγραφον τοῦ ίδιου δρόθρου, καθ' ἣν ὁ νέος κτήτωρ ὑπεισέρχεται εἰς τὰς ὑποχρέωσεις τοῦ ἄρχικης ἡσαφαλισμένου καὶ, συνεπῶς, καὶ εἰς τὴν ὑποχρέωσιν καταβολῆς τοῦ ἀσφαλίστρου.

Εἰς ἀποκτηνώσιν·
‘Η διατύπωσις τοῦ ἄρθρου τούτου είνε τόσον γενική καὶ ἀδιοίστος, ὅτε μόνον ζητήματα καὶ δικαιοτικά διενέζεις καὶ ἀμφισβήτησις νὰ δύναται νὰ δημιουργηθῇ, ἐνῷ, ἀντίθετα, οὐδὲν καλὸν δικαιοῦται τις νὰ προσδοκᾷ ἐκ τῆς τυχὸς ἔφαρμογῆς τοιαύτης ἀρίστου διατάξεως. Οἱ ἀσφαλισταὶ φρονοῦν, διτὶ ἡ λέξις «ἀμελπτί», πρέπει ν' ἀντικατασταθῇ διὰ τοῦ καθοσιωμένου ωἰομένου συντόμου τοιπέμενου ἀνταπετηκτικᾶς προθεσμίας, σια ὑπῆρχε εἰς τὸ παλαιὸν ἄρθρον 487 τοῦ ‘Εμπορικοῦ Νόμου, λογίζομενός ἂρα τῆς ἡμέρας καθ' ἣν δὲ ὑπαλισμένος λαμβάνει γνῶσιν τῆς εἰδήσεως ἢ τὰ ἔγγραφα. Εἰς τὸ ίδιον ἄρθρον πρέπει νὰ πειλαθθοῦν καὶ αἱ λοιποὶ ὑποχρέώσεις τοῦ ἡπαλισμένου κατὰ τὴν ἐπέλευσιν τῆς ζημιᾶς, ἥτοι, ἡ ὑποβολὴ ἐντὸς ἴσης προθεσμίας τῶν δικαιολογητικῶν ἔγγραφων, ἡ διμεօσσ ἐπέμβασις του πρὸς διάσωσιν τῶν πραγμάτων καὶ ἀποφυγὴν ἢ περιστολὴν τῆς ζημιᾶς, ὡς καὶ ἡ διαφύλαξις τῶν ἔναντι παντὸς τρίτου (ὑπαιτίου) δικαιωμάτων.

Οθεν, προτείνουν οι ἀσφαλισταὶ τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ διοίθρου 278 διὰ τοῦ ἔχης : «Πραγματοποιηθέντος τοῦ κινδύνου. Οὐ ἀσφαλισμένος οὐφείλει : α) Νὰ γνωστοποιήθητο τοιῶν ήμερων ἡμέραν ἡ ίδια λόγη ὁ διοῖς γνῶσιν εἰς τὸν ἀσφαλιστὸν ἀπάσας τὰς σκετικάς εἰδήσεις, β) νὰ υποβάληται ἐντὸς τοιῶν ημερῶν ἀπὸ τῆς ληφθεώς των εἰς τὸν ἀσφαλιστὴν τάντα τὰ ἔγγραφα τὰ θεσμοῦντα, δτι τὰ ἀσφαλισμένα ἀντικείμενα οὐ πρέπειναν ἀσφαλισμένον κινδύνον. γ) Νὰ ποσοῦ ἀμελεπτὶ εἰς ἀπόλαυση τῆς ἑνδεικνυούμενας ἐνεργειας πρὸς διάσωσιν καὶ διαφύλαξιν τῶν ἀσφαλισμένων ποιαγμάτων, ὡς καὶ διὰ τὴν ἀποσθήσιν η μείωσιν τῆς ζημιᾶς καὶ δολοφονίας. Δη) Να διαφυλάξῃ ἐναντίον παντὸς τρίτου δικαιώματα τοῦ λι-θίου ή τοῦ ἀποτοξιτοῦ. Μη πυκνωληποιεῖν τοῦ ἀσφαλιστείου πολὺ τὰς εν τῇ προηγούμενῃ παραγράφῳ τοῦ παρόντος διοίθρου ὑποχεώσεις του, ἐπάντει τὴν ἐκπτωσιν τούτου ἀπὸ πάσης κατὰ τοῦ ἀσφαλιστοῦ πατιτήσεώς του, δυνάμει τοῦ ἀσφαλιστοπρίου. Λόγω ἐπελεύσεως τοῦ πυκνωλημένου κινδύνου. Οὐ ἀσφαλισμένος φέσει τὸ δάρος τῆς ἀπο-μείζεως περὶ τῆς ἐπελθούσης εἰς τὰ ἀσφαλισθέντα ποάνυματα ζημιάς οὐ ποιεῖται. Οὐ ἀσφαλιστὴς δικαιούται νὰ ἀμφιθητίσῃ ταῦτας καὶ ν' α-ποδειξεῖ τὸν ἀντίθετον τῶν εἰς τὰ ὑποθέλητα δικαιολογητικά διὰ τὴν πλεύσιν τῆς ζημιᾶς ὄντας περιφερομένων».

"Η μη συμμάρφωσις τού πόσφαλισμένου κατά τὴν προτεινούμενην ἀνώστην τοποποίοισιν, τὸν καθιττᾶ ἐκπιπτων τῶν ἐκ τοῦ ἀσφαλιστοίου παιτιποίεων του καὶ δχι ὑπεύθυνον πολὺς ἀπόζημισιν. 'Ως ἐλέχθη πτ., ἡ θεοποιαὶ ὑποχοεώσων ποδὸς ἀπόζημισιν εἰς βάρος τοῦ ἀποτλιμένου, οὐδένα ἔξυπνοτε, διότι α) δὲν προβλέπεται ὁ τρόπος καὶ ἡ λαϊκικαὶ καθοικιουποῦ τῆς τοιαύτης ἀπόζημιψεως, οὕτε ἡ ἐκπτωΐς ης καὶ β) ἐπιτοέπει ἔρμηνείλιν μιᾶς ἀπαραδέκτου λύσεως, συνισταμένης εἰς τὴν διατήρησιν τῆς κατὰ τοῦ ἀσφαλιστοῦ ἀπατήσων ἀκεοαλ-ς, μὲν ὑποχρέωσιν ἔναντι τοῦ τελευταίου ἀπόζημιψεως. Διὸ νὰ ἐπι-
νήκῃ δὲ ὁ ἀσφαλιστῆς τὴν ἀμφιβολοῦ ταύτην ὑπὲν αὐτοῦ ἀπόζημισιν,
όπει, ποστονᾶς, ν' ἀκολουθήσῃ πότυτελή δικικαιοπίγεια
αὐτῆς, χωρὶς τισα νὰ ἔχῃ καὶ δικαιώματα συμφωνισμοῦ ποητὸς τὸ κατα-
ληπτέον παο' αὐτοῦ ἀφάλισμα. Τέλος, ἐκρίθη ἀπαράίτητον νὰ ποσ-
εθῇ παράργαφος, ὅριζουσα εἰς ποῖον ἀνήκει τὸ δάσος τῆς ἀποδείξε-
ς μὴ δικαιολογημένης τῆς αιωνιῆς ἄνδυς εἰλικοῦ. Κύριος ἐπὶ τοῦ

ούσιωνδους τούτου σημείου. Οὕτα προτείνεται, όπως ὁ μὲν ἡσαφαλισμένος φέρει τὸ βάρος τῆς ἀποδείξεως διὰ τὴν ἐπέλευσιν τῆς ζημιάς, ὁ δὲ ἀσφαλισθεὶς διὰ τὴν ἀμφισθήτουν ταύτης καὶ τῶν ἐν τοῖς ἔγγραφοις βεβαιουμένων.

"Αρθρον τον 281. Το ἄρθρον τοῦτο, ρυθμίζειν τὸ ζῆτημα τῆς ἐγκαταλείψεως, ὅριζει ἐν ἀρχῇ, διὰ τὸ 'Ἡ ἐγκαταλείψις τοῦ πλοίου ή τοῦ φορτίου ή τῶν ναυάλων, δύναται νὰ γίνη μόνον, σταν α) τὸ πλοίον συνεπείᾳ ὥλασσοιον συμβεβηκότος ἀπώλεσθι κλπ.'.

Οι ασφαλιστοί προτείνουν, δημιώνοντας στην έκθεσή τους, ότι λέξεις όπως «συνεπεία θαλασσίου συμβούλου» ή «άντικαστασθεύοντας διά των λέξεων «συνεπεία επελεύσεως ή ασφαλισμένου κινδύνου».

Διὰ τῆς διορθώσεως ταύτης διασαφνίζεται, ὅτι ἡ αἰτία τῆς ἀπωλείας, διὰ τὴν ὥποιαν χωρεῖ ἐγκατάλειψις, δέον ν' ἀναφέρεται εἰς ἀσφαλισμένον κίνδυνον καὶ ὅχι εἰς κίνδυνον μὴ ἐμπίποντα ἐν τῇ ἀσφαλιστικῇ ουμβάσει, μηδ ὄντος ἀρκετοῦ νὰ πρόκειται περὶ «Θαλασσού ουμβεθκότος» καὶ μόνον.

Τέλος, οι άσφαλισται προτείνουν, δημιουργούν τόπο για την απόδοση των προστατευόμενών τους στην πόλη. Το πρόταση της Ασφαλιστικής Εταιρείας Καρδιάς για την απόδοση των προστατευόμενών της στην πόλη της Αθήνας είναι η παραπάνω.

"Οπως φαίνεται ἐκ τῶν ἀνωτέρω, οἱ ἀσφαλισταὶ προτείνουν τὴν ἀπάλεψιν, διόρθωσιν ἢ τροποποίησιν σημαντικοῦ ἀριθμοῦ ἐκ τῶν δρθειών τοῦ περὶ θαλασσίας ἀσφαλίσεως Τίτου τοῦ νέου Κώδικος. Ἀλλὰ καὶ ἐπὶ δλλων ἀριθμών τοῦ Nautikou Kώδικος θὰ είχον νά διατίθωσον παραπρήσεις, ὡς, π.χ., εε τὸ ἄρθρον 85, τὸ ρυθμίζον τὴν ἀπαλλαγὴν τοῦ πλοιοκτήπου διὰ τῆς παραχωρίσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ μικτοῦ ναύλου, εἰς τὸ ἄρθρον 138, τὸ ὄριζον, διτὶ ζημίας ἐκ πυρκαϊᾶς ὁ ἔκναυλωτης εὐθύνεται μόνον δι' ίδιον αὐτοῦ πταίσμα, εἰς τὸ ἄρθρον 234 τὸ προβλέπον τὴν χορήγησιν ἐγγυήσεως εἰς τὸν μεταφορέα διὰ τὴν παράδοσιν, τῶν θαυμονομένων μὲ συνεισφοράν ἐμπορευμάτων κλπ. Τὰ ἄρθρα ταῦτα, καίτοι μὴ περιλαμβανόμενα εἰς τὸ περὶ θαλασσίας ἀσφαλίσεως τμῆμα τοῦ Κώδικος, ἐν τούτοις, ἐνδιαφέρουν ἐμμέσως τοῦ θαλασσασφαλιστήν, διότι οἱ ἐκ τούτων πηγάδουσαι ὑπόκορεώνεις τοῦ

'Επιβάλλεται, συνεπών, ή σύστασις νέας επιτροπής έπειτεργασίας και ανάθεωρησεως του υφισταμένου Κώδικος ίδιωτικής άσφαλτισεως, ή όποια, περιλαμβάνουσα απαραίτητων και έπανγελτισίας, άσφαλτιστάς, νά προδῆ εἰς τὴν σύνταξιν ἐνὸς νέου δριστικοῦ σκεδίου, εἰς τὸ όποιον νά κυριαρχή ή καθιέρωσις τοῦ ἐν τῇ πράξει ἔφαρμοζομένου άσφαλτιστικοῦ δικαιου καὶ άσφαλιστικῶν συνηπειῶν ἐν τῇ χώρᾳ μας, ἔστω καὶ ὅταν ταῦτα δέν συμφωνούν πάντοτε πρός τὰ «ἐν τῇ ἐπιστήμῃ κρατοῦντα». Έάν, δημαρ, ή σύνταξις καὶ ή ἐπιφήψιος τοῦ νέου άσφαλτικοῦ Κώδικος πρόκειται νά βραδύνῃ ὑπερβαλλόντων, νοικιζομεν, διτί ἐπιβάλλεται τοῦ νά ψεύθῃ τρόπος υ' ἀνασταλῆ ἐν τῷ μεταξὺ ή θέσις ἐν ἔφαρμογή τῶν διατάξεων τοῦ Τίτλου ΙΔ' τοῦ νέου Κώδικος «Περὶ θαλασσικῆς άσφαλτισεως» καὶ νά παραμείνουν ὡς ἔχουν οἱ διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 463-506 τοῦ «Ἐμπορικοῦ Νόμου», τῶν δόpiων ἢ μεταβολὴ δέν τυγχάνει τόσον ἐπείγουσα, τοσούτῳ μᾶλλον, καθ' δύον θά ἐπακολουθήσηται καὶ η ἔφαρμογή νέου πλήρους καὶ ουγκρονισμένου άσφαλτιστικοῦ Κώδικος, ψεύθιζόντος τὰ θέματα τῆς θαλασσίας άσφαλτισεως, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸ δόλον άσφαλτιστικὸν δίκαιον. Δέν είνε όρθιον νά στεγάζεται ὡς «ἀποπαιδί» τὸ θαλασσασφαλιστικὸν δίκαιον ὑπὸ τὴν, δέστω καὶ φιλόδενον, στέγουν τοῦ Ναυτικοῦ Κώδικος. Πρέπει νά ἐπανέλθηται τὸ ταχύτερον εἰς τὴν φυσικὴν του στέγουν, τὴν στέγουν τοῦ Κώδικος ιδιωτικοῦ άσφαλτικοῦ δικαιου. Εἰς τὴν όποιαν ἀναμυπητήστων ἀνήκει.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ Ι. ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΣ

Εἰς τὴν ὑπορεσίαν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

MARITIME
TECHNICAL ADMINISTRATION
LIMITED

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνική
Διαχείρησις
Λειτουργίας
και
Συντηρήσεως

Ἐποπτεία
Ἐπισκευῶν
Μετασκευῶν
καὶ
Ναυπηγήσεων

ST. CLARE HOUSE, 30-33, MINORIES, LONDON E.C. 3
TEL: ROYAL 3081, TELEX: 28469. CABLES: ADMARTEC

ΟΜΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40790

GROOTHANDELSGEBOUW A-7, ROTTERDAM, TEL. 12685

ΤΑ ΠΕΠΤΡΑΓΜΕΝΑ ΤΟΥ N.A.T. ΚΑΤΑ ΤΟ 1957

΄Η πρόδοις είς τὴν ἀσφάλισιν τῶν πληρωμάτων τῶν ξένων πλοίων – Αὕξησις τῶν ἔσοδων τοῦ Ταμείου. – Ἐπενδύσεις κεφαλαίων καὶ πρόσοδοι ἐκ τῶν καταθέσεων εἰς Τραπέζας τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τοῦ ἔξωτερικοῦ. – Αἱ ἀπονεμήθεῖσαι συντάξεις καὶ τὸ ὑψός τῶν παροχῶν εἰς τοὺς ἡσφαλισμένους. – Ή προσπάθεια διὰ τὴν ρύθμισιν παλαιῶν ἐκκρεμοτήτων. – Ἀναδιάρθρωσις τῶν ὑποεσιῶν τοῦ Ν.Α.Τ.

Θά συμφωνήσουμεν και ήμείς μέ την ἄποφιν τῆς Διοικήσεως τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, τὴν διατυπουμένην εἰς τὴν ἑκθεσιν τῶν πεπραγμένων ἀύτοῦ κατὰ τὸ 1957, διτὶ τὸ παρελθόν ἔτος ἀπετέλεσε μίαν τῶν καλῶν περιόδων τῆς μακρᾶς ἱστορίας τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὄργανον τῶν ναυτικῶν μας. Σχετικὴν ἐπιτυχίαν ὅσπεισεν ἡ προ-
θεία διὰ τὴν ἐπέτασιν τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων καὶ αἱ πρόσδοσι τοῦ ίδρυματος, ὡς ἥπτο, ἀλλὰς τε, ἐπόμενον, αἰσθήτως πανθώρων. Ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις, ἡ ὁποία ἐκάλυψε τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ 1957, ἐξ ὅλου, δὲν ἐπηρέασε τὴν τοιαύτην καλήν τροπὴν τῶν πραγμάτων τοῦ N.A.T., οὔτε κατὰ τὴν εἰσπραξὴν τῶν εἰσφορῶν, οὔτε εἰς τὴν ἐπέτασιν τῆς ἀσφαλίσεως, οὔτε καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν δαπανῶν διὰ μιᾶς ἀπρόσπου αὐλήσεως τῶν αἰτουμένων συνταξιοδότηπον. Τοῦτο, θεοβαῖν, δὲν ομαινεῖ, διτὶ ἡ κρίσις θὰ ἀγνοησῃ τελικῶς τὸ N.A.T. Τὸ 1958, ἐφ' ὅσον ἡ δυσπραγία παρατείνεται, θὰ πρέπει νὰ θεωρηθῇ θεοβαῖν ἡ μείωσις τῶν ἑσδόνων καὶ ἡ αὐξησις τῶν συνταξιούχων. Καθ' ὅλας τὰς ἐνδείξεις ἡ ἑκθεσις πεπραγμένων τοῦ 1958 θὰ είνει δῆλως διάφορος τῆς παρούσης, τῆς ὁποίας καὶ παραθέτομεν εὐθύς ἀμέσως τὰ χαρακτηριστικά τηρει. Συνιστοῦν, διτὶ προσανεφέραμεν, μίαν γόνιμον περιόδον τῆς ἱστορίας τοῦ Ταμείου.

Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ ΠΛΗΡΟΜΑΤΩΝ

Λιαν ἐπιτυχής οὐ πῆρεν ἡ προσπάθεια – χωρὶς, θεβαιῶς καὶ νὰ ὅλο-
κληρωθῇ – διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων, τῶν
ὑπορετούντων ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένας απωλείας.

Ούτω, κατά τό άπο ΤΑΒΘερίου 1955 μέχρι και τοῦ Δεκεμβρίου τοῦ 1956 διάστημα, δύτη πρώτον ή έφαρμογή τοῦ μέτρου, παραλίθισθαις εἰς τὸ Ν.Α.Τ. 232 πλοια, χωρτικότποτος 1.932.539 τόννων, ἐπι τῶν ὁποίων τὸ πρωτεύον 6.700 ναυτικοί. 'Ἐκ τῶν ἀσφαλισθένων αὐτῶν τὸ ὑπέρ τοῦ Ν.Α.Τ. μηνίσιον ἔσποδον ἀνῆλθεν εἰς 12.760 λίρας 'Ανωτάτης

κατά τό από «Οκτωβρίου 1955 μέχρι το Δ' Φεβρουάριο 1957 διάστημα άσφαλισθησαν συνολικώς εις το N.A.T. 565 πλοΐα, χωρητικότητος 5.086.575 τ., ἐπι τῶν όποιων υπέρτετον 16.950 ναυτικοί. 'Εκ τῶν άσφαλισθεσαν αὐτῶν τὸ υπέρ τοῦ N.A.T. μηνιάδιον ἔσοδον ἀνῆλθε συνολικῶς εις 101.200 λίρας 'Αγγλίας.

Έκ των άνωτέρω αριθμών εύκολως δυναμέθια νά έχωμεν τὴν στατιστικὴν εἰκόνα τῶν άθρων ἀσφαλίσεων τοῦ 1957. Οὕτω, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος οἱ ποσαλιθίσσαν εἰς τὸ N.A.T. 333 πλοία, χωρτικόπτονος 3. 153.936 τ. ἐπὶ τῶν δημόσιων ὑποτέρων 10.250 μαυτοκίου.

153.936 τ. έπι τών πολιών υπόπτρευτουν 10.250 ναυτικοί.
'Αλλ' αύξουν, έπισης, έσημείωσαν και αι εισηράξεις έκ της έξαγορδας μεμονωμένων της ύπηρεσιάς ναυτικών υπόπτρευτών επί ζένων πλοιών. Εις 225.000 λιρών 'Αγγλίας άνθιλθε τό έσοδον τούτο του Ν.Α.Τ. κατά τό 1957, έναντι 206.000 λιρών τού 1956. Τό έκ της πηγής αύτής έσοδον ύπερέβη κατά πολὺ τάς ήπο της ύπηρεσιάς γενομένας, κατά τὴν σύνταξιν τού προϋπολογισμού προβλέψεις, διότι ἀντειπετωπίζετο πτώσης τῶν ἔσδόνων ἐπί τοῦ πόρου τούτου, συνεπεία της ἐπεκτάσεως τῆς ὁμαδικῆς ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων ζένων πλοιών. Καθισταται, έπουμένως, προφανές, διτὶ θύσιτασι εἰσέτι μέγα περιθύριον διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῆς ομιμβατικῆς μετά τοῦ Ν.Α.Τ. ἀσφαλίσεως και διτὶ συναντικός ἀριθμὸς 'Ελλήνων ναυτικών ἑργάζεται πάντοτε επί πλοιών μετά τοῦ Ν.Α.Τ. ουμβεβλημένων.

μη μετό του Ν.Α.Τ. συμβεβλημένων.
Η θετική δραστηριότητα τού Ταμείου είς τὸν τομέα τῶν ἀσφαλίσεων, κατὰ τὸ 1957, συμπληρώνται μὲ τὴν ἐπίτευχθείσαν μείωσιν τῶν ναυτεργατικῶν καὶ ἑφοπλιστικῶν εἰσφορῶν. Ἀπὸ τῆς Ιης Θεοφρουάριου, διτε ὁ ἀριθμὸς τῶν συμβεβλημένων πλοίων ἀνήλθεν εἰς 325. Ἐφοπούδθησαν, συμφωνῶς μὲ σκετικὴν ἀπόφασιν τοῦ Υ.Ε.Ν., αἱ μειωμέναι εἰσφοραί, αἱ ὅποιαι, ὡς γνωστόν, ἀνέρχονται εἰς τὰ κάτωθι ποσοστά ἐπὶ τοῦ συμβατικοῦ μισθωτούγονού καὶ ισχύουν δημοιμέρφως διὰ τὰς ἀκολούθους δύο κατηνοροφαὶ πλοίων :

κατηγορίας πλοιών :

Α) Διά τα μέχρι 25 κόρων πλοιά 5% διά τὸν πλοιοκτήπν και 4% διά τὸ πλήρωμα. Β) Διά τὰς λοιπὰς κατηγορίας πλοιών 8% διά τὸν πλοιοκτήπν και 7% διά τὸ πλήρωμα.

Διά της ώς άνω μειώσεως των άσφαλτιστρων ικανοποιήθη αίτημα τών έφοπλιστών των διασειρίζονται σημαντικόν άσθματον πλοίων, έννοι ή καταράλλον γενομένην έξομοιωσί των εισφορών δι' άπασας τάς καπηγορίας πλοίων ένεκανίσθε την έπι ίσοις δροις μεταχειρίσιν τών άσφαλτουμένων εἰς το N.A.T. πλοίων.

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΙΑΒΥΜΑΤΟΣ

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΔΙΠΤΥΧΟΥ
'Η κατά το 1957 οικονομική θέσης του Ιδρύματος, λίαν πλεονεκτική
έναντι τών άμεσων προηγουμένων έτων, έναργως παρουσιάζεται εις
τὴν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων διὰ τῶν ἀκολούθων ἐνδιαφερόντων
αποχειρών.'

Telegrams ESPICO, Port-Said
R. C. Canal No. 3959
P. O. Box 12.

Phones { Office 2195
Night 3084
» 3089

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

FIRST ESTABLISHED 1928
ELLIS, PAPANIKITAS & CO.
SHIPPING AGENTS
IMPORTERS & DISTRIBUTORS
MANUFACTURERS REPRESENTATIVES

PORT SAID (EGYPT)

Head Office
30, Fouad 1st Avenue
Depots
5, Tantah Street
30, Fouad Street

Branch Office
Rashed Street
Tel. 2012
PORT-TEWFIK (Suez)

Piraeus and New York since 1938

'Εξ ἄλλου, κατά τὸ 1957 εἰσεράχθησαν ἐκ τόκων ναυτιλιακῶν δανείων 65.735 λίρας διὰ δάνεια εἰς λίρας καὶ 100.640 δρχ. διὰ δάνεια εἰς δραχμάς.

Κατά τὴν 30ὴν Νοεμβρίου τοῦ 1957 τὰ καθαρὰ διαθέσιμα τοῦ N.A.T. εἰς συνάλλαγμα κατατεθειμένα εἰς τὰς Τραπέζας τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς N. 'Υδρης, πύγμησαν ομαντικῶν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ κατὰ τὸ Δεκέμβριον τοῦ 1956 διαθέσιμα, ἐμφανίζονται τὴν ἀκόλουθον κίνησιν :

Διαθέσιμα εἰς δολλάρια	30.11.57	31.12.56
Καταθέσεις εἰς H.P.A.	1.690.255	1.163.237
Καταθέσεις εἰς Λονδίνον	560.000	-
Σύνολον δολ.	2.250.255	1.163.237

Διαθέσιμα εἰς λίρας :

Καταθέσεις εἰς Τραπέζας Λονδίνου	638.299	219.136
----------------------------------	---------	---------

Σημειοῦται, ὅτι ἐκ τῶν διαθέσιμων εἰς δολλάρια ποσὸν 560.000 πρόσχεται ἐκ μετατροπῆς 200.000 λιρῶν. Τὸ ποσὸν τοῦτο παραμένει κατατεθειμένον εἰς Λονδίνον μὲ τὸ ἐπιτόκιον 6% ἐπὶ προθεσμίᾳ 6 μηνῶν.

'Επίσης, σημειοῦται, ὅτι ἐκ τῶν διαθέσιμων λιρῶν ποσὸν 400.000 εἰνεις κατατεθειμένον ὑπὸ προειδοποίησιν 30 ἡμερῶν καὶ μὲ ἐπιτόκιον 6½%, ἐνῷ αἱ υπόλοιποι ὑπὸ προειδοποίησιν 7 ἡμερῶν καὶ ἐπιτόκιον 6¼%.

Ἀπασαι αἱ παρὰ Τραπέζαις τῆς 'Αμερικῆς καταθέσεις εἰς δολλάρια εἰνεις ἐπὶ 6 μηνῶν προθεσμίᾳ καὶ μὲ ἐπιτόκιον 3%.

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΠΑΡΟΧΩΝ

'Η ἔκθεσις τῶν πεπραγμένων τοῦ N.A.T. κατὰ τὸ 1957 περιλαμβάνει λίαν ἐνδιαφέροντα στοιχεῖα, σκετικῶς μὲ τὴν δραστηριότητα τοῦ 'Ιδρυμάτος εἰς τὸν τομέα τῶν παροχῶν. Οὕτω, διὰ τὰς ἀπονεμήσεις συντάξεις παρατίθεται ὡς ἀκόλουθος συγκριτικός πίναξ, ἐναντὶ τοῦ 1956 (εἰς δραχμάς μνηματίως) :

Περιπτώσεις	1956	1957	
1) Λόγω γράτας	302	411.576	290
2) Λόγω ἀνικανότητος ...	123	69.071	109
3) Λόγω θανάτου ναυτικοῦ	35	22.283	31
4) Λόγω θανάτου ἐξ ἀτυχήμ.	20	8.536	31
Σύνολον	480	511.466	461
			505.626

'Επίσης, αἱ μεταβιβασθεῖσαι συντάξεις κατὰ τὸ 1957, ἀνῆλθον εἰς 226, ἐναντὶ 258 τοῦ 1956, αἱ ἀπορροφηθεῖσαι εἰς 96, ἐναντὶ 105 τοῦ 1956, οἱ χαρακτηρισμοὶ ἀτυχημάτων εἰς 42, ἐναντὶ τῶν 20 τοῦ προηγούμενου ἔτους καὶ αἱ ἐφ' ἄπαξ ἀπονεμηθεῖσαι ἀποζημιώσεις εἰς 19, ἐναντὶ 14 τοῦ 1956.

Διὰ τὴν σημειωθεῖσαν, ἐξ ἄλλου, αὐξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν συνταξιούχων κατὰ τὸ 1957 καὶ διὰ τὴν ἀναθεώρησιν τῶν παλαιῶν συντάξεων, ἡ ἔκθεσις πεπραγμένων ἀναφέρει τὰ ἀκόλουθα :

"Ο ὁριθμός τῶν κατὸς τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1957 συνταξιοδοτούμενων ὑπὸ τοῦ N.A.T. ναυτικῶν καὶ οἰκογενειῶν, ἀνήρχετο εἰς 13.771, ἐναντὶ 13.572 τοῦ Δεκέμβριον τοῦ 1956. Συνεπῶς, οἱ προστέντες νέοι συνταξιούχοι κατὰ τὸ ἔτος 1957 ἀνέχονται εἰς 199, ἐναντὶ ἑκδοθεισῶν 461 νέων ἀποφάσεων συνταξιοδοτήσεως. 'Η διαφορὰ ὀφείλεται εἰς τὰς κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο γενομένας σκετικάς διαγραφάς συνταξιούχων, συνεπείᾳ θανάτου ἢ διακοπῆς συντάξεως.

'Εξ ἄλλου, τὰ διὰ τὴν πληρωμὴν τακτικῶν μνηματίων συντάξεων καταβληθεῖσαν κατὰ τὸ ἔτος 1957 ποσὰ ἀνῆλθον εἰς δρχ. 105.894.154, ἐναντὶ δρχ. 88.605.536 τοῦ ἔτους 1956, ἥτοι παρουσιάζεται αὐξησις ἐκ δρχ. 17.288.618.

'Η αὐξησις αὗτη ὀφείλεται εἰς τὴν ἀποφασισθεῖσαν καὶ πραγματοποιηθεῖσαν ἀπὸ τοῦ 'Απριλίου τοῦ 1957 πληρωμὴν τῆς διαφορᾶς τῶν δυνάμει τοῦ δρόμου 66 τοῦ N.3170(1955 ἀναθεωρηθεῖσαν παλαιῶν συντάξεων, καθὼς καὶ εἰς τὴν αὐξησιν τοῦ μέσου δρου τῶν ὑπὸ τοῦ N. 3170) 55 ἀπονεμούμενων συντάξεων.

Κατὰ τὸ 1957 ὡσαὖτας ἀλοκωρῷθη ἡ ἀναθεώρησις τῶν συντάξεων 12.700 παλαιῶν συνταξιούχων τοῦ N.A.T., ἡ προβλεψθεῖσα ὑπὸ τὴν διατάξεως τοῦ δρόμου 66 τοῦ N. 3170(55 καὶ ἥτοι δρόμος ἀπὸ Ιησ. 'Απριλίου ἡ καταβολὴ τῶν πùνημένων συντάξεων εἰς δικαιωθέντας ταύτης παλαιού συνταξιούχους).

'Ἐκ τῆς ἀναθεωρησίας πùνημένων ιδιαιτέρως οἱ ἔχοντες ὑπηρεσίαν δάνειαν τῶν 25 ἐτῶν ἐπὶ ποντοπόρων πλοίων καὶ διὰ ὑπὸ τὴν ιδιότητα ἀξιωματικοῦ. 'Αντιθέτως, τὸ ἀπότελεσμα εἶνε μικρὸν ἢ δυσμενές διὰ τοὺς ἔχοντας ὑπηρεσίαν κάτω τῆς 20τείας, διὰ τοὺς ἔχοντας διανύσσει τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ἐπὶ ιστιφόρων σκαφῶν κάτω τῶν 25 κόρων, λόγῳ τοῦ μικροῦ μισθολογίου, διὰ τοὺς ουμπληρούντας τὸν πρὸς συνταξιοδοτούσιν χρόνον διὰ προσμετρήσεως ὑπηρεσίας τοῦ B. N. καὶ διὰ τοὺς ἐφωδιασμένους διὰ διπλώματος ἢ πτυχίου, καίτοι ἔχοντας μακράν ναυτικήν ὑπηρεσίαν, εὔσεβες, δύμας, εἰς τὴν ἀνάκνην, διῶπτρα ναυτολογικῶν τὸ τελευταῖον 12μηνον ὑπὸ ιδιότητα κατωτέρων τοῦ διπλώματος ἢ πτυχίου τοῦ ὅποιος ἐκέπιντο.

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

'Ενας μεγάλος ὁριθμός ἐκκρεμοτήτων τοῦ 'Ιδρυμάτος, ὡς καὶ γενικῆς καὶ ειδικῆς φύσεως ζητημάτων, εὔρον τὴν ρύθμισιν καὶ τὴν λύσιν τῶν κατὰ τὸ 1957, κατὰ τρόπον ἔξασθαίζοντα ἀφ' ἐνὸς τὰ συφέροντα τοῦ N.A.T. καὶ αἱρόντα ἀφ' ἐτέρου δικαιολογημένα παράπονα τῶν μετὰ τοῦ 'Ιδρυμάτος συναλλασσομένων.

Συνοφίζομεν κατωτέρω τὰ εἰς τὴν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων τοῦ N.A.T. ἀναφερόμενα ἐν ἐκτάσει ὡς τακτοποιηθέντα καὶ ἐπιληφθέντα :

α) ΟΦΕΙΛΑΙ ΕΚ NAYTOLΟGΙΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ : Κατ' Α-πρίλιον τοῦ 1957 ἐλήφθη ἀπόφασις ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου τοῦ N.A.T. περὶ ἀπαλλαγῆς ἐκ τόκων καὶ προσθέτων τελῶν τῶν ὀφειλῶν ἐκ ναυτλογίων πολεμικῆς περιόδου, ἐφ' ὅσον ηθελον καταβληθῆται τὰ ὀφειλόμενα ποσὰ ἐντὸς διημένου. 'Ἐν συνεχείᾳ, συνεκροτήθη ἐπιτροπὴ πρὸς ἐξέτασιν τῶν μέχρι τέλους Αύγουστου 1957 ὑπελθητούμενῶν ἐντάσεων ἢ ἀντιρρήσεων ἐν γένει ἐπὶ τῶν γενομένων ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας ὑπολογισμῶν τῶν ὀφειλῶν τῆς περιόδου ταύτης. 'Ἐπι ἔκκρεμῶν ναυτολογίων πολεμικῆς περιόδου 111 πλοίων, τὰ ὅποια ἀντιρρησίων πορευομένους ὀφειλάς ἐκ λιρῶν 76.624.15.7, ὑπελθητούμενας ἐντάσεις δι' 66 πλοία καὶ διὰ ποσὸν λιρῶν 49.343.11.8, ἐνῷ διὰ 45 πλοία καὶ ποσὸν ὀφειλῆς ἐκ λιρῶν 27.281.3.11, δεν ἀσκήθη ἐντάσεις. 'Εξ ἄλλου, κατὰ τὸ ἔτος 1957 εἰσεράχθησαν ἐξ ὑπολογίων ναυτολογίων τῆς περιόδου 10.362.11.2.

β) ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΛΗΞΙΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣΘΕΤΩΝ ΤΕΛΩΝ : Κατατριθη ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας ὡς περιτέρω προώθησις σκέδιον διατάξεων νόμου συμπληρώσεως τῆς σκετικᾶς διατάξεις τοῦ N. 3170(1955 κατὰ τρόπον αἴροντα τὰς ἑκάτης αὐτῆς ύφισταμένας διενέξεις, προτριβάς καὶ παράπονα ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν.

γ) ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΧΑΡΤΟΣΗΜΑΝΕΣ ΠΟΔΕΙΣΕΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΠΟΡΩΝ ΤΟΥ N.A.T. : Εἰς κατατριθη ὑπό τοῦ σκέδιον νόμου περιελήφθη διάταξις, θάσει τῆς ὅποιας θά ἀπαλλάσσωνται τῶν τελῶν χαρτοσήμου αἱ ἀποδείξεις, αἱ ἐκδιόδημεναι διὰ τὰς εἰσοράξεις τῶν πόρων τοῦ N.A.T. 'Ἄλλα καὶ πρὸς ἔτερον κατεύθυνσιν, πέραν ἐκείνης τῆς τακτοποιήσεως τῶν ἐκκρεμοτήτων, ἀστρεψει τὴν δραστηριότητά της διοικητικούς περιορισμούς τοῦ N.A.T. περὶ διατάξεων τοῦ Ταμείου ἐκ τῶν εἰς συνάλλαγμα διαθεσίμων, τὰς ὅποιαν προέτεινεν, δημιουργίαν καλάδου ναυτικῆς πίστεως, διὰ τῶν ὀφειλῶν προσθετικῶν ἐπιτροπῶν προσοχής καὶ ἀνεμέτεπώσεις τὸ δλον θέμα τῆς ναυτικῆς πίστεως, ἀνεξαρτήτως ἀπό την θέματα προσθετικής πίστεως τοῦ Ταμείου τῶν προσθετικῶν της ιστορίας τοῦ Ταμείου.

Κατὰ μῆνα Θεοφρουάριου 1957 ὑπελθητούμενον εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ N.A.T. προτάσεις τῆς 'Εμπορικῆς Τραπέζης 'Ελλάδος περὶ δημιουργίας τοῦ καλάδου ναυτικῆς πίστεως, διὰ τῶν ὀφειλῶν προέτεινεν, δημιουργίας κατὰ τὸ 1957. Οὕτω, μετ' ίδιαιτέρα προσοχῆς ἐξήπατε καὶ ἀντεμετώπισε τὸ δλον θέμα τῆς ναυτικῆς πίστεως, ἀνεξαρτήτως τῆς σημειώσεως τῆς προσθετικής πίστεως τοῦ Ταμείου.

τέλος καὶ διὰ νὰ ὀλοκληρωθῇ ἡ εἰκόνη τῆς διοικητικῆς δραστηριότητος τοῦ Ταμείου, ἀναφέρεται, δημιουργίας τῆς προτεραίας τοῦ Ταμείου, ἀναβοτέται, δημιουργίας τῆς προτεραίας τοῦ Σεπτέμβριου 1957. Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Κράτους, ίνα τοῦτο γνωμοδοτήσῃ, ἐάν σηματική σύμβασις δέν ἀντικείται εἰς τὴν κειμένην νομοθεσίαν.

Τέλος καὶ διὰ νὰ ὀλοκληρωθῇ ἡ εἰκόνη τῆς διοικητικῆς δραστηριότητος τοῦ Ταμείου, ἀναφέρεται, δημιουργίας τῆς προτεραίας τοῦ Σεπτέμβριου 1957. Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Κράτους, ίνα τοῦτο γνωμοδοτήσῃ, ἐάν σηματική σύμβασις δέν ἀντικείται εἰς τὴν κειμένην νομοθεσίαν.

α) Αναδιοργάνωσις Δικαιοτικοῦ Τμήματος τοῦ N.A.T. β) Περὶ ληπτού προθέματος ναυτολογίων καὶ τρόπου ὑπολογισμοῦ προσθέτων τελῶν. γ) Συμπλήρωσις τῶν περὶ Κεφαλαίων καὶ τοποθετήσεως αὐτῶν διατάξεων (πρόδελφεις δι'). δ) δικαιονότητας τῆς σκοπού ναυτικῆς πίστεως μέσω τραπέζης ή οργανισμού, μετατροπὴ τῶν εἰς συνάλλαγμα διαθεσίμων εἰς δραχμάς παρ' ἀπόδειξεων, εὐχέρεια τοποθετήσεως διαθεσίμων εἰς δραχμάς παρ' ἀνεγνωρισμέναις ἐλληνικαῖς Τραπέζαις. πλὴν τῆς Τραπέζης 'Ελλάδος.

β) Αναγνώρισις ύπηρεσίας ναυτικῶν μεμονωμένων υποπετύχων τούτων εἰς διατάξεως τούτων πλοίων. ε) Καταβολὴ διοθήματος δι'. δέσδα δικαιωμάτων εἰς οἰκογενείας ναυτικῶν καὶ συνταξιούχων N.A.T. στ) 'Επιδιώκεις ταχυτέρων εἰσοράξεων πόρων καὶ διεπιλόγων υπὸ Δημοσίων Ταμείων.

καὶ διὰ τὸ διοίσιον ἐκτίθενται αἱ προσπάθειαι τῆς Διοικήσεως αὐτοῦ διὰ τὴν ἔσωτρηκήν ἀναδιοργάνωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν του. 'Αναφέρεται, συγκεκριμένως, μεταξὺ τῶν δλλων, ή σύνταξις κανονισμοῦ διαιρέσεως τῆς ήπηρεσίας τοῦ N.A.T. εἰς Τμήματα καὶ 'Υπηρεσίας, ή διάστασης Τμήματος Στατιστικῶν Μελετῶν, ή δλλοκληρωθείσα προεργασία διὰ τὴν εἰσαγωγὴν μηχανογραφικοῦ συστήματος ἐργασίας, ὡς καὶ ή ἀρξαμένην προπαρασκευὴ διὰ τὸν επίσημον πανηγυρισμὸν τῆς έκατονταετίας ἀπὸ τῆς ιδρύσεως τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομακικοῦ Ταμείου.

Telephone: PAcilic 6633

**TRANS-OCEANIC SHIPPING AGENCY
NAYTIKOI PRAKTOREΣ**
Cable Address: KARABROS
E. P. KARADONTIS, ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ROOM 404 - CREDIT FONCIER BUILDING
VANCOUVER 1, B. C.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

Ο ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ

TOKIO (Μάρτιος). Ιδιαίτερα ἀνταπόκρισις. Η συνεχιζομένη θλεψίς παραγγελιών είτε τά ιαπωνικά ναυπηγεία καθιστά περισσότερους ἐπίτακτην την αάγκην ἀντιμετωπίσεως τῆς ἐπερχομένης κρίσεως, δι' ὃ καὶ ἐπιτείνονται αἱ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην πιέσεις τῶν ναυπηγῶν παρὰ τῇ κυθερήσει τοῦ Τοκιο. Μόνον 44 δεξαμενόπλοια καὶ φορτηγά, συνολικής χωρητικότητος 1.000.000 τόν. γκρο καὶ αάξιας 350 εκατομμυρίων δολαρίων, παρηγγέλθησαν ἀπό τοῦ Ἀπρίλιος π. ἔ. μέρι τοῦ Ιανουαρίου. Ο κατωτέρω πίναξ, τὸν δόπιον δημοσιεύει τὸ ὄργανον τῶν Ιαπωνῶν ναυπηγῶν, δεικνύει τὴν πορείαν τῶν ἐν Ιαπωνίᾳ παραγγελιῶν κατὰ τὰ τελευταῖα ἑπτά (μὴ συμπεριλαμβανομένων μόνον τῶν κατασκευῶν τοῦ κ. Λούντβιχ εἰς τὰ ναυπηγεία Κούρε):

ETH	Πλοια	Τ. γκρός	'Αξια εις Δολλ.
1950	32	50.827	11.699.878
1951	233	232.755	70.756.387
1952	21	44.997	14.858.115
1953	13	165.180	40.020.363
1954	52	590.190	126.695.540
1955	146	2.232.485	523.739.594
1956	96	1.857.450	566.231.423
1957	44	1.000.000	346.683.766

Διὰ τὴν συγκέντρωσιν νέων παραγγελιῶν εύρυτερά δημοσιότης ὑπεδίχθη εἰς τὰ ἀπότελεματα τῆς Ιαπωνικῆς ναυπηγικῆς καὶ ἐνέργεια σύντονοι καταβάλλονται. Ε.δικώτερον, ὅσον ἀφορά τα φορτηγά, 6 μόλις παραγγελίαι εξησφαλίσθησαν μέχρι τέλους Νοεμβρίου, ἐνώ ἔτεροι τα τελούν εισέτι ὑπὸ διαπραγμάτευσιν. Ἐπομένως, ἂν ἔξαιρεσθή τις τὰ μεγάλα ναυπηγεία, ἀπίνα απασχολοῦνται εἰς τὴν κατασκευὴν σύουτερ-τανκέρ, τὰ μικρά ιαπωνικά ναυπηγεία βάση εὐρεθροῦ μὲν δίλγον μὲν κενάς τὰς ἐσχάρας των. Τούτο καὶ προκαλεῖ τὰς ίδιαιτέρας ἀνησυχίας τῶν ἐνδιφερομένων παραγόντων. Τὰ μικρά ταῦτα ναυπηγεία εἴτιδώκουν ἡδη τὰς κρατικάς ἐπιχορηγήσεις καὶ τὰς παραγγελίας διὰ τὴν κατασκευὴν σκαφῶν μικροτέρου μεγέθους.

Οι έφοπλισται του έξωτερικού τελούντες έν γώσει της δυσκόλου καταστάσεως των ναυπηγείων, άναμένουν περαιτέρω πτώσιν του ναυπηγικού κόστους ήνα προδούν είς παραγγελίας. Οι 'Ιαπώνες γαυπηγοί έχανται άλλους άναστούν πανταχόθεν τούς πελάτας. Είναι δισταθεμένοι να προδούν εις πάσαν πιστωτικήν διευκόλυνσιν, ζητούν δὲ ἀπὸ την κυβέρνησιν τὴν σύναψιν σχετικῶν συμφωνιῶν, δῶνται δεκτά καὶ ἄλλα ἔναν νομίσματα, πλὴν τῶν δολλαρίων. Αἱ προδλέψεις τῶν 'Ιαπώνων διὰ τὰς πτιθανάς κατά τὸ 1958—1959 παραγγελίας ἀναβιθάζουν ταῦτας μόλις εἰς 540.000 τ. γκρός, ητοι εἰς τὸ ἡμισυ τῶν παραγγελιῶν του οικονομικοῦ ἔτους τοῦ 1957—1958. Αἱ προηγουμέναι προδλέψεις περὶ ἑστατικῶν, παραγγελιῶν 1.000.000 τόν. γκρός, φαίνεται ὅτι θὰ διαψευσθοῦν, λόγω τῆς ουνεχιότερης κρίσεως τῆς ναυλαγορᾶς

"Η έλληνική συμμετοχή καὶ ἐπὶ τῶν αὐτούτων περιώρισμάν εἰναι μικρά. Νέοι δέθεν πελάται ἀναζητοῦνται τώρα ἀπὸ τοὺς Ἰάπωνας εἰς τὰς χώρας τῆς Ν.Α. Ἀσίας", τῆς Ἐγγύς καὶ Μέσης Ἀνατολῆς, καθὼς καὶ εἰς τὰς χώρας τοῦ Σιδηροῦ Παραπτάσματος. Συνεπείᾳ τούτου ἀκριβῶς ληγείται ἡ ὅρσις κάθε περιορισμοῦ εἰς τὰς ἔξαγωγάς πλοίων διὰ τὰς κομμουνιστικάς χώρας, ἐνώ παραλλήλων ἐκδηλώνονται τάσεις διευρύνσεως τῶν πιστωτικῶν διευκολύνσεων, ἐπὶ δὲ καὶ ἡ πρόθεσις ἀναλήψεως ναυπηγήσεων ἐπ' ἀνταλλαγὴ ἐμπορευμάτων.

Εδικώτερον, αἱ παραγγελίαι τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἀντεπροσώπευσον τὰ 70% τοῦ συνόλου τῶν ἔξιν παραγγελιῶν διὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1955—1956, τὰ 45% διὰ τὸ 1956—1957 καὶ μόλις τὰ 15% διὰ τὸ α'. ἡμίσυον τοῦ 1957—1958. Ἡ μείωσις ἀναμένεται, δῆτα θα συνεισθῇ καὶ κατά τοῦ 1958—1959. Μία χωρητικότης φορτηγών 100.000 τ. γκρός, ἵσως παραγγελθῆ παρ' Ἑλλήνων καὶ τούτῳ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν πιστωτικῶν διευκολύνσεων καὶ χαμηλού ναυπηγικού κόστους.

Διά τὰ δεξαμενόπλοια, ἡ κατάστασις δὲν φαίνεται καλυτέρα. Οι Ἐλλήνες ἔπαυσαν νά παραγγέλουν καὶ μόνον αἱ μεγάλαι ἐταιρίαι πετρελαϊών ἐνδιαφέρονται περισσότερον διὰ νέον τοωάλ. Ἐπλίθες παραγγελιῶν διαφαίνονται ἀπό τὰς χώρας τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς καὶ τῆς Εγγύης, καὶ Μέσις Ἀνατολῆς, χώρας, δηλαδή, ναυτιλιακῶν καθυστερημένας, στίνεται φιλοδοξῶν νά ἀνταπεκύνων ίδιους ἐμπορικοὺς στόλους πρὸς ἑξασφάλισιν ἐνὸς ἱκανοποιητικού ποσοστοῦ συμμετοχῆς εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἑξατερικοῦ των ἐμπορίου. Τὸ αὐτὸ Ισχύει καὶ διὰ τὰς χώρας τοῦ Σιδηροῦ Παραπετάσματος. Πασαγγελίαι πάντας ἀναμενονται ἀπό τὸ Ιορδανικό, τὰς Ἰνδίας καὶ τὴν Ἰνδονησίαν. Δέον εἰς ταῦτα νά προστεθῇ. ὅτι πρέπει ὀπωδήποτε νά ἀναμένεται ἐντασις τοῦ συναγωνισμοῦ ἀπό τοὺς Ἰάπωνας, τόσον εἰς τὰς τιμάς, δσον καὶ εἰς τὰς πιστώσεις, ἐν τῇ προσπαθείᾳ των διὰ τὴν ἑξασφάλισιν παραγγελιῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς.

DAWOOD & C^O.

7. RAFFLES QUAY - SINGAPORE

Cables: «LATHIPHIA» Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 68

DUB SH DEPR TME NT

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

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL
STEAMSHIP COMPANIES

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΚ ΤΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ

ΤΟ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΝ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ

ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Κατόπιν τῶν ὅσων μοι ἔδθη ἡ εὐκαιρία νά ἐκθέσω ἐν πλάτει εἰς προηγουμένα σημειώματά μου, ὅσον ἀφορά τὴν ἐν γένει κατάστασιν τῆς παρ' ἡμῖν ἀλιευτικῆς βιομηχανίας καὶ νὰ διατυπώσω ώρισμένας ἐπιφύλαξές ὡς πρὸ τοῦ ὑψοῦ τῆς τοσού διατυπωνισθείσης ἐτήσιας Ιχθυοπαραγωγῆς μας, ἐν συνεχείᾳ δὲ νά ἐπεξηγήσω λεπτομερέστερον τὸν τρόπον καθ' ὃν συλλέγονται τὰ διὰ τὰς στατιστικὰς τῶν ἀλιευμάτων στοιχεία (βλέπε φύλλα «Ν. Χρ.» 15ης Ιανουαρίου, 1ης καὶ 15ης Φεβρουαρίου ἐ. ἐ.) τὰ συνεπαγόμενα τὴν ἀνάκρισιν τῶν διὰ τὴν Ἐλλάδα στατιστικῶν τῆς Γ.Α.Ο., «Οργανισμού Τροφίμων καὶ Γεωργίας, τῶν Ἡμερέων Ἔθνών, η συζήτησις ἐπὶ τοῦ βέματος τούτου διηγήσθη, οἱ ἀριθμοὶ τῶν στατιστικῶν ἐσχολιάσθησαν ἀπό τὸν Ἑλληνικὸν καὶ τὸν ἔξιν Τύπον, μὲ ἀποτέλεσμα νά προκαλέσουν ἐπίσημον δικαιολογητικὴν ἀπάντησιν ἐκ μέρους τῆς F.A.O. ἐπεξηγούνταν τὰς εἰς τὰ δελτία τῆς δημοσιευθείσας πληροφορίας.

Πράγματι, πρό τινων ήμερών, διευθύνθησαν από την Επιτομή της Φ.Α.Ο. σταθμόδες στην Αθηναϊκή γέφυρα, όπου οι άντερες της Επιτομής επέβαλαν την απαγόρευση της κίνησης στην γέφυρα μεταξύ της Αθηναϊκής και της Κηφισίας, σε όλη τη διάρκεια της ημέρας. Το ίδιο έγινε στην γέφυρα της Λαγκαδιάς, στην οποία οι άντερες της Επιτομής επέβαλαν την απαγόρευση της κίνησης στην γέφυρα μεταξύ της Λαγκαδιάς και της Κηφισίας, σε όλη τη διάρκεια της ημέρας.

Ἐπρεπε, δηλαδή, νά γίνη κάποιος θύρων διά τοῦ Τύπου, νά διατυπώθῃ κάποια ἀμφιβολίας όπως πρός τοῦ ὑψοῦ τῆς ἐπτσίας ἰχνοταραγγών, μας, τῆς διαφομισθεῖσῆς μὲν τοιαύτην ὑπερβολὴν, νά ἀποκαλουθῇση ὁ σχετικός θέλεγχος, μὲν ἀποτέλεσμα νά καταρρεύσουν δόλα τὰ περὶ ἀνανυγκρότησεως τῆς ἀλειφας μυθεύματα καὶ νά καταφανῇ ἡ πραγματικότης. Ἐδώ πλέον δέν χωρούν δικαιολογίας, σύντε ἀφελεῖτε προφασίας, οὔτε διλητωνισμοί. Ἡ ἀλήθεια εἰναι, ὅτι ἡ ἀλειφτική βιομηχανία εἰς τὴν χώραν μας εὑρίσκεται εἰς ἀθλίους κατάστασιν, παρὰ τὰ ἔκατομμύρια δολλαρίων που ἔδαπανθήσαν διά τὴν ἐνίσχυσιν καὶ προσαγγών της, ὅτι ἀλληλογνωτίας δόλων δέν τρέγει ἀρκετά ψάρια, διότι δέν ὑπάρχουν ἐν ἀφθονίᾳ καὶ εἰς προσιτάς τιμάς εἰς τὰς ἀγοράς μας, ὅτι αἱ εἰς νοτοὺς ἱζήν και ἵχνηρα ἴσταγων μας ἀντί νά μειωθουν ηγεθήσαν εἰς 30.000 τόνους ἐτήσιως, ἀξίας ἀνώ τῶν 4.500.000 δολ., και τὸ χειρότερον πάντων, ὅτι οἱ ἀλιεὺς μας εὑρίσκονται ἐν ἀπογάνωσει.

Η παρέμβασις της Φ.Α.Ο. συνέπεσε να γίνη, ταυτοχρόνως, με τήν σύγκλησην του Πανελλήνιου «Αλιευτικού Συνδέσμου και ούτω, από δύο έπισημους πηγάς επληρωφορήθη ή Κοινή Γνώμη την πραγματικήν κατάστασιν της παρ' ήμιν αλίειας. Έκ στόματος αὐτών τῶν συνέδρων ήκουσαμεν τὴν τραγωδίαν τῶν φαράδων μας, τὴν ἀπελπιστικὴν θέσιν εἰς οὓς οὗτοι εύρισκονται λόγῳ μὴ ἐπαρκῆς ἀποδέσσεως τῶν πλοίων των, τὰ παράπονά των διὰ τὴν αὐστηρότητα τῆς Ἀγροτικῆς Τραπέζης ὡς πρὸς τὰ δάνεια, τὰς δυσκολίας ποὺ καθημερινῶς συναντοῦν διὰ τὴν ἀξιοποίησιν τῶν ἀλιμάτων, τὴν Ἐλλειψιν ἰχθυοσκαλῶν και ἰχθυολιμένων, τὰ αἴτηματά των διὰ τὸν περιορισμὸν τῶν ἐσαγωγῶν ἴχθυων, τὴν ἀξιωσίαν των, ἵνα μὴ ἐνισχυθῇ οἰκονομικῶς ή ὑπέρποντιος ἄλεια, ἀλλὰ νὰ τύχῃ ιδιαιτέρας ὑποστηρίξεως και προστασίας ή παράκτιος τοιαύτη, τὴν ἀπιθυμίαν των ἵνα ιδρυθῇ αὐτόνομος ὄργανος μός ή Υφυπουργείον Αλιείας, τὴν ἀπέχειάν των διὰ τὰ κατεψυγμένα ψάρια και πολλὰ ἄλλα, ὃς ἀναφέρω κατωτέρω.

Τὴν ἔναρξιν τοῦ συνεδρίου ἐκήρυξεν δὲ τέως ὑπουργός 'Εμπορίου καὶ Βιομηχανίας κ. Παπαληγούρας, εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ ὅποιου ὑπάγεται καὶ ἡ ἀλιεία. 'Ο κ. ὑπουργός ἀφοῦ ἐξημψώσει τὸ ὑπό τῆς Κυβερνήσεως πειθεῖται ἐνδιαφέροντα διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας εἰς τὴν χώραν μας, ἀνεφέρθη καὶ εἰς τὰς οἰκονομικὰς ἐνισχύσεις ποὺ ἔχονται γήθησαν εἰς τοὺς ἀλιεῖς, ὡς ἐπίσης καὶ τὰς μυριασ εὐκολίας ποὺ παρασχέθησαν εἰς αὐτοὺς ὑπό τῆς Πολιτείας, για νά φέρουν εἰς πέρας τὸ πάπιον των. 'Ἐν συνεχείᾳ συνεχάρισ αὐτοὺς διὰ τὴν μετά τὴν ἀτελευθέρωσιν ἀνάπτυξιν τοῦ κλάδου τῆς ἀλιείας.... καὶ ὑπερσέθη δι, ἵνα μελετήσῃ τὰ πορίσματα τοῦ συνεδρίου, θά παράσχῃ ἀμέριστον τὴν ὑποστήριξιν τοῦ δια την προσαγωγὴν τοῦ κλάδου καὶ τὴν ἀξιοποίησιν τῆς ἀλιευτικῆς παραγωγῆς. 'Ωσαύτως, συνέστησεν εἰς τοὺς συνδρόμους, οὓς γίνεται ἀκριβῆς τοποθέτησις τῶν θεμάτων, ώστε ἐν διεψήφαντος τῆς συμμετοχῆς τῆς χώρας εἰς τὴν Ε.Ζ.Ε.Σ., Εύρωπας τὴν Ζώνην Ελεύθερων Συναλλαγῶν, δυνηθῆ ἡ Ἑλληνικὴ ἀλιεία καὶ ἀποδῆ συναγε-
τικῶν.⁽¹⁶⁾

Ωμίλσπαν κατόπιν οι διάφοροι ἐπίσημοι, ἀρμόδιοι καὶ μῆ, οἱ ὅποιοι πανελάσθων μέχρι φορτικότητος, μαζὶ μὲ τὰς συνήθεις φιλοφρονήσεις διάσου ἀλίεις, τὰ δάσα στερεότυπως λέγονται εἰς τὰ ἀλιευτικὰ συνέδρια ἐπὶ ἑράπερ ἔτῶν, ὅτι ἡ ἀλίεια εἶναι σπουδαῖος πλούτουπαραγγικὸς πόρος, τοι οἱ "Ἐλλήνες ψαράδες εἶναι λίαν ικανοί, ὅτι ὁ Ἑλληνικὸς λαός πρέπει ἡ τρώγων ἄφονα ψάρια, ὅτι ἡ Κυβέρνησις θὰ ὑποστηρίξῃ τὸν κλάδον ἡς ἀλίειας, ὅτι θὰ δώση νέας κατεύθυνσης διὰ τὴν προσγεών του, ὅτι ἡ χορηγήση δάνειοι μέσω τῆς Ἰθυστρισμούντες ἀλιευτικῆς πιστώσεως, ὅτι θὰ νεγερθῶν Ἰχθυογοραί, ὅτι θὰ διαρρυθμισθοῦν Ἰχθυολιμένεργ, ὅτι θά... αἱ πόσα ἀτελείωτα θά..., ποὺ ἐπὶ χρόνια τώρα ἐπαναλαμβάνονται εἰς τὰ συνέδριον, εἰς τὰ περὶ ἀνασυγκροτήσεως προγράμματα, εἰς τὰς πόροδιοφώνου ἑκπομπὰς καὶ εἰς κάθε περίστασιν, ποὺ ἡ ἐπὶ τῆς ἀλιευτικῆς φιλολογία καθιστάται ἀναγκαῖα. Οἱ εἰδικοί ἐπὶ τῆς ἀλίειας, δὲν ἔλειψαν ἀπό τοῦ συνέδριον καὶ ἀφού ἐκαυτηρίσαντο τὶ δέν ἔγινε ἔχρι σήμερον, ὑπέδειχν μὲ στόχου τὶ πρέπει νὰ γίνεται διά νὰ προηδούν.

ώς διά μαγείας, τὰ ψάρια, ἀπό τὴν θάλασσαν εἰς τὴν ξηράν! 'Ο πρόεδρος τοῦ Συνεδρίου συνώψιε τὰ αἰτήματα τῶν ἀλιέων καὶ τὰ κατέταξεν ως ἔξης: 1ον) 'Εζήτησε τὴν ἀξιοποίησιν τῆς ἀλιευτικῆς παραγωγῆς διὰ τῆς ιδρύσεως ίχθυσκαλῶν, λευτρικῶν ίχθυογράμων, ἐργοστασίων κονσερβῶν, ἀλιπάστων καὶ ίχθυαλεύρων. 2ον) 'Εζήτησεν διὰ της ιδρυθῆ ὑφυπουργείον ἀλιείας η, ἐφόσον τοῦτο δὲν καταστῇ δυνατόν, νὰ ιδρυθῇ αὐτόνομος ὄργανος καὶ ἀποκεντρωθούν αἱ ἀλιευτικαὶ ὑπηρεσίαι. 3ον) 'Ἐπρότεινεν, διὰς ή Κυβέρνησις, πρὸ τῆς λήψεως οἰσαδήποτε ἀπόρρεσεως διὰ τὴν ἓνισχυσιν τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας, αναμείνη τὰ πορίσματα τῆς διεξαγορᾶς ἐρεύνης δὸν ἀφορά τὴν θετικότητα τῶν κατεψυγμένων ίχθυών. 4ον) 'Εζήτησε τὴν αυστηρά ἀπαγόρευσιν τῆς εσαγωγῆς ἐκ τοῦ ἔξωτερού ουπώπων, κατεψυγμένων καὶ ἀλιπάστων ίχθυών. 5ον) 'Υπεοτήρικεν, διὰ τὰ παρεχόμενα ὑπὸ τῆς Ἀγροτικῆς Τραπέζης ἀλιευτικά δάνεια επιδιδόντων μεγάλως μὲ τόκων ὑπέρμερεις καὶ ἀσφαλίστρα θαλάσσης καὶ ὑπέρειξε τὴν ιδρυσιν εἰδικοῦ ὄργανον διὰ τὴν ἀσκησιν τῆς ἀλιευτικῆς Πίστεως. 6ον) 'Εζήτησε τὴν αὐτησιτῶν τῶν ἑρευνητικῶν σκαφῶν καὶ τὴν ἑκπόνησιν ἀλιευτικῶν χαρτῶν. 'Ἄλλοι οὐμιληταὶ ἐζήτησαν τὴν ιδρυσιν σχολῆς ἀλιείας, τὸν περιορισμὸν τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας μέχρις ἀφανισμού ταύτης, τὴν ἀπαγόρευσιν πωλήσεως κατεψυγμένων ίχθυών κλπ. κλπ.

Τὸ παράδοξον εἶναι, διὰ οὐδεὶς ἐκ τῶν δημιλητῶν ἔθιξε συγκεκριμένων τὸ ζήτημα τῆς ιχθυοπαραγωγῆς εἰς τὴν χώραν μας, τὸ τόσον ἐπειγον, καὶ οὐδεὶς ὑπεστρέψει μὲ οὐδένης η ὑπέδειξε πῶς θὰ πού ναντὸν νὰ ἐπιτευχθῇ τοῦτο ἀποτελεσματικός, ἐφόσον μάλιστα ἐξηῆθη ὑπὸ τῶν συνεδρῶν, ἐπιμόνως, η ἀπαγόρευσις τῶν εσαγωγῶν ίχθυών καὶ διερισμὸς τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας. 'Η συζήτησις καὶ τὰ αἰτήματα περιῳρίσθησαν εἰς τὴν περιφρύνησιν τῶν κεκτημένων, τὴν ἀξιοποίησιν τῶν ἀλιευμάτων, τὰ δάνεια διὰ τὴν παράκτιον ἀλιείαν, τὸ ὑφυπουργείον διεισάγως, τοὺς περιορισμούς καὶ τὴν ἀντιδίκιαν διὰ τὰ κατεψυγμένα ψάρια, ὡς νὰ ἐπρόκειτο μὲ τὴν ικανοποίησιν τῶν αἰτημάτων τούτων νὰ ἐπιλυθῇ τὸ χρονίζον πρόδηλη τῆς ἀλιείας εἰς τὴν 'Ελλάδα. Πόσον, δύος, ἔξω τῆς πραγματικότητος, τὰς ἐλληνικής πραγματικότητας, τὰς ἐλληνικές διὰ τὸ συμφέρον τῶν μόνον καὶ ἡγήσονταν τὰς ζωτικὰς ἀνάγκας τοῦ 'Ελληνικοῦ Λαοῦ, ποὺ στερεῖται μιὰς τῶν κυριωτέρων τροφῶν, διὰς εἰναι τὰ ψάρια. 'Ηγούσαν τὸ συμφέρον τῆς δλότητος.

· 'Ισως αἱ συζητήσεις τοῦ Πανελλήνιου 'Αλιευτικοῦ Συνεδρίου καὶ τὰ αἰτήματα τῶν ἀλιέων νὰ ἐστέφοντο ὑπὸ ἐπιτυχίας καὶ νὰ ἀπέσπουν τὰ χειροκροτήματα τοῦ 'Ελληνικοῦ Λαοῦ, ἔτοι οἱ συνέδροι ἀντὶ νὰ κατατρίβωνται μὲ δευτερεύουσας σημασίας ζητήματα — ὡς θὰ ίδωμεν κατωτέρω — παρουσίαζαν εἰς τὴν Κυβέρνησιν ἐναὶ πρακτικον καὶ σαρεῖς σχέδιον ὄργανώσεως καὶ προαγωγῆς τῆς Βιομηχανίας των, βάσει τῶν ἔκ της πειρούσης τῶν κεκτημένων, δίκαιη προνομίων. ενταὶ ἀναχρονισμούς καὶ δὲν συμβαδίζει μὲ τὰς ἐπιτευχθείσας ἐπιστημονικὰ προσδόκους εἰς τὸν τομέα τῆς ἀλιείας, εἰς διὰς γενικῶς τὰς χώρας καὶ τὰς μὴ ναυτικὰς ἀκόμη.

Είναι ἀναμφισβήτητον, διὰ τὰ δίκαια παράπονα τῶν ψαράδων μας πρόεπε νὰ ικανοποιηθοῦν καὶ τὰ αἰτημάτα τῶν νὰ ἔξετασθων μὲ στοργήν. Είναι, δύος, ἔξισον ἀναμφισβήτητον, διὰ τὰ κάθε ὑπερβολική καὶ ἔξω τῆς πραγματικότητος ἀξιώσις των, νὰ συζητῇ μὲν — διὰ νὰ μὴ φανῇ, διὰ μονοπλεύρως ἔξετάζονται τὰ πράγματα — ἀφοῦ δὲ ἀποδειχθῇ τὸ ἀδι-

σιμον τοῦ αἰτήματος, καὶ πεισθοῦν οἱ ίδιοι διὰ ἐπλανήθησαν, τότε μόνον νὰ ἀπορριφθῇ. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, ὑπάρχουν δικαιότατα αἰτήματα τῶν ἀλιέων, τὰ όποια πρέπει νὰ εἰσακουσθοῦν, ὑπάρχουν δύος καὶ ἐσφαλμέναι ἀντιλήψεις δύος πρὸς τὰς εἰσαγωγάς νωπών ίχθύων καὶ ίχθυηρών, τὸν περιορισμὸν τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας, τὴν ἀντιδίκιαν τῶν διὰ τὰ κατεψυγμένα ψάρια καὶ τὴν ἀξιοποίησιν τῶν ἀλιευμάτων, διὰ τὸ διποία χρειάζεται, ως προείπον, ιδιαιτέρα ἐρμηνεία.

* * *

ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ: Σύμφωνα μὲ τοὺς πίνακας εισαγωγῶν τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορίου, εἰσήχθησαν πέρυσιν ὅσα τῶν 30.000 τόνων ίχθύων νωπών, κατεψυγμένων, ἀλιπάστων καὶ ίχθυηρών, ὁξίας ὅσα τῶν 4.500.000 λιρῶν. Κατὰ τὴν πλέον στοιχειώδη λογικήν, μιας ἔδοχως ναυτική χώρα πρὸς τὴν Ελλάδα, κατ' οὐδένα λόγον θὰ ἐπρεπε νὰ ἀγοράζῃ ψάρια ἀπὸ τὸ ἔξωτερο καὶ νὰ τὰ πλέον πανάκριβα. Διὰ νὰ συμβαίνῃ, δύος, αὐτὸ τὸ παράλογον ἐπὶ χρόνια, αὐτὸ θὰ πὼς ψάρια δὲν ὑπάρχουν πολὺ δλίγα καὶ ἀναγκαστικῶν εἰσαγέται τοιαύπη ποσότητα πρὸς συμπλήρωσιν τῆς ἐπιτοπίου πεντηράς παραγωγῆς. Είναι εὐνόητον, διὰ οὐδεμίας χώρα εἰσάγει ἔνα εἰδίος, διὰ τοῦτο παράγεται ἐν ἀθόνιας ἐπὶ τόπου. 'Ἄς μη παίζωμεν, ὅμως, μὲ τὰς λέξεις καὶ ἀς παραδεχθῶμεν, σιωπήρως, τὸ τρομέρο ἀυτὸ μειονέκτημά μας, διὰ τὰς λέξεις εἰς τὴν χώραν μας εὐρίσκεται ἀκόμη εἰς τὰ σπάργανα καὶ διὰ τὴν χώραν μας εὐρίσκεται ἀκόμη εἰς τὰ σπάργανα καὶ διὰ τὴν χώραν μας εὐρίσκεται ἀκόμη εἰς τὸν 40.000 τόνων έπιστρω, ἐνῷ ἐπρεπε νὰ εἰσερηφαν 300.000 τόνους. 'Επομένως, ἐφόσον δὲν εἴμεθα εἰς θέσιν νὰ πένθησωμεν τὴν παραγωγὴν ίχθύων εἰς τὴν χώραν μας, μοιραίως καὶ ἀναποτέττως αἱ εἰσαγωγαὶ τοιαύτων θὰ αὐξάνωνται συνεχῶς. 'Εάν ἀπαγορευθῇ αὐτησιάς η εἰσαγωγή, διὰς η ζητοῦν οἱ κ. κ. συνεδροί, τότε θὰ ανατιμηθοῦν τὸ ντόπιο παραστικῶν αἱ μαρίδα μαζὶ μὲ τὸν τσέρουλες θὰ πωλούνται πρὸς 30 δραχμὰς τὴν ὄκα, τὰ δέ ἐκλεκτὰ ψάρια ὅντας τῶν 80 δραχμῶν τὴν ὄκα. Μήπως ἔκει ζητοῦν νὰ καταλήξωμεν; Συμπέρασμα: Μόνον διὰν αὐξήθη η ίχθυοπαραγωγή μας, θὰ ἔξαφανισθοῦν, αὐτομάτως, αἱ εἰσαγωγαὶ ίχθύων καὶ ίχθυηρῶν.

ΥΠΕΡΠΟΝΤΙΟΣ ΑΛΙΕΙΑ: Εἰς διὰς τὰς χώρας τοῖς κόσμου, ναυτικάς τε καὶ μή, διὰ πρότερης ἀλιευτική βιομηχανία, αὐτὴ διατείται εἰς τρεῖς κατηγορίας, ἀνεξαρτήτων τὴν μίαν ἀπὸ τὴν ἄλλην: α) τὴν ἐσωτερικὴν ἀλιείαν, β), τὴν παράκτιον καὶ γ) τὴν ὑπερποντίου. Εἰς τὴν 'Ελλάδα ὑπάρχει καὶ τετάρτη κατηγορία, η τῆς σπογγαλίεσας. Κάθε μία ἀπὸ αὐτὰς τὰς κατηγορίας ἔχει τὸν δικό της κόσμο, τοὺς ψαράδες της, τὸ πλόο α της, τὰ προϊόντα της καὶ τὴν πελατείαν της. 'Η ύπερποντική ἀλιεία η ἀγγωνας εἰς τὴν χώραν μας καὶ μόλις πρὸ πενταετίας πῆρχε τὴν σταδιοδρομίαν της, χάρις εἰς τὴν ἀπό τῶν στηλῶν τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν σταυροφορίαν. 'Απὸ τὰ μέχρι τῆς στιγμῆς ἀποτελέσματα φάνεται διὰ τὴν ύπερποντική ἀλιεία θὰ επιλύσῃ τελικῶς τὸ πλόμα τῆς ἀλιευτικῆς μας βιομηχανίας. 'Αρκεῖ νὰ ἀποκτήσωμεν πλοῖα κατάλληλα, πολλὰ συγχρόνια σὲ μένα ψαράδικα, τὰ όποια θὰ ὅργωνται τοὺς ὄκεανους μὲ δλους τοὺς καιρούς καὶ καθ' διάς τὰς ἐποχὰς. Ζητημα τὰς πετασέασε τοιαύτων ιχθύων δὲν υφίσταται πλέον, αὐτὸ τὸ ἐπονταμενούσιον χιλιάκις καὶ θὰ τὸ ἐπαναλαμβάνωμεν, ἔνας διουριζόμενος καὶ στὸ μαστὸ τοῦ ἀλιευτικοῦ μας κόσμου. Κάθη πονταπόρο παραδίδικο κομίζει ἀνέτως χιλιάσιους τόνους ἐκλεκτῶν ιχθύων κατ' έτος καὶ διὸν περισσότερα πλοῖα αποκτήσωμεν, τόσον περισσότερα ψάρια θὰ ἔχωμεν εἰς τὴν ἀγοράν μας. 'Απὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς (βλέπε «Ν. Χρ.» 15 Νοεμβρίου καὶ 1 Δεκεμβρίου π. Ε.) είναι συμφερωτέος η εκμετάλλευσις ἑνὸς ποντοπόδου ἀλιευτικοῦ πού ἀποδίδει τακτικά 1000

Canadian Liberty Ship PARTS

Available from N. Y. STOCK

Also for AMERICAN LIBERTY SHIPS and T-2 TANKS:

- 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 Adress: AMTRADISC
125 BROAD STREET

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

NEW YORK 4, N. Y.

Η "ΙΟΝΙΚΗ & ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ,"

ΚΕΦΑΛΑΙΑ 100 ΕΚΑΤΟΜ. ΔΡ. ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ 800 ΕΚΑΤΟΜ. ΔΡ.
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ 35

τόνους ως ψάρια τὸν χρόνο, ἀπὸ εἰκοσι μηχανότρατες, ποὺ δυσκόλως θὰ ἀπόδωσουν τὴν ίδιαν ποσότητα. Διατί, λοιπόν, αὐτή ἡ ἀντιδικία τῶν παρακτίων και ἡ ἀπέχεια τῶν πρὸς τὴν ὑπερπόντιαν ἀλίειαν; 'Αντι νὰ ζητοῦν ἄπο τὴν Κυβέρνησιν τὸν περιορισμὸν τοῦ τομέως τούτου, θὰ ἐπρεπε, τούναντίον, νὰ ζητοῦν τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ μὲ κάθε τρόπο, διότι οἱ παρακτίοι ἀλίεις εἴδη μεταποδήσουν βαθμηδὸν εἰς τὴν ὑπερπόντιον ἀλίειαν και θὰ ἐπανδρώσουν τὰ μεγάλα ψαράδικά μας. Την ἔξειξην τοῦ τομέως τούτου, οὔτε οἱ παρακτίοι οὔτε η Κυβέρνησις δύνανται νὰ ἀνακόψουν. 'Εάν τὸ Κράτος δὲν βοηθήσῃ, οὔτως ἡ ἄλλως, τὴν μεγάλην ἀλίειαν θὰ τὴν ἀναλάδουν οἱ ναυτικοί μας και τὸ θαύμα, ποὺ ἔγινε διά τὴν Ναυτιλίαν μας, θὰ ξαναγίνει εἰς τὸν τομέα τῆς ἀλιευτικῆς μας βιομηχανίας. Η ἀρχὴ ἔγινε μὲ άριστα ἀπότελεματα, οἱ ὑπερπόντιοι ψαράδες κερδίζουν περισσότερα ἀπὸ τοὺς παρακτίους οἱ ἀλίεις βλέπουν τώρα καθολά ποὺ βρίσκονται τὰ ψάρια και περιμένουν τὰ μεγάλα μας ψαράδικα διὰ νὰ τὰ πετανδρώσουν. Σὲ λίγα χρόνια, ὅπωσδηποτε, η Ἐλλὰς θὰ ἀποκτήσῃ ἀξιόλογους ἀλιευτικούς στόλους και οἱ ἀγοραὶ μας θὰ γεμίσουν μὲ ἐκλεκτὰ ψάρια. Αὐτή είναι ἡ πραγματικότης.

ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΑ ΨΑΡΙΑ: Δέν πρόκειται νά κάμω προπαγάνδα διά τά κατεψυγμένα ψάρια. Αύτά, όμως, πού έλεχθησαν εις τό Πανελλήνιον 'Αλιευτικόν Συνέδριον υπό τού κ. Προέδρου, ότι ή Κυβέρνησης, πρό της λήψης οιασδήποτε απόφασεως διά τήν ενίσχυσιν τής ύπερποντίου άλιεις, πρέπει νά άναμεινη τά πορίσματα τής διεξαγομένης έρευνης, όσον αφορά τήν θρεπτικότητά τών κατεψυγμένων ιχθύων, μέ αναγκαζουν νά υπενθύμισω εις τούς κ. κ. συνέδρους, ότι, πωπον πριν φθάσουν κατεψυγμένα ψάρια εις την 'Ελλάδα, τοιαύτα καπνολιάσκοντο έν αθροίσιν εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας, τόν Καναδάν, τήν 'Ιαπωνίαν, τήν 'Αγγλίαν, τήν Δανίαν, τήν Νορδγίαν καί τόσας ἄλλας χώρας, χωρίς οι κάτοικοι νά παραπονεθούν ή νά κάσσουν τήν υγείαν των. 'Επομένως, εις τήθ χρησιμεύσουν τά πορίσματα τής διεξαγομένης έρευνης, όσον αφορά τήν θρεπτικότητά τών κατεψυγμένων ιχθύων; Τί περιμένουν, δηλαδή, νά μάς πούν οι διεξάγοντες τήν έρευναν, ότι τά ψάρια αύτά δέν είναι θρεπτικά; Δι' άνωμα τού Θεού! Μά αν συνέδαινε τοιούτον τι, οι έξόχως πρηγμένοι καί πολιτισμένοι λαοί θα τό έγγωρίζον, διότι αι ύγιεινομικαὶ υπηρεσίαι εις τάς χώρας, των είναι τόσον αύστηραι, ώστε έαν ύπηρχε τί τό υπόπτον ή τό βλασφέρον εις τά ψάρια αύτά, θα τά απηγόρευν από τήν πρώτην ἔμφανσιν των. Τοιούτον τι, όμως, δέν συνέδει ποιουτένα. Τούναντίον, τά ψάρια αύτά ἀπεδείχθη ότι είναι: ἀρίστης ποιότητος, δι' αύτό καί τά συνιστούν εις τά νοσοκομεία, τά ἐπένδαλον εις τό στρατόν καί σύμερον ή κατανάλωσις κατεψυγμένων ιχθύων μάλισταςώς αὐδάνεται. Εις τήν 'Αγγλίαν, τή δευτέραν ιχθυοπαραγωγάν χώραν τής Εύρωπης, δέν γίνεται πλέον διάκρισις μεταξύ τών ιχθύων, νωπών ή κατεψυγμένων, δλα φθόνων καταναλίσκονται. Πολλά είναι τά παραδείγματα που δύνανται νά παρατάξω, πλήν ό χώρος διά τό σημείωμά μου δέν τό πεπτίρει. Θά ἀναφέρω, όμως, τί γίνεται εις τήν 'Ελβετία, γιά νά πειοθεύν καί οι Θωμάδες, ότι τά κατεψυγμένα ψάρια ἐπεβλήθησαν τλέον. Είναι γνωστόν τός πάσιν, ότι τήν 'Ελβετία, χώρα χωρίς θάλασσα είς τό μέσον τής Εύρωπης, δέν είχε ψάρια. Οι 'Ελβετοί ἐτρώον ψάρια τών λιμνών καί σπαραδικώς μερικό φρέσκα θαλασσινά που εισήγοντο από τήν Δανίαν — 'Ολλανδίαν. Σήμερον, χάρις εις τά κατεψυγμένα, οι 'Ελβετοί εγίναν φαροφάγοι καί ως φαίνεται από τάς στατιστικάς των, αι εισαγωγαὶ ἀπό τήν Δανίαν καί Νορδγίαν εις τά ειδή αύτα ἐτριπλασιάσθησαν. Τό ίδιο έχα συμβῇ καί εις τήν 'Ελλάδα. Εις τάς ιχθυαγοράς μας, πωλούνται ωραῖα κατεψυγμένα φαγκύρια πρός 24 δραχμάς τήν όκα καί σπουδαίες σφυριδίες πρός 26 δραχμάς. 'Ερωτώ τόν κ. Πρόεδρο, είναι εις θέσιν νά πωλήσῃ τά ίδια ψάρια τής παραγωγῆς του εις αύτάς τάς τιμάς;

ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ: Τά παράπονα τών άλιεών ώς πρός τάς έπιβαρυνσιες διά τά δάνεια που έλαβον, ήσως νά είναι έξω της πραγματικότητος. Μετά την άπειρεύσαν, ή Πολιτεία εδονήθησε τούς άλιείς που πέθεν συνέβη τούτο είς τά αλιευτικά χρονικά. Τούς ένισχυσε οίκονομικώς, τούς έδωσε πλοΐα καί κεφάλαια διά νά τά κινήσους, έφοδια, πετρελαιομηχανάς καί στη άλλο έξητησαν, ύπό τύπον μακροπρόθεμσυνα δανείων. Οι περισσότεροι έξι αυτών ούτε τάς πρώτας δόσεις έπληρωσαν, έξητησαν έπανειλημμένες παρατάσεις, αι δόπιο σα κι έκθυμως έχοργηθήσαν. Κατόπιν ήξισαν τήν κεφαλαιοτήτησιν τών άλιειών, δόσεων, τόκων καί τό έπετυχον. Είναι έκτος συζητήσεως πλέον, ότι ή άλιευτική τάξις έτυχε τών μεγαλύτερων οίκονομικών διευκολύνσεων άπό δλας τάς βιομηχανίας εις την χώραν μας. Τη άπομένεν νά γίνεται έπι πλέον; Νά χαρισθούν τά δάνεια; Άς μη τό άποκρυπτωμεν, έσαι οι φωράδες μας δέν είναι εις θέσιν νά έξοφλήσουν τάς δόσεις τών δανείων των, δέν τό κάμουν άπό κακήν διάθεσιν, άλλα διότι τά ποιοτά συνέβησαν άποδιδουν. Παρά τήν έργατικότητά των, τήν έπιμονήν καί προθυμίαν των, πολλάκις, ούτε τά καυτιμα τού πλοίου δέν κατορθώνουν νά ερεισθούν. Ή άνωμαλία αυτή δέν είναι παροδική διά νά νομισθή δημιά πάρχει έλπις νά διορθωθούν τά πράγματα, άλλα συνεχής, όπως διεπιστόθη έκ τού διενεργηθέντος ύπό της Α.Τ.Ε. λέγουν. «Οσοι φωράδες είναι εις θέσιν νά πραγματοποίησουν μερικάς έπιτυχες έξορμήσεις τά παράλια της Αφρικής, έξοφλούν άμεσως τάς όφειλάς των, δσοι άλλιν ματαιοπονούν εις τάς ακτάς μας, μωλίς ένα πενιχρό μεριδικό κερδίσουν, με τήν έλπιδα, ότι θά τύχη καμμιά φορά νά πέσουν σε κανένα οπάδι άπό φάρισ καί νά ξελασπώσουν. «Ολη αυτή ή θλιβερά κατάστασις συνωφίζεται εις τήν γενικήν παρατήρησιν, δτι «ούκ άν λάδοις τάρα τού μη έχοντα». Είναι γεγονός άνωμασιστήπον, δτι οι θάλασσαι είναι πιωκαί εις άλιευμα, διηδόπτηπο δέ καί άποτολμήσουν οι φωράδες μας δέν θά άλλαξη ή τύχη των. Τό ζήτημα τής οίκονομικής ένισχυσεως τών άλιεών είναι τόσον εύρυ καί πολυπλοκον δώση, ούτε με τά συνδρια, ούτε, βεβαίως, διά τού Τύπου είναι δυνατόν νά τακτοποιηθή. Ή πρό τού κ. Προέδρου τού συνεδρίου ύποδιθλήσεισα πρότασις, δτις τά διάληγη ύπερπόντιον άλιείαν διατεθησόμενα κεφάλαια, χορηγηθούν εις τούς αρακτίους άλιείς, είναι κάπως ύπερβολική, διότι διά τήν παράκτιον λιέιαν διεθέησαν τεράστια ποσά νάνει θετικών άποτελεσμάτων καί οι ανειασκοί πειραματισμοί συνεχίζονται άπό δωδεκατίας. Έν αντιθέση, ούλ άλιγα κεφάλαια έχοργηθησαν εις τήν ύπερπόντιον άλιείαν, με στασιασταί πιπτολέσματα. Υποτίθεται, λοιπόν, δτι έναν ένισχυθή δ τομεύς θυσος με μεγαλύτερα ποσά, τά άποτελέσματα θά είναι έν ανάλογια κατά ούλ εύνοικάτεα.

'Ἐν τῷ μεταξύ, δὲ χώρος διὰ τὸ σημείωμά μου ἔξηντλήθη καὶ ἀναγκάσματι νὰ διακόψω τὴν διατρικήν μου. Θὰ συνεχίσω εἰς τὸ προσεχές, μὲ τὰ τὴν ἀξιοποίησιν τῶν Ἑλληνικῶν ἀλίευμάτων καὶ τὸ "Ψυπουργεῖον" λιγίας.

ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΤΗΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΣ

Όντας ο καθηγητής κ. Ανδρέαδης παρόχος επίσπος τα άκρων ουσιά στοιχεία, ώς πρός τα ιστορικά της συγχωνεύσεων τών δύο Τραπέζων :

Εἰς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων Λαϊκῆς Τραπέζης, τῆς 8ης Ιανουαρίου 1958, ἀπεφασίσθη ὃ συγχώνευσις αὐτῆς μετά τῆς Ιονικῆς Τραπέζης. Οὕτω, προβλασθεὶς ὃ νέος Τραπεζιτικός 'Οργανισμὸς τῆς "Ιονικῆς και Λαϊκῆς Τραπέζης 'Ελλάδος'.

"Η συγχώνευσις αύτη είναι άπόρροια της πρότινων μηνών ἔξαγορᾶς παρά της Ἐμπορικῆς Τραπέζης της Ἑλλάδος τῶν ἐν Ἑλλάδι περιουσιακῶν στοιχείων της ἐν Λονδίνῳ ἀδρευούσας Ἰονικῆς Τραπέζης Λιμι-

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ

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

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ "ΠΗΓΑΣΟΣ,
ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

МЕГАРОН ВАТТИ

THA. 471.690 - 471.763

τερ, μεταξύ των όποιων συμπεριελαμβάνοντο και τά 90% των μετοχών της Λαϊκής Τραπέζης. Η έξαγορά έγένετο όντι τοῦ ποσού τῶν 930.000 λιρών, ὡς έξετιμόθη ἀπὸ δρκωτοὺς λογιστάς, ὥρισθέντας ἀπὸ τὰ δύο ἐνδιαφέρομένα μέρη.

Η Ιονική Τράπεζα λίμιτεδ είχεν ιδρυθη κατὰ τὸ έτος 1839, ἡ Λαϊκή Τράπεζα κατὰ τὸ έτος 1905.

Ἡ ὑπὸ τῆς Ἐμπορικῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος έξαγορά τῶν δύο τούτων Τραπεζιτῶν ίδρυμάτων ἔσχεν ὡς ἀποτέλεσμα νὰ ἀποσπάσῃ ταῦτα ἀπὸ τὴν ἐξυπηρέτην ζένων συμφερόντων καὶ νὰ τὰ θεῖρον εἰς τὴν ἐξυπηρέτην καθαρῶς ἐλληνικῶν τοιούτων. Εἶνε προφανῆς ἡ ἐξ τούτων γενικότερος ὀφέλεια τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας, διὰ τὴν ὅποιαν ἐξοικονομεῖται πολύτιμον συνάλλαγμα, διότε διέρρεε προγενεστέρως ὑπὸ τὴν μορφὴν μερισμάτων τῶν ζένων μετόχων καὶ συμμετοχῆς εἰς τὰ ἔξοδα διοικήσεως τοῦ Κεντρικοῦ Καταστήματος τοῦ Λονδίνου. Πέραν τούτων, ἡ περιέλευσις τῆς κατεύθυνσεως τῶν πιστωτικῶν τούτων ίδρυμάτων εἰς ἐλληνικὰς χειρας, αὐτομάτως ἀπομακρύνει ἀπὸ τὸν τρόπον τῆς ἐν γένει ἀναπτυξῆς τῆς δραστηριότητος αὐτῶν, τὰ μειονεκτήματα τοῦ πατέντα σύμφυτα πρὸς τὴν ἀσκουμένην ἡ τῆς ἐν Λονδίνῳ ἔδρας καὶ ἡ τοῦ μακρόθεν ἐποπτείαν καὶ κατεύθυνσιν τῶν ἐργασιῶν ἐν Ἑλλάδι.

Ἡ συγχώνευσις, κατέληπτη, κατέληπτη ὁ κ. Ἀνδρέάδης, ἀποτελεῖ ἀξιοσημειώτων γεγονός, διότι δὲν προήλθεν ἐξ ὀληρῆς τινὸς πιέσεως, ἀλλὰ ἀπλῶς εἶναι ἡ φυσιολογικὴ ἔξελιξις τῆς ἀπὸ δεκαετρίδων ἡδη στενῆς καὶ λιαν ἀποδοτικῆς συνεργασίας τῶν δύο συγγενευουσῶν Τραπέζων. Ἡ ἐνωσίς αὐτοῦ εἴκεν ἡδη πρὸ τῆς ἐξαγορᾶς προγραμματισθῆ, εἰκεν ἀπὸ πολλοῦ γνωσθῆ καὶ ἔθεωρετο εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ὡς ἐπικειμένην, εἰκεν δὲ λιαν εὔμενὴν ἀπόκηπον καὶ μὲν ἐνδιαφέρον, κατὰ τὰς πληροφορίας μας, ἀνεμένετο ἡ ἡδη πραγματοποιεῖσα συγχώνευσις.

ΤΑ ΕΝ ΚΥΠΡΟ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

Ὁ κ. Ἀνδρέάδης παρέσκε τὴν πληροφορίαν, διότι κατὰ τὴν ἐξαγορὰν τῶν ἐν Ἑλλάδι ὑποκαταστημάτων τῆς Ιονικῆς Τραπέζης ἐξπτήθη ἐπίσης καὶ ἡ ἐξαγορά τῶν ἐν Κύπρῳ ὑποκαταστημάτων, τοῦτο, δημας, δὲν ἐγένετο δεκτὸν ἀπὸ ἀγγλικῆς πλευρᾶς. Τελικῶς τὰ ἐν Κύπρῳ ὑποκαταστήματα τοῦτα ἐπωλήθησαν εἰς ἀγγλικὸν τραπεζιτικὸν ίδρυμα.



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC.,
350 FIFTH AVENUE
NEW YORK 1, N.Y.
(ALL U.S. & CANADIAN PORTS)

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

REPRESENTATIVES AND STOCKS
THROUGHOUT THE WORLD

ITALY

DITTA ALESSANDRO GAETA
Via XX Settembre, 14
GENOA

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

EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS
25, Sultan Hussein
PORT SAID
(also at Alexandria & Suez)

HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES
Zalmhaven 48-47
ROTTERDAM

BELGIUM

M. T. E. BUYSSE
Klaarop, 26
ANTWERP

GERMANY

HANS FICK & CO.
Agnosstr. 38
HAMBURG

(also at Bremen, Bremerhaven, Emden & Kiel)

DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.
32, Amaliegade
COPENHAGEN

INDIA - CEYLON

JOHN F. FIDELE
350, Dadabhai Naoroji Road Port
BOMBAY
(also at Calcutta & Colombo)

GREECE

D. N. VLACHOS
7, Leocharous Street—Tel. 42240
PIRAEUS

SYRIA - LEVANON

PAPADOPOULO & CO.
LATTAKIA

(also at Banias, Beirut, Sidon & Tripoli)

JAPAN

MITSUBISHI SHOJI KAISHA, LTD.
MITSUBISHI SHOJI BLDG.
No. 10, 2-chome, Marunouchi Chiyoda-ku
TOKYO

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

NEW ZEALAND

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

SWEDEN

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

NORWAY

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

KRISTIAN HERLOFSEN
Dronningensgt. 81
KRISTIANSANDS.

Η ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΝΚ ΤΗΣ Ν. ΥΟΡΚΗΣ

ΡΕΚΟΡ ΔΑΠΤΥΞΕΩΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1957

Ὁ Προδεδρος τῆς «Ατλαντικ Μπάνκ» τῆς Νέας Υόρκης κ. Μπρούκς ἀνεκοίνωσεν, διότι αἱ συναλλαγαὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ τμήματος τῆς ἐν λόγῳ Τραπέζης ἐσπασίωσαν αὐξησοῦν τὸ παρελθόν ἔτος 1957 κατὰ 30 ἑκατ. δολλαρίων. Ἀντιπροσωπεύει αὐτὸν μιαν κατὰ 300% ἀνοδὸν τῶν ἐργασιῶν, δογκοὶ τῶν δύο ποιῶν ἀπὸ 15 ἑκατ. δολλάρια τοῦ 1956, ἐφθασεν εἰς 45 ἑκατ. δολλ. τὸ 1957.

Αἱ ἑκατοδίσαι πιστωτικαὶ ἐπιστολαὶ ἀνήλθον, τὸ 1957, εἰς 34.8 ἑκατ. δολλ., ἔναντι 12 ἑκατ. δολλ. τοῦ 1956, ἐνῷ αἱ ἀποδοχαὶ (γραμμάτια πληρωτά) εἰσπράξεις (γραμμάτια εἰσπράκτα) καὶ ἐξωτερικοῦ γραμμάτια πληρωτά ἀνῆλθον εἰς 10.5 ἑκατ. δολλ. τὸ 1957, ἔναντι 3.5 ἑκατ. τοῦ 1956.

Ἡ ἐπιταχθείσας ἀνοδὸς τῶν ἐργασιῶν τοῦ ἐξωτερικοῦ τμήματος τῆς «Ατλαντικ Μπάνκ» καὶ γενικῶς ἡ ἐπέκτασις τοῦ κύκλου τῶν πελατῶν τῆς ἀποδοκίνας εἰσὶ τὰ αὐξησούσαν ἐνύμερωσιν τῶν ἐπικειμένων, ἐκ μέρους τῆς μοναδικῆς ὑπηρεσίας προσωπικοῦ τῆς ἐν λόγῳ Τραπέζης, ἐπὶ τῶν πλεονεκτημάτων ἀποδοτικότης καὶ οἰκονομίας, τὰ ὅποια παρέχει ἡ «Ατλαντικ Μπάνκ» εἰς τὸν τομέα τοῦ εἰσαγωγικοῦ καὶ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου.

Ὁ κ. Μπρούκς ἀνεκοίνωσεν, ἐν συνεχείᾳ, διότι ἡ Τράπεζα ἐπεξέτεινε πραγματικῶς τὸ δίκτυον τῶν ἀμέσων συνεργασιῶν τῆς εἰς πᾶσαν χώραν τοῦ κόσμου δι' ἀνταποκρίσεων μετὰ τῶν οἰκείων ίδρυμάτων. Περὶ τὰς 50 ἑπτά τῶν Τραπέζων τούτων ἔχουν λογαριασμούς μὲ τὴν «Ατλαντικ Μπάνκ». Εὔρεια συναλλαγαὶ, μὲ τὰ ἐξ αὐτῶν ὀφέλη, ἐπραγματοποιήθοσαν, ὡς ἐκ τούτου, μετά τῆς Β. Ἀφρικῆς, τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς, τῶν Σκανδινανίκων χωρῶν, τοῦ Ἰσραήλ, τῆς Ἰταλίας, τῆς Ἰσπανίας, τῆς Ἰσπανίας, τῆς Ἐλβετίας, τῆς Γερμανίας, τῶν Ἰνδίων καὶ τῆς Ἐλλάδος, μέσω τοῦ ἐξωτερικοῦ τμήματος τῆς Τραπέζης.

Πέραν, δημας, τῆς ὀπαντικῆς ἀνόδου τῶν ἐργασιῶν τοῦ πατέντα τούτου, αὐξησούσαν καὶ αἱ καταθέσεις, αἵτινες ἀνήλθον εἰς 23.3 ἑκατ. δολλ., ἔναντι τῶν 19 ἑκατ. τοῦ 1956, τὰ Κρατικὰ κοεώγραφα εἰς 15 ἑκατ. δολλ., ἔναντι τῶν 12 ἑκατ. τοῦ 1956 καὶ τὰ λοιπὰ ἀφαλῆ κοεώγραφα, ἀπίστει κατέχει ἡ Τράπεζα, ἀνῆλθον ἀπὸ 500.000 δολλ. τὸ 1956, εἰς 3 ἑκατ. δολλ. τὸ 1957.

Περαιτέρω, ὁ κ. Μπρούκς ἐτόνισεν, διότι ἡ «Ατλαντικ Μπάνκ» ἐξηκολύθησε τὸ κράτος τῶν Ισχυρῶν τῆς θέσιν διὰ τῶν κεφαλαίων τῆς, τὰ ὅποια ἀνέρχονται εἰς τὰ 9 %, περίου, τοῦ συνόλου τῶν καταθέσεων, ποσοστόν, δηλαδή, ὑψηλότερον πλείστων ἄλλων Τραπέζων τῆς Ιδικῆς ποτὲ κλάσεως καὶ πολλάκις σημαντικῶς ἀνώτερον τῶν μεγαλυτέρων τοῦ πατέντα Τραπέζων.

Ἐξαίρων τὸ ρεκόρ τῆς ἀναπτυξῆς ταύτης, ὁ κ. Μπρούκς, ἀπεκάλυψεν, διότι ἡ «Ατλαντικ Μπάνκ» καταλαμβάνει τόρα τὴν 491ν τέθειν μεταξὺ τῶν 500 μεγαλυτέρων τραπεζικῶν ίδρυμάτων τῶν Ἁνωμένων Πολιτειῶν, ὡς ἀποδεικνύεται καὶ ἀπὸ τὸν προσφάτως συνταχθέντα πίνο κα τοῦ «Ἀμερικανοῦ Τραπεζίτου». Υπεοκέλισε, δηλαδή, 78 θέσεις, ἀπὸ τῆς 569ης, ποὺ κατείχει τὸ 1956, διὰ νὰ φέσση εἰς τὴν σημειρίνη τῆς. Τὸ δῆλο τοῦτο ἀντιπροσωπεύει τὸ 100 μεγαλύτερον ἐπίτευγμα μεταξὺ τῶν 500 πρώτων ἀμερικανικῶν Τραπέζων, μολονότι δὲ πολλοῖ ἀπὸ τὰς τραπεζικὰς αὐτὰς ἀνακατατάξεις εἰς ἀνωτέραν θέσιν είνει ἀποτελέματο συγχωνεύσεων, ἡ ἀνόδος τῆς «Ατλαντικ Μπάνκ» προτέθη ἀπὸ τὰς αὐξησούσαν καὶ μόνον τῶν 160ν της ἐργασιῶν, διαρκοῦντος τοῦ ἔτους. Εἰς περίοδον πέντε ἑταῖς, κατέληπτεν ὁ κ. Μπρούκς, ἀπὸ τῆς 637ης θέσεως, ποὺ κατείχειν ἡ «Ατλαντικ Μπάνκ», μὲ καταθέσεις 31.5 ἑκατ. δολλαρίων, ἔρθησεν εἰς τὴν σημειρίνη 491ν θέσιν μεταξὺ τῶν 500 μεγαλυτέρων Τραπέζων.

Αἱ ἀνωτέρω ἀνακοίνωσεις τοῦ κ. Μπρούκς ἐγένοντο 12 μῆνας μετὰ τὴν ἑκλογὴν τοῦ ὡς Προέδρου τῆς «Ατλαντικ Μπάνκ». Πρὶν ἀναλάβῃ τὴν θέσιν ταύτην, ὁ κ. Μπρούκς ὑποτέστη τῆς διευθύντης τῆς Διοικήσεως Ἑξαντηρικοῦ Εμπορίου τῆς «Ελλάδος», διὰ μιὰν πενταετίαν, ἀπὸ τοῦ Φεβρουαρίου 1952 μέχρι τοῦ 1957. Διπλωματοῦχος τῆς Νομικῆς Σχολῆς τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Βοστώνης, ὑπόπτεστον εἰς τὸ Γραφεῖον τοῦ Γεν. Συμβούλου τοῦ Υπουργείου τοῦ Θυσαυροφυλακίου τῶν Ἁνωμένων Πολιτειῶν ἀπὸ τὸν Μάιον τοῦ 1943 μέχρι τοῦ 'Οκτωβρίου 1948. εἰδίκευθεις εἰς τὰ διεθνῆ οἰκονομικά εἰς τὴν ἐν Οὐσιογικῶν και Παρισίοις Διοίκουσιν Οικονομικής Συνεργασίας ἀπὸ τοῦ 'Οκτωβρίου 1952.

Ἡ «Ατλαντικ Μπάνκ» τῆς Νέας Υόρκης ἐδημιουργήθη πρὸ πενταετίας ἐκ τῆς συγχωνεύσεως τῆς «Ελλανικ Μπάνκ» καὶ τῆς «Μπάνκ ΘΦ Αθηνών». Τὸ τραπεζικά ταῦτα ίδρυματα είχον συσταθῆ πρὸ τοῦ ιακωνταστείας καὶ πλέον, διὰ νὰ ἐξυποστεῖσον τὸν «Ελληνισμὸν τῆς Αὐτερικῆς». Οἱ σκοποὶ των καὶ αἱ ἐπιδιώξεις των είκοναν εύδεάως ἐπεκταθῆ κατὰ τὴν τελευταῖαν εἰκοσιπενταετίαν. Σήμερον ἡ «Ατλαντικ Μπάνκ», μὲ τὰ κεντρικά γραφεῖα της εἰς τὴν 960ν λεωφόδον τῆς διαδικούσαν τῆς Αὐτερικῆς και τὰ εἰς Ντάουν Τάσιον τῶν ὑποκατάστημα τῆς δύο 139 Οὐλλαίσις, ἀντιπροσωπεύει ἐν ἀπὸ τὰ ραγδαίως ἐπεκτεινόμενα πιστωτικὰ ίδρυματα. Ἡ ἐν τῷ ἐξωτερικῷ και τῷ ἐξωτερικῷ ἀρτίᾳ δργάνωσις της καλύπτει σπίερον τὰς μεναλυτέρας θάσεις τραπεζικῶν ἐργασιῶν.

Ἐπισκοπῶν τὸ ἔργον τῆς «Ατλαντικ Μπάνκ», προθιλέπει, διότι τὸ ἐξωτερικὸν τμῆμα αὐτῆς θὰ συνεχίσῃ μὲ ἐπιταχνόνευον ρυθμὸν νὰ βαίνῃ παραλλήλων πρὸ τὴν ἐξέλιξιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου γενικῶς. Αἱ εἰς αὐτὸν καταθέσεις θὰ ἐξακολουθοῦν τὰ αὐξάνουσαν παραλλήλων πρὸ τὰς αὐξησούσιες εἰς τοὺς λοιποὺς τομεῖς τῶν ἐργασιῶν τῆς Τραπέζης, καθ' δοσον αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ ιδρύματος τούτου θὰ ἀναγνωρίζωνται εἰς εύρυτέραν ἔκτοσιν ἀπὸ τοὺς πελάτας της.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ 9

ΑΘΗΝΑΙ

ΤΗΛΕΦ. 614-313

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΑΣΥΔΟΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ

ΕΙΣ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Κατά τὴν συγκροτηθεῖσαν τὴν 27ην Φεβρουαρίου ἐτήσιαν γενικὴν συνέλευσιν τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», τοῦ Λονδίνου, ἐντὸνως ἐπεσημάνθη ὁ κίνδυνος, τὸν ὅποιον διατρέχει ἡ βρετανικὴ ναυτιλία ἀπό τοὺς στόλους τῶν «σημαιάς εὐκόλιας». Οὐ νέος πρόεδρος τοῦ «Ἐπιμελητηρίου» κ. Ρόπτερ ἔχαρακτήρισε τὰς ἐν λόγῳ σημαῖας, ὡς τὸν ὑπὸ ἄριθ. I ἐξθρὸν τοῦ ἀγγλικοῦ πλοίου, εἰς τὸν ὅποιον δέον νὰ προστεθούν καὶ τὰ δάφρα μιᾶς δυσβαστάκου φορολογίας, ἀτινα ἐπικάθηνται εἰσιτεῖ ἐπὶ τῶν ὅμιλων τῶν Βρετανῶν πλοιοκτητῶν. «Ἡ πρέπει — εἶπε — νὰ αὔξηση ἡ φορολογία τῶν σκαφῶν, τῶν φερόντων τὰς «σημαιάς εὐκόλιας» ἢ τὰ ἀγγλικά πλοια θὰ γονατίσουν». Σχετικῶς μὲ τὴν ἀπειλὴν τῶν ἐν λόγῳ σημαῖας ἡ συνέλευσις ἀπέδειχθη ψιφισμα, εἰς τὸ ὅποιον τονίζεται ἡ επίγονουσα ἀνάγκη δημιουργίας συσθήκων, ὑπὸ τούς δόπιας τὰ βρετανικά σκάφη θὰ ἤδυναντο νὰ συναγωνισθούν ἐπὶ τοσὶ δροῖς.

'Επί τῆς πτώσεως τῶν ναύλων, ἐνός θέματος διπέρ Ιδιαιτέρως ἀπη-
σχόλησε τὸ πνεύμα τῶν συνελθόντων, ὁ κ. Ρόπτνερ ἐδήλωσεν, ὅτι πολὺ
ὅλιγοι ἥσαν οἱ προβλέψαντες τὴν τοιάποτην σημαντικὴν ἔκπτωσιν τῆς
ναυαγορᾶς, δῆση ἑσημειώθη κατὰ τὸ παρελθόν ἐντός. Οἱ ναῦλοι εὐρύ-
σκονταν τῆμερον εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ 1954, ἐνώπιοι αἱ δαπάναι τῶν πλοίων
πήγηθσαν σημαντικῶς καὶ τὸ καθαρὸν προϊὸν ἐνός ταξιδίου εἶναι τώρα
α.σημαντικῶς μικρότερον. Ἐντὸς ὅγδοκοντα νήμεων — εἴπε — μετεπέσσα-
μεν ἀπὸ τὴν ἀνθησίν εἰς τὸν μαρασμόν. Συγκεκριμένως, εἰς τὸν προε-
δρικόν του λόγον ὁ κ. Ρόπτνερ ἐτόνισεν, διτὶ ὑπάρχουν πρὸς ὄφθαλμον πολ-
λὰ καὶ δύσκολα προβλήματα. Θὰ ἡδύναντο μερικοὶ νὰ υποδέσσουν — ἐπεξη-
γησεν ὁ κ. Ρόπτνερ — διτὶ ὅτι σπουδαιότερον ὅλων τῶν προβλημάτων ἦτο
τὸ τῆς φορολογίας δι' ὃ καὶ τοὺς παρακαλῶν νὰ μὴ σπεύσουν εἰς μίαν
τοισάντην ὑπόθεσιν. «Οὐ ύπ' ἀριθ. 1 δημόσιος ἥμων κίνδυνος προέρχεται
ἀπὸ τὰς «σημασίας εὐκόλιας». Λέγω τούτο — καὶ τὸ ἐπιχείρημά μου ἐν-
δέχεται τοσας για την περιήκηνη — διότι ἡ Λιβερία ἔντος μας δεκαετίας διά-
δη μνηστὸν νὰ φθάσῃ εἰς μίαν ναυτιλίαν 30 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός,
ὅποτε καὶ θά είνε ἡ μεγάλη στην ναυτική γώρα του Κόσμου.

Βεδαίως, ή πρόδηλεψις αύτη είναι καταπληκτική, βασίζεται δέ επί ύπολογισμών γενομενών ύπότι καλάς διά τήν ναυλαγοράν συνήκας. Προϋπέτεθη, δηλαδή, ότι ή ἀναλογία τῆς αὐξήσεως τού παγκοσμίου τονώντας καὶ ἐπ' αὐτῆς ἀνάλογια αὐξήσεως τῆς λιβεριανῆς σημαίας, ηθελον συνεισεῖ τάς προσφάτους τάσεις των. Κατά τὸ 1939, ὁμού λαμβανόμενοι οι στόλοι τοῦ Παναμᾶ, τῆς Λιβερίας, τῆς Ὀνδούρας καὶ τῆς Κοσταρίκας, ἀνήρχοντο περίπου εἰς τὰ $\frac{3}{4}$ τοῦ ἔνος ἑκατομμυρίου τόνων γκρός. Τότε, τὸ τονώτας τῆς Λιβερίας καὶ τῆς Κοσταρίκας ἥτο τόσον ἀσήμαντον, πότε δὲν ἦξιζε καῦ τὸν κόπον νὰ ἀνταγράφεται εἰς τοὺς στατιστικούς πίνακας κατανομῆς τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. Μεταπολεμικῶς, δῆμως, αἱ ναυτιλίαι τῶν «εσμαιανέ εὔκολαις» ἐνέφασαν μιὰν καταπληκτικὴν ἀνάπτυξιν, κατά τὸ τέλος τοῦ 1950 ἡρίθμουν αὐτὰ δύναμιν 4.000.000 τόν. γκρός. Κατά τὸ τέλος τοῦ 1956, ηὗξθη ἡ δύναμις των εἰς 9.250.000 τ. γκρός (ἐκ τῶν ὅποιων 5.000.000 τ. ἀνέφεροντο εἰς δεξαμενόπλοια) καὶ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1957 ἐφίσασαν νὰ ἀριθμούν 14.250.000 τόν. γκρός καὶ πλέον.

Προώθων περαιτέρω τάς σκέψεις του ό. κ. Ρόπτερ διηρωτήθη «τί πράττομεν γύρω από τὸ ζῆτημα τοῦτο» και «τὶ πράττουν οἱ Σένοι ἐφοπλισταῖ», δεδομένου ότι κοινὸν είνε τὸ πρόβλημα. Πολλοί Βρετανοί πλοιοκτήται — επί τε — σκέπτονται νὰ ιδρυσουν ἑταῖρις εἰς τὰς Βερμούδας, κθέρεπειν, ἐνθα ἡ φορολογία είναι πολὺ χαμηλή. Μερικοί ἔπραξαν ἡδη τούτο, οὐχὶ διότι τοὺς ήρεσεν, ἀλλὰ διότι ἡλπίζαν νὰ ἀποφύγουν τὴν ἀπώλειαν ἐργασιῶν, ἀπαθύουμενοι ἀπό τὰ φορολογικῶν ἀσύνθιτα σκάφη τῶν «σημαιῶν εὐκόλιας». Θά ὅτι κάλλιστα θυντάντο νὰ εὑρεθῇ λύσις διὰ μιᾶς ἀναπροσαρμογῆς τῶν φορολογικῶν βαρών καὶ διὰ νὰ ὀμιλήσωμεν ἀπλούστερον, διὰ τῆς αὐξήσεως τῆς φορολογίας τῶν ὑπὸ «σημαιάς εὐκόλιας» σκαφῶν ἢ ἐκπτώσεως τῆς φορολογίας τῶν ίδικών μας πλοίων εἰς χαμηλά ἐπίπεδα. Τὸ τελευταῖον τούτο εὐκόλων δύναται νὰ καταστηθῇ, δεδομένου ότι, δσάκις γίνεται λόγος περὶ φορολογίας, εἰς τὴν σκέψιν ὅδων ἡ φορολογία συνδέεται μὲ τὸ πρόβλημα τῶν «σημαιῶν εὐκόλιας». Οὐδεμία, ἀσφαλῶς, θὰ ἡδηνταν νὰ ὑπάρχῃ ἀμφιθολία, διότι ἡ τεραστία αὔξησις τοῦ ὑπὸ «σημαιάς εὐκόλιας» τοννᾶς ἀπαιτεῖ, δπως τὸ ὅλον φορολογικὸν θέμα — καθόσον ἀφορᾷ τοὺς Βρετανούς πλοιοκτήτας — ἀχθῇ καὶ πάλιν ἐπὶ τάπτητος πρὸς ἀναθεώρησιν.

Οιοιδήποτε καὶ ἄν εἰναι οἱ λόγοι τῆς ἀποτόμου καὶ δραστικῆς ὑποχωρήσεως τῶν ναύλων, συνέχειν ὃ κ. Ρόπερ, ἐλείτουργης καὶ εἰς τὴν παρόνταν περίπτωσιν εἰς τὸν ἀρχαὶστάτων οἰκονομικῶν νόμων, δὲ τῆς προσφορᾶς καὶ ζητησίως: «Πάρα πολλὰ πλοία καὶ ὅλιγα φορτία». «Υπεστρίχθη παρά τινων, διὶ τοῦ πήρησαν λίσαν συντηρητικοὶ οἱ πλοιοκτήται κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη καὶ λίσαν προσεκτικοί, διὶ τοῦ πληρωθέντα μερίσματα ήσαν χαμπλαὶ καὶ διὶ τοῦ ποσὰ τὰ εἰς ἀποθεματικὸν μεταφερθέντα ἥσαν πολὺ υψηλά. Διπρωτήθη δὲ κ. Ρόπερ, ἂν οἱ τά τοιαῦτα ὑποστηρίζοντες εἰνες βέβαιοι εἴπεν τῶν λόγων, ἐφ' ὧν στηρίζουν τὴν ἀποψίν των. Οἱ λογαριασμοὶ κερδῶν ἐφοπλιστικῶν ἑταῖρων ἔχον ἐπὶ μακρῷ χρόνῳ ἐμφανισθῆται τόσον καλοί, ὥστε οὐχὶ ἐκατόρθωνται μερὶς τῆς τοινῆς γώμης, Ἰσως δὲ ἀκόμη καὶ τινα ἀπὸ τὰ νεαράς ἡλικίας μέλι ἐφοπλιστικῶν Οἰκουμενικῶν, νὰ ἐδυνακαίσθισθαν μέσα εἰς μίαν ωεδιάσθισην ἀσφαλείας, ἐν τῇ πεποιθήσει: διὶ τοῦ υψηλαὶ τιμαὶ τῶν ναύλων θὰ ἥσαν πάντοτε ὑπέρ αὐτῶν. «Ἐπρέκειτο περὶ πομπόδηλυς, ή ὅποια διερράφη, ὡς μοιραίων συμβαίνη.» Ισως εἶναι ὠφέλιμον, διὶ τὸ μάθημα τὸ ὅποιον ἔνευσθαι διδίχθημεν, διὶ, δηλαδή, η ναυτιλία εἶναι καὶ θα εἶναι πάντοτε κερδοσκοπικὴ ἐπιχείρησις, δεν διὰ μάς Βλάψων. 'Αλλ' ἐνώ μία κατάδυσις εἰς ψυχρὸν ὄνδωρ δύναται νὰ ἐνδυναμώσῃ τὸν ὄργανισμόν μας, ἐν τούτοις λίσαν μακρὰ παραμονὴ ὑπὸ τὸ ὄνδωρ ἐνδέχεται νὰ ἀποφέρῃ καταστρεπτικὰ ἀποτελέσματα. Αἱ υψηλαι τιμαὶ τῶν ναύλων κατὰ τὰ τελευταῖα ὅλιγα ἔτη ἐδημιούργησαν στοιχεῖον ἀγνῶν διὰ τὴν ἀπόκτησιν νεοεύκτοτον τονιάς καὶ διὰ δεξαμενοπλοίων. Τὰ βιδλία παραγγελιῶν τῶν ἀγγελικῶν, τῶν ἐύρωπαϊκῶν καὶ τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγείων ἐκόρεσθισαν καὶ αἱ τιμαὶ διλοέν τὴν ἀνήρχοντο. Εἰς τὴν ἀγορὰν ἐνίσκοντο κερδοσκόποι, ἀλλὰ τὸ αἰσθῆμα τῆς δυσφορίας ἐπεκρέπται μεταξὺ πολλῶν πλοιοκτητῶν, ὑποχρεωμένων νὰ ἐκτεθούν τόσον πρός τὰ ἐμπρός. Σήμερον οἱ Βρετανοὶ πλοιοκτήται ναυπηγούν ή ξενούν ὑπὸ παραγγελίαν, μὲ παράδοσιν κατὰ τὰ προσεχῆ τέσσαρα ἔτη, στάκφη συνολικῆς χωρικότητος 6. Ἑκατομμύριαν τούναν γκρός καὶ ζεις 900 ἐκατομμύριαν λιρῶν Ἀγγλίας. Τὸ ποσὸν αὐτὸν ἐπέτρεψε νὰ ἐξερευθῇ ἀκόμη καὶ εἰς ἡμέρας συνεχούς εὐημερίας. Πόσον, διως, πολὺ

μεγάλο ἔμφανίζεται ηδη ἐξαίφνης τὸ πισσὸν τοῦτο εἰς ήμέρας χαλαρώσεως !

ΤΟ ΨΗΦΙΣΜΑ ΔΙΑ ΤΑΣ ΑΣΥΔΟΤΟΥΣ ΣΗΜΑΙΑΣ : Τὸ ψῆφισμα διὰ τὰς «σημαίας εὐκολίας» ἔχει ὡς ἔξῆς:

«Η παρούσα έτησια συνέλευσις, σημειώσασα ότι ή γκρός χωρητικότης τών πλοίων της φερόντων τάς σημαίας Παναμά, Λιθερίας, Όνδουρας και Κοσταρικάς έφθασε νῦν τα 14.250.000 τόν., και άνω:

1) Διαδηλοί τὴν βαθείαν ἀντοχήαν τῆς διά τά σοβαρά ἀποτελέσματα, ἄτινα θά ἔχῃ διά τὴν βρετανικὴν ναυτιλίαν ἡ ραγδαία ἐπέκτασις τοῦ ἐλόγων τονῶν, μέγας δόγκος τοῦ ὅποιος ἐργάζεται ὑπὸ συνήθηκας πραγματικῆς φορολογικῆς ἀσύνδοσίας, ἀνεύ τῶν ὑποχρεώσων καὶ εἰμένων, τας ὅποιας ἔχει ἡ ναυτιλία τῶν ἐπαρθέσεων ναυτικῶν γυρῶν

2) Τονίζει τό επέιγον της δημιουργίας συνθήκων, υπό τάς όποιας ή
βρετανική ναυτιλία θὰ δύναται νά συναγωνισθῇ ἐπὶ τοσοὶ ὄροις τά
πλοια τά φέροντα τός «σημαίας εύκολιάς».

Οι μιλών πρὸς τοὺς συνέλευσιν ὁ εἰσηγητής τοῦ ψηφίσματος κ. Αρθουρό, εἶπεν, δῆτι ὑπάρχουν ἀναμφιδόλως πολλοί, οἵτινες θὰ διερῶται, ταῦθι ἐσπειρώνετο ἡ προύσα πτῶσις, ἔδων δὲν κατεκλύζετο ἡ ναυλαγορά μὲ τὰ πλιαὶ *«Πανονία*. Ή απάντησις — εἶπε — δὲν ἔγκειται εἰς Ἑνα ἀπλούν *«δχι*. Μερίς τις τοῦ ἐν λόγῳ τονάζ θὰ ἔναι προγειτο, οποσδήποτε, ἀλλ᾽ η μερις αὐτὴ δὲν θὰ ἤτο τόσον χρησιμοποιήσιμος, ἂν δὲν ὑπήρχον τὰ δυσανάλογα πλεονεκτήματα, ἀτίνα παρέχουν εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς αἱ *«εσημαῖα εὐκολίας*. *«Υπάρχουν ἄφ* ἑτέρου πολλοί, οἱ ὅποιοι φιλιρίζουν, μειδώντες μετά μορφασμοῦ : *«Εἰνε ἀσχημός δ ἀνεμέν,* ποι διὰ κανένα δὲν εἶνε καλός. *«Έχουν οὗτοι κατὰ νοῦν τὴν ἀπόπιδα, δῆτι ἔνα, τοὐλάχιστον, ἀποτέλεσμα τῆς σημειώνης χαλαρώσεως θὰ εἴνε νότι ἀπομακρύνα ἀπό τὴν θάλασσαν πολλὰ πλοῖα ἀπό τὰ φέροντα *«εσημαῖας εὐκολίας**. *«Αν ἡ χαλάρωσις τῆς ναυλαγορᾶς διαφέστη ἐπὶ πολὺ ἀκόμη, αὐτὸν δύναται, πράγματι, νά συμβῇ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν *«λίμπερτος*, ἀτίνα συνθέτουν οὐχί ἀσήμαντον, τημῆα τοῦ στόλου ἔροῦ φορτίου τῶν *«Πανονίδων**. *«Ἐξέφρασεν, ἐν τούτοις, ὁ δημιλήτης τὴν γνῶμην, δῆτι ἡ προοπτικὴ αὐτῆς δὲν πρέπει νά μάς βασικαλίζῃ μὲ εὐαφεστα συνασθεματα*, *«Υπάρχουν σήμερον σκάφοι ἔροῦ φορτίου 1.5 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός, περίπου, ήλικίας 5 ἑτῶν, ὑπὸ τὰς *«εσημαῖας εὐκολίας**. Τό *«Ηνωμένου Βασιλείου, ἀντιστοίχως, κατέχει τράμπς τῆς ἐν λόγῳ ήλικίας, 900.000 τ. γκρός μόνον*.

«Τάξιδα έκμεταλλεύσεως και ή ασυνδοσία — είπεν ο κ. "Αρθουρός δύο αύτά κύρια πλεονεκτήματα, άτινα ελάχιστην τούς πλαισιοκτάτας νόμολογήσουν τά σκάφη των ύπο τάς «σημαίας εύκολιας», λαμβανομένης, μάλιστα, υπ' άψιν και τῆς πλήρους, σχεδόν, έλλειψεων διατυπώσεων διά την υπολογησιν. Απότολεδον γεγονότα, άτινα δὲν πρέπει νὰ μᾶς έκπλήττουν διά την τρομακτικήν αυξήσεων τῶν ἐν λόγῳ υπολογήσεων. Δέν προτίθεμαι νὰ ἀπάριθμήσω εἰς ὑμάς τάς λέπτουμερίας, τῶν διατυπώσεων αὐτῶν, ἄλλο και ἄν τάς ἀπριθμουν, δέν θα κατηνάλισκον μακρὸν χρόνου. Θά πρέπει νὰ καταστὴ σαφές, ως πρός τὸ ζήτημα τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως. δην δὲν ὑποστηρίζω, ὅτι είνε τούτο χαμηλότερον διά τὰ πλοῖα τῶν «Πανονιλίδ», ἀπό τὰ πλοῖα τῶν πειραιστέρων ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν. Διὰ τοὺς ἀμερικανούς, ὅμως, τοὺς ἔργαζομένους ὑπὸ τάς «σημαίας εύκολιας», η οἰκονομία είνε σημαντική μολονότι εἰς τὴν πρόπτωσιν των θα πόνυντο — υποθέτω — νὰ ὑποστηρίχθη, δητι προεκται μᾶλλον περὶ ἄσρεως ἐμποδίων, παρὰ περὶ ἀπόκτησεως ὠφελείας.

«Οταν ἔλθωμεν ὅμως — συνέχισεν ο κ. "Αρθουρός — εἰς τὴν φορολογικήν ασύδουσιαν, τὰς ἐξ αὐτῆς ωλεήματα ἀναφέρονται εἰς ὅλους, δοσούχουν σκάφη ὑπὸ «σημαίας εύκολιας». Εκτὸς τοῦ δικαιώματος νηολογήσεως, ὁ μόνος φόρος εἰς τάς χώρας ταύτας είνε 10 σέντις κατά καθαρὸν τόνων εἰς τὴν Λίβερπουλ, Παναμάν και Κοσταρίκαν και 5 σέντις εἰς τὴν "Ουνδούραν". Ως δὲ ἔτονταις ό προδερος τῆς «Ἐνώσεως ἘΦΟΤΙΣΤΩΝ» τοῦ Λίβερπουλ, ὁ ἀνωτέρω φόρος ἀνταποκρίνεται ποὺς φορολογικήν υποχρέωσιν μικοστέρων τῶν 9 πενών κατά καθαρὸν τόνων. «Επαντὶ δὲ τῆς φορολογίας ἐπὶ τῶν κερδῶν τῆς ἄγγελικῆς ναυτιλίας, ἀντηροσωπεύει, κατὰ μέσον δρον, κάτι τι ἄνω τῶν 2) — κατά τόνων μεταφερομένου φορτού.

«Φαίνεται, διτά πάσα λύσις τού προβλήματος τῶν «σηματῶν εὐκολίας» διά νὰ είνε απότελεσματική πρέπει νὰ ἔγη τὴν ύποστήριξιν τῶν μεγάλων καὶ έκ πασαδόσεων ναυτικῶν χωρῶν. Τοῦτο δὲ ἵσως νὰ ἀποτελῇ καὶ τὸν δισκολωτέραν ἄπουσιν διὰ πάσαν τελικῶν προταθησομένων λύσιν. Χρειάζεται, ἵσως, ν' ἀναφέρω σχετικῶς τὴν ἀντίδρασιν μόνον τῆς ἀποτατικῆς κυβερνήσεως εἰς τὴν ύποβληθεῖσαν τὸ παρελθόν ἔτος πρότασιν τοῦ λόρδου Σάτιουν. «Ἀπεδέχω μὲν τὴν ἰδέαν Λέσχης, πῆται θὰ ἀναγορεύεται τὸν «μαύρον πίνακα» δόλους τού· διασχιοιστὰς πλοίων τῶν «Πανούλιων», ἀλλὰ ταύτογρόννος κατέστησε σαφές· διτά αὐτῷ δὲν θὰ μετείνη τὴν Λέσνης. Τοῦτο δὲν πρέπει νὰ ἐκπλήξῃ κυνένα ἂν ληθθῇ ὑπ' ὅσιν ἡ

DODWELL & COMPANY LTD.

P. O. Box 297

TOKYO JAPAN

Πρακτορεύσεις, ἀγοραπωλησίαι πλοίων καὶ ναυλώσεις.

⁷Αντιπρόσωποι τῶν Βρεταννικῶν ύφαλοχρωμάτων (Torpedo Brand). Γραφεῖα εἰς Όζάκα, Κόμπε καὶ Γιοκοχάμαν, ύποπρακτορεῖα εἰς δύος τοὺς βασικούς λιμένας τῆς Ιαπωνίας.

θέσις της 'Ιαπωνίας είς τὴν παγκόσμιον ναυπηγικήν βιομηχανίαν καὶ αἱ μεγάλαι παραγγελίαι αἱ δοθεῖσαι εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς διὰ λογαρια- σμὸν πλοιοκτητῶν τῆς Λιθερίας καὶ τοῦ Παναμᾶ.

»Σάς άνέφερον — συνέχισεν ό. κ. «Άρθουρ — δι τά καταπληκτικά πλεονεκτήματα τῶν δόπιων καρπούνται οι διαχειρισταὶ σκαφῶν ὑπὸ «σπι- μαῖς εὐκολίᾳς, πρόερχονται ἀπό τὴν πραγματικὴν φορολογίκην τῶν ἀσυνδεσίων. Ἐνώπιον, δέ, τοῦ γεγονότος τούτου, ἂν πρόκειται νὰ ἀ- ναζητησωμεν συνήθικας, ὑπὸ τὰς δόπιας θεᾶς δυνάμεων εὔταξην νὰ συναγωγούθω μεν ἐπὶ τοῖς δροῖς, πρέπει νὰ στρέψωμεν τὴν προσοχήν μας εἰς τὴν φο- ρολογίαν : Αὔξησιν δι' αὐτούς, ἐλάττωσιν δι' ήμας, η ἴως κράμα ὀμ- φοτέρων. Αν, δώμας, ἀπεδεικνύετο ἀκατόρθωτον νὰ ὑερθῇ λόγος τις ἐπὶ τοῦ πεδίου τούτου, θά ὑπεδείκνυντο, ὅπως νὰ ἐφοπλιστικὴ ἐπίχειρος της σπεύσης νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ πρόβλημα, χωρὶς κανένα δισταγμόν. Ή πατροπαράδοτος τακτικὴ μᾶς ἔχει καλῶς κατά τὸ παρελθόν, ἔξυπηρε- τηση, ἀλλ η πτήσης τῆς δὲ πρέπει να μᾶς κρατήσῃ τυφλούς ἐνώπιον ἐξελίξεων, η ὅποια ἀπέτινε ταῦτην τὴν ὑπαρξίην τῆς νύρωντος μας, ὡς ἡγετίδος ναυτικῆς δυνάμεως τοῦ Κόσμου».

ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΟΜΙΛΗΤΑΙ : "Ετερος διμίλητης, ό. κ. Χούτκινσον, υποστηριζών την πότασμαν ψηφίσματος, έτονται, ότι είναι αξιοσημείωτων τὸ γεγονός, ότι ἐκ τῶν 14.250.000 τ. κυρδὸς του στόλου των «Πανονίδων» τὰ 7.5 ἑκατομμύρια τόνων ἀντιπροσωπεύουν δεξαιμενόπλοια. Αν, εἰδικάτερον, ἔχεται ἡ πλοιοκτησία τοῦ ἐν λόγῳ τοννάλ, δεξαιμενοπλοίων, θὰ εὐρεθῇ, ὅτι τὸ ημισυ, περίπου, ἀνήκει εἰς ἀμερικανικά συμφέροντα καὶ τὸ ὑπόλοιπον ημίσυ εἰς πλοιοκτήτας ἐλληνικῆς καταγωγῆς ἢ ἐθνικότητος. Οσον ἀφορά τὸ ἀμερικανικὸν στοιχεῖον, αἱ μεταφοραὶ εἰς «τημαίας εὔκολιας» ἀποτελοῦν μέρος ἐσκεμμένης πολιτικῆς τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως καὶ κατὰ σύνεπειαν, ἐν τῇ ἀναζήτησει λύτεως τοῦ προβλήματος, ήτις θὰ ἀπήτει διεθνῆ συνεργασίαν, ὅληγν ὑφίσταται ὀμιλούσα, ὅτι ὁ παράγων οὗτος ἀποτελεῖ ἐμπόδιον, δυσκόλως δυνάμενον νὰ παρακαμφθῇ.

Έκ τού ἀμερικανικῆς πλοιοκτησίας τοννάč δεξαμενοπλοίων τά 60%, τερίπου. ἄνηκουν εἰς ἀμερικανικάς ἔταιρις Πετρελαίων καὶ εύρυτατα χρησιμοποιοῦνται εἰς μεταφοράς διαχρονισμῶν τῶν ἐν λόγῳ ἔταιριών. Ὡς ἡ ἐπέκτασις τού τελευταίου στοιχείου διείπετο καὶ θὰ διέπεται πρωταρχικῶς ἀπό τήν ἀνάγκας τῶν διαχειριζόμενών τά πλοία ἔταιριών Πετρελαίων. «Οσον ἀφόρετο μηδὲ ἀμερικανικά στοιχεῖον, δέ γοκος τού τοννάč είνει συγκεντρωμένος εἰς λήμσειν, περίπου, δωδεκάδα βιώτων διαχειριστῶν. Κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τό ποιηγούμενον στον νέον, δέ μηνις παράγων, ὅστις φαίνεται νά διείπεται τὴν ἐπέκτασιν τού στόλου τῶν «Πλανητών» ὑπό τούς ἐν λόγῳ βιώτων πλοιοκτήτας ὑπῆρξε τοῦ χρῆμα, δηπότε ήτο δυνατόν νά ἔξεισεθετικά ἀπό ναυπυγικά δάνεια, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τά κέρδη, τά αναιφιβόλως ἀφοροδόγυρη, ἀτίνα κατώρθωναν οι ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτήται νά ἐπιτυγχάνουν.

«Προφανώς — συνέχισεν δικό της Χούτκινσον — δήλωσε καταστασίς χρήζει αμέσων και πραγματικής έξετάσεως. 'Η κυβερνήσης πρέπει να έντημεροθῇ επί του έπειγοντος τούτου προβλήματος. 'Αν δηλαδή το πλοιο-

ΤΙ ΑΝΑΝΑΦΕΡΕΙ Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ

Σχετικώς μὲ τὸ προσφιλές διά τους Ἀγγλούς θέμα τῶν «επιμαῶν εὐκολίας» ἡ ἐπησία ἔθεσις τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμετήπτηρίου τοῦ Λονδίνου τονίζει, διτὶ πράγματι ἡ ἀνάπτυξις ποὺ στόλου τῶν «επιμαῶν εὐκολίας» ἔχει προσθέσει ἀπειλητικάς διαστάσεις καὶ διτὶ ἐπάνταγκες καθίσταται ἡ ἔξευρεθούν τὰ μέσα πρὸς ἀντιμετώπισην τοῦ ἐπει τῆς ἀσύδυτου φορολογίας προερχομένου συναγωνισμού. Μέχρι τοῦδε οὐδεμία λύσις ἐξουθενήθη, οὔτε ὑπὸ τῶν κυβερνήσεων οὔτε ὑπὸ τῶν διεθνῶν ὄργανώσεων, ἀλλ' οὔτε καὶ ὑπ' αὐτῶν τούτων τῶν πλοιοκτητῶν, τῶν ὅποιων τὸ μέλλον ἔξαρταί εἰν μιάς, ἐν προκειμένῳ, διευθήσεως. Τὰ γεγονότα καὶ οἱ ἀριθμοὶ ὅμιλοιν ἀφ' ἑαυτῶν. Τὸ 1945, οἱ στόλοι τοῦ Παναμᾶ, τῆς Λιβερίας, τῆς Ὀνδούρας καὶ τῆς Κοσταρίκας, ὅμοι λαμβανόμενοι, ἀνήρχοντο εἰς 750.000 τ. γκρός, τοῦ Παναμᾶ καλύπτοντος τὸ σύνολον περίπου τῆς χωρητικότητος ταύτης. Ἐννέα ἐτη βραδύτερον, οἱ στόλος τῶν ἐν λόγῳ σημαῖων ἥμητη εἰς 9.250.000 τ. γκρός καὶ ἀνώ, ἀντιπρωτεύειν — κατὰ προσέγγισιν — τὰ 15.5 % τοῦ ἐν ὑπηρεσίᾳ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου. Κατά τὸ λήγειν τὴν 30ὴν Ιουνίου 1957 οἰκονομικὸν ἔτος οἱ στόλοι τῶν χωρῶν αὐτῶν ἥμητον περατιέρων κατά 3.000.000 τ. γκρός περίπου. Ἐπὶ τῆς συνολικῆς αὐξήσεως τοῦ παγκοσμίου τοννάč (μη περιλαμβανομένου τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν) ἀπὸ τοῦ 1939 καὶ ἐπεῦθεν, η αύξησις τοῦ στόλου τῶν «Πανονίλιβ» ἀντιπροσωπεύει ποσοστὸν οὐχὶ ὀλιγάτερον τῶν 43 %, ἐκ τοῦ ὅποιου πάλιν ἔνα ποσοστὸν 35 % ἀναφέρεται εἰς σκάφη ἡλικίας κατὰ τῶν πέντε ἑτάν. Τὴν 30ὴν Ιουνίου 1957, περίπου 600.000 τ. γκρός εἰς σκάφη ἔχοντα φορτίου καὶ ἀκριβῶς ἄνω τοῦ 1.000.000 τ. γκρός εἰς Ἑ-ξαμερόπλοια, ἔτελουν ὑπὸ ναυπήγησιν διὰ λογαριασμὸν τῆς Λιβερίας καὶ τοῦ Παναμᾶ.

ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ: Μολονότι — συνεχίζει ή, εκθεσια-
δύν είναι δινατόν νά καθορισθή ἐπακριβῶς ή πραγματική πλοιοκτησία
ὅλου τοῦ τοννάč, τοῦ υηδογμένου υπό τάς τέσσαρας εἴσημαίς εύκο-
λιάς, βασίμως ἐν τούτοις υπόλογίζεται, δητὶ πρόσωπα ἀλληλικῆς ἐθνι-
κήτητος ή καταγογής διασχιζούνται περὶ τὰ 53 % περίπου, τῆς ἐλό-
γω χωρητικότητος καὶ δητὶ αἱ Ἰνδιέναι! Πολιτείαι ἐνδιαφέρονται δητὶ ἔτε-
γα 40 % περίπου. Γενικώς διηκρινίσθη, δητὶ κίνητρον τῶν πρώτων είναι
ἡ ἀποφυγὴ τῆς φορολογίας καὶ τῶν δευτέρων ἡ ἐπιδιώξις νά ἐπωφελ-
θων τῶν οὐσιατικῶν χαμηλοτέρων διπανῶν ἐκμεταλλεύσεων υπό τάς
εἰρημαίς σικολίας. Εν συγκρίσει πρὸς τὴν Ἀστερόεσσαν.

Συμφώνως πρός αυθεντικάς άμερικανικάς πράγματα, τό είτησιον κόστος είναι μεταπλεύσεως ένδος φορτηγού λιμπερτού ή ένδος δεξαμενοπλοίου «T.2», όχι δέ την άμερικανική σημαίαν είναι διπλασίας άνωτερον του κόστους τών δόμινος σκαφών υπό τάς σημαίας του Παναμά, ή της Λιβερίας. Περαν τών ώφελημάτων τών όποιων καρπούνται οι πλοιοκτήται, είναι σημαντικόν να έχει τις γύρω όψιν την εκτασιν της τακτικής ταύτης, είς την έποιαν αύτη αύτη η κυβερνήσης των Ήνωμένων Πολιτειών απέδιπλη και πραγματικώς την ύπεδαφίζειν, ώς μέσον έξασφαλίσεως έπαρκους και ικανού στόλου δεξαμενοπλοίων καὶ τράππες, δηπερ βάθη έλεγχεται παρ' αύτης καὶ συγχρόνως θά δάπασχολή συνεχώς τὴν ναυπικήν την βιομηχανίαν.
«Η πολιτική τῆς πρώτης μεταπολεμικής περιόδου — της επεικής, δηλαδή, (trade-in) της άξιας τῶν πλοίων ἡλικίας ἀνω τῶν 12 ἑτῶν, έρχεται νέων ναυπικήσεων — φάσινεται, ὅτι οὐσιώδην εἰς τὴν ἐπίτευξιν ὀλοκλήρωτην, της σκοπῶν, δι' ὃ καὶ υιοθετήθη βαθμαίων νέα πολιτική, ή τῆς ἐκπόνησεως (trade-out). Μῆτις ἐπιτρέπει τάς μεταφοράς ἀ-

κτήτης δὲν καταστῆ ίκανός νὰ συναγωνίζεται ἐπὶ ίσοις δροῖς τάς ἀσύρματος σημαίας, εἰνὲ ἔνδεχμόνεν κατὰ τὴν προσεχῆ δεκατίαν νὰ παραστῶμεν μάρτυρες πραγματικῆς χειροτερεύεως καὶ ὡς πρὸς τὸ μέγεθος καὶ ὡς πρὸς τὴν ἀποδοτικότητα τοῦ βρετανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, συγκρίσει πρὸς τάς ἄλλας ναυτικάς χώρας. Προτείνεται — ἑπέμενον ὁ μιλητῆς — ὅπως ἡ κυβέρνησις μελέτησῃ τὴν αὐξήσιν τοῦ ποσοστοῦ ἐπινδυώεως εἰς τὸν νέον προϋπολογισμὸν καὶ ὅπως ἐπιτρέψῃ εἰς τοὺς πλοιοκτήτας νὰ χρησιμοποιήσουν τὸ ηγήμενόν ποσοστὸν καὶ διὰ τὰ φορολογηθέντα κέρδη τῶν προπτηγούμενών ἔτον. Φρονῶ, ὅτι τὸ μέτρον τούτο ἔνισχυση καὶ τοὺς μικρούς πλοιοκτήτας, ὅπως ἀντιμετωπίσουν τὸ ὑψηλὸν κόστος τοῦ νέου τονιά.

Τέλος, δ ὑποκόμης Σάιμον δίδων τὴν ὑποστήσειν του εἰς τὸ ψῆφισμα ἐδίλλωσεν, ὅτι ἡ δυσκαλία ἔκεινων οἵτινες εἰναι ἔξι τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως, νά ἐνωήσουν τὸ πρόδηλημα, πρέρχεται από τάς χρησιμοποιουμένας ἑκφράσεις. «Ομιλούμενον — εἶπε — περὶ λιθεριανού τοννά, διότι διὰ νά τὸ περιγράμμωμεν ἀλλώς, θά χρειασθή μεγάλη περιφράσις. Έν τῇ πραγματικότητι δὲν πρόκειται περὶ λιθεριανού τίνος. Ο μόνος δεσμός τῶν πλοίων μὲν τὴν λιθερίαν είνει ἡ σημαία, τὸ δὲ δικαίωμα ὅπως τὸ πλοιον φέρῃ τὴν λιθεριανήν σημαίαν, ἀγοράζεται ἀντί μικροῦ τίνος τέλους. Τὰ ζητήματα ταῦτα πήγαν μερικούς νά προτείνουν διεθνή συμφωνίαν περὶ «γνήσιου θεσμού» μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ σημαϊσας. Γνωρίζω, ὅτι τὸ πρότασις αὕτη προσκρούει εἰς δυσχερείας καὶ ὅτι θά χρειασθῇ νά ἔξετάσωμεν μετά μεγάλης προσοχῆς πᾶσαν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν ἐφοριαζομένη γνώμην, διὰ νά ειμεθα βέδαιοι, ὅτι αὐτὴ δὲν βά ἀποδῆ ἀδοκήτως περιοριστική. Ή χρήσις βεβαίως ψευδοσημαίας, είναι, τῷ ὄντι, ἕνα γεγονός παράλογον. Διατὶ τάχα πρέπει νά ἀναγνωρίσωμεν πλοίον φέρον λιθεριανήν σημαίαν, ἀν τούτῳ οὐδεμίαν ἔχῃ σχέσιν μὲ τὴν λιθερίαν; Δέν ἀποτελεῖ, ὅρα γε, ἡ σημαία ἔνδεινιν, ὅτι ὁ πλοιοκτήτης εἴναι πολίτης μιας χώρας; Υπόθεσατε, ὅτι ἔχω ἀπαίτησιν κατά λιθεριανοῦ πλοίου καὶ δὲν δύναμαι νά εύρω πουθενά τὴν πλοιοκτησίαν του. Λογικῶς τότε θά ἐσκεπτόμην, ὅτι, ὡς τελευταῖον καταφύγιον, θά ἡδυνάμυν νά ἐναγάγω τὴν ἐν λόγω πλοιοκτησίαν εἰς τὴν λιθερίαν. Κάθε ἀλλο, ὅμως, δύναται νά συμβῇ, παρὰ τούτῳ. Ο ἀνθρώπος δὲν ἔχει ἑκὲν κέντρους ὑποψήκων, οὐδέποτε ὑπῆρξεν ἐν λιθερίᾳ καὶ τὸ πλοιον δύναται κάλλιστα νά ἐγγραφῇ εἰς Ρουριτανίαν!»

Ἐν κατακλειδὶ ὁ ὑποκόμης Σάτιμον ἐτοίσεν, ὅτι διαφοροὶ κατα-
κροῦν ἡκουόθησαν προτάσεις πρὸς καταπολέμησιν τῆς ἀπειλῆς τῶν «σπι-
μαῖν εὐκόλια». Φρονῶ, ὅτι πολλαὶ ἔξ αυτῶν διὰ τὸν Ἑνα ἢ τὸν ἄλλον
λόγον θὰ χαρακτηρισθῶν ὡς πρακτικαὶ ἢ καὶ ὡς μὴ ἐνδεικνύομεναι λύ-
σεις. Μόνον διὰ τῆς ἐξετάσεως τοῦ προβλήματος ἀπό πάσης δυνατῆς
πλευρᾶς θὰ ἕρνατο ἐνδεχομένως νὰ ἔξερθῇ ίκανοποιητική λύσις, ἵτης
θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ ὑποβολθῇ εἰς τὴν κυβέρνησην. «Ἐνδέχεται πρὸς τὸν
σκοπὸν αὐτὸν, νὰ χρειασθῇ ἐπεξεργασία καὶ συνεργασία μετ' ἄλλων
κρατών.

Άκολουθως τό φήμισμα έγένετο παμφηφει δεκτον υπό της συνελεύσεως.

μερικανικών πλοίων είτε τάς σημασίας του Παναμά και της Λιβερίας, εναντί νέων ναυπήγησεων ἐν Ἀμερικῇ ύπό τὴν Ἀστερόεδοσαν. Ὑπὸ τὸν πολιτικὴν ταῦπην, μεταφοραὶ σκαφῶν εἰς εὐρεῖαν κλίμακα δὲν είχον ἀρχίσει μέχρι τοῦ 1905, ἀλλὰ τὸ μέγεθος στημέρων τῶν ἀμερικανικῶν συμφερόντων εἰς τοὺς στόλους τῶν «Πανονιλίδ» δεικνύει τὸ πλήρης ὄφελος, ποὺ προήλθεν ἐκ τῆς νέας πολιτικῆς. Μολονότι ἀντιδράσεις ἔν τις Ἀμερικῇ ἡγέρθησαν κατὰ τῆς πολιτικῆς ταῦπης, ιδίᾳ ἐκ μέρους των Ναυτεργατικῶν Ὀργανώσεων, σύδεμία ἐν τούτοις μέχρι τῆς στιγμῆς υφίστασεται ἐνδείξις μεταβολῆς τῆς ενούποικῆς. Ἐναντί τῆς πολιτικῆς ταῦπης, στάσεως τῆς κυβερνήσεως τῆς Οὐασιγκτώνως.

Τούναντίον, η αύξησις του ελληνικής πλοϊοκτησίας τανάκων υπό τάς «σημαίας εύκολιας» έπειρεν έντελώς άντιθετος πρός την πολιτική της έλληνικής κυβερνήσεως, η οποία κατά τα τελευταία έτη θετικώς είναι σε θητή, έντη προσπάθειά της να πειστεί τούς «Ελληνας πλοιοκτήτας, όπως έπανελέγουν είς την έθνικήν των σημαῖαν». Ή προσπάθεια αυτή έλαχιστα έπετυχεν. Οιονδήποτε, δώμας, πρότυπον και ἀν ληφθή ύπτιψιν, είτε τό άμερικανικόν, είτε τό έλληνικόν, δεν είναι μόνον οι βρετανοί πλοιοκτήται πού άνησυχούν τέλον περιπλοκών της αύξησεως τών έν λόγω στόλων. Τάσ βρετανικάς απόψεις συμμεριζούνται πλήρως και οι συνάδελφοι των τόνων άλλων και έν παραδόσεως ναυτικών χωρών. Μεγάλως έπιστη αντετάχη και ή «Διεθνής Ομοπονδία Έργατων Μεταφορών», της οποίης και ούπερειχεν έκαστοτε κατά τό παρελθόν δραστικά μέσα πρός έξουδετέρωσιν της διαταραχής. Τάς αυτάς άνησυχίας συμμεριζούνται άκομη και αι κυβερνήσεις τών χωρών μελών τού «Οργανισμού Εύρωπας Οίκονομικής Συνεργασίας». Τό θέμα αύτό έξ αλλού πρόκειται να άνακινηθή και από τόν διακυβερνητικήν Διάσκεψιν Ναυτικού Δικαίου, την συνελθούσαν ήδη εις την Γενεύην.

Και η έκθεσης επί της λήγματος των ασυριών σημάτων καταγράφει: «Έκενον ποὺ πρέπει νά ἐπιδιώχθῃ ειναι λύσαι προθέπουσα ἀπότελεσματικό μέτρα προσαρμογής τῆς συναγωνιστικῆς Ισορροπίας μεταξύ τῶν διαχειριστῶν «Πανονιλίνη» καὶ τῶν διαχειριστῶν πλοίων τῶν ἄλλων χωρῶν. Εἰναι τοιάύτη ή σημειρινή ἀνισότης. Ὡστε νά δίδη εἰς τοὺς διαχειριστὰς τῶν πλοίων τῶν «ἀσυριών σημαῖναι» ὑπερβαλλόντως μεγάλα πλεονεκτήματα, ἔναντι τῶν συναγωνιστῶν των, κυριώτερον τῶν ὅποιων — ἀναμφιδόλως — εἰναι, δητοι πρώτοι ἔχουν τὴν εύκολιταν τῆς χρηματοδότησεως πρὸς ἐπάξεσιν τῶν στόλων των, εὐκόλιταν τὴν ὅποιαν παρέχει εἰς αύτοὺς ἡ φορολογικὴ ἀσυμβοσία. Αἱ προταθεῖσαι λύσεις ὑπῆρχαν ποικιλαί, ἀπό τῆς ἀπάρχεσεως τῶν λιμενικῶν μέσων εἰς τὰ πλοῖα τῶν «Πανονιλίνη», μέχρι τῆς παρονός φορολογικῆς ἀσυδεσίας καὶ εἰς τοὺς ἀνταγωνιστᾶς των. Πάντως, πρέπει νά ἔξεισενται μία δικαία λύσις».

¹Ανεγράφη ή πληροφορία εις τὸν ἀμερικανικὸν Τύπον, ὅτι κατ' εἰσῆγησιν τοῦ Ὀργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας, προκειται σι κάραι τοῦ N.A.T.O. νὰ προκαλέσουν ειδικήν διάσκεψιν διὰ τὸ θέμα τῶν «σηματῶν εὐκόλιας» καὶ τοὺς ἀσκούμενους ἀπὸ αὐτὰς θεμέτως συναγωνισμού κατὰ τὰ σημαιῶν τῶν ἐκ παραδόσεως νεατικῶν χωρῶν.

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

—ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΗΣ ΧΑΡΓΗΣ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ.—Η ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΤΩΝ ΛΟΡΔΩΝ.

ΤΟΥ κ. Γ.Ι. ΚΟΛΥΜΒΑ, ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ

‘Η Βουλή τών Λόρδων διὰ προσφάτου ἀποφάσεως της ἐπανῆλθεν ἐπὶ τοῦ ζητημάτος τῆς εἰς τὰ ναυλούσυμφωνα ἔφαρμογῆς τῶν Κανόνων τῆς Χάγου, διόπερ πρὸ μικροῦ ἀποποχόλπος τὰ Βρεταννικά Δικαστήρια («Ναυτικά Χρονικά» Ιης Μαΐου 1957).

Σύντομος άναδρομή είει τά πραγματικά περιοτατικά της ένδιαιφερού-
σον αυτής ύποθέσεως είναι χρήσιμος.

Διά τοῦ ἀπὸ 25.5.1950 ναυλοσυμφωνητικοῦ ἐναυλώθη τὸ δεξαμενό-
πλοιον «Σάδων Στάρ» (Adamastos Shipping Co Ltd) πρὸς ἔκτελεσιν τό-
σων ταξιδίων, δσα θὰ ηδύνατο νά ἔκτελέσῃ τὸ πλοϊον ἐπὶ 18 μῆνας.

Τό πλοίον ἀπέπλευσεν ἐκ Βαλτιμόρης, ύπό Ερμα, κατεύθυνθομένον εἰς Κιουράσσο, πρὸς παραλίαν τοῦ φορτίου τοῦ πρώτου ταξιδίου. Διαρκοῦντος τοῦ ὑπὸ Ερμα πλοῦ καὶ συνεπίᾳ δόλαπης τῶν μηκανῶν του, ἐδέσποις νὰ τομούσιλκθῇ τὸ πλοῖον εἰς Σάν Ζουάν, ἔνθα διενηργήθησαν θριούμεναί ἐπισκευαί. Παρόμοια περιστατικά ἐπανελήφθησαν κατὰ τὴν διαδρομὴν τῆς ἐκτελέσεως τῆς συμβάσεως, μὲν ἀποτέλεσμα νὰ ἀπολεθῶσι συνολικῶς 108 ήμέραι εἰς τοῦ χρόνου τῆς διαρκείας τῆς συμβάσεως. Οἱ ναυλωταὶ (Anglo-Saxon Petroleum Co) ἤγειραν ἀξιώσεις ἀποτιμώσεως κατὰ τῆς πλοϊοκτητρίας ἑταῖριας ἐκ Λ. Α. 80.000.

Εις τὸ ναυλοσύμφωνον εἶχε συμπεριληφθῆ ρήτρα, ἔχουσα οὕτω :
“Ἡ προσῆγε ταστικαῖς θεῖς ἦν Αἰγαίον τοῦτον τόπον.”

«Η παρούσα φορτωτική θά έχει έφαρμογήν ύπό τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν ὅρων τοῦ νόμου περὶ μεταφορᾶς ἔμπορευμάτων διὰ θαλάσσης τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τοῦ 1936, δοτίς θεωρεῖται ἐνσωματούμενος ὕδε».

“Η διαφορά ήκθη ἐνώπιον Διαιτητοῦ, κατὰ δὲ τὴν διαδικασίαν οἱ πλοιοκτῆται ἐπεκαλέσθησαν τὴν ἐν ἄρθρῳ 4 § 1 τοῦ νόμου τούτου ἀ-
παλλακτικῶν ράτρων, ητὶς ἀπολλάσσει διὰ «ἀπώλειαν ἢ ζημιὰν πο-
ρχομένων ἢ ἀναξιολόγας, ἔκτος ἢ αὐτὴν ὅφειλεται εἰς μὴ καταδο-
ντῆς τῆς δεύτερης ἐπιμελείας». Δὲν ήμεσε δηπότι παρὰ τῶν διαδικών,
τι κατεβλήθη ἢ δέουσα ἐπιμέλεια.

Ό διαιτητής έκρινεν, ότι ή έν λόγῳ ρήτρα έτυγχανε κενή έννοιας αι, συνεπώς, διαγραπτέα. «Η δυσχέρεια, πρό της ποιας εύρεθιν ό διαιτητής, ἀφόρμην είτε τὸ γεγονός, ότι ή ρήτρα είλεν ἀπροσέκτως πα-
πατεθῆ έν τῇ διατυπώσει, ήν συνήθας ἔχει τιθεμένη εἰς τὰς φορτωτάς. «Εντεῦθεν ήν ἐκφρασις «ἡ παρούσα φορτωτικὴ κλπ.» Ή μηνευτική αὕτη δυσχέρεια, ήν παρεμβολέσιον ό διαιτητής, θεωρήθας
τόν ρήτραν μη γεγραμμένην, ἔτειν καὶ αὐθίς ένώπιον τοῦ δικαστοῦ
ενιπι, διατις πολούθησεν ἀλλπν ὅδον. «Αφετηρίαν ἔχων τὸ ἐμπηνευ-
κόν ἀξιώμα «Falsa demonstratio non poset», έκρινεν, ότι ή ἐκφρασις
«ἡ παρούσα φορτωτικὴ κλπ.» ἀπέτελει Falsa demonstratio καὶ
δέχθη τὴν ἀφαρμογὴν τοῦ νόμου τοῦ 1936 ή, διπερ τὸ αὐτό, τῶν Κα-
τόνων τῆς Χάγης, οὓς ἔνσωματώνει ό ἀμερικανικός οὗτος νόμος.
Ταῦτα ἐπεισέβησαν τὸ διαιτητικόν τοῦ δικαστηρίου.

Τό 'Εφετείον, δημαρχός, πήρνήσθη τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἀπαλλακτικῆς ρή-
σας, οκεφέθην, διτὶ ἡ ὑποκατάστασις ἀλλών ἐκφράσεων εἰς τὰς ἐν τῇ
μηδεῖσι περιληφθείσας καὶ αἱ ἔντευθεν συναγόμεναι συνε-
ισι αἱ ἔκουν ὡς ἀποτέλεσμα νὰ κατασκευάσῃ τὸ δικαστήριον νέαν αὐμ-
ασιν, ἢν οἱ συμβαλλόμενοι ὑδέποτε θήβελπαν. 'Επι τῇ βάσει τῶν ακέ-
ψων τούτων, τὸ 'Εφετείον ἀνέτρεψε τὴν ἀπόφασιν τοῦ δικαστοῦ De-
vlin. 'Η ἀπόφασις αὕτη προσεβλήθη ἐνώπιον τῆς Βουλῆς τῶν Λόδων, ^{τοις}
τοῖς τῆς ἀποφάσεως της ἀνέτρεψε κατὰ πλειοψηφίαν τὴν ἀπόφα-
σιν τοῦ 'Εφετείου καὶ ἐπανῆλθεν εἰς δός ἐκρινει πρωτοθαμίως ὁ δι-
καστὴ Devlin.

Απαγγέλλων τὴν πλειοφερέσσαν γνώμην ὁ ὑποκόμης Simonds εί-
ται, ὅτι ἡ ἐπὶ τῆς ἀπάλλακτικῆς ρήτρας στριζουμένη ἔντασις τῶν
οἰκοτριπῶν προσεδάθη δύναται. Ἐλέχεται — εἶπεν — ὅτι ἡ παρεισα-
γόνη τῆς ρήτρας ἐν τῷ συνόλῳ τῆς ουμάσσεως ναυλώσεως ἀπέβαινε
νὴν ἔννοιας και ἔξοδειστέα. Καὶ αὐτὸς (ὁ ὑποκόμης Simonds) θὰ
οσεχώρει πρὸς τὴν ἀπόψιν ταῦπνην, δεδομένου, ὅτι είναι ἀπαράδε-
ον νὰ διεζάγεται σοθιρᾶ πως ἐμπορικὴ ουναλλαγὴ κατὰ τρόπον, ὃν
πιεκόστα περιέγραφεν ὁ δικαστὴ Devlin ὡς «ἀμέλεστον».

Αλλά δέν τῷ ἀπέμεινεν ὁ οὐκαρίστης Δεντύης ὡς «ἀμελεστάτον». Ουνέφωνούν, δὲν τῇ ἐπιουναφεΐσα θήτα ἔδει νὰ θεωρηται ὡς ἐνωτικός εἰς τὴν ούμβασιν καὶ, πράγματι, ἐπιουνῆθων τὴν θήταν ταύτην, ἐνεφορούντο ὑπὸ κοινῆς εἰς ἀμφοτέσσους ἔννοιας καὶ ποθεσέων, ηπίτις ἐζηνάγκασεν (τὸν οὐκόπιτον Simonides) νὰ θεωρητο τὸ προσίμων «ἡ ροῦσα φορτωτικὴ κλῆ» μὲν ἐκπρών ποθεσέων τοῦτο ἀλλά

ματος: «*Falsa demonstratio non nocet cum de corpore coostat*». Δεν ύφισταται αμφιθολία περί τού *corpus*. Είναι τούτο τό ναυλοσύμφωνον εἰς ὁ ἐπεουνήθην ἡ ρήτρα. Οὐδέ πòδνατο ν' ἀποβάλῃ τὴν ρήτραν ὀλοσχερῶς διὰ τὸν λόγον, δτὶ ὁ ἀμερικανικὸς νόμος τοῦ 1936 περιέχει διάταξιν ἀποκλείουσαν τὴν ἔφαρμογνήν του ἐπὶ συμβάσεων ναυλώσεως καὶ τοῦτο, δτὶ δὲν πòδνατο ν' ἀποδώσῃ εἰς οὐδένα τῶν συμβαλλομένων τὴν πρόθεσιν νά ἐνσωματώσωσι συμφωνίαν ἀκυρούσαν αὐτὴν ταῦτην ἐνσωμάτωσιν.

Είναι πασιδηλόν, ότι οι συμβαλλόμενοι συχνά έπιθυμούν την εις τά ναυλούσυμφωνα ένωμάτων τῶν Κανόνων τῆς Χάγης, ούχι αὐταῖς λέξεισιν, ἀλλ᾽ θαυμάζοντας τὴν καθιέρωσιν τοῦ αὐτοῦ ἐπίπεδου εὐθύνης, ὑποχρεώσεων, δικαιωμάτων καὶ ἀποζημιώσεων, οἷον τὸ μεταξύ φορτοῦ καὶ μεταφορέων ὑφιστάμενον. Συμφωνοῦν, ἐπὶ παραδείγματι, δοσον ἀφορῷ τὸ ἀξιόπλουν τοῦ ναυλωθέντος πλοίου, ὅτι ὁ ἐκναυλωτής εὐθύνεται διὸ τὴν καταβολὴν τῆς δεσμούσης ἀπειμελείας, ἀντί τῆς ἀπεριορίστου εὐθύνης, πην, ἀλλως, θά ψεύξει. Πῶς ἔδει νά ἔρμηνετο τοῦτο; Εἴναι φανερόν, δότικα σημεία τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου ἀποθανούντων ἀκατανότα, ἐν σχέσει πρὸς τὸ ἐν λόγῳ ναυλοσύμφωνον καὶ ἔδει νά παροράθων.

Ό αμερικανικός νόμος περιορίζει την έφαρμογήν του επί φορτώσεων έκ λιμένων των Ήνωμένων Πολιτειών εις τό αλλοδαπόν έμποριον. 'Επι' αύτού προσθίθη, διτί και ἀνάκριμα θεωρείτο, διτί εἰς τό ναυαγόν μόνων είχεν ἐνσωματωθή ἡ ἐν τῷ νόμῳ καθιερουμένη εὐθύνη, διατί έδει ο νόμος οὗτος νὰ τύχῃ έφαρμογῆς επί πλόων ὅλων παρὰ πρὸς ἄπολο λιμένας των Ήνωμένων Πολιτειών; Εἰς τοῦτο ἔδοθη σαφῆς ἀπάντησις ύπό τοῦ δικαστοῦ Devlin. 'Η μεταξὺ τῶν μερῶν σύμβασις είχε παγκόσμιον ἀντικείμενον.

Η περιοχή της δικαιοδοσίας της Πολιτείας πήτο άναγκαιώς περιωρισμένη και διότι πήτο περιωρισμένη, έπισσης περιωρισμένη πήτο καὶ ἡ λειτουργία τούτου ἀμερικανικοῦ νόμου. Οὐδεμία, δώμας, προεβλήθη ἡ πήτο δυνάτων νὰ προβληθῇ αἵτιολογία, διὰ ποιὸν λόγου ἔδει νὰ παρεισαχθῆ παρόμοιός τις περιορισμός ἔγινε τῇ συμβάσει. Ἀντιθέτως, παρομοία ένέργεια δὲ ἀπέβαινεν, ἀπὸ ἐμπορικῆς σκοπιάς, ἀκατανότος.

Ἐπὶ τοῦ δυσχερεστέρου θέματος τοῦ σκετικοῦ πρὸς τὰ ὑπὸ ἔρμα ταξίδια, ὁ ὑποκόμιος Simonds πήσθη εἰς ἀντίθετον συμπέρασμα πρὸς τὸ τοῦ δικαστοῦ Devlin. Ἀντικείμενον τῆς συμβάσεως ἦτο ὁ δόλκηρος ὃ περιόδος, καθ' ἣν ήτο ναυλωμένον τὸ πλοίον και κατὰ τὴν γνώμην τοῦ ὑποκόμιος Simonds τὰ μέρη συνεψώνουσαν τὸ ἐν τῷ νόμῳ μέτρον ὑποχρεώσεων και ἀπαλλαγῶν ὅτι ὁ δόλκηρον τὴν περίσσον ταῦπιν. Ἀπὸ ἐμπορικῆς ἀπόφεως είναι ἀπίθανον, διτὶ ὃ πλοιοκτήπης και ναυλωτής θά νιοθέτουν μεταβαλλόμενον μέτρον ὑποχρεώσεων μεταξὺ ταξιδίων ὑπὸ ἔρμα και ταξιδίων μὲν ποτιστῶν.

Λόγω της καθυστερήσεως, ήν προύξανε τό αναξιόπλουν τοῦ σκάφους, τοῦτο ἔξετέλεσεν δλιγύπτερα ταξίδια ὅπο δσα ἀλλώς θὰ ἐπραγματοποιεῖ κατά την διάρκειαν τῆς συμβάσεως. Κατ' ἀκόλουθιν οι ναυλωταὶ ἀξιοῦν ἀποζημιώσιν μεγάλου ποσοῦ. Τὸ ζήτημα τίθεται, ἀν αἱ λέξεις «Ἀνάλεια ἢ ζημιά» ἐν ἄρθρῳ 4 § 5 ι καὶ 2 τοῦ νόμου ἀφοροῦν μόνον φυσικὴν ἀπώλειαν ἢ ζημιὰν ἐμπορευμάτων. Καὶ ἐδῶ ὁ ὑποκόδιος Simonds ἔκρινεν ἐπαρκέαν νὰ λεχθῇ, ὅτι οὐδὲν ἐν τῇ προμηθείᾳ διατάξει περιορίζει τὴν ἐφαρμογὴν αὐτῆς εἰς μόνην φυσικὴν ζημιὰν ἢ ἀπώλειαν ἐμπορευμάτων. Ἀντίθετος ἐκδόκων δεσμεύουσα τὸ δικαστήριον, δὲν ὑψισταται καὶ ἔδει νὰ γίνη δεκτὴ ἢ ἀναίρεσις.

'Εκ τῆς μειοφυποσάσοντος γνώμης, ὁ λόρδος Morton of Hengryston συντάχθητο πρὸς τὴν Ἐφετειακήν ἀπόφαιν, ἀλλὰ θάσει δὲλλων σκέψεων. Ή πρᾶτα είχε σαφῶς ἐνσωματωθῆ ἐις τὸ ναυλοσύμφωνον καὶ αἱ ἐν προοιμίῳ λέξεις «ἡ παροῦσα φορτωτική κλπ.» εἶδεν υ' ἀναγνωρισθῶν ὡς «τὸ παρὸν ναυλοσύμφωνον κλπ.». Ἀλλά — κατὰ τὴν γνώμην του — οὐσιοστικαὶ διατάξεις τοῦ νόμου δὲν ἐφφραγμόντο εἰς τὰ ὑπὸ ἔρμα πατιδία. Τὸ ἄρθρον 6 ἐφαρμόζεται σόοις τῷ πλοϊον χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν μεταφορὰν ἐμπορεύμάτων. Περαιτέρω, τὸ ἄρθρον 13 τοῦ νόμου περιορίζει τὴν ἐφαρμογὴν αὐτοῦ ἐπὶ ουμάδεσσων μεταφορᾶς ἐμπορεύμάτων ἀπὸ ή πρὸς λιμένας τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Δέον νὰ ὑπομειωθῇ, ὅτι τὰ συμβαλλόμενα μέρη δὲν ἔνεαμπάτωσαν εἰς τὴν σύμβασιν τοὺς Κανόνας τῆς Χάνυγκ, ὡς ήδύναντο νὰ ποιάπιν. Ἀλλὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου. Ή ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τούς, συνεπῶς, κχεριὶς ἀλλὰ ἔχουν αὗται, ἐκτὸς ἣν ἐνσωματωύμεναι ἐν τῷ συμβάσει ναυλώσεως, ἀποθαίνουν ἐστερημένα νοικιαστος. Αἱ υ' δψιν διατάξεις, δημος, δὲν ἀποθαίνουν δῆνεν νοικιαστος καὶ κατὰ τὴν γνώμην του οἱ πλοιοκτῆται εὐθύνονται ἔναντι τῶν ναυλωτῶν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ
Δικηγόρος

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Ταχικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναγωρήσεις νεοτεύκτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ γῶον ψυγγείου

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

Δι' ἐπορεύματα καὶ πληροφορίας ἀπευθυντέον ποὺς τοὺς Γενικοὺς Πράκτορας ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΤΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΙΠΥ Ἀζτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470 895

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ Κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ (Μάρτιος). — Διά τὴν πρώτην ἑδδομάδα τοῦ Μαρτίου διαπιστώσεις τινές τῆς οικονομικῆς δραστηριότητος εἰς τὴν Ἀμερικὴν εἶχον ὡς ἔξης:

— Διά τὸν χάλυβα παραγωγὴ ἑδδομάδια 1.419.000 τόν., ἐναντὶ 1.475.000 τῆς προηγουμένης ἑδδομάδος καὶ 2.411.000 πρὸ ἔτους. Τῶν αὐτοκινήτων 32% ἡ παραγωγὴ ἐναντὶ τῆς περυσινῆς. Ἀποθέματα 900.000 αὐτοκινήτων.

— Ἡ ἀνεργία εἰς τὸ τέλος Φεβρουαρίου θὰ φθάσῃ τὰ 5½ ἑκατομμύρια ἀτόμων, τὰ 6.8% τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ. Τὸ πλέον ἀνησυχητικὸν φαινόμενον τῆς ὑφέσεως.

— Ἡ παραγωγὴ γαιάνθρακος τὰς ἑδδομάδας τοῦ Φεβρουαρίου διεκυμάνθη γύρω τῶν 7.8 ἑκατομμ. τόνων ἑδδομαδιάτως, ἐναντὶ 9.750.000 τόν. τῶν ἀντίστοιχων ἑδδομάδων τοῦ 1957.

• **Υπολογίζεται**, ὅτι τὸ δολλάριον ἐντὸς μιᾶς πενταετίας, ἔχασε, λόγω τῶν πληθωριστικῶν τάσεων, τὰ 6.9% τῆς προπολεμικῆς ἀνταλλακτικῆς του ὁξίας, (52.2% τὸ 1953 καὶ 48.6% τὸ 1958).

• **Θά** ἀνατιμῆθῇ ὁ χρυσός; Πολλαὶ χώραι τὸ ἐπιδιώκουν. Ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν ἔχαρταται κυρίως καὶ αὐτή δὲν φαίνεται νὰ τὸ θέλῃ.

— Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ μετοχαὶ τοῦ χρυσωρυχείων ἀνατιμώνται. Εἶναι καὶ τοῦτο συνέπεια τῆς οικονομικῆς ὑφέσεως. Ὁταν αἱ τιμαὶ τῶν ἄλλων πρώτων ύλῶν ἐκπίπτουν, τοῦ χρυσοῦ είναι πιθανὸν νὰ ὑψωθῇ.

• **Υπάρχουν** καὶ αἱ ἐλπιδόφοροὶ ἐνδείξεις εἰς τὴν Ἀμερικὴν. Τὰ χαλυβουργεῖα ἔλαβον τὰς τελευταῖς ἡμέρας περισσότερας παραγγελίας, γεγονός διπέρ αἱματίνει, ὅτι τὰ ἀποθέματα ἀρχίζουν νὰ ἔξαντλώνται.

— Παραγγελίαι ἐπίσης περισσότεραι καὶ εἰς μηχανήματα ἀναφέρονται, ἐνώ καὶ τῶν αὐτοκινήτων κάποια τὸν γιανθράκων ζήτησις σημειώνεται.

• **Υπειθεντικούν** οἱ ἐκτὸς τοῦ κυβερνητικοῦ περιβόλου Ἀμερικανοὶ οἰκονομολόγοι: «Καὶ ἂν ἀκόμη — λέγουν — κάποια τὸν γιανθράκων ζήτησις παραγωγικὴ ηθελε σημειώθῃ κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας, τοῦτο δὲν θὰ σημάνῃ τὴν ἀμεσοῦ ἀποκατάστασην τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς εἰς τὰ γυνωτά, τὰ πρὸ ἔτους καὶ πλέον, ἐπίπεδα τῆς ὑπερπαραγωγῆς».

— Κατὰ τοὺς ἐν λόγῳ παραπτηράς ἡ περίοδος τῆς ἀναπροσαρμογῆς (rolling readjustment) θὰ κρατήσῃ ἐπὶ μακρὸν ὀπωσδήποτε χρονικὸν διάστημα, πέραν καὶ τὸ 1958.

— Διεθνῶς ἐκτάσεως καὶ μορφῆς χαρακτηρίζεται ἡ παρούσα ὑφεσίς καὶ τὰ συμπτώματά της θεωρούνται ως τὰ κλασσικὰ μιᾶς κυκλικῆς οικονομικῆς ἐκπλάσεως.

• Κατὰ 32% ἐμφαίνεται μείωμένη, ἐν συγκρίσει πρὸ τὸ 1957, ἡ ἐφετεινὴ παραγωγὴ αὐτοκινήτων εἰς τὴν Ἀμερικὴν. Σημαίνει τοῦτο σημαντικὸς ὀλιγώτερον χάλυβα, ἀφοῦ η βιομηχανία τῶν αὐτοκινήτων ἀπορροφᾷ τὸ πέμπτον περίπου τῆς δῆλης παραγωγῆς τῆς.

• **Συναφεῖς** αἱ ἐνδείξεις τῆς ὑφέσεως καὶ εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην. «Ο ρυθμός της οικονομικῆς ἀνδρὸς βαίνει ἐπιβραδυνόμενος.

— Ἡ ἀνεργία εἰς τὴν Ἀγγλίαν (ὑπὲρ τὰς 400 χιλιάδας) εἰς τὴν Ολλανδίαν καὶ τὴν Νορβηγίαν αὔξανεται ἀπὸ ἑδδομάδος εἰς ἑδδομάδα.

— Εἰς τὴν Γερμανίαν ἡ παραγωγὴ τοῦ γιανθράκου μειώνεται, τὰ χυτήρια τοῦ Γελεσνέκριχεν περιορίζουν τὴν παραγωγὴν των καὶ αἱ παραγγελίαι ἔκ τοῦ ἐξετερικοῦ ἐσημειώσαν κατ' Ἰανουάριον μείωσιν κατὰ 18% ἐναντὶ τοῦ Ἰανουαρίου 1957.

• **Σημεία** τῶν καιρῶν: Περικόπτεται ἡ παραγωγὴ γιανθράκων εἰς τὴν Γερμανίαν. Τὰ ἀποθέματα εἴναι μεγάλα.

— Περικόπτεται ἐπίσης, λόγω ἐλλείψεως παραγγελιῶν, ἡ παραγωγὴ χαλυβίνων σωλήνων εἰς τὸ Ρουρ.

— Τὰ ἀποθέματα ἐπίσης βιομηχανικῶν προϊόντων καὶ πρώτων ύλων συσσωρεύονται.

— **Η** βιομηχανικὴ παραγωγὴ ἔτοι μεταξύ τοῦ Δεκεμβρίου.

• **Υπὸ** τὴν πίεσιν τῆς ἀνάγκης φαίνεται, ὅτι λιαν προσεχῶς θὰ χαλαρώσουν καὶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν τὰ αὐτοτρέπα κατὰ τοῦ πληθωρισμοῦ μέτρα.

— **Η** ἀνεργία βαίνει αὔξανομένη, ἡ βιομηχανία παραγωγὴ ἐμφαίνεται στάσιμος καὶ οἱ φόδοι χειροπέδευσες τῆς καταστάσεως θὰ ἀναγκάσουν τὴν Κυβερνητικοῦ τοῦ Λονδίνου νὰ ὑποδιβάσῃ τὸν προεξοφλητικὸν τόκον καὶ καὶ τὴν καταστήσῃ τὸ χρήμα εὐθηνότερον καὶ ἀφονώτερον διά νέας ἐπενδύσεις.

• **Βραδεῖα,** ἀλλά σταθερῶς τὴν κατιούσαν βαίνουσα συνεχίζεται ἡ πτώσις τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ύλων καὶ βασικῶν τινῶν προϊόντων.

— **Ο** περιορισμὸς τῆς παραγωγῆς ὀλισμένων μετάλλων δὲν ἐπέδρασεν ἀνατιμῆτικῶς ἢ, τούλαχιστον, ἀναστατικῶς.

• **Ο** δυσμενὴς ἀντίκτυπος τῆς περιωρισμένης ζητήσεως πρώτων ύλων πρήχτης νὰ σημειώνηται εἰς τὴν νομισματικὴν σταθερότητα τῶν χωρῶν τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς.

— Τὸ Χιλιανὸν πέζος ἔχασε τὰ 25% τῆς ἀξίας του, λόγω τῆς ἐκπλάσεως τῆς τιμῆς τοῦ Χαλκοῦ καὶ τῆς ἀζητήσεις τῶν ἀποθεμά-

των, τὸ βραζίλιανὸν καὶ τὸ κολομβιανὸν νόμισμα λόγῳ τῆς πτώσεως τῆς τιμῆς του καφὲ 33% καὶ 12% τῆς ἀξίας των.

• **Δραστηριότης** ρωσικὴ πρὸς τὰς χώρας τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς. Τὴν οικονομικὴν διεύσδικυν ἐπιδίωκουν τὰ ζεύγειται.

— **Η** Ἀργεντινὴ ἀγροτικὴ βαρεῖα μηχανήματα ἀπὸ τὴν Οὐγγαρίαν, τὴν Τσεχοσλοβακίαν καὶ τὴν Ρουμανίαν ἐπ' ἀνταλλαγὴ μὲν κρέατα καὶ δέρματα.

— **Η** Βραζιλία διαπραγματεύεται ἐμπορικὴν συμφωνίαν ὑψους 400 ἑκατομ., δολαρίων, βάσει τῆς ὁποίας τὰ ἀποθέματα τοῦ καφὲ θὰ περιορισθοῦν πως.

• **Λέγεται**, ὅτι ἡ Βελγικὴ κυβέρνησις, πιεζομένη ἀπὸ τοὺς ἔγχωροὺς παραγωγούς, πρόκειται νὰ ἀπαγορεύσῃ τὴν εἰσαγωγὴν ξένων γαιανθράκων. Λόγῳ τῆς πτώσεως τῶν ναύλων, οἱ ξένοι γαιανθράκες εἰναι εὐθηνότεροι τῶν ἔγχωρων.

— **Ε**κυκλοφόρησεν ἐπίσης ἡ πληροφορία, ὅτι καὶ ἡ Γαλλία πρόκειται νό περικόψῃ κατὰ 3.5 ἑκατομμύρια τόνων (ῆποι 50% ἐναντὶ τοῦ 1957) τὰς ἑρετεινὰς εἰσαγωγὰς ἀμερικανικοῦ γιανθράκων. Ἄν τη πληροφορία εἰσεληνθεύσῃ, εὐεξήγητος ἀποδίαινει ἡ ἀπὸ τινῶν ημερῶν ἀνυπάρξια διαταγῶν διὰ φορτώσεις ἀπὸ λιμένας τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ πρὸς τὴν Εὐρώπην.

— **Η** κατὰ τὸ π. ἐπος παραγωγὴ γιανθράκων εἰς τὰς κυριωτέρας εὐρωπαϊκὰς χώρας — ἔξαιρουμενη τῆς Ρωσίας — ἀνῆλθεν εἰς 622.4 ἑκατομ., τόνων, ἐναντὶ 621.4 (τοῦ 1956) καὶ 579.5 (τοῦ 1939). Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ διὰ τὴν Σοβιετικήν — Ἔνωσιν ήσαν 463 ἑκατομ., τόν. διὰ τὸ 1957, ἐναντὶ 429.2 (τοῦ 1956) καὶ 128 (τοῦ 1939).

— **Αφ'** ἔτέρου αἱ κατὰ τὸ 1957 εἰσαγωγαὶ ἀμερικανικῶν γιανθράκων εἰς τὴν Εὐρώπην ἀνῆλθεν εἰς 45.1 ἑκατομμύρια τόνων, ἐκ τῶν ὁποίων 16 ἑκατομ., τόν. διὰ τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν, 8.1 διὰ τὴν Ιταλίαν, 6.9 διὰ τὴν Γαλλίαν, 4.5 διὰ τὴν Ολλανδίαν καὶ 2.1 ἑκατομ. τόνων διὰ τὴν Αγγλίαν.

• **Η** πτώσις τῆς τιμῆς τῶν πετρελαιοειδῶν καὶ ιδιαιτέρως τοῦ φιούελ διῆλ, ἀπετέλεσε τὸ μόνον ἐνθαρρυντικὸν γεγονός τῶν τελευταίων ημερῶν. Πιοτεύουσα μερικοί, ὅτι ἡ ὑποτιμήση αὐτὴ θὰ ἐνθαρρύνῃ τὴν στροφὴν πρὸς τὸ πετρέλαιον, ἀντὶ τοῦ γαιανθράκου, εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, στροφὴν ἡτὶς ἀνεστάλη, ὡς γνωστόν, ἀπὸ τοῦ φθινοπώρου τοῦ 1956.

— **Πάντως**, ἡ συνεχιζομένη ὑφεσίς εἰς τὴν οικονομικὴν δραστηριότητα πεποθετεῖ ἀπὸ τὸ επόμεσθα τῆς ἀνατίμησης τῆς ἀνατίμησης σημειώσεων.

• **Η** «Τσείζ Μανχάτταν Μπάνκ» — ἡ ἀρμοδιωτέρα διὰ τὰ ζητήματα τῆς πετρελαιοιμηχανίας — εἰς τὰς τελευταῖς δελτίον της, ὑπολογίζει τὴν περιστέρα περικοπῆς τῶν εἰσαγωγῶν τὸν 11% ἐντὸς ἐνὸς ἔτους, ἐνώ τὰ ἀποθέματα αἱ ἀξόνους συνεχῶς. Τοῦ ἀργοῦ, τούντιον, πετρέλαιον αἱ τιμαὶ παρέμειναν σταθερά. Τὰ κέρδη, συνεπώς, τῶν ἐταπειρῶν διύλισεων ἐμειώθησαν αἰσθητῶς.

• **Ο** δρίμιος χειμὼν εἰς τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν θὰ περιορίσῃ πως τὰ ἀποθέματα πετρελαιοειδῶν, χωρὶς, ὅμως, νὰ παύσῃ ἡ πίεσις των τοῦ δεδομένης τῆς ὑπερογκώσεως τῶν.

• **Φ**αίνεται πράγματι — κατὰ πληροφορίας τοῦ ἀμερικανικοῦ Τύπου — ὅτι ὁ πρόσδρος Αἰγανχάουερ πρόκειται νὰ προδῷ εἰς ὑποχρεωτικάς περικοπάς τῶν εἰσαγωγῶν ἀργού πετρέλαιου, τίνα προστατεύση τὴν ἔγχωρην παραγωγὴν, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι οἱ ἐπὶ ἐκουσίας βάσεως πρὸ καιροῦ ὑπόθειντες περιορισμοὶ εἴτεπον.

— **Η** ἀνάγκη περιορισμοῦ τῶν ἀποθεμάτων ἐπιβάλλει τὸ μέτρον, ἐν συνδυασμῷ πρὸς πετροκητήν της Εὐρώπης.

• **Α**παισιδόβοιοι αἱ προβλέψεις διὰ τὰ ἀποθέματα τῶν πετρελαιοειδῶν εἰς τὴν Ἀμερικὴν. Μέχρι καὶ τοῦ 1961 ὑπολογίζεται νὰ κρατήσῃ ἡ πίεσις αὐτῶν ἐπὶ τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως.

— **Η** προβλεπομένη ἐν τῷ μεταξὺ βαθμιαία αὐξησίς τῆς καταναλώσεως τῆς ταύτης τείνη νὰ ἐπιφέρῃ τὴν ισορροπίαν.

— **Ε**ν τῷ μεταξὺ ἡ ἀμερικανικὴ παραγωγὴ περιωρίσθη κατὰ 8% ἐναντὶ τῆς πρὸ ἔτους καὶ τοῦ Τέξας ιδιαιτέρως — τὰ 45% τοῦ συνόλου — περικόπτεται ἀπὸ τοῦ τρέχοντος μηνὸς εἰς τὸ τρίτον ἐναντὶ τῆς παραγωγῆς τοῦ Μαρτίου 1957.

• **Δ**ιὰ τὸ 1975 καὶ ἔφοδον τύχου πλήρους ἐπαληθεύσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως τὰ πιθανὰ ἀποθέματα εἰς διαφόρους εὐρωπαϊκάς χώρας, προ-

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Ἐμβάσματα εἰς ΕΛΛΑΣ, ΚΥΠΡΟΝ καὶ ΑΙΓΑΥΠΤΟΝ. — Ταχεῖα καὶ ἀκριβῆς ὑπηρεσία. —

Ο καλλίτερος, οἰκονομικότερος καὶ ἀσφαλέστερος τρόπος εἶναι τὰ Σπέσιαλ Τσέκς.

Ἐξαργυρώνονται διαυδήποτε ἀνευ διατυπώσεων.

KENTRIKON KATASTHMA

960 Avenue of the Americas
at 35th Street, NEW YORK I
Telephone: OXFORD 5-5400

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

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

MEMBER FEDERAL DEPOSIT INSURANCE CORPORATION

βλέπεται η Εύρωπη να καλύπτει έκ της ίδιας της παραγωγής τάς είς πετρέλαια ανάγκας της. Μέχρι τότε, η Δυτική Εύρωπη, θα καλύπτη δι' εσαγωγών τάς συνεχώς αύξανομένας ανάγκας της.

• Μία άγορά, ή όποια πολλά θα ήδηντο να άπειδη διά την άπασχόλησην του φορτηγού πλοίου, ή άγορά της Έρυθράς Κίνας, παραμένει κλειστή. 'Εκαποντάδες χιλιάδες άτόμων στερουνται έκει, τών πάντων.

— Ηδη, η πρώτη ναυλώση διά την μεταφορά καναδικού σίτου είς την Βόρειην Κίναν έκλεισθη τάς πρώτας ήμερας του Μαρτίου. Ελαί πιθανόν και άλλαι διαταγαίνια νά έπακολουθήσουν.

— 'Υπηρχον σχετικώς πληροφορία, ότι ή έπι δύο συνεχή έτη κακή συγκυρίδη της Κίνας προκειλέσει σημαντική μειώσιν των άποθεμάτων, μέ άμεσον την άπειλήν του λιμού. Το Πεκίνον ύπερχερώθη νά άναζητήση την κάλυψην τών κενών.

— 'Η Κίνα απηνθήσεις και πρός την Νότιον Αφρικήν διά την προμήθειαν άραδοσίτου, άλλη ή έλλειψης διαθέσιμου συναλλάγματος έμποδιζει τάς έν προκειμένων συναλλαγάς. Τό αυτό ισχεί και διά την έκ Κούνδας προμήθειαν ζαχαρέως.

• Είς 225 έκαπονταμύρια λιρών στερλινών άνερχονται αι 'δεσμευμέναις αγύπτιακαι καταθέσεις είς την Αγγλίαν και είς 180 έκαπον. δολλάρια τό κάλυμμα της αγύπτιακης λίρας (τό τρίτον της άξιας της).

— Αι πρόσδοτοι της Διώρυγος διατίθενται διά την συντηρησιν και βελτιώσιν τών έργων, έτι δε την απόδικων τών πολαιών μετάχων.

• Τά 70 % της αγύπτιακης παραγωγής θάμβακος θά άπορροφησούν έφετος άπό τάς χώρας του Σιδηρού Παραπέτασματος. Διά τό 1957 αι έξι Αιγύπτου φορτώσεις έφθασαν τά 55% της παραγωγής.

— 'Η Ρωσία συν τώ χρόνω έπινεχανέ νά έπικρατήση είς την αγύπτιακη άγοράν. 'Αγοράζει άκριδότερα και πωλεί πρός την Αίγυπτον δησμένη περισσότερα βιομηχανικά προϊόντα.

• Πιεσίσ ασκεται έπι της Οδασιγκτώνως άπό τάς χώρας της Δυτικής Εύρωπης, τήν Ιαπωνίαν και τόν Καναδήν διά τήν διεύρυνσιν τών έμπορικών των συναλλαγών με τάς κομμουσιστικάς νώρας.

— Είνε πιθανή ή χαλάρωσις τών υφισταμένων περιορισμών, δεδομένης και τής οίκονομικής υφέσεως.

• Πραγματεία τού 'Εμπορικού 'Επιμελητηρίου του Ρόττερνταμ έπι της προσπτικής της κινήσεως τού μεγάλου αύτού λιμένος διά τό 1965, προβλέπει :

— Διά τόν γαιανθρακα μίαν κίνησιν μεταξύ 15.5 έως 20.8 έκαπον. τόν., έναντι τών 12 έκαπον. τού 1955.

— Διά τά μεταλλεύματα — τά διά της Γερμανίαν κυρίως προοριζόμενα — 14 έκαπον. τόνων, τό διπλάσιον τών φορτίων τού 1955.

— Συμπέρασμα έκ τών άνωτέρων άριθμών: 'Η μεταφορική κίνησις διά τάς πρώτας ώλας θά βαίνη άπό έτους είς έτος αύξανομένη. Θά βαίνη, δωματ, άναλογως και ή αύξησις τού τονώς, ή ή σημειρινή ύπερπροσφορά τών νεοτεύκτων θά συγεχισθή και κατά τά έπομενα έτη;

• Τάς πρώτας ήμέρας τού Μαρτίου αι 'Ινδιας ήγόρασαν 1.400.000 μπούσελς σίτου και ή 'Ελλάς 820.000 μπούσελς σίτου έπισης, άπό τά κρατικά άμερικανικά άποθεματα.

• Δύο ναυλώσεις κλεισθε σα πρό τινων έδημομάδων, είναι χαρακτηριστική τής δυσκόλου θέσεως, ύπό την άποιαν εύρισκεται ή φοστηγός ναυτιλία. Τό ύπο άγγλική σημαίαν φορτηγών «Πίπαρλότον» ένσωλάθη άπό την άκτην τού Ειρηνικού δι' 'Ινδιας είς τά 6216, με φόρτωσιν 'Απτριλίου. Τ-ύτο είχε προγευμένων ναυλωθή άπό Χάλιφας δι' 'Ινδιας και συνεπώς θά διαπλεύση κενών τόν Ινδικόν και τόν Ειρηνικόν, διά νά κατευθυνθή είς τόν λιμένα φορτώσεως.

— 'Ετερον ύπο άγγλική σημαίαν φορτηγών, τό «Αργκομπημ», ένσωλάθη άπό τον Βόρειον Ερηνικού διά τάς 'Ινδιας. Και τό σκάφος τούτο πλέι πρό τάς 'Ινδιας με λιπάσματα έκ τόντινεν, μεβ' διά διαπλεύση και αύτό κενών τού δύο 'Ωκεανών.

• 'Η ναυπηγική παραγωγή κατά τό τρέχον έτος έπολογίζεται νά φάστη είς σκάφη συνολικής χωρητικότητος 9 έκαπονταμύριων τόνων γκρός. Θά καλύψη, δηλαδή, ποσοστόν 10% τού ύπαρχοντος έν πτηρεσία στόλου, άνεξαρτήτως τής μεγαλυτέρας ταχύτητος τών νεοτεύκτων.

— 'Εν τώ μεταξύ οι ναύλοι ύπετιμησον είς τά κατωτάτα άπό είκοσισταίς έπιπεδα. Πλείσται δσαι παραγελίαις ήκυρωθησαν, ένων. έσημειώδη και δι παροπλισμός νεοτεύκτων πλοιών, εύθυνς ως ταύτα παρεδόθησαν άπό τά ναυπηγεία.

— Προκύπτει άπό τά άνωτέρω δεδομένα, διά δέον ν' άναμένη τις ώς

λίαν προσεχή και άναποφέυκτον τόν συναγωνισμόν μεταξύ τών διαφόρων ναυπηγείων διά τήν έξασφάλισιν παραγγελιών κατά τά έπομενα έτη.

— Τά κέρδη τών έφοπλιστών άνήκουν πλέον είς τό παρελθόν. Τά κέρδη έποιας τών ναυτηγών, είς τά σημειρινά τών έπιπεδα, κρίνεται ως άδινατον νά διατηρηθούν.

• 'Ανεγράφη είς τόν άγγλικόν Τύπον ή πληροφορία, διά ή δργάνωσις 'Ωνάση, είς Μοντεκάρο πρόκειται ν' άπαλλαγή τών ύπηρεσιών τριάκοντα περίπου προσώπων, λόγω τής έκπτώσεως τής ναυλαγοράς και τού παροπλισμού πλείστων σσων σκαφών.

• Μεγάλαις βιομηχανικά πρόδοδι διαπιστώνται άπό πληροφορίας πρός τόν άμερικανικόν Τύπον είς τήν Ρωσίαν.

— 'Εντός μάς δεκαετίας ύπολογίζεται νά προσφέρωνται άφθόνως τά ρωσικά βιομηχανικά προϊόντα είς τήν διεθνή κατανάλωσιν.

• 'Η Δυτική Γερμανία θά άγοράστη από τήν 'Αργεντινήν 1.325.000 μπούσελς στηρών.

— 'Ας σημειωθή, διά ή κατανάλωσις έμειώθη κατά 9% έναντι τού πρό έτους ρεκόρ.

• Συμφωνία ύπεγράφη είς τήν Μόσχαν μεταξύ Ρωσίας και Συρίας διά τήν άναζητήση πτερελάίων είς ώρισμένας περιοχάς τής δευτέρας.

— Παραχωρήσεις έξερευνήσεως έχουν ήδη έπιτυχει ή Δυτ. Γερμανία και σι 'Ηνωμένη Πολιτείαι.

• Χαρακτηριστικόν τής δυσκόλου καταστάσεως είς τήν ναυλαγοράν: Μεγάλη έταιρίσ πτερελάίων άμερικανική, διέξεστε τελευταίως τό νεοτεύκτων δεξαμενόπλοιον της 28 χιλ. τόνων διά τήν μεταφοράν στηρών είς τήν Βοιμάνην έξι 'Αμερικής (ναύλοι 16.50 δολ. τόν τόνων)!

— Δύο άλλα άμερικανικά δεξαμενόπλοιοι «T.2» έναυλόθησαν έν συνειχει διά Βοιμάνην. Ναύλος 18 σελ. τόν τόνων.

• Τά άποθεματα τού βραζιλιανού καφέ αίσθητώς ηγέηθησαν. Τήν 31 Ιανουαρίου άνηρχοντο είς 13.116.000 σάκκους, έναντι 7.240.000 σάκκων πρό έτους.

*Serving
ship and owner*



LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

ALSO AT CARDIFF.

NEWCASTLE-ON-Tyne, GLASGOW, LIVERPOOL,

HULL AND GRIMSBY.

Telephone - AVenue 2000 · Telegrams - Lambert, London.

(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.S.LN 80901.

"ΑΝΤ. Γ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ"
Ναυτιλιακά · Βιομηχανικά είδη · Χρώματα

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Η ΛΑΣΟΝ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΕΣΥΝΗΡΕΤΗΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΑΣΙ

ΔΙΑΒΕΤΟΜΕΝ ΜΕΓΑΛΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΚΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΕΙΣ Χρώματα πλοίων και 'Υψαλοχρώματα τού Οίκου 'Ιντερνάσιον Σχοινία Μανίλα και Συρματόσχοινα τού Οίκου Μπρίτις Ρόπς Σαλαμάστρες και Περομανίτες τού Οίκου Μπέλδαμ Πάλητο Μηχανέλαια, Μοτορέλαια και Τουρπινέλαια τού Οίκου 'Οσεάν Όιλ Λευκά Μέταλλα 'Αντιτοιβής τού Οίκου Στόν Ελάσματα, Σιδηρογωνιές, Λεβητόκαρφα, Τούμπα, Μάνεσμαν, Λινέλαια, Γράσσα, Βαλβολίνες κ.λ.π.

ΩΣ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΗΝ ΠΟΙΚΙΛΗΝ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΩΝ ΜΗΧΑΝΗ & ΚΑΤΑΣΤΡΟΜΑΤΟΣ

'Αρτια και οικονομική έξυπηρετηση τών πλοιών

14, ΟΔΟΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ - ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 40.435, 75.453 • ΤΗΛΑΙΑ: ΑΝΤΜΑΡ-ΠΕΙΡΑΙΑ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΣΥΝΗΡΕΤΗΣΕΩΣ ΔΙΑ ΚΥΡΙΑΚΑΣ ΚΑΙ ΑΡΓΙΑΣ

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

Adelaide

Messrs. E. R. & FRASER
13, Grenfell Street,
Tele: CENTRAL 436. Cables « STEVEDORE »

PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD.
Tolley's Buildings, Lipson Street
Tele: J. 1582/3 1713
After Hours J. 6869
Cables « PORTADPROV »

D. COSTALOS & SONS
Shaftesbury Avenue
Fulham Gardens—Telegrams COSTALOS FULHAM

Amsterdam

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

Antwerp
STEVEDORING CO. QUICK DISPATCH S.A.
Maasstraat 44
Tele: 329238 Cables « FRANSSWART »

JOSEPH J. LEE & CO.
17, Batavia Street,
Tele: 33.61.36 33.61.37 - 33.61.44
Cables « LEE »

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

STEVEDORING CO. GYLSEN
Rue de Genes 7,
Tele: 31.09.64 (3 lines) Cables « GYLSEN »

Baltimore

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

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

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

Calcutta

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

Cape Town

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

GUNDELINGER & SON (PTY) LIMITED.
Woogood Otis Building, 95, Strand Street,
Box 2587, Phone 22756, Teleprinter CX 207.
Cables: « MIDSHIPMAN »

Casablanca

H. G. SMITH & CO. LTD.
119, Avenue du General Drude
Telephone: 208-85 Cables « SMICO »

L. BARBER LIMITED
(Also SAFFI, AGADIR, PORT LYAUTAY, 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 AMARANTINIS

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, oprade Cables « OVERALL »

Dunkirk

SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES
7 Quai Freycinet Tel. Dunkirk 1971 Cables: « TRAVINDUS »

JOKELSON & HANDSAEM
8 Place des Nations
Tele: 7825 Cables « JOKELSON »

STEVEDORES AND CONTRACTORS

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

SHIPPING PROVIDORES

Durban

GUNDELINGER & SON (PTY) LIMITED.
110, Victoria Embankment,
Box 1477, Phone 2-8337, Telep-inter DX 61. Cables « MIDSHIPMAN »

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

SHIPPING, CLEARING
AND TRAVEL AGENTS

STEVEDORES

Finland

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

Fremantle

NICHOLLS PTY LIMITED
26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables « STEVNICHOL »

FREMANTLE PROVIDORING CO. PTY. LTD.
Leake Street, FREMANTLE
Telephone: L-1036-7-8 Cables « PROVIDORE »

STEVEDORES

SHIPCHANDLERS

Georgetown (Dem)

S. R. WILTSHIRE & SONS.
41 & 42 New Market & Mundy Streets
Tele: Central 814 Cables: « WILBUT »

SHIPCHANDLERS

Gibraltar

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

SHIPCHANDLERS

Hamburg

THOR NILSEN
21, Kajen Tele: 33.28.41/42
Cables: « STEVEDORING HAMBURG »

STEVEDORES

BASTE & LANGE
Brook, (Free Harbour) Cables « PROVISIONS »
Tele: 36 62 08/99

Hull

P. E. HOLLAND, LTD.
11, Hedon Road—HULL
Cables: « DUCAL » Tel: 31370

STEVEDORES

HUMBER STEVEDORING CO. LTD.
11, Hedon Road, HULL
Cables « STEVEDORE » Tel: 33371

STEVEDORES

Karachi

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

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

Kuwait

O. K. SUPPLIERS, (GEO. BIAZZOS)
P.O. Box No. 725, Cables: « SUPPLIERS »

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, Towage, Stores etc.

Lourenco Marques

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

SHIPCHANDLERS

N. KASSIMATIS

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

SHIPCHANDLERS

Madras & Coast Ports

N. SELVARADJALOU CHETTY & CO
6120 North Beach Road.
Tele: 3680 Cables: « STEVEDORE-MADRAS »

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

Melbourne

UNITED STEVEDORING PTY LTD.
Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5
Cables: « FLEETWAYS »

STEVEDORES

THE FLEET FORCE PTY LTD.
Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5
Cables: « FLEETWAYS »

SHIP REPAIRERS

UNITED SERVICES PTY LTD.
Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5
Cables: « FLEETWAYS »

SHIP'S FITTINGS

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

STEVEDORES & CONTRACTORS



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΑ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ ΤΡΑΜΠΙΣ

Οι καιροί άλλαζουν. Με την ζήτησην άμερικανικών τράμπις διά την μεταφοράν τών φορτίων βοηθείας — μή καλυπτούμενην από τά έντηρεσίς διωτικής πλοιοκτησίας σκάφη — προσπαθούν τα μεταφερθέντα πρό έτων εις την λιβεριανή σημαίαν, πλοΐα νά έπανελθουν εις την 'Αστερέσσαν. Τό πρώτον ηδη τράμπι, το «Πεγκόρ», ήλλαξε σημαίαν και άλλα προβλέπεται νά τό ακολουθήσουν.

'Εν τώ μεταξύ, οι 'Αμερικανοί έφοπλισται τών τράμπις, σίτινες — δυνατόν νά είπητε τις — είναι προνομιούχοι υπό την σημερινή κρίσιν, διαμαρτύρονται διά την έμφασιν εις την άγοράν των άμερικανικών δεξιμενοπλοίων, τά όποια συναγωνίζονται τά τράμπις. Τελευτώς, μερικά τάνκερ έναυλωσθαν εις ύψηλά σχετικών έπιπεδα, έναντι τών κρατούντων διά τά άμερικανικά φορτηγά πλοία.

Οι ναυλοί, λόγου χάριν, διά την μεταφοράν σιτηρών εις 'Ινδιας έκυμαίνοντο γύρω τών 18 διολλαρίων, έναντι τών δολλ. 29, άτινα θεωρούνται από την «Διοίκησιν της Ναυτιλίας» ως θεμιτός ναυλός διά τά άμερικανικά τράμπις.

Άσημειωθή, διτά δά άριθμός τών διαθερίμων άμερικανικών τράμπις άνερχεται εις 65, τά δέ έξισα της κινήσεως των υπολογίζονται εις 42.000 δολλαρίων, έναντι τών 18.000 έως 19.000 δολλαρίων διά τά ξένα λιμπερτούς.

ΙΣΡΑΗΛ

ΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΔΙΩΣΕΙΣ

Άπο προσφάτους άνακοινώσεις τής Ισραηλιτικής ναυτικής έταιριας «Ζίμ» προκύπτει, διτά δά έμπορικος στόλος τού 'Ισραηλ άπαρτίζεται σήμερον από σκάφη συνολικής χωρητικότητος 125.000 τόννων, με πρόβλεψιν νά αύξηθη τό έλογο των ίνας εις 400.000 τ. κατά τό 1962, διά νά φθασθη τά 2.000.000 τ. κατά τό 1968. Μέχρι τούδε 19 φορτηγά και έπιβατηγά σκάφη παρέδόθησαν εις τό 'Ισραηλ από τά γερμανικά ναυπηγεία, έναντι έπανορθώσεων. Διά τά έλογω σκάφη ή «Ζίμ» κατέβαλεν εις τό κράτος 19 έκαστοινίρια δολλαρίων. Εις τό τέλος του τρέχοντος έτους έτσι έχουν καλυφθῆ τά 50% τού προγράμματος τών εις πλοΐα γερμανικών έπανορθώσεων πρός τό 'Ισραηλ, ένω νέαι παραδόσεις 20 άκρων σκάφων θά πραγματοποιηθούν από τού 1959 μέχρι τού 1962. Κατά τούς προσεχείς μήνας ή «Ζίμ» θά παραλάβη από τά γερμανικά ναυπηγεία τρία φορτηγά τών 2650 τόν. Έκαστον, δύο πλοΐα-ψυγεία και ένα μικρόν τάνκερ τών 650 τόννων, κατάλληλον διά την μεταφορά ύγρασερίων. Ούπωστάμενος έμπορικος στόλος τού 'Ισραηλ καλύπτει τά 30% των μεταφορών του έξωτερικού έμπορίου τής χώρας. Προστίθεται, διτά προσπάθεια ηδη καταβάλλονται διά την σύντασιν τακτικής γραμμής πρός την "Απω Ανατολήν με κάργκο-λάινερς.

Rio de Janeiro

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

Rotterdam

STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD.
Tele: 27190 Maaskade 113
Cables: «FRANSSWARTS»

N. V. BOELE'S SCHEEPswerven EN MACHINEFABRIEK
Tele: 72868 Balnes Cables: «BOELE»

N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS.
Tele: 23168 Willemkade 21 Cables: «ADVANTAGE»

Singapore

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

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: «MOTIVE»

Vancouver B.C.

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»

SHIPCHANDLERS

STEVEDORES

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΝ

'Η άναγκη τής ειδικευμένης καταρτίσεως τών ναυτίλων άξιωματικών εις τήν χρήσιν τού ραντάρ έτονίσθη πρό ήμερών εις τήν Βουλην τῶν Κοινοτήτων. Ο ύπουργός τών Μεταφορών έδηλωσε σχετικός, διτά πλειστά σα κράτη ήρχισαν συμμορφούμενα πρός τά προσφάτως και έν 'Αγγλική καθιερωθέντα, βάσει τών όποιων διπλωμάτων β'. τάξεως ναυτίλου άξιωματικού δέν παρέχεται εις τήν μή κατέχοντα ιδιαίτερον πιστοποιητικόν παρακολουθήσεως μαθημάτων διά τήν χρήσιν τού ραντάρ. 'Η άγγλική Κυβέρνησης έπεισυρε τήν προσοχήν και τών άλλων ναυτικών χωρών έπι τής άναγκης συντονισμού τών έν προκειμένω προσπαθειών ένημερώσεως τών ναυτίλων άξιωματικών των εις τή χρήσιν, γενικώς, τών ήλεκτρονικών δρυγάνων ναυσιπλοίας.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΕΠΤΑΕΤΕΣ ΣΧΕΔΙΟΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

'Από τό Παραπέτασμα μάς έρχεται μία πληροφορία διά τάς έπιδιώξεις τής σοβιετικής ναυτιλίας. Συμφώνων πρός δύο γράφει τό δργανον τού ρωσικού ύπουργειου Ναυτιλίας, «Μοσκάι Φλότ», ή έπεκτασις τών έμπορικών άνταλλαγών τής Σοβιετικής 'Ενωσεως μέ τάς χώρας τού Δυτικού Κόσμου έπιβαλλει σημαντικήν αύξησην τής ρωσικής έμπορικής ναυτιλίας, τόσον διά τάς μετά τού έξωτερικού μεταφοράς, δύον και διά τάς άκτοπλοϊκάς τοιαυτάς. Πρός τόν σκοπόν αυτόν ή Κεντρική 'Επιτροπή τού κόμματος και ή κυβέρνησης τής Μόσχας έξεπόνθησαν σχέδιον συνπιεύσεως της σοβιετικής ναυτιλίας κατά την περίοδον 1959—1965. Συμφώνων πρός τό έπιταστες αυτόν σχέδιον, αι ρωσικαί διά θαλάσσης μεταφοραί θά αύξηθούν κατά 180% και οι άκτοπλοϊκαί τοιαυτάν κατά 55%. Κατά τήν ίδιαν έφημεριδα, τά 88% τών έμπορικών άνταλλαγών τής Σοβιετικής 'Ενωσεως με τήν Δύσην έξιπρεπήθησαν τό παρελθόν έτος σις τής συμμετοχής τών ρωσικών πλοίων από 12 εις 56.6%.

'Η άξια άφ' έτέρου τού έξωτερικού ρωσικού έμποριου έφθασε κατά διά έξιν πλοίων, άλλα μεταξύ τού 1959—1965 θά έπιδισχθή ή αύξηση τό 1956 εις 30 δισεκατομμύρια ρουβλίων, πενταπλασιασθε σα έναντι τής προπολεμικής περιόδου και ίψωσαστα την Ρωσίαν εις τήν δήν θέσην, δύον αφορά την συμμετοχήν της εις τό παγκόσμιον έμπορίον. 'Ο δύκος έπιστης τών μεταφορών μεταξύ τών έτων 1950—1955 ηγήθη κατά 73%, χωρις τόσον νά συνοδευθή και ανάλογον αύξησην τών σοβιετικών ναυπηγήσεων. 'Υπό τό φώς τών άνωτέρω άριθμών κατεστράθη τό νέον σχέδιον, με πρόβλεψιν προσθήκης άρκετών νέων σκαφών και κυρίως φορτηγών 1.140.000 τόννων. Τά 72% τής νέας χωρητικότητος θά άναφέρωνται εις 157 φορτηγά τών 7250 τόννων. Προβλέπεται άκομη και η ναυπήγησης 46 μικρών δεξαμενοπλοίων.

* * *

Οι Ρωσοί ναυπηγοί κατεσκεύασαν τό πρώτον έδροπρωθυδούμενον σκάφος. Πρόκειται διτά μικρόν πλοίον, τό όποιον θά χρησιμοποιηθή άσυνοδόν διά την υδάτων τών ποταμών διακινούμενην ζηλειαν. 'Ένα άνοιγμα εις τό θάλασσα, εις τό πρόσθιον τημά τού άγευ Ελλικού αύτον σκάφους, άπερροφά τό θάλασσα τό όποιον διτά ειδικών σωλήνων άπωθεῖται υπό ίσχυραν πίεσιν πρός τό άπισθιον μέρος του, δύον διτά έτέρου άνοιγματος άπωθεῖται βιαίως και κάτω τής γραμμής πλεύσεως τού σκαφών, προκαλούν έτσι την κίνησίν του. Τό σκάφος δόηγεται υπό δύο μόνον άνδρων, παρουσιάζει δέ τό έπιπρόσθετον πλεονέκτημα τού έξιαριτικών μικρού βυθίσματος.

Mormugao

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

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

I. P. NORONHA

Cable: «IGNATIUSNORONHA»

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

Naples

DITTE RIUNITE PUCCI BROS

Tele: 21128 Piazzale Portici Massa

Cables: «PUCCI BROS»

SHIPCHANDLERS & BONDED

WAREHOUSE OWNERS

New York

MORAN TOWING & TRANSPORTATION CO. INC.

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

TUGOWNERS

Penang

S. V. K. PATCHEE BROS (Manum)

Tele: 1085 15 Bishop Street Cables: «ISMALIA»

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

Philadelphia

INDEPENDENT TOWING CO.

Pier 34, South Wharves

Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERC»

TOWAGE

INDEPENDENT PIER CO. INC.

Pier 34, South Wharves

Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERC»

STEVEDORES

MURPHY COOK & CO.

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

STEVEDORES

Portland (OREGON)

NORTHWEST SHIPPING SUPPLY

2323 Northwest Lovejoy Street

Cable Address: «NORSHIP»

GENERAL SHIP SUPPLIES

Rangoon

COMOTTO SON & CO. LTD.

P. O. Box No 139, Cables: «MACOTTO»

STEVEDORES &

SHIPCHANDLERS

— Τὸ καναδικῆς ναυπηγίσεως φορτηγὸν «Νόδορ Ιζαμπέλ» 7058 τ. γκρός, 10.385 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερβέου τοῦ 1957, αὐτίνος ἡτήθη ἢ μεταφορά εἰς τὸ Ἐλληνικὸν Νησούχιον, ἐπωλήθη τελικῶς παρὰ τοῦ Οἴκου Χανδρῆ εἰς "Αγγλους ἐφοπλιστάς, ἀντὶ τιμῆς 190.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Πλύμουθ, διόπου παρασμένει ἐν θαρροπλοισμῷ. Παρελθόθη καὶ μετωνομάσθη «Hercford». Ἡ ἐν λόγῳ πώλησις χρονολογεῖται ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου 1957 καὶ τώρα μόλις ἀνεκρινάθη.

— Τὸ μικρὸν σουηδικὸν φορτηγὸν «Helfrid» 933 τόν. γκρός, 1350 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1921 (Νοέμβριον) ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Τσουρινάκι καὶ παραλαμβανόμενον κατ' αὐτὰς θὰ ύψωσῃ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ θὰ μετωνομασθῇ «Σοφία Τ.».

— Παρ' Ἐλλήνων τῆς Θεσσαλονίκης ἡγοράσθη, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, τὸ μικρὸν γερμανικὸν «Motorfisch» 324 τόν. γκρός, 493 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1898. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος πρόσκειται νὰ παραληφθῇ περὶ τὰ μέσα Μαρτίου εἰς Βιλεμσχάφεν, διόπου ἐκτελεῖ ἐπισκευάς εἰς τὸ σκάφος.

— Τὸ ἀργόν εἰς Πειραιᾶ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Ανδρέας Κ.» 6118 τόν. γκρός, 9600 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1938, ἐπωλήθη εἰς ἑτέρων λιθεριανήν ἔταιριαν, μὲ ἀμεσον παράδοσιν καὶ ἀντὶ τιμῆς 92.500 λιρῶν.

— Παρὰ τοὺς ἐφοπλιστοὺς κ. Κ. Πετρούτσην ἡγοράσθη, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, τὸ ὀλλανδικὸν φορτηγὸν «Themisto» 4778 τόν. γκρός, 8700 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1946, μὲ σερβέου Μαρτίου τοῦ 1958 καὶ ταχύτητος 10 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 20 τόννων φιούελ-օɪλ. Τὸ σκάφος παραληφθέν εἰς τὸ Ρόττερνταμ μετωνομάσθη «Σπέτσαι Ναδιγκέιτορ» καὶ θὰ τεθῇ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκαιας.

— Τὸ ὑπὸ παναμαϊκή σημαίαν φορτηγόν μας «Αγγε» 2117 τόννων γκρός (τοῦ 1924), διόπου ἡγοράσθη πρὸ διμήνου παρ' ἑτέρων Ἐλλήνων, παραληφθέν πρὸ διμερῶν εἰς τὴν Ἀμερικὴν μετωνομάσθη «Ἀλκυόνη». Ἡ σημαία τοῦ Παναμᾶ διετηρήθη.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Κατόπιν ὑποβληθείσης, πρὸς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, αἵτησες τῆς Α. Ε. Γενικῆς Ἀτμοπλοίας τῆς Ἐλλάδος, ὡς ἐκπροσώπου τῆς «A. E. Genicke Atmoploia τῆς Ἐλλάδος», ὡς ἐκπροσώπου τῆς «Areadia Steamship Corporation Montroviania» διὰ τῆς ὅποιας ζητεῖται ὅπως, τὸ ὑπερτακεάνιον «New Australiana» 20256 κόρων ὀλίκης χωρητικότητος, νηολογηθῆ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν. Δ. 26871 1953 «περὶ ἐπενδύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων ἔξωτερικού» ὑπὸ τὸ ὄνομα «Ἀρκαδία», κατηρτίσθη ἡ κοινὴ ἀπόστασις τῶν ὑπουργῶν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, Οἰκονομικῶν καὶ Συντονισμοῦ, δι' ἣς παρέχονται τὰ ἐκ τοῦ ὡς ἀνω Νομοθετήματος προβλεπόμενα εὐεργετήματα.

Ἐκ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Συντονισμοῦ, διόπου ἀπὸ τῆς 15ης Φεβρουαρίου 1958 μέχοι σήμερον, ἔχοργηθήσαν προσωρινὰ ναυτιλιακά ἔγγραφα εἰς τὰ κάτωθι Ἐλληνικά πλοῖα: «Νόδορ Τζανίνου» καὶ «Νόδορ Ρίτα» παρὰ τῆς προξενικῆς ἀρχῆς Λουδίνου καὶ «Διαμαντῆς Πατέρας» ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς προξενικῆς ἀρχῆς Ἀμβούρυου.

ΒΙΒΛΙΑ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΝΕΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατηρτίσθη ἐπιτροπὴ ἐκ τῶν κ. κ. Α. Παππά καὶ Γ. Κακριδῆ καθηγητῶν τοῦ Πολυτεχνείου, Χ. Καδουνίδου διευθυντοῦ τοῦ Ο.Τ.Ε. καὶ Σπ. Γουλιέλμου διευθυντοῦ Ναυτικῆς Ἐργασίας καὶ Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως καὶ Ξεν. Ἀντωνίδου ἀντιπλοιάρχου λιμενικοῦ, πρὸς μελέτην καὶ συγγραφὴν βιβλίων τεχνικῆς ἐκπαιδεύσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ἡ ἐπιτροπὴ θὰ καθορίσῃ τὰ ἐκδοθησόμενα βιβλία καὶ τὴν ὅλην αὐτῶν, τὸ σύστημα συγγραφῆς καὶ ἐπεξεργασίας καὶ θὰ ἐποπτεύσῃ εἰς τὴν ἐν γένει ἐργασίαν ἔκδόσεως τῶν βιβλίων.

Τὰ παρὰ τῆς ἐπιτροπῆς ἐγκριθησόμενα βιβλία θὰ εἰσαχθοῦν ὡς ἐκπαιδευτικά κείμενα εἰς τὰς Δημοσίας Σχολάς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ εἰς τὰς παρὰ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνεγνωρισμένας ιδιωτικὰς σχολὰς μηχανικῶν.

ΝΕΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΗΣ "AMERICAN EXPORT LINES,"

Κατ' ἀνακοίνωσιν τοῦ κ. F. A. Bailey, Γενικοῦ Διευθυντοῦ τῆς American Export Lines, παρογγέλμησαν παρ' αὐτῆς εἰς "Αμερικανικά ναυπηγεία 4 φορτηγά τῶν 10.210 τόννων φορτίου κόστους 7 περίου ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἑκατοντά". Τὰ πλοῖα ταῦτα θὰ παραδοθοῦν τὸ 1960 καὶ θὰ ἀντικαταστήσουν ἔτερα τεσσάρα φορτηγά τῆς "Εταιρίας δεκαπεντετοῦ περίου ἥλικιας.

Ἡ ἀνωτέρω ἐργασία συντελεῖται ἐν τῷ πλαστίῳ τῆς ὑπὸ τοῦ Ἰδρύματος Εύγενιδη καταβαλλομένης προσπαθείας διὰ τὴν κατάρτισιν τῆς βιδλιοθήκης τοῦ τεχνίτου καὶ τὴν προώθησιν τῆς ἐν γένει τεχνικῆς ἐκπαιδεύσεως. Τὰ ἐγκριθησόμενα βιβλία θὰ ἐκδίδωνται δαπάναις τοῦ Ἰδρύματος Εύγενιδη καὶ θὰ διατίθενται εἰς τοὺς μαθητὰς ἀντὶ σχημάτου ποσοῦ.

Τὴν σχετικὴν πρότασιν πρὸς τὸν κ. Υπουργὸν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἶχεν ὑποβάλει προσωπικῶς ἡ διοικούσα τὸ Ἰδρυμα Εύγενιδη κ. Μαρ. Σίμου.

ΠΡΟΣ ΕΝΙΣΧΥΣΙΝ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

Πληροφορούμενθα ὅτι, τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ N.A.T. πρόκειται νὰ ἐκδώσῃ ἀπόφασιν, ἔκρινον μὲν ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, διὰ τῆς ὅποιας προβλέπεται ἡ αὔξηση τῆς τιμῆς τοῦ ἐντύπου τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου, ἀπὸ 150 εἰς 300 δραχμάς. Ἐπίσης διὰ τῆς ίδιας ἀπόφασεως θὰ τριπλασιάζεται ἡ τιμὴ τῶν ἐντύπων τῶν χορηγουμένων διπλωμάτων, ἢντος ἀπὸ 100 δραχμάς θὰ διατιμώνται ἐφ' ἔξης πρὸς 300 δραχμάς. Ἡ εἰσπραττούμενή αὔξησης τῶν ὡς ἀνω ἐντύπων, θὰ διατίθεται ἐξ ὀλοκλήρου καὶ ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον πρὸς ἐνίσχυσιν τοῦ Κεφαλαίου Ανεργίας, διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ηγέτημένων δαπανῶν, λόγῳ τῆς ἀνεργίας.

ΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

Ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας κατηρτίσθη Διάταγμα, διὰ τοῦ ὅποιου προβλέπεται ἡ ἐπέκταση τοῦ διενεργουμένου προληπτικοῦ ἔλεγχου, βάσει τῶν παραγράφων I καὶ 2 τοῦ ἄρθρου 25 τοῦ Νόμου 3170(1955), ἐπὶ τῶν δαπανῶν τοῦ N.A.T. καὶ εἰς τὰς ἐντόλας πληρωμῶν τῶν κάτωθι καὶ μόνον Εἰδικῶν Κεφαλαίων καὶ Λογαριασμῶν, τελούγων κατὰ τὰς περὶ αὐτῶν διατάξεις, ὑπὸ τὴν διοίκησιν καὶ διαχείρισιν τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου:

1) Τοῦ Κεφαλαίου Ανεργίας καὶ Ασθενείας Ναυτικῶν (εἰδικός προϋπολογισμός τοῦ N.A.T.).

2) Κεφαλαίου Προστασίας Φυματικῶν Ναυτεργατῶν. (Εἰδικός προϋπολογισμός τοῦ N.A.T.).

Καὶ 3) Κεφαλαίου Δυτῶν.

Η ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΜΑΤΩΝ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

Τὸ καταρτισθὲν ὑπὸ τοῦ Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας Διάταγμα «περὶ τροποποίησεως τοῦ ἀπὸ 28ης Ιουλίου 1955 Διατάγματος περὶ παραπάτεων ἐπιδοτήσεως ἀνέργων ναυτικῶν» καὶ τροποποιήσεως τῶν σχετικῶν διατάξεων, ἔχει ὡς ἀκόλουθος:

1) Τὰ μηνιαῖα ἐπιδόματα ἀνέργων τῶν ἐγγεγραμμένων εἰς τοὺς παρὰ τοῦ ἀπὸ τοῦ Επιτροπού Γ.Ε.Ν.Ε. τηρούμενους πίνακας ἀνέργων ναυτικῶν, δρίζενται διὰ μὲν τοὺς ὀλίγων διαμετρικούς εἰς δραχμάς 700, διὰ δὲ τὰ κατώτερα πληρόματα εἰς δραχμάς 600.

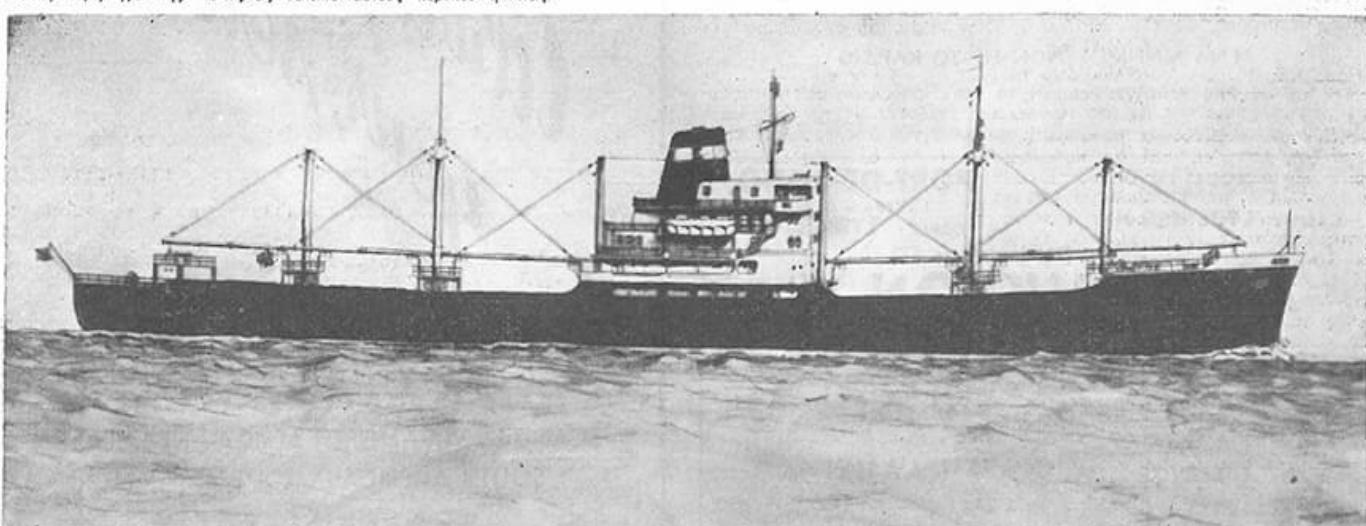
2) Τὰ ἐπιδόματα ταῦτα διὰ ναυτικῶν ἐγγεγραμμένους εἰς τοὺς οἰκείους πίνακας ἀνέργων, τῶν κατὰ τόπους Λιμενικῶν Ἀρχῶν, δρίζονται εἰς δραχμάς 600 καὶ 500 ἀντιστοίχων.

Διὰ νὰ τύχῃ τις ἐπιδόματος δέοντος νὰ ἔχῃ μεσολαβήσει ἀπὸ τῆς τελευταῖς ἀπολύσεως τοῦ οὐχὶ μείζον τοῦ ἔτους χρονικὸν διάστημα οὐδὲ ἔλαττον τῶν δύο μηνῶν.

Μετὰ παρέλευσιν διμήνου ἀπὸ τῆς διακοπῆς ἐξαμήνου ἐπιδοτήσεως ἀνέργου ναυτικοῦ, οὗτος δικαιούονται δευτέρας τριμηνού εἰσέτι ἐπιδοτήσεως.

Η ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Πληροφορούμεθα, ὅτι τὸ νεότευκτον φορτηγὸν «Μητέρα Μαριγώ» χρονοναυλωθὲν ἀπὸ τὴν «Τρίκερι Λάϊν», θὰ ἐκτελέσῃ τὸ πρώτον, ὑπὸ Ἐλληνικήν σημαίαν, ταξίδιον του, τὴν 22αν Μαΐου, ὅτε θὰ ἀποπλεύσῃ ἐκ Μπρεμέρχαφεν διὰ



Τὸ εἰκονιζόμενον πλοίον ἔχει δίλικὸν μῆκος 492 ποδῶν καὶ 6 ἵντσαν, Beau Molded 73 ποδῶν, ἐκτόπισμα 16.810 τόννων μὲ βύθισμα 27 ποδῶν, ταχύτης 18,5 κόμβοι. Χωρητικότης φορτίου 552.000 πόδες ἥπρων, 30.000 πόδες φυγείου καὶ 50.000 περίου πόδες ὑγροῦ φορτίου. Διὰ τῶν ἀνωτέρω 4 πλοίων συγχρονίζεται εἰς τὸ ἐπακρον ὁ γενικὸς νέοτευκτος Ἐμπορικὸς στόλος τῆς American Export Lines ὁποτελούμενος ἐκ 30 πλοίων χωρητικότητος ἄνω τῶν 10.000 τόννων, εἰς ἓν συμπεριλαμβάνονται καὶ τὰ 2 πολυτελὴ ὑπερωκεάνια «Independence» καὶ «Constitution». Διὰ τοῦ στόλου τούτου ἡ Εταιρία διατηρεῖ τὰς τακτικὰς τῆς γραμμᾶς εἰς τὴν ὑψηλότεραν δυνατήν στάθμην ἐξυπερετήσεως τοῦ Ἐμπορίου καὶ τῶν συγκοινωνιῶν μεταξὺ Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ Ἐλλάδος, Ἰταλίας, Γαλλίας, Ισπανίας, Βορ. Αφρικής, Μέσης Ανατολῆς ὡς καὶ Ερυθρᾶς Θαλάσσης, Ινδίας, Πακιστάνης, Κεϋλάνης καὶ Βιρμανίας.

Χάλιφας, δηπού και θά φθάσῃ τὴν 3ην Ιουνίου, κατόπιν ἐνδιαμέσων προσεγγίσεων εἰς Σαουθάμπτον, Χερβούργον, Λίβερπουλ, Γκρίνους και Κεμπέκ. «Ηδη, τὸ Ἀράκαδιο» διασκευάζεται εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Μπλόου και Φόρς», τοῦ Αμβούργου. Μὲ τὴν εἰσόδον του εἰς τὴν υπερεσίαν, θὰ ἀποσυρθῇ ἐκ τῆς ἀνωτέρα γραμμῆς τὸ λάινερ «Κολούμπιτσ», διπέρ από μηνῶν παραμένει ὑπὸ ἐπισκευῆς εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς.

ΤΟ ΠΑΝΝΑΥΤΙΚΟΝ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ

Τὴν 19ην Μαρτίου συνέρχεται εἰς Πειραιά καὶ εἰς τὰς αιθούσας τοῦ Πειραικοῦ Συνέδριου τὸ 13ον Πανναυτικὸν Συνέδριον, τοῦ δόπιου αἱ ἔργασίαι θὰ παρασταθῶν μέχρι καὶ τῆς 23ης τρ. μηνὸς. Εἰς τὸ συνέδριον ἐκλήθησαν, δῆπες παραστοῦν διάφοροι ἔνοισι συνδικαλίσται, δῆπες δὲ γεν. γραμματεὺς τῆς Διειθνοῦς Ὀμοσπονδίας Ἐργατῶν Μεταφορᾶς κ. Μπεκούι καὶ δὲ ἐν Εὐρώπῃ ἀντιπρόσωπος τῶν ἀμερικανικῶν συνδικαλιστικῶν Ὀργανώσεως κ. Μπράσον. Λόγω τῆς προεκλογικῆς κινήσεως, οὐδεὶς ἐκ τῶν πολιτικῶν ὀρχηγῶν ἐλήθη, πλὴν τῶν ὑπουργῶν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Ἐργασίας τῆς παρούσης ὑπερεσιακῆς κυβερνήσεως.

Ἡ καταρτισθεῖσα ἡμερίσια διάταξις τῶν θεμάτων τοῦ συνεδρίου ἔχει ὡς ἔξης: «Ημέρα πρώτη: «Ἐναρξῖς τοῦ συνεδρίου, χαιρετισμοὶ καὶ ψηφισματα, κατάθεσις στεφάνου εἰς τὸν Ἀφανῆ Ναύτην, Ἐλεγχος πληρεξούσιων καὶ ἐκλογὴ ἐπιτροπῶν. «Ημέρα δευτέρα: Ἐκλογὴ ποσεδρείου, διοικητικοῦ καὶ διαχειριστικοῦ ἀπολογισμοῦ καὶ συζῆτησις ἐπὶ αὐτῷ. «Ημέρα τρίτη: Ψηφοφορία ἐπὶ τοῦ ἀπόλογισμοῦ καὶ συζῆτησις ἐπὶ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν καὶ ὑπὸ ἔνοισι σημαίας πλοίων μας, Γ.Ε.Ν.Ε. καὶ ἀνεργίᾳ. «Ημέρα τετάρτη: Τροποποίησις τοῦ νόμου 1370 περὶ Ν.Α.Τ., ἀσφαλίσεις τῶν ὑπὸ ἔνοισι σημαίας σκαφῶν μας, νόμος 3276 ἐπερὶ συλλογικῶν συμβάσεων ἐν τῷ ναυτικῇ ὄργασίᾳ, νομοσχέδιον περὶ ἐπιθεωρήσεως ἐμπορικῶν πλοίων, κεφάλαιον ἀσθενείας καὶ ἀνεργίας, περὶ Ν.Ι.Ε.Θ., διάφορα ὀργανωτικά θέματα καὶ σχέσεις μὲ τὴν Γ.Σ.Ε.Ε. καὶ τὴν Διειθνὴ Μεταφορῶν. «Ημέρα πέμπτη: Γενικά θέματα (στεγαστικόν, μηνὸς ὁ «Ἀφανούς Ναύτου», φήμος ναυτικῶν καὶ Ναυτικοῦ Μουσείου), ἐκλογὴ Γεν. Γραμματέως, Ἐποπτικοῦ Συμβουλίου καὶ ἀντιπρόσωπων εἰς τὸ Πανελλαδικὸν συνέδριον. Αἱ βασικῶτεραι ἐπιδιώξεις τοῦ 13ου Πανναυτικοῦ Συνωφίζονται εἰς τὰ ρηθέντα ἡδη συνθήματα: «Ἐργασία ἡ ἐπιδόματα εἰς τοὺς ἀνέργους. «Ἐλληνικὴ σημαία εἰς τὰ πλοῖα τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν. Καὶ κοινωνικὴ ἀσφαλίσις καὶ συμβάσεις ἐργασίας εἰς δλα τὰ πλοῖα.

ΤΑ ΑΡΓΟΤΥΝΤΑ

Συμφώνως πρὸς τὰς ληφθίσας εἰς τὸ «Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πληροφορίας εἰς δὲ ὀδλανικούς λιμένας ἔχοντα παροπλισθή μέχρι τοῦδε 24 ἐν δλω ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας σκάφη ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς σημαίαν καὶ ὑπὸ διαφόρους ἔνοιας. Τὰ σκάφη ταῦτα εἰναι τὰ ἀκόλουθα: «Ριχάρδος Λαΐανας», «Μαρία Κουλουκούντη», «Ἐλένη Δ.», «Ἐδη Λιθανού», καὶ «Μιχαήλ» Ἐλληνικά, «Γέροντας», «Εἰσήνη», «Νόρθ Πρίνσε», «Μαργκώ», «Ρίο Μάρ», «Αφρόδιτος» καὶ «Νέπτουν» παναματικά, «Εὐθύλασσος», «Μάρκος», «Τρανσκίππερ», «Λίντα», «Μαίρη», «Εύρυαλος» καὶ «Ανάργυρος» λιθεριανά. «Ταξιάρχης» δινούριαν, «Βιργίνα Γ.», «Λένκα», «Ζέφυρος» καὶ «Αντρέ» ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας.

ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

Διὰ τοῦ ἀτμοπλοίου «Βερολίνον» μετεποθή εἰς Πειραιά μία ἀτμομηχανὴ ἡτις θὰ ἐγκατασταθῇ εἰς τὸ μηχανοστάσιον τῆς Δημοσίας Σχολῆς Μηχανικῶν Ἀσπροπούλου, διὰ τὴν πρακτικὴν ἀσκησιν τῶν μαθητῶν. Ἡ ἐν λόγῳ μηνονή ἥγοράσθη ἐν Ἀγγλίᾳ διὰ χρημάτων τοῦ κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως. Θά ἀποκολυθήσῃ ἡ παραλαβὴ ἀτμολέβητος καὶ ἀτμοστροβίλου, πρὸς διολκήρωσιν τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ μηχανοστάσιου τῆς ὡς ἄνω Σχολῆς.

ΤΟ ΜΑΘΗΜΑ ΤΗΣ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Πληροφορούμεθα, ὅτι ἡ καταρτισθεῖσα ὑπὸ τοῦ «Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπιτροπῆς, διὰ τὴν μελέτην τοῦ θέματος «εραδιοναυτιλία», ἐγνωμάτευσεν, ὅτι δὲν εἶναι ἀπαραίτητον τὸν Ἐλλάδι νὰ καθιερωθῇ ὡς ὑποχρεωτικὸν τὸ πτυχίον ραδιοναυτιλίας, διὰ τοὺς ὑποψήφιους πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. «Ομοίως ἡ ἐπιτροπὴ ἀπεράνθη διὰ, πρὸς τὸ παρὸν τοῦδε δὲν κρίνεται ἀναγκαῖος ὁ διαχωρισμὸς τῶν θεμάτων ραδιοναυτιλίας ὑπὸ τὸ γενικὸν μάθημα τῆς Ναυτιλίας, ὡστε ν' ἀποτελέσῃ ἴδιον κεχωρισμένον μάθημα.

ΕΝΑ ΜΝΗΜΟΣΥΝΟΝ ΕΙΣ ΤΟ ΚΑΡΔΙΟΝ

Ἐκ Κάρδιφ μᾶς πληροφοροῦν, ὅτι τὸ ἔκει Προξενικόν μας Λιμεναρχεῖον, ἐπ' εύκαιρια τῆς ἡμέρας τῶν νεκρῶν, ἐτέλεσεν εἰς τὸν ἔκει λειόν ναὸν τοῦ Ἅγιου Νικολάου πάνδημον μηνησόν τῶν ἀπολεσθέντων κατά

Φεβρουάριον τοῦ 1951 ἐπτὰ ναυτικῶν μας, συνεπείφη τῆς ἐπισυμβάσης ἐκρήξεως ἐπὶ τοῦ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν δεξαμενοπλοίου «Ἄτλαντικ Ντάτσες» (τῆς ἑταῖρίας Στ. Λιθανού) εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σουάν. Εἰχον τότε φονευθῆ ὑπὸ παράχος του σκάφους Σπύρος Λόσκης, ὁ ἀνθεράχος Διον. Καλλινίκος, ὁ αἱ μηχανικὸς Παν. Σπανόπουλος καὶ οἱ Φωκίων Παρατσούρης, Ἐλευθ. Φουμέλης, Νικ. Μαυριδόγλου καὶ Ἐμμ. Βαρούμας, μέλη τοῦ πληρώματος. Εἰς τὸ μηνησόν των παρέστησαν τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῆς ἐν Κάρδιφ Ἐλληνικῆς Κοινότητος, οἱ πλοιάρχοι καὶ τὰ πληρώματα τῶν εὐρισκομένων εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Κάρδιφ ἐλληνικῶν καὶ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοίων καὶ συστάσιος ἡ ἐλληνικὴ παροικία, πῆτις μετά συγκινήσεως ἀνεμήσθη τοῦ θλιβεροῦ ἔκεινου γεγονότος.

ΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΑΡΑ ΤΩ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ πρώτον δεκαπεντήμερον τοῦ μηνὸς Μαρτίου 1958 ὑπεγράφη μόνον μία σύμβασις ἀσφαλίσεως τοῦ πληρώματος τοῦ ὑπὸ σημαίαν Λιθανού πλοίου «Φατίνα» τῶν προσεχῶν γκρός 1875 ὑπὸ 10 Μαρτίου 1958 ἐκπρωτοπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Σταύρου Ελευθεριάδη.

Οὕτω τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔνοια σημαίας πλοίων τῶν δποίων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλίσθη εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχονται εἰς 574, τῶν προσεχῶν 5.169.324.

Ἐξ αὖτοῦ εἰς τὸ «Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνεφέρθη, ὅτι δὲν ἐν Πειραιεῖ ἐκπρόσωπος του Οἴκου Νιάρχου προτίθεται νὰ ἀσφαλίσῃ τὰ κάτωθι πλοία εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερῶν: «Γουόρλντ Μπιούτη», λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον τῶν προσεχῶν γκρός 27.902, «Γουόρλντ Σπίριτ», λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον τῶν προσεχῶν γκρός 25.000, «Γουόρλντ Τζόνκιλλ», λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον τῶν προσεχῶν γκρός 10.449 καὶ «Γουόρλντ Μίντη», λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον τῶν προσεχῶν γκρός 13.321.

Ἐπίσης τὸ Ναυτικὸν Γραφεῖον «Πήγασος» ἀνέφερεν, ὅτι προτίθεται νὰ ὑπογράψῃ σύμβασιν ἀσφαλίσεως τοῦ πληρώματος τοῦ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν πλοίου «Προκύων», τ. γκρός 11.500.



SOL
Sail with
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

MARSEILLE 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. KATSIKALIS 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: AVGHERINO & APERGIUS DEV. NSHIRE CHAMBERS, 146 BISHOPSGATE LONDON E.C. 2.

ΤΑ ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Εύχαριστούστε διά την είς τό φύλλον σας 1-2-1958 ύπόδειξιν δημοσίως τά τηλεγραφήματα 'Εξωτερικού, τά άφικνουμένα κατά τάς Κυριακάς και Σάββατος, μετά τάς έργασίμους δώρας, μεταδίδονται τηλεφωνικώς, γνωρίζομεν ύμνον, ότι τό Κέντρον Τηλεφωνούμενών Τηλεγραφημάτων, βάθιστη περιένη τό μέτρον τής τηλεφωνικής καταθέσεως και έπιδόσεως και είς τά τηλεγραφημάτα 'Εξωτερικού λίαν προσεχώς.

Αθήναι 7 Μαρτίου 1958

Φιλικώτατα
Ο Γενικός Διευθυντής τού Ο.Τ.Ε.
ΕΠΑΜ. ΤΣΕΛΛΟΣ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ (Κορτορ): Πυρκαϊά έξεράργη ἐπί τού σκάφους, ἐνώ ἔξεράργησεν είς Ρουέν. Τό πυρ κατεσθέθη υπό της πυροσθετικής ηπερσίας. (Φεβρ. 27)

ΑΙ-Ι-ΟΝΙΑΝ ΑΙ-ΙΑΝΤΕΡ (λιδερ.): Κατά τό ταξίδιον του ἀπό Χάροπον ρόδος είς Δουγκέρην ύπεστη τήν 8ην και 9ην 'Ιανουαρίου ζημιάς εκ τρικυμίας. Αἱ έπισκευαις έξετελέσθησαν είς Νέαν 'Υόρκην, όπου 19 θλάσματα τού σκάφους άντεκατούσθησαν. (Φεβρ. 18)

ΑΙ-Ι-ΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιδερ.): 'Εξ 'Αμερικού δι', 'Ιαπωνίαν, ἐνώ ήγκροδοί είς Πόρτ Σαΐδ, προσήρξεν, ἀλλ' ἀνειλκύσθη ἀνά ζημιών, με την βοήθειαν τριών ρυμουλκών. Πιστοποιητικόν ναυσιπομπής παρορχέθη. (Μαρτ. 4)

ΑΚΤΙΩΝ (λιδερ.): 'Επεσκευασεν είς Βαλτιμόρην ζημιάς τῶν μηχανῶν του, τάς όποιας ύπεστη τήν 28ην 'Ιανουαρίου, ἐξ ἀμέλειας τού πληρώματος. (Φεβρ. 26)

ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (λιδερ.): Κατά τό ταξίδιον του ἐν Βοστώνης ύπεστη τήν 7ην και 8ην 'Ιανουαρίου ζημιάς εκ τρικυμίας, τάς όποιας και έπεσκευασεν είς Χορτφίδην. Ήπιστρεψεν θλάσματαν ἀντικατοπτάσθησαν, 204 ρομάγια έκλεισθησαν, τό πηδάλιον ἀπειλερχόδη και ἀρκεταὶ ήλεκτροσυγκολλήσιες ένισχυσθησαν. (Φεβρ. 14)

ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΟΥΝΤΥ (λιδερ.): 'Αντικατοπτήσθησεν είς Σάν Ζουν έλικα και ἄξια δύο νέων, σταλέντων εξ 'Αμερικής ἀπεκευασε ρήγμα είς τό πεδόστρατον και ἀπέπλευσε τήν 9ην Μαρτίου διά Πανεύποτο 'Ορτάτ. (Φεβρ. 25—Μαρτ. 9)

ΑΝΔΡΟΣ ΛΑ-Ι-ΟΝ (λιδερ.): 'Επεσκευασεν είς Γιοκοχάμαν ζημιάς είς τό κατάστρωμά του ἐκ τρικυμίας και ἀπέτελεν. (Φεβρ. 1)

ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΤΖΕΝΤΑ (λιδερ.): 'Ακυδέρητον, συνεπεία ἀπωλείας τῆς έλικος του, ἔρμουλκείον είς Βαγκούμερ, όπου ἀνεμένετο τήν 21ην Μαρτίου. (Μαρτ. 12)

ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (λιδερ.): 'Κενόν ἀπό Φιλαδέλφειαν διά Χουάσκο ζημιάν είς Κριστούπαλ, ὅπου ἀπεκευασε ζημιάς τού λόγω θλητής του πλοίου. (Μαρτ. 1—2)

ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (λιδερ.): 'Κατέπλευσε τήν 9ην Μαρτίου είς Μόζι με ζημιάς είς τό κατάστρωμά του ἐκ τρικυμίας. (Μαρτ. 9)

ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΥΝ (λιδερ.): 'Επεσκευασεν είς Χορπόκεν διασύρους ζημιάς του προκληθείσας ἐκ τρικυμίας. (Φεβρ. 20)

ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιδερ.): 'Από Πουέρτο 'Ορτάτ διά Τάιν, εἰσπλευσεν είς Πόυντα Νεάρκαντα, μὲν ἀλφρόν διαφράσην. (Μαρτ. 4)

ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΑΛΗΙ (λιδερ.): 'Ακυδέρητον, συνεπεία ἔξαντλησθεων τῶν καυσίμων του, είς θεσίν πλάτους 41 Β. και μήκους 147 Α., ὑπό ισχυρῶν τρικυμίας. Η ρυμούλησης του διεκόπη, λόγω τῆς κακοκαιρίας, ἐνώ και ἀσύρματος του πλοίου ἐπανεῖται λειτουργών. Τό πλήρωμα, χάριν μείζονος ἀσφαλείας, ἐπέδη ισπανικής ἀκτοφυλακίδος. 'Ἐν συνεχείᾳ ρυμουλκὸν τού ἀμερικανικού στόλου έθασεν είς βοήθειαν και ἥρχισε τήν 4ην Μαρτίου νάρουσκὴ τού σκάφους προς τήν Γιοκοχάμαν, όπου και ἀνεμένετο νά καταπλεύσῃ τήν 14ην Μαρτίου. (Φεβρ. 20—Μαρτ. 12)

ΑΝΝΙΤΣΑ Λ. (παναμ.): 'Αργόν φέσεις ἔξαντλησεων τῶν καυσίμων την βοήθειαν ρυμουλκών, ἵνα εύρισκετο 314 μῆλα μακράν τῆς Γιοκοχάμαν, με 45 τον. καυσίμων ἐπ' αὐτοῦ. Τελικῶς τού σκάφους ἔπειτε νά φθάσει με μειωμένην ταχύτητον τῆς Γιοκοχάμαν. (Μαρτ. 1)

ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΣΑΣ: Κατά πληροφορίας ἐκ Μπουένος 'Αρες, ἐνώ ἐπλεύριζεν είς Σάσθ Ντόκ, προσήρξεν είς τό ποταμόν Σέλντν., ἀλλ' ἀνειλκύσθη τήν ἀπεμένην χωρὶς ζημιάς, βοηθεῖν ἀπό 6 ρυμουλκό. (Φεβρ. 27—28)

ΑΡΕΤΗ Σ.Σ. (παναμ.): 'Υπέστη ζημιάς ἐκ τρικυμίας κατά τό ταξίδιον του ἀπό Χιρονάτο είς Μουρόρων. (Μαρτ. 11)

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ (πανομ.): 'Από Νέαν 'Υόρκην δι', 'Αμέρεσαν μὲν φορτίον παλαιστιδρών προσήρξεν είς τό ποταμόν Σέλντν., ἀλλ' ἀνειλκύσθη τήν ἀπεμένην χωρὶς ζημιάς, βοηθεῖν ἀπό 6 ρυμουλκό. (Μαρτ. 5—6)

ΓΕΟΒΙΛΑΚΑ ('Καστοριάς): 'Από Μορμουγάκο μὲν φορτίον μεταλευμάτων διά Ρόττερνταν προσήρξεν, ἐνώ ἀπέτελε είς Τζιμπούτι, ἀλλ' ἀνειλκύσθη μὲν ἀλφρός ζημιάς είς δύο έλασματα. Διαρρῷη δὲν ἴσημειώδη και τό σκάφος συνέχισε τό πλούν του. Θά ἐπιθεωρηθῆ ἐκ νέου μετά τήν έκφρωσην του. (Φεβρ. 24)

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιδερ. δεξαμ.): 'Από Νότιον Γαλλίαν διά Περσικόν Κόλπον κατέπλευσε τήν 2αν Μαρτίου είς Πόρτ Σαΐδ, με ζημιάς είς τάς ἀντλίας τού. Στρόβιλος και μειωτήρ τών στροφών ἀπεστάλησαν είς τήν 'Αγγλιαν πράξης ἐπισκευήν. (Μαρτ. 2—5)

ΚΕΙ-Π ΑΡΑΕΩΣ (λιδερ. δεξαμ.): 'Αργούν είς τήν Γιοκοχάμαν ύπεστη ζημιάς τινάς δύο τῆς ισάλου γραμμῆς, συνεπεία προσκρόσθεως ἐπ' αὐτοῦ ἱνώς ἐνώς ισπανικού πλοίου. 'Εβλαθησαν ἴπσισται και ὑρισμέναι ἐγκαταστάσεις ἐπί τού κατοιστρώματος του. (Φεβρ. 21)

ΜΑΙΡΗ-ΣΟΦΙΑ (λιδερ. δεξαμ.): 'Επεσκευάσεν είς Βαλτιμόρην ὥρισμένας ζημιάς ἐκ τρικυμίας. 'Εγένοντο εὐθυγραμμήσεις ἀλσασμάτων τινῶν και ἀριθμός τίς κασφώσεων ὑγενεώθη. (Μαρτ. 1)

ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λιδερ. δεξαμ.): 'Κατά τήν διάρκειαν ἀμμοθυλλῆς και τρικυμίας, πολλὰ σκάφα, προσήρξαν ἐντός τής διώρυγος τού Σουεζ. Τό 'Μάστερ Μιχαήλ' ἤγγισε τόν βυθὸν και μικρά τίς διαρρῷη ἰσημειώδη είς τήν ῡ ἀριθ. 1 δεξαμ.νή του. Μετά γενομένην ἐπιθεώρησην τό σκάφος ἀπέπλευσεν είς Πόρτ Σαΐδ. (Μαρτ. 8)

ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιδερ.): 'Επεσκευάσεν είς Νιούπορτ Νιούς διαφόρους ζημιάς του, τάς όποιας ύπεστη τόν παρελθόντα 'Ιανουαρίου κατά ταξίδιον του ἀπό Αμερικών είς Χάμπτον ρόδο. (Φεβρ. 28)

ΣΕΙΡΙΟΣ (λιδερ. δεξαμ.): 'Αι είει μάλταν ἔπισκευαι του θά περατωθούν τήν 26ην 'Απριλίου. (Μαρτ. 12)

H ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Πορά τόν δύκον τών καυλώσεων διά σιτράκειον 'Βορ. 'Αμερικής με καύλους ἀλσαφός πας ὀνταρέστεις διά τήν 'Αγγλιαν, βελτίωσις καρμίας γενικωτέρα δέν ἴσημειώδη είς τήν ἀγοράν. Τά διά της καυλώσεων τάξιδια, κάποιαι δέ κίνησις ἰσημειώδη και διά τά μεταλευμάτα.

Εις τά διαστάσεις διά σιτοφορία προσετέθησαν τά διά τήν Τουρκίαν προσορίζειν μετά ἀπό τόν Κόλπον και τούς λιμενάς 'Ατλαντικού, καθὼς και διά τό δυτικόν Πακιστάν και τάς Ινδίας, με συμπτομήν κυρίων ἀμερικανικών σκαφών φορτηγών και τάκες.

'Από τό Νόρδερν Ρέιντης διά τάς 'Ινδίας (β'. δεκαπεντήμερον Μαρτίου) ἐπλη-

ρώθησαν 57)6, κατά 7)6 διλιγώτεροι τών καυλώσεων 'Ιανουαρίου.

Αι πρώται καυλώσεις ἀπό τό 'Αγιον Λαυρέντιον ἐκλεισθησαν. Τά 37)6 συνεφαλήσθησαν διά τήν 'Αγγλιαν, με προσφοράν και συνεκών τοξιδίων είς τήν αὐτήν καυλώσεως.

'Από τόν Κόλπον δι', 'Αγγλιαν (Μπέλφαστ και Μπίρκενγκεντ) διά Μάρτιον ἐπηρώθησαν 40)—, με αὐθησην 1)6 ξενοντι προγραμμής καυλώσεως. Διά τήν Τουρκίαν ἀπό τό Νόρδερν Ρέιντης δολ. 6.50 (δεκαπεντήμερον Μαρτίου), ξενοντι τών

ρωθησαν περισσότερα τής τελευταίας καυλώσεως. Διά τήν Κόλπον διά τό Ριόν τό 5 δολλάρια, 25 σίντες περισσότεροι προγραμμής καυλώσεων. Διά τήν Κούνιαν δολλάριο 3.85 ('Απριλίου—Νότιον).

Αι ζαχάρεις τής Κούνιαν είς τάς τομέας τών ἀμερικανικών γιανινθράκων. 'Ολαι αἱ χώραι τής Δυτικής Εύρωπης τείνουν νά περιστρέψουν τάς εἰσαγωγάς των. 'Επιτρώθησαν διά Πολωνίαν 20)6— και διά τό Ριόν τό 5 δολλάρια, 25 σίντες περισσότεροι προγραμμής καυλώσεων. Διά τήν Κούνιαν δολλάριο 6.76.

Αι ζαχάρεις τής Κούνιαν είς τάς τομέας τών ἀμερικανικών γιανινθράκων. 'Ολαι αἱ χώραι τής Δυτικής Εύρωπης τείνουν νά περιστρέψουν τάς εἰσαγωγάς των. 'Επιτρώθησαν διά Πολωνίαν 20)6— και διά τό Ριόν τό 5 δολλάρια, 25 σίντες περισσότεροι προγραμμής καυλώσεων. Διά τήν Κούνιαν δολλάριο 6.76.

Αι ζαχάρεις τής Κούνιαν είς τάς τομέας τών ἀμερικανικών γιανινθράκων. 'Ολαι αἱ χώραι τής Δυτικής Εύρωπης τείνουν νά περιστρέψουν τάς εἰσαγωγάς των. 'Επιτρώθησαν διά Πολωνίαν 20)6— και διά τό Ριόν τό 5 δολλάρια, 25 σίντες περισσότεροι προγραμμής καυλώσεων. Διά τήν Κούνιαν δολλάριο 6.76.

Αι ζαχάρεις τής Κούνιαν είς τάς τομέας τών ἀμερικανικών γιανινθράκων. 'Ολαι αἱ χώραι τής Δυτικής Εύρωπης τείνουν νά περιστρέψουν τάς εἰσαγωγάς των. 'Επιτρώθησαν διά Πολωνίαν 20)6— και διά τό Ριόν τό 5 δολλάρια, 25 σίντες περισσότεροι προγραμμής καυλώσεων. Διά τήν Κούνιαν δολλάριο 6.76.

Αι ζαχάρεις τής Κούνιαν είς τάς τομέας τών ἀμερικανικών γιανινθράκων. 'Ολαι αἱ χώραι τής Δυτικής Εύρωπης τείνουν νά περιστρέψουν τάς εἰσαγωγάς των. 'Επιτρώθησαν διά Πολωνίαν 20)6— και διά τό Ριόν τό 5 δολλάρια, 25 σίντες περισσότεροι προγραμμής καυλώσεων. Διά τήν Κούνιαν δολλάριο 6.76.

Αι ζαχάρεις τής Κούνιαν είς τάς τομέας τών ἀμερικανικών γιανινθράκων. 'Ολαι αἱ χώραι τής Δυτικής Εύρωπης τείνουν νά περιστρέψουν τάς εἰσαγωγάς των. 'Επιτρώθησαν διά Πολωνίαν 20)6— και διά τό Ριόν τό 5 δολλάρια, 25 σίντες περισσότεροι προγραμμής καυλώσεων. Διά τήν Κούνιαν δολλάριο 6.76.

Αι ζαχάρεις τής Κούνιαν είς τάς τομέας τών ἀμερικανικών γιανινθράκων. 'Ολαι αἱ χώραι τής Δυτικής Εύρωπης τείνουν νά περιστρέψουν τάς εἰσαγωγάς των. 'Επιτρώθησαν διά Πολωνίαν 20)6— και διά τό Ριόν τό 5 δολλάρια, 25 σίντες περισσότεροι προγραμμής καυλώσεων. Διά τήν Κούνιαν δολλάριο 6.76.

Αι ζαχάρεις τής Κούνιαν είς τάς τομέας τών ἀμερικανικών γιανινθράκων. 'Ολαι αἱ χώραι τής Δυτικής Εύρωπης τείνουν νά περιστρέψουν τάς εἰσαγωγάς των. 'Επιτρώθησαν διά Πολωνίαν 20)6— και διά τό Ριόν τό 5 δολλάρια, 25 σίντες περισσότεροι προγραμμής καυλώσεων. Διά τήν Κούνιαν δολλάριο 6.76.

Αι ζαχάρεις τής Κούνιαν είς τάς τομέας τών ἀμερικανικών γιανινθράκων. 'Ολαι αἱ χώραι τής Δυτικής Εύρωπης τείνουν νά περιστρέψουν τάς εἰσαγωγάς των. 'Επιτρώθησαν διά Πολωνίαν 20)6— και διά τό Ριόν τό 5 δολλάρια, 25 σίντες περισσότεροι προγραμμής καυλώσεων. Διά τήν Κούνιαν δολλάριο 6.76.

Αι ζαχάρεις τής Κούνιαν είς τάς τομέας τών ἀμερικανικών γιανινθράκων. 'Ολαι αἱ χώραι τής Δυτικής Εύρωπης τείνουν νά περιστρέψουν τάς εἰσαγωγάς των. 'Επιτρώθησαν διά Πολωνίαν 20)6— και διά τό Ριόν τό 5 δολλάρια, 25 σίντες περισσότεροι προγραμμής καυλώσεων. Διά τήν Κούνιαν δολλάριο 6.76.

Αι ζαχάρεις τής Κούνιαν είς τάς τομέας τών ἀμερικανικών γιανινθράκων. 'Ολαι αἱ χώραι τής Δυτικής Εύρωπης τείνουν νά περιστρέψουν τάς εἰσαγωγάς των. 'Επιτρώθησαν διά Πολωνίαν 20)6— και διά τό Ριόν τό 5 δολλάρια, 25 σίντες περισσότεροι προγραμμής καυλώσεων. Διά τήν Κούνιαν δολλάριο 6.76.

Αι ζαχάρεις τής Κούνιαν είς τάς τομέας τών ἀμερικανικών γιανινθράκων. 'Ολαι αἱ χώραι τής Δυτικής Εύρωπης τείνουν νά περιστρέψουν τάς εἰσαγωγάς των. 'Επιτρώθησαν διά Πολωνίαν 20)6— και διά τό Ριόν τό 5 δολλάρια, 25 σίντες περισσότεροι προγραμμής καυλώσεων. Διά τήν Κούνιαν δολλάριο 6.76.

Αι ζαχάρεις τής Κούνιαν είς τάς τομέας τών ἀμερικανικών γιανινθράκων. 'Ολαι αἱ χώραι τής Δυτικής Εύρωπης τείνουν νά περιστρέψουν τάς εἰσαγωγάς των. 'Επιτρώθησαν διά Πολωνίαν 20)6— και διά τό Ριόν τό 5 δολλάρια, 25 σίντες περισσότεροι προγραμμής καυλώσεων. Διά τήν Κούνιαν δολλάριο 6.76.

Αι ζαχάρεις τής Κούνιαν είς τάς τομέας τών ἀμερικανικών γιανινθράκων. 'Ολαι αἱ χώραι τής Δυτικής Εύρωπης τείνουν νά περιστρέψουν τάς εἰσαγωγά

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Αμετάβλητος ή κατάστασίς της. Και κατά τό πρώτον ήμισυ του Μαρτίου χαρκτηριστική ήτού ή σποραδική κυκλοφορία διαταγών, με προσφερόμενα τιμές εἰς τόσον χαμηλά έπιπεδά, ώστε νὰ μη προσελκύεται τὸ ένδιοφέρον τῶν πλοιοκτητῶν. Ή ρασική Μάρη Θάλασσα μὲ άλλεινην έργασίας. Απὸ τὴν Κωνσταντζέαν ὑπῆρχον μία ἡ δύο διαταγαὶ (τοιμέντα) διὰ Περσικὸν Κόλπον, εἰς τὰ 44)—, φίο, 'Απρίλιον. 'Απὸ τὴν Κωνσταντινούπολιν ἔζητετο σκάφος διὰ 1000 τ. ζαχάρεως πρὸς μεταφοράν των εἰς 'Ακαπτα, μὲ ναῦλον 52)6 φόρμη καὶ ἀπὸ τὴν Σμύρνην ἔτερον 1600 τ. (μεταλλεύματα) δι' Οὐντεβάλλα εἰς τὰ 33)— φίο καὶ στόουεντ, μὲ φόρτωσιν τέλη Μαρτίου, δι' ἀμφότερας τὰς περιπτώσεις. Τὰ ἐλληνικὰ μεταλλεύματα εἰν ἀπρᾶσις. Μόνον ἐκ Μήλου ὑπῆρχε μία διαταγὴ 2000 ἔως 2225 τ. βαρυτίνες εἰς σάκους διὰ Περσικὸν Κόλπον, μὲ προσφερόμενον ναῦλον 65)—, μὲ 2)6 φορτωτικὰ καὶ 6) — ἔκφορτωτικά, φόρτωσις τέλη Μαρτίου—άρχας 'Απρίλιον. 'Εκκυλοφόρησε τέλος καὶ μία διαταγὴ εἰς Πορτογαλίας διὰ Μορφαλκόν—άρχας 'Απρίλιον. 'Επεργότην (5000 τ. κορμῶν εὐκαλύπτου) εἰς τὰ 35)— φίο καὶ στόουεντ, φόρτωσις Μαρτίου.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Έκ Βορείου Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάλιφας η Σαιν Τζάν 14.000 τ. γεννημάτων διὰ Καράτοι 53)—, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—15 Μαρτίου. «Α·Ι·ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 14.000 τ. γαιανθράκων δι' Αμερίσσαν—Ρόττερνταμ η 'Αμστερδαμ (τρία συνεχῆ ταξίδια) 24)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φίον διὰ γερμανικὸν λιμένα Βορείου Θαλάσσης 116 ἔξτρα, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, έναρξεν Μαΐου.

«ΦΩΤΕΙΝΗ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένα Κόλπου 9700 τόν. σόγια δι" Ιαπωνίαν δολλ. 8.75, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, συμπλήρωσιν 3000 τ. φωσφόρων ἀπὸ Τάμπον δι' Ιαπωνίαν δολλ. 7, φόρτωσις 2—5 Μαρτίου.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ» (παναμ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων διὰ Βενετίαν δολλ. 4.40, μὲ 2000 τόν. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—20 Μαρτίου.

«ΜΥΡΙΑΜ III.» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' ένα ἐλληνικὸν λιμένα δολλ. 4.50, ἢν δύο ἐλληνικοὺς λιμένας δολλ. 4.75, ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 Μαρτίου—10 'Απρίλιον.

«ΑΝΑΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ» (λιβερ.) ἀπὸ Σαιν Τζάν 14.000 τ. γεννημάτων διὰ Καράτοι 53)—, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15—25 Μαρτίου.

«ΕΒΗΚΟΥΗΝ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένα Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων δι' ένα Ιαπωνικὸν λιμένα δολλ. 8, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 28 Μαρτίου—15 'Απρίλιον.

«ΕΙΑΣΙΑΒΕΤ X» (λιβερ., δεξιμ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 9500 τόν. γεννημάτων δι' 'Ελλάδος δολλ. 5.75, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΣΤΕΙΤΣ» (δεξιμ. ὑπὸ σημ. ἀμερικ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 11.500 τόν. γεννημάτων δι' 'Ελλάδα δολλ. 13.85, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΕΥΔΟΞΙΑ» (σημ. ἀγγλική) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 9500 τόν. γεννημάτων διὰ τουρκικὸν λιμένα Μεσογείου δολλ. 6.20, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ» (ἐλληνικὸν) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διὰ τουρκικὸν λιμένα Μεσογείου δολλ. 6.20, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 'Απρίλιον—Μάϊον.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟΣ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολλ. 8, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—20 Απρίλιον.

«ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 12.000 τόν. όρθιες εἰς σάκους διὰ Καλλάδος 3.80 φίο, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ» (λιβερ.) ἀπὸ 'Αγιον Λαυρίουν 9000 τ. γεννημάτων διὰ Λονδίνου η Χούλλ 37)6, φίον καὶ διὰ Ντάντον 2)6 ἔξτρα, φόρτωσις 10—25 'Απρίλιον. «ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 12.000 τ. γαιανθράκων δι' Αμερίσσαν—Ρόττερνταμ η 'Αμστερδαμ 25)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν,

δύοιν διὰ γερμανικὸν λιμένα Βορείου Θαλάσσης 1)3 ἐπὶ πλέον, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—20 'Απρίλιον.

«ΕΛΟΙΝΤΑ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 10.000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον 'Ιανέρων δολλ. 5, μὲ 900 τ. ἐκόρτωσιν εἰς τὰ 60 σάντες, φόρτωσις 29 Μαρτίου—12 'Απρίλιον.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ» (ιδιούρ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον 'Ιανέρων δολλ. 5, μὲ 900 τόν. ἐκόρτωσιν εἰς τὰ 60 σάντες, φόρτωσις 8 Μαρτίου—10 'Απρίλιον.

«ΑΤΛΑΣ» (νεότευκτον) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ (ξειρουμένου τοῦ 'Άλμπαν) 12.500 τόν. γεννημάτων διὰ δυτικὴν ἀκτὴν 'Ινδιών 57)6, φίον ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 20)—, ἐν διὰ δύο λιμένας ἔκφορτωτας 2)6 ἔξτρα, φίον δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν 'Ινδιών 2)6 βάσιν ἐπὶ πλέον, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 17—31 Μαρτίου.

«ΕΥΤΕΝΙΑ Σ. Ε.» (λιβερ.) ἀπὸ Χάλιφας 12.000 τόν. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 37)6, φόρτωσις 10—17 Μαρτίου.

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΜ» (λιβερ.) ἀπὸ 'Άλμπαν καὶ Νέαν 'Υόρκη 9500 τόν. γεννημάτων διὰ δύο λιμένας δολλ. 3, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 27 Μαρτίου—10 'Απρίλιον.

«ΜΙΧΑΗΑ Κ.» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 10.000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον 'Ιανέρων δολλ. 5, μὲ 900 τ. ἐκόρτωσιν εἰς τὰ 60 σάντες, φόρτωσις 10—25 'Απρίλιον.

«ΣΙΡΑΜ» (παναμ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων δι' ένα λιμένα η Φιλαδέλφειαν 4)3, μὲ 3000 τόν. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10—25 Μαρτίου.

«ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων διὰ Ρίον 'Ιανέρων δολλ. 5, μὲ 900 τ. ἐκόρτωσιν εἰς τὰ 60 σάντες, φόρτωσις 10—25 'Απρίλιον.

«ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ» (παναμ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας 'Ατλαντικοῦ (βορείων τοῦ Χάπτερας) 9500 τ. γεννημάτων διὰ τουρκικὸν λιμένα Μεσογείου δολλ. 6.50, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15—31 Μαρτίου.

«ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ» (παναμ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας 'Ατλαντικοῦ (βορείων τοῦ Χάπτερας) 9500 τ. παλαιοισθίρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' ένα λιμένα 'Αμερίσσαν—Ρόττερνταμ — Τερνεύζενη η Γανίδην, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 59.800, φίον ἀπὸ δύο λιμένας φορτωτῶν (ξειρουμένου τοῦ 'Άλμπαν) δολ. 2500 ἔξτρα, ἐν διὰ έπον Βίλμιγκτων — 'Εβεργκλαντ ρέιντζ δολ. 2000 ἐπὶ πλέον, φόρτωσις 5—15 'Απρίλιον.

«ΔΩΡΙΣ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας 'Ατλαντικοῦ (βορείων τοῦ Χάπτερας) 9500 τόν. γεννημάτων διὰ τουρκικὸν λιμένα Μεσογείου δολλ. 6.50, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 5—28 'Απρίλιον.

Έκ Βορείου Ειρηνικοῦ

«ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ» (λιβερ.) ἀπὸ Βρετανικὴν Κολορδίαν η ἀμερικανικὸν λιμένας Βορείου Ειρηνικοῦ 12.000 τόν. γεννημάτων δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν 'Ινδιών 62)6, φίον διὰ δυτικὴν ἀκτὴν 'Ινδιών 65)—, ἐν διὰ δύο λιμένας τῆς ιδίας ἀκτῆς 2)6 ἔξτρα, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 5—28 'Απρίλιον.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἀπὸ Βρετανικὴν Κολορδίαν 10.000 τόν. ςυλείας καὶ γεννημάτων διὸν διὰ ἀμερικανικὸν λιμένας 'Ατλαντικοῦ (βορείων τοῦ Χάπτερας) κατ' ἀποκοπὴν δολ. 75.000, φόρτωσις 15 'Απρίλιον—15 Μαΐου.

«ΜΑΧΗΤΗΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Βρετανικὴν Κολορδίαν η ἀμερικανικὸν λιμένας Βορείου Ειρηνικοῦ 11.800 τόν. γεννημάτων δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν 'Ινδιών 62)6, ἐν διὰ δύο λιμένας τῆς ιδίας ἀκτῆς 2)6 ἔξτρα, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 5—28 'Απρίλιον—10 Μαΐου.

«ΑΡΓΚΟΜΠΗΜ» (σημ. ἀγγλική) ἀπὸ Βρετανικὴν Κολορδίαν η ἀμερικανικὸν λιμένας Βορείου Ειρηνικοῦ 12.500 τόν. γεννημάτων δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν 'Ινδιών 62)6, ἐν διὰ δυτικὴν ἀκτὴν 'Ινδιών 65)—, φίον διὰ δύο λιμένας τῆς ιδίας ἀκτῆς 2)6 ἔξτρα, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 20 'Απρίλιον—15 Μαΐου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» ἀπὸ Βρετανικὴν Κολορδίαν 13.000 τόν. κριθῆς διὰ Νοδοράσικον καὶ η 'Οδσσόν δολ. 9.75, μὲ 1000 μετρικῶν τόν. φόρτωσιν, ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 'Απρίλιον—5 Μαΐου.

«ΕΠΑΣΙΦΙΚ ΕΝΤΟΥΡΕΝΣ» (εχ. 'Wichita', τάκερ) ἀπὸ Βρετανικὴν Κολορδίαν διὰ ἀμερικανικὸν λιμένα Βορείου Ειρηνικοῦ 14.000 τόν. γεννημάτων δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν 'Ινδιών 62)6, μὲ 1500 τόν. ἐκόρτωσιν εγκρός-τέρμας, φόρτωσις 1—15 'Απρίλιον.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟΣ» (λιβερ.) ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ 9500 τόν. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 5.50, φίον διὰ κριθῆς 5.70, ἐν φόρτωσιν τῆς κριθῆς ἀπὸ 'Αγιον Φραγκίσκου (ξειρουμένου τοῦ Στόκτων) δολ. 5.90, μὲ 3000 τόν. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 Μαΐου—10 Ιουνίου.

«ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Βρετανικὴν Κολορδίαν — ἀμερικανικὸν λιμένας Βορείου Ειρηνικοῦ 14.000 τόν. γεννημάτων δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν 'Ινδιών 62)6, φίον διὰ δύο λιμένας Βρετανικὴν Κολορδίαν 2)6 ἔξτρα, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 'Απρίλιον—10 Μαΐου.

«ΚΡΕΤΑΣ» (εχ. 'Σίγκυντε') ἀπὸ Βρετανικὴν Κολορδίαν 9500 τόν. κριθῆς διὰ Λευνγκράδ η Ρίγαν δολ. 9, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10—25 'Απρίλιον.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ» (λιβερ.) ἀπὸ Βρετανικὴν Κολορδίαν η ἀμερικανικὸν λιμένας Βορείου Ειρηνικοῦ 13.500 τόν. γεννημάτων δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν 'Ινδιών 62)6, φίον διὰ δύο λιμένας τῆς ιδίας ἀκτῆς 'Ινδιών 65)—, ἐν διὰ δύο λιμένας τῆς ιδίας ἀκτῆς 2)6 ἔξτρα, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 17—31 Μαρτίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ» (παναμ.) ἀπὸ Βορείου Ειρηνικοῦ 9500 τόν. γεννημάτων δι' Αμερίσσαν δολ. 7, μὲ 3000 τόν. ἐλεύθερον ἔκφορτωτικῶν, φόρτωσις 20 Μαρτίου—5 'Απρίλιον.

Έκ Νοτίου Αμερικῆς

«ΚΕΡΡΙΕΡ» (λιβερ.) ἀπὸ Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 7000 τόν. μεταλλευμάτων διὰ Πολωνίαν 42)6, μὲ 1000 τόν. φόρτωσις 3) — καὶ 2000 τόν. ἐκόρτωσιν εἰς Στεπτίνον, φόρτωσις τέλη Μαρτίου.

«ΓΚΛΑΝΤΙΕ-Ι-ΤΟΡ» (λιβερ.) ἀπὸ Ρεοΐφ 9000 τόν. ζαχάρεως εἰς σάκους διὰ Καλόμπο 67)6, φίο καὶ στόουεντ, καντσίλλο 28 Μαρτίου.

Your shipchandler at Emden

Siept van Brethorst-Emden
Day an Night Phone: 2426-2427

Shipsupply. Fresh and dry stores. Bonded stores.
Deck and Engine stores.

Agents of Mobil Oil A.G. of German, Hamburg

Emden, Neuer Hafen Telegrams: Brethorst - Emden

Representatives of Greek Department: MENELAOS LINGOS

'Εξ Αγγλίας και Κόντινεντ

ΛΙΒΕΡΙΑΝΟΝ (φορτηγόν) ἀπό ἓνα ή δύο λιμένας Χάρδρην—'Αμβούργον ρέιντς (συμπεριλαμβανομένου τοῦ Λονδίνου) 11.000 τόνων δ. w. (σύντοκην και γενικό εἶδον) διά Λός 'Αντζέλες — Βαγκούρερ ρέιντς (τέσσαρα συνεχή ταξίδια) κατ' ἀποκόπην δολ. 67.000 φίο και στόουεντ, φόρτωσις 1—15 'Απριλίου.

'Εκ Μεσσηνίας και Άδριατικῆς

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ» ἀπό 'Αλεξάνδρειον ἡ Πόρτα Σαιδί 9500 τ. ὄρυζης εἰς σάκκους δι' ἓνα λιμένας 'Ινδονησίας 60)—, ἔαν δύο λιμένας 63)— φόρμη, ἐκφόρτωσις «γκρός-τέρμης», φόρτωσις 1—15 'Απριλίου.

«ΕΛΕΥΣΙΣ» ἀπό 'Αλεξάνδρειον 2000 τόν. ζαχάρως εἰς σάκκους διά Βεγγάζην 33)—, φίο και στόουεντ, φόρτωσις 13—25 Μαρτίου.

«ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ» (σημ. Λιδόνου) ἀπό Καζαμπάγκαν 2000 τ. βαρώνων γεννημάτων διά Μασσαλίαν 17)—, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.» (λιθερ.) ἀπό Λαττάκια 2800 τ. βαμβακοσπόρου διά Μαύρην Θάλασσαν 48)—, ἥμερος φόρτωσις.

«ΑΓΓΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἀπό Λαττάκια 1600 τ. βαμβακοσπόρου διά Μαύρην Θάλασσαν 48)—, ἥμερος φόρτωσις.

«ΑΣΠΑ» ἀπό Κωνστάντζαν 1000 κ. μ. υλείας διά τρεῖς λιμένας 'Ελλάδος δολ. 3 ἥμερος φόρτωσις.

'Εκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.» (λιθερ.) ἀπό Κωνστάντζαν 2800 τόν. ὄραδοσίτου διά Ραδέναν 38)—, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (Κοσταρίκας) ἀπό Κωνστάντζαν 2500 κ. μ. υλείας δι' 'Αλεξάνδρειαν 27)—, τὸ κ. μ., φόρτωσις Μάρτιου.

«ΑΣΠΑ» ἀπό Κωνστάντζαν 1000 κ. μ. υλείας διά τρεῖς λιμένας 'Ελλάδος δολ. 3.20 τὸ κ. μ., φόρτωσις Μάρτιου.

'Εξ Αύστραλίας, Ινδιῶν και Απω Ανατολῆς

«ΟΡΦΕΥΣ» ἀπό Λορητό 9000 μετρικών τόν. κριθής διά Βίρο Κρούς ἡ Ταμπίκο 463 φίο και στόουεντ, μὲ 1000 τ. φόρτωσιν και 1000 τόν. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 12—18 Μαρτίου.

«ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ» (λιθερ.) ἀπό Μορμουγκός 5800 τ. μεταλλευμάτων διά Γένοβαν, Πιούτινο ἡ Μπανιόλη 33)6 φίο και στόουεντ, μὲ 700 τ. φόρτωσιν και 2000 τόν. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 5—20 Μαρτίου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (παναρ.) ἀπό Χαιρόγκ 3250 τ. ὄρυζης εἰς σάκκους διά Κωνστάντζαν 59)—, φίο και στόουεντ, μὲ 600 τ. φόρτωσιν και 600 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 10—25 Μαρτίου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (Κοσταρίκας) ἀπό Μαρμαγκός 4000 τόν. μεταλλευμάτων διά Κωνστάντζαν ἡ Βάραν 47)—, μὲ 800 τόν. φόρτωσιν φόρμη και 1500 τόν. ἐκφόρτωσιν 2)—, φόρτωσις 10—25 Μαρτίου.

'Εκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΑΡΜΑΡ» (λιθερ.) ἀπό ἕνα ή δύο λιμένας Βορείου ἡ Νοτίου Κούδας 9500 τόν. ζαχάρως εἰς σάκκους διά Τόκιο—Χακάτα ρέιντς 60)—, μὲ 119 ἐπὶ πλέον δι' ἔκαστον πρόσθιτον λιμένας ἐκφόρτωσις μέχρι τριών τοιστών, φόρτωσις 15 'Απριλίου 15 Μαΐου.

«ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ» (λιθερ.) ἀπό Χαμίνα και ἔνα λιμένα Νοτίου Σουηδίας 1500 στάνταρτς υλείας δι' 'Αλεξάνδρειαν, λίρας Αίγαντου 12 τὸ στάνταρτ, φόρτωσις 'Ισλύνον—Ιούνιον.

«ΑΡΙΚΑ» (Κοσταρίκας) ἐξ 'Αρχαγγέλου 1100 στάνταρτς υλείας δι' ἀνατολικήν κτήνη 'Αγγλίας 215)— τὸ στάνταρτ (δύο συνεχῆ ταξίδια), μὲ ἔναρξην ἄμφα τὴ ἐπαναλήψει τῆς νοσοποιίας.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ» (παναρ.) ἀπό Βαλπαραΐον 9500 τόν. μεταλλευμάτων διὰ Τακόμα δολ. 6.75 φίο, μὲ 750 τόν. φόρτωσιν και 1500 τόν. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 15 Μαΐου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» ἀπό ἓνα ή δύο λιμένας Βορείου ἡ Νοτίου Κούδας 9500 τόν. ζαχάρως εἰς σάκκους διά Λαττάκια δολ. 6.75, μὲ 750 τόν. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 11—15 Μαρτίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.» (λιθερ.) ἐξ Κούδας 12.000 τ. ζαχάρως εἰς σάκκους δι' 'Ιαπωνίαν 60)— φίο και στόουεντ, φόρτωσις 14—20 Μαρτίου.

Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ» (λιθερ.) 10.850 τόνων δ. w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 26 ἔως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον ἀπό 'Αλεξάνδρειαν μεταξύ ἀμερικανικῶν λιμένων ἡ και Καναδᾶ, δολ. 2, παράδοσις εἰς δυτικὴν ὁπῆν Κεντρικής Αμερικῆς, 20 Μαρτίου ἦως 6 'Απριλίου και ἐπαναπόρδοσις εἰς Νόρδερν ρέιντς ἡ εἰς λιμένας ἀνατολικοῦ Καναδᾶ.

«ΝΙΚΟΛΑΣ Δ.» 10.930 τόνων δ. w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 26 ἔως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον ἀπό Βόρειον 'Αμερικήν εἰς Μεσόγειον δολ. 2.10, παράδοσις εἰς Νόρδερν ρέιντς, Μαρτίου και ἐπαναπόρδοσις εἰς Μεσόγειον.

«ΚΑΙΤΗ Δ.» (λιθερ.) 10.890 τόνων δ. w. (475.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 25 ἔως 26 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον ἀπό 'Αλεξάνδρειαν εἰς 'Απω Ανατολήν, 15)9, παράδοσις εἰς 'Αλεξάνδρειαν 15—30 Μαρτίου, ἐπαναπόρδοσις εἰς λιμένας 'Ινδονησίας.

«ΧΡΥΞ» (λιθερ.) 10.810 τόνων δ. w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον ἀπό Επερούδιας εἰς 'Ηνωμένας Πολιτείας δολ. 2, παράδοσις εἰς Περσό, Μαρτίου—'Απριλίου, ἐπαναπόρδοσις εἰς Νόρδερν ρέιντς.

«ΖΕΦΥΡΟΣ» (λιθερ.) 7500 τόνων δ. w. (271.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 12 μιλλίων), τάιμ-τσάρτερ διά δύο δέκα μῆνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) κατ' ἀποκόπην δολ. 18.000 μηνιαίως, παράδοσις εἰς Χάλιφας 19—24 Μαρτίου.

HELLENIC SHIPSTORES
BREMEN
NIC. FOTOU & CO.
"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ EN BREMEN,"
BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM
Νωπά και ξηρά έφοδια, έφοδια Τράνζιτ
Όλικά μηχανῆς και καταστρώματος
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ

Office: Bremen 13, Liegnitz str. 58 Night Phone N. Fotou 83095
Telefon: 70473 Cables FOTOU, Bremen

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

«ΛΑΚΥΣΤΑΡ» (λιθερ.) ἀπό λιμένας Περσικοῦ Κόλπου 15.000 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά Καρδαγένην 50% ἐπὶ ἔλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκείλι, φόρτωσις 28 Φεβρουαρίου — 12 Μαρτίου.

«ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ» ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης ἡ Ταμπίκο 16.500 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά Αιτάντικου (Βορείων τοῦ Χάττερας) 60% ἐπὶ ἔλαττον τοῦ ομερικανικοῦ ναυλολογίου, φόρτωσις 9 Μαρτίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ» (λιθερ.) ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης τοῦ Χάττερας 16.500 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά ομερικανικοῦ ναυλολογίου, φόρτωσις 9 Μαρτίου.

«ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ» (λιθερ.) ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 20.000 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά ομερικανικοῦ λιμένας Αιτάντικου (Βορείων τοῦ Χάττερας) 52½% ἐπὶ ἔλαττον τῆς βάσεως τοῦ ομερικανικοῦ ναυλολογίου, φόρτωσις 7 Μαρτίου.

«ΑΜΕΛΙΑ» (λιθερ.) ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 15.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά ομερικανικοῦ λιμένας Αιτάντικου (Βορείων τοῦ Χάττερας) 55% ἐπὶ ἔλαττον τῆς βάσεως τοῦ ομερικανικοῦ ναυλολογίου, φόρτωσις 12 Μαρτίου.

«ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ» (λιθερ.) ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 22.000 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά Νόρδερν ρέιντς 55% ἐπὶ ἔλαττον τῆς βάσεως τοῦ ομερικανικοῦ ναυλολογίου, φόρτωσις 16 Μαρτίου.

«ΑΜΑΝΤΑ» (λιθερ.) ἀπό Ταμπίκο 15.000 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά Νόρδερν ρέιντς 55% ἐπὶ ἔλαττον τῆς βάσεως τοῦ ομερικανικοῦ ναυλολογίου, φόρτωσις 15 Μαρτίου.

«ΤΙΝΙ» (λιθερ.) ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 17.000 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά ομερικανικὸν λιμένα 'Αιτάντικου (Βορείων τοῦ Χάττερας) 60% ἐπὶ ἔλαττον τῆς βάσεως τοῦ ομερικανικοῦ ναυλολογίου, φόρτωσις 13—19 Μαρτίου.

«ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΑ» (λιθερ.) ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 17.000 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά 'Αγγλίαν—Κόντινεντ, μὲ ὄφιον Μεσόγειον, 55% ἐπὶ έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκείλι, διὰ δι' ανατολικὴν ὁπῆν Νοτίου Αμερικῆς 50%, ἐπὶ ἔλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκείλι, φόρτωσις 13—19 Μαρτίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ» (λιθερ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικῆς Θαλάσσης 17.000 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά Νόρδερν ρέιντς 60% ἐπὶ ἔλαττον τῆς βάσεως τοῦ ομερικανικοῦ ναυλολογίου, φόρτωσις 19 Μαρτίου.

«ΕΝΗΜΕΡΤΗΣ» (λιθερ.) ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 17.000 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά Νόρδερν ρέιντς 50% ἐπὶ ἔλαττον τῆς βάσεως τοῦ ομερικανικοῦ ναυλολογίου, φόρτωσις 20—29 Μαρτίου.

**MARINE CHEMICAL PRODUCTS**

"Over twenty years of leadership"



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



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



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

and other quality products

C. & H. SALES CO.

80 BROAD STREET

NEW YORK 4, N.Y.

TEL. HANOVER 2-6998

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)		έτ. «Κάρυκα 'Οσεάνικα»	57	11630	έφθ. Βαλτιμόρην 8 Μαρτ.
ΑΓΓΛΙΑ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	έφθ. Πειραιᾶ 8 Μαρτ.
ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ		Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πέραμα ἀπό 21 Νοεμ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	έφθ. Καλκούτταν 8 Μαρτ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ		έτ. «Λώψ»	55	8450	άνεχ. Χιούστον 7 Μαρτ. διά Χάϊφαν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ		Εύγενια I. Χανδρῆ	18	2974	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδις 8 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)		έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άργει Αμπελάκι ἀπό 7 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		Υιοι Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άργει Αμπελάκι ἀπό 23 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		N. & 'Α.Κ. Χατζηπατέρας	43	7231	άνεχ. Τζιμπούτι 15 Φεβρ. διά Πουσάν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	5648	διπλής Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Πουσάν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Νικολέρης - Παπάζογλου	27	1887	διπλής Σουεζ 26 Φεβρ. διά Σουδάν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		άδ. Τσουρινάκη	22	988	άνεχ. Λαττάκια 10 Μαρτ. διά Βάρηναν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	διπλής Τζιμπούτι 1 Μαρτ. διά Κορέαν
ΑΓΚΥΡΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	1982	άνεχ. Κων/πολιν 7 Μαρτ. δι' 'Ορντού
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΣ		Μικ. Βασιλειδόπης	43	7180	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 11 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑΙ		έτ. «Ελληνική»	56	2744	έφθ. Βαλτιμόρην 10 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑΙ		Έλλ. Γραμμή Ν. Αμερ.	53	3575	έφθ. Ρίον 'Ιανέιρον 8 Μαρτ. (διά Πειραιᾶ)
ΑΙΟΛΟΣ		έτ. «Φιλιάρι»	44	7125	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 28 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΚΤΗ		«Αδ. Λιβανοῦ» Α.Ε.	44	7176	διπλής Τζιμπούτι 1 Μαρτ. διά Κορέαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Λάμψη»	42	7191	άργει Μπρούτζες ἀπό 19 Δεκ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.		Στρατής 'Ανδρεάδης	20	1112	άνεχ. Γαλάται 11 Μαρτ. διά Τρίπολιν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		«Εσφανών» Α. Ε.	43	7266	εις Πειραιᾶ ἀπό 25 Φεβρ. (έπισκευα)
ΑΛΙΑΚΜΩΝ		«Άδ. Λιβανοῦ» Α.Ε.	43	7194	εις θέσιν 34.33 Β. - 137.34 Δ. Φεβρ. 25 δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΛΙΚΗ		έτ. «Αναξ»	55	8332	άνεχ. Λόδη 'Αντζελες 14 Φεβρ. διά Γιαδέτα
ΑΝΑΣ		Χρ. Σαρπῆς	21	1037	διπλής Αδεν 5 Μαρτ. διά Βαμβάνην
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ		Λαιμός & Πατέρας	42	7177	εις μεταφοράς 'Ελλάδος-'Αδριατικής
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ		'Ιγκόρ & 'Απ. Πεσάς	44	7176	άργει Κάρδιφ ἀπό 14 Σεπτ.
ΑΝΙΑ		Λαιμός & Πατέρας	43	7176	άνεχ. Γιοκοσούκαν 25 Φεβρ. δι' 'Ειρηνικόν
ΑΝΤΩΝΗΣ		όδ. Κυρτάτα	29	6022	διπλής Παναμάν 4 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ		Α. Δημάδης - Δ. Γιούπη	43	7253	άνεχ. Μπουένος 'Αύρες 6 Μαρτ. διά Μπάχιαν Μπλάγκαν
ΑΞΙΟΣ		έτ. Καρρά	58	10100	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 27 Δεκ.
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ		έτ. Καρρά	57	10376	έφθ. Χάμπτον ρόδις 10 Μαρτ.
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ		«Λιβανός» Α.Ε.	41	7467	έφθ. Γιουκάρο 1 Μαρτ.
ΑΡΙΕΤΤΑ		«Γκρέιν Λάιν»	31	20256	άνεχ. Σπάττλ 12 Φεβρ. δι' 'Οζάκαν
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)		Δ. Εύθυμιον κλπ.	24	2747	εις Αμβούργον ἀπό 4 Φεβρ.
ΑΡΜΟΝΙΑ		έτ. «Τρόπις»	44	7240	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 10 Μαρτ. διά Ραγγούν
ΑΡΤΕΜΙΣ		«Ασπυ. Γκρούμα	39	1007	διπλής Σουεζ 9 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΣΗΜΙΝΑ		Μάρκος Νομικός	53	13415	άνεχ. Πειραιᾶ 8 Μαρτ. διά Μασαλίαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)		Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 Μαρτ. δι' Ούζαν
ΑΣΤΕΡΙΣ		Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 Μαρτ. δι' Ούζαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		έτ. «Αναξ»	57	9500	έφθ. Τάιν 7 Μαρτ. δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας
ΑΤΑΛΣ		έτ. «Άθανας»	21	3275	άργει Λαύριον 5 Μαρτ.
ΑΥΔΙΣ		έτ. «Ελιξ»	44	7176	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 16 Φεβρ.
ΑΥΡΑ					
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΘΡΕΙΔΕΡΙΚΗ					
ΒΑΣΙΛΗΣ		'Εθν. Γραμμ. 'Ελλ. - 'Αμερ.	27	21329	διπλής Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΒΕΛΓΙΟΝ		Πεύπολα, Καλλίκ. Τσούτσας	11	1881	άνεχ. Κολόμπιο 1 Μαρτ. διά Κουθέτι
ΒΕΡΟΙΩΝ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	έφθ. Βρέμπνη 9 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ		«Ελληνική» Α. Ε.	45	1982	άνεχ. Πειραιᾶ 10 Μαρτ. διά Θεσσαλονίκην
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.		Άντ. Παπαδάκης	43	7176	άργει Ντάρτομου 5 Μαρτ. διά Βαμβάνην
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		όδ. Κοντού	30	739	άνεχ. Μοντεβίδεο 24 Φεβρ. διά Πουεστό λά Κρουζ
ΒΡΥΞΗ (δεξ.)		«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 Μαρτ. δι' Ούζαν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		Κ. Ι. Στεργιόπουλος	22	3846	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 Μαρτ. δι' Ούζαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.		«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	έφθ. Λονδίνον 5 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.		Ν. Λαμπίρης	31	967	άνεχ. Χάιφαν 4 Μαρτ. διά Κωνατάντζαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ		«Νομικός» Ατδ	21	1975	διπλής Κων/πολιν 5 Μαρτ. διά Μπουργκάς
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		όδ. Γράτουσ	44	7176	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 25 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΘΡΕΠΤΗΣ		έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	21	5728	έγγει 'Αμπελάκι ἀπό 26 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		όδ. Καθρέπτη-Π.Τούρλος	07	1317	εις Πειραιᾶ ἀπό 23 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 22 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)		όδ. 'Ανδρεάδην	43	7233	δονει Πειραιᾶ ἀπό 4 'Ιαν.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ		«Γουόρλεν Τάνκερς»	54	20991	διπλής Σουεζ 11 Μαρτ. διά Πειραικόν Κόλπον
ΔΑΝΑΗ		Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άνεχ. Χιούστον 7 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		«Άλεξάτος - Δούκας	23	1566	έφθ. Πειραιᾶ 6 Μαρτ.
ΔΗΜΗ. ΗΓΓΛΕΣΗΣ		Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	εις Ρόττερνταμ ἀπό 9 Φεβρ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΣ		«Φόρντοντος»	18	5275	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 28 Φεβρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		Π. Α. Κυδωνιεύς	26	4862	άργει Πειραιᾶ ἀπό 10 'Οκτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		έτ. Βεργωτή	44	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 10 Μαρτ. διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		Π. & Β. Πανταλέων	43	7260	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 11 Μαρτ.
ΔΙΡΟΥΣ		έτ. «Φούρκερο»	58	9092	άνεχ. Κίελον 27 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
		Αδ. φοι Πατέρα	43	7280	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 25 Νοεμ.
ΕΒΗ ΔΙΒΑΝΟΥ					
ΕΒΡΟΣ		Αδ. Λιβανοῦ	37	4839	εις Ρόττερνταμ ἀπό 2 'Ιουλ. (έπισκευα)
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7256	διπλής Τρίνινταντ 5 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)		έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4164	άργει Κάρδιφ ἀπό 7 Νοεμ.
ΕΛΕΝΗ Δ.		όδ. Τυπάλδου	27	6346	εις Ούντεβάλλα ἀπό 6 Σεπτ. (έπισκευα)
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		«Αλκυών» Α. Ε.	44	7253	εις Ρόττερνταμ ἀπό 12 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		όδ. Κουλουκούντη	38	5500	άργει Χάργυντας ἀπό 7 Μαρτ.
ΕΛΕΥΣΙΣ		Δ. Σταθάτη & Σια	43	7176	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 7 Μαρτ. διά Νότ. 'Αφρικήν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		Κουμαριονόυ - Πρίντεζη	21	1549	εις Πειραιᾶ ἀπό 2 Φεβρ.
ΕΛΛΑΣ		άδ. Μαζαράκη	22	3551	άργει Πέραμα
		«Ελληνική» Α. Ε.	56	2746	άνεχ. Νέον 'Υόρκην 2 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
		Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άργει Καλάμας ἀπό 18 'Ιαν.
		Εύτ. Γκούμας	22	1055	διπλής Κωνατάνινούπολιν 13 Φεβρ. δι' 'Οδησσόν
		«Ελληνική Α.Ε.»	57	7068	άνεχ. Βομβάνη 8 Μαρτ. διά Τσιταγκόγκη
		«Ελληνική Α.Ε.»	39	6281	έφθ. Μαντράς 11 Μαρτ.
		«Ελληνική» Καλλιμανού.	44	7207	άνεχ. Γκάλθεστον 5 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
		«Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 Μαρτ. διά Καλκούτταν
		«Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP

TELEPHONE : 82226

) NIGHT : 412905

ΕΛΛΗΝΙΟΣ ΑΣΤΗΡ	43	7176	άνεχ. Κων) πολιν 6 Μαρτ. διά Ν. 'Υόρκην	
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	43	7176	άνεχ. Πειραιά 9 Μαρτ. διά Θεσσαλονίκην	
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	43	7176	διπλής Σουέζ 11 Μαρτ. δι' Ινδίας	
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΣΠΙΝΥΜΑ	56	7063	έφθ. Νέαν 'Οπλεάνην 4 Μαρτ.	
ΕΛΛΗΝΙΣ	43	7302	άνεχ. Μαρακάμπο 4 Μαρτ. διά Κούβαν	
ΕΛΠΙΣ	19	1492	έφθ. Πειραιά 6 Μαρτ.	
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	43	7176	άνεχ. Μόζι 5 Μαρτ. διά Κορέαν	
ΕΠΙΤΑΝΗΣΟΣ	44	7251	έφθ. Χάρην 8 Μαρτ.	
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	21	2369	έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	43	7194	άνεχ. Λομπίτ 24 Φεβρ. διά Μεσόγειον	
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	17	3976	άνεχ. Πειραιά 12 Μαρτ. δι' Οδησσόν	
ΕΥΑΝΓΙΑ	43	7244	άνεχ. Λός Αντζελες 18 Φεβρ. διά Πουσάν	
ΖΑΤΟΥΝΑ - ΠΟΛΙ	08	1699	άργει Πέραμα ἀπό 16 Σεπτ.	
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	38	5548	άργει Χάργυντς ἀπό 10 Μαρτ.	
ΗΡΩΝ ΙΙ.	44	1815	άργει Πέραμα ἀπό 17 Ιουλ.	
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	44	7198	διπλής Πόρτ Σαιδ 12 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ	
ΘΕΜΩΝΗ	44	7198	άργει Σύρον ἀπό 22 Οκτ.	
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	56	8424	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Μαρτ.	
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	37	6636	διπλής Γιβραλτάρ 3 Μαρτ. διά Σέυρβιλλ	
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	29	2231	άνεχ. Χάρην 3 Μαρτ. διά Πειραιά	
ΙΓΟΡ	43	7207	έφθ. Λός Αντζελες 19 Φεβρ.	
ΙΝΑΙΚΟΣ (δεξαμ.)	30	7924	άνεχ. Πούντα Αρένας 6 Μαρτ. διά Γκουιντέρο Μπαιν	
ΙΩ. ΗΓΓΛΕΣΗΣ	42	7035	άνεχ. Κολόμπο 5 Μαρτ. διά Βαλτιμόρουν	
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ	44	7176	άνεχ. Όζάκαν 6 Μαρτ. διά Σπάτταλ	
ΙΩ. Π. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)	44	10441	άργει Ελευσίνα ἀπό 30 Οκτ.	
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ. Κ.Χ' πατέρας	43	7244	άργει Μπρούτζες ἀπό 11 Ιαν.
ΚΑΔΙΟ Σ.	Καδιώ Σιγάλα	17	2032	άνεχ. Πειραιά 10 Μαρτ. διά Λαττάκια
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παράσος κλπ.	13	1877	άργει Πειραιάς ἀπό 16 Ιαν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	Έτ. «Ζεπάγκα»	57	9092	διπλής Σουέζ 10 Μαρτ. διά Βομβάν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	Έτ. «Μιχαλίνος»	44	7198	έφθ. Αγκουάντα 5 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΑΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	Έτ. «Στροβίλι»	56	6538	έφθ. Χαδάνγαν 9 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	όδ. Ποταμιάνου	19	5182	άνεχ. Κουβεΐτ 20 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Σκαρβέλης	43	7176	άργει Σεμπρούγκες ἀπό 27 Ιαν.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 Φεβρ. δι' Ελλάδα
ΚΑΣΤΩΡ	όδ. Γράτσου	44	7198	εις Πειραιάς ἀπό 12 Δεκ. (επισκευαί)
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	άνεχ. Καρθαγένην 9 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. «Επιφανειάδης	44	7176	άργει Ελευσίνα ἀπό 9 Ιαν.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 27 Φεβρ. δι' Ούζαν
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7244	άργει Ελευσίνα ἀπό 27 Ιαν.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. «Επιφανειάδης	43	7198	έφθ. Πειραιά 11 Μαρτ.
ΚΟΡΘΙΟΝ	όδ. Γουλανδρῆ	23	4693	άργει Πέραμα ἀπό 30 Σεπτ.
ΚΡΙΟΣ	Μ. «Εμπειρίκος	45	3805	άργει Σύρον ἀπό 15 Οκτ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Ντιμάντες»	55	6110	έφθ. Μπουένος Αύρες 9 Μαρτ.
ΚΥΜΑ	«Αδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7244	άνεχ. Τόκιο 22 Φεβρ. διά Λός Αντζελες.
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόπετρόλη»	20	6496	άνεχ. Ν. Υόρκην 24 Φεβρ. διά Τρινιντάντ
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άρρα»	56	9086	συνεχ. Αμβερσύρον 27 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Χ.	Γ. Ηλιόπουλος	05	2527	δημονει Πέραμα ἀπό 26 Ιαν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	όδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άργει Αμπελάκι ἀπό 13 Σεπτ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Μιχαλίνος	45	7176	έφθ. Βάλδιας Μπαιν 9 Μαρτ.
ΚΩΣΤΗΣ	όδ. Λως	56	8474	πυνεκ. Μακάυ 27 Φεβρ. διά Σαίν Τζών
ΛΑΚΩΝΙΑ	'Αλεξάτος — Δούκας	25	964	διπλής Κων) πολιν 22 Φεβρ. δι' Οδησσόν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	διπλής Λάδοσεντ 27 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άργει Πέραμα ἀπό 27 Αύγ.
ΛΕΥΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπάνη	43	6756	άργει Αμπελάκι ἀπό 21 Σεπτ.
ΛΕΥΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	'Α) φοι Κυρτάτα	22	2225	έφθ. Αδεν 10 Μαρτ.
ΛΕΥΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλίνος» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Βικέντιον 21 Φεβρ. διά Μπουένος Αύρες
ΛΙΒΥΗ	'Ιω. Λάτος	24	1556	άνεχ. Πειραιάς 5 Μαρτ. διά Σαδόνα
ΛΙΓΥΡΙΑ	έτ. «ΕΛ-ΜΕΣ»	37	1113	έφθ. Πειραιάς ἀπό 22 Ιαν.
ΛΙΑΝ	N. Νομικός — Νάκος	11	1459	άσογει Κέαν ἀπό 4 Δεκ.
ΛΙΛΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	25	5525	άνεχ. Μοντεβίδεο 3 Μαρτ. δι' Αμβέρσουν
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. & Μ. Νομικός	43	7176	έφθ. Τόκιο 24 Φεβρ.
ΜΑΙΑΝΑΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7281	άσογει Αμπελάκι ἀπό 3 Δεκ.
ΜΑΙΩΤΙΣ	όδ. Συνοδινοῦ	19	3858	άργει Λισσαθώνα ἀπό 4 Φεβρ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	άνεχ. Τζιμπούτι 20 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΝΕΣ	N. Εύσταθιου	55	8526	έφθ. Μαρσαλίαν 2 Μαρτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ	Εύγ. I. Χανδρῆ	20	5401	άργει Αμπελάκι ἀπό 30 Απριλ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΑΡΗ (δεξ.)	έτ. «Χανδρῆς»	21	6703	εις Πειραιάς ἀπό 6 Ιαν.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Γ. Μ. Κουλουκουντῆς	43	7187	όνεις Ρίθεο Μπλακνουώτερ ἀπό 19 Δεκ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	διπλής Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7243	διπλής Σουέζ 7 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΜΑΡΙΑΝΘ ΤΕΤΕΝΕ	«Οών Κ. Λέφας Τετενές	43	2400	άργει Πέραμα ἀπό 10 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	'Ιω. Λάτος	20	6490	άνεχ. Λαυρέλιγκαν 6 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	άργει Πειραιάς ἀπό 1 Οκτ.
ΜΑΡΙΟΣ II.	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	έφθ. Γόνδιαν 24 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ Η. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	όδ. Κουλουκουντῆς	38	5500	όνεις Ρίθεο Μπλακνουώτερ ἀπό 19 Δεκ.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάνη»	57	9138	άργει Πέραμα ἀπό 2 Μαρτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης — Παπάζογλου	16	2081	άνεχ. Βανκούμερον 8 Μαρτ.
ΜΕΝΤΟΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	άργει Ησαΐαν 2 Μαρτ. διά Βανριττόν
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάδεση»	57	9200	άργει Ησαΐαν 2 Μαρτ. διά Βανριττόν
ΜΙΧΑΗΛΑ	«Αδάμαστος» Α.Ε.	43	7207	άργει Ησαΐαν 2 Μαρτ. διά Βανριττόν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιου	44	7176	άργει Ησαΐαν 2 Μαρτ. διά Βανριττόν
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμή Ν. Αμερ.	34	2709	άργει Ησαΐαν 2 Μαρτ. διά Βανριττόν
ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ	έτ. Φαφαλιού	57	9345	άργει Ησαΐαν 2 Μαρτ. διά Βανριττόν
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ. Κάριμπι	43	7264	άργει Ησαΐαν 2 Μαρτ. διά Βανριττόν
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Λούζης	44	7247	άργει Καλάμας ἀπό 20 Φεβρ.
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	όδ. Γουλανδρῆ	22	16991	εις Βαλτιμόρουν ἀπό 4 Ιαν.
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενια»	43	7264	άνεχ. Λάς Πόλιμας 9 Μαρτ. διά Σαουθόμπτον
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7261	άνεχ. Νέαν Υόρκην 20 Φεβρ. διά Γάνδην
ΝΕΦΕΛΗ	Π. Λαπατᾶς	20	1331	έφθ. Ανιόν Βικέντιον 10 Μαρτ.
ΝΗΡΕΥΣ	'Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	άνεχ. Ανκάνη 20 Φεβρ. διά Λούκα Πλόσε
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σια	43	7176	άργει Σεμπρούγκες ἀπό 22 Δεκ.
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	Θωμάς Επιφανειάδης	43	7176	άργει Πειραιάς ἀπό 9 Μαρτ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	όδ. Σιτινά	43	7244	εις Πειραιάς ἀπό 26 Ιαν. (επισκευαί)
ΝΙΚ. ΚΑΙΓΡΗΣ	Ε. Κουλουκ. — Ι. Κάιρης	43	7233	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 6 Μαρτ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	41	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαρτ. δι' Ελλάδα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	έφθ. Αμβέρσαν 2 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εφίλον»	58	6750	εις Αγγλίαν. υπό συμπλήρωσιν

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

JAMES SMYRNIODIS

SHIP SUPPLIES

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

608 EAST PRATT ST.

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI, BALTIMORE"

BALTIMORE 2, MD.

ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7231	άργει 'Αμπελάκι από 24 Αύγ.
ΝΟΒΟΡ ΙΖΟΜΠΕΛ	έτ. Χανδρή	43	7058	ΕΠΟΛΗΘΗ εις άγγλους
ΝΟΒΟΡ ΡΙΤΑ	έτ. Χανδρή	43	7133	άργει Ρόττερνταμ από 20 Φεβρ.
ΝΟΒΟΡ ΤΖΕΝΝΥ	έτ. Χανδρή	43	7135	άργει Γάνδην από 3 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	'Αντ. Παπαδάκης	57	9000	εις 'Ολλανδίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΟΡΛΑΝΤΑ	έτ. «Ισμήνη»	20	7581	εις Θλώσιγκ ρόδις από 14 'Ιαν.
ΟΘΩΝ	έτ. «Αιτζιάν»	57	9367	έφθ. 'Ανκούνια 11 Μαρτ.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	άνεχ. Αυστερρωταν 1 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΟΛΓΑ	'Εμπορ. - 'Εφοπλιστική	44	7176	έφθ. Γένοβαν 27 Φεβρ.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2745	άνεχ. Σπέτζιαν 6 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7258	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 27 Φεβρ.
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρθέλης	43	7176	έφθ. Βανκούμερ 10 Μαρτ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιούς	17	3703	διπλής Πόρτ Σαιδ 5 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύς»	56	9942	άνεχ. Λάς Πάλμας 4 Μαρτ. διά Λομπίτο
ΠΑΝΑΓΙΑ	'Αντωνίου - Γιολδάσης κλπ.	21	1001	έφθ. Πειραιάδ 16 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραβίας	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 8 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Δράκος - Χ' Πατέρας	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	έφθ. Μόμπιλ 8 Μαρτ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Εύπλοιος»	45	7240	έφθ. Μορμουγκάδ 26 Φεβρ.
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α. Ε.	47	2754	έφθ. Λονδίνον 9 Μαρτ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Ταρακάν 28 Φεβρ. διά Πορό
ΓΑΣΙΟΙΚΕΙΤΟΡ (δεξ.)	Δ. Πατέρας	57	12200	άργει Κιελών από 21 Νοεμ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	έτ. «Πασιφικούκερος»	57	10314	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 26 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Εμπειρίκος	45	3861	άνεχ. Χιούστον 10 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλέανην
ΠΕΤΡΟΣ	Υιοί Π. Γουλανδρή	44	11762	διπλής Παναμάν 22 Φεβρ. δι' 'Εμδεν
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7258	άργει Καλδάμας από 28 'Ιαν.
ΓΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνά»	44	7207	άνεχ. Σπάττλ 6 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΙΝΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Τένεραλ Φίνανς»	22	7053	άργει 'Αμπελάκι από 23 'Απρ.
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέρσιαλ» κλπ.	54	6154	άνεχ. Λονδίνον 28 Φεβρ. διά Χάλιφαξ
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	άργει Πειραιά από 25 'Ιαν.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	7213	άνεχ. Κιελον 27 Φεβρ. διά Γδύνιαν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Φιλιόρι»	43	7124	εις Πειραιά από 25 'Ιαν. (έπισκευαι)
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II (τάνκερ)	Βαγιάννης & Σια	16	1808	εις μεταφοράς 'Ελλάδας-Μαύρης Θαλάσσης
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Άλλαριζ»	55	16718	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 3 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΡΙΤΑ	Υιοί Σιγάλα	25	1412	άργει Πειραιά από 16 Δεκ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΟΝΕ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	άργει Ρόττερνταμ από 3 Νοεμ.
ΡΙΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	άνεχ. Πειραιάδ 5 Μαρτ. διά Βόλον
ΡΙΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόπετρόλη»	18	5563	διπλής Μπρόνουμποτελ 22 Φεβρ. διά Σαιν Κίττ'ς
ΣΑΜΟΣ	Υιοί Δ. 'Ιγνασέων	43	7268	διπλής Παναμάν 2 Μαρτ. διά Βαλτιμόρουν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιών Σιγάλα	43	7176	άργει Πέραμα από 30 'Ιαν.
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	έτ. «Σάντα 'Ελενα»	19	2472	έφθ. Τζέδαν 19 Φεβρ.
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντεζης	28	1660	διπλής Σουέζ 11 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΣΟΥΕΖ	Ιω. Λάτσης	24	1564	άργει Πέραμα από 5 Μαρτ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	Νίκ. Παπαδάτος	22	2201	άργει Πέραμα από 20 Αύγ.
ΣΩΦΙΑ Τ.	Τσουρινάκης	21	933	εις Σουηδίαν, ύπο παραλαθήν
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Φάραλλον»	56	8789	διπλής Σουέζ 11 Μαρτ. διά Βιζαγκαπατάμ
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	διπλής Ντακάρ 10 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσσος»	44	7223	άργει Σύρον από 5 'Ιαν.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	εις Βαλτιμόρουν από 19 'Ιαν. (έπισκευαι)
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	δδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	έφθ. Χάρον 9 Μαρτ.
ΤΑΣΜΑΝΙΑ	Έλλην. Μεσσού. Γραμματι	40	7637	άργει Πέραμα από 29 Σεπτ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Μιχ. Καραγιώργης	24	877	έφθ. Μπουργκάς 6 Μαρτ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Εύγενια I. Χανδρή	43	10446	έφθ. Ρουέν 9 Μαρτ.
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Τρανσόπατοφίκη»	56	2745	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 Φεβρ.
ΤΡΙΤΩΝ	δδ. Γράτσοι	44	7207	έφθ. Χάμπτον ρόδις 26 Φεβρ.
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Κληρ. 'Αθ. Κουλούρα	30	4557	έφθ. Ρόττερνταμ 11 Μαρτ.
ΟΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	άργει Πειραιάδ 19 'Ιαν.
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Αμφίνων»	57	9950	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ.
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	755	εις Σουέζ 20 Φεβρ.
ΦΡΥ	Καθρέπτης - Φουντηῆς	07	1117	άργει Πέραμα από 25 'Ιαν.
ΦΡΥΓΙΑ	έτ. «Ελ. Μές»	37	1230	έφθ. Γένοβαν 3 Μαρτ.
ΧΑΔΙΟΤΗΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	45	7240	άργει Σύρον από 12 Δεκ.
ΧΑΡΑΛΑ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7176	άνεχ. Λος 'Αντζελες 8 Φεβρ. διά Γιαθάτα
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7176	άργει Σύρον από 13 Νοεμ.
ΧΙΟΣ	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10748	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ	έπ. Πεζάς	55	8225	έφθ. Χάμπτον ρόδις 27 Φεβρ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.)	Α. Μ. Πρίντεζης	44	1293	έφθ. Κυνοτάντζαν 10 Μαρτ.
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	άργει Αμπελάκι από 23 Σεπτ.

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	άργει 'Ελευσίνα από 11 Φεβρ.
ΑΓΓΕΙ	έτ. «Αίλα ντε 'Ορο»	24	2117	"Ιδε 'ΑΛΚΥΩΝΗ", ώς μετωνυμάσθη
ΑΓΕΛΙΚΗ (κοστ.)	έτ. «Σάντα 'Αγγελίκα»	21	1173	διπλής Σουέζ 28 Φεβρ. διά Τζέδαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)	έτ. «Γκρίνθιλλα»	44	7261	άργει Μασσαλίαν από 17 Σεπτ.
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20153	άνεχ. Περικόν Κόλπον 5 Μαρτ. διά Σπέτζιαν
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιβ.)	έτ. «Αϊδίλα»	43	7238	έφθ. Βαλτιμόρουν 4 Μαρτ.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	έτ. «Βίκτορες»	43	7176	άνεχ. Χάρον 9 Μαρτ. διά Πενσακόλαν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ. δ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140	διπλής Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αϊτζιάν Μάρ»	10	1471	άργει Πέραμα από 21 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)	Χατζηπατέρας	44	7214	έφθ. Άλεξανδρειαν 25 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	Μαρίνος - Θράγκος	21	6803	έφθ. Σαντακάν 24 Φεβρ.
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7265	άργει Καλάμας από 27 Δεκ.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λιβ.)	έτ. «Ομπρος»	29	3714	άργει Κιελον από 11 Δεκ.
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ριπάμπλικ»	53	13675	άνεχ. Αρούμπαν 2 Μαρτ. δι' 'Αμμουάιν Μπαίν
ΑΔΩΝΙΣ (Κοστ.)	έτ. «Άδωνις»	14	2467	έφθ. Σουραμπάνια 29 Φεβρ.
ΑΕΛΛΩ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βότα»	57	21000	διπλής Γιβραλτάρ 11 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7223	εις Βαλτιμόρουν από 24 Δεκ.
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουερο»	44	7176	άργει Κάρδια από 25 'Ιουλ.
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7201	άνεχ. Κιουρασάο 2 Μαρτ. διά Ρίθερ Θάλλ
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (λιβάνου)	Σιγάλα	20	1618	έφθ. Μασσαλίαν 7 Μαρτ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μαρίτσα»	20	5227	εις Ρόττερνταμ από 16 Φεβρ.
ΑΟΔΑΜΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Αθάμας»	41	4729	άργει Ντοντέ από 7 Φεβρ.

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

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : ΣΠΥΡΟΣ ΜΑΡΚΟΖΑΝΗΣ

Τὰ μαθήματα διά τὰς έξετάσεις τοῦ μηνὸς Αύγουστου ηρχίσαν.

Διὰ τούς προσερχομένους βραδύτερον ιδιαίτερα μαθήματα, χωρὶς ἐπὶ πλέον ἐπιβάρυνσιν.

Τὰ Φροντιστήρια Α.Ν.Φ.Ε.Ν. εἰς τὰς έξετάσεις τοῦ μηνὸς Δεκεμβρίου είχον τὴν μεγαλυτέραν ἐπιτυχίαν.

Τὸ Φροντιστήριον διαθέτει ειδικὸν Τμῆμα διὰ τὴν έξυπηρέτησιν τῶν υποψηφίων Μηχανικῶν εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὰ πιστοποιητικά των.

'Επίσης, διαθέτει δὲ τὰ βιβλία τὰ σχετικά μὲ τὰς έξετάσεις.

Πληροφορίαι καὶ έγγραφαὶ εἰς τὰ γραφεῖα τοῦ Φροντιστηρίου: ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 99, τηλ. 470-752, Πειραιεύς.

ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Αθενς»	44	7161	άργει Αμβούργον από 2 Ιαν.
ΑΘΗΝΑ (λιθερ.)	έτ.	«Πάλελη»	44	2893	έφθ. Μασσαλίαν 5 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	44	18784	έφθ. Λός Αντζελες 5 Μαρτ.
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Αθανού»	29	3958	έφθ. Μπανιόλι 6 Μαρτ.
ΑΓΓΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)	έτ.	«Λαιμπίριαν»	57	10000	έφθ. Χάμπτον ρόδος 3 Μαρτ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δεξ.)	έτ.	«Ρέα»	31	8879	άνεχ. Φάλη 4 Μαρτ. δι' Αδεν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ.	«Σάν Γκρεγκόριο»	43	7197	άργει Ν. Υόρκην από 27 Δεκ.
ΑΙΝΟΣ	έτ.	«Εστρέλλα»	44	2547	έφθ. Ν. Ορλεάνην 10 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ (λιθ.)	έτ.	«Αγκουίλλα»	57	8184	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 1 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (λιθ.)	έτ.	«Καρόνα»	43	7144	έφθ. Υούνιτεν 11 Φεβρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΦΙΝ (λιθ.)	έτ.	«Πασιφίκ»	56	8835	άργει Μπρούτζες από 13 Δεκ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	έτ.	«Ντέλ «Ετζέο»	44	7240	εις Ιαπωνιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ. δ.)	έτ.	«Οσεανικ Πετρόλι»	58	24000	διπλήθε Γιβραλτάρ 28 Φεβρ. διά φιλαδέλφειαν
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Πιουνάιτεντ Κρός»	57	13000	εις Ιαπωνιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ' (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ιμπέρια»	44	7135	άργει Πέραμα από 9 Ιαν.
ΑΚΡΟΝ (λιθ.)	έτ.	«Άκροπολις»	28	5244	εις Γένοβαν από 14 Δεκ. (έπισκευαι)
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ.	«Πορτοφίνο»	43	7093	άργει Σύρουν από 12 Ιαν.
ΑΚΤΗ (λιθερ.)	έτ.	«Ρόντα»	43	7213	άνεχ. Μόμπιλ 7 Μαρτ. διά Σάντος
ΑΚΤΙΟΝ (λιθερ.)	Γρ.	Άδρ. Περο. Κόλπου	18	5268	έφθ. Μορμουγκά 4 Μαρτ.
ΑΛ - ΚΟΥΒΕΙΤ (λιθερ.)	Άρ.	«Ωνάσης	54	28738	άνεχ. Σινκαπούρων ρόδος 4 Μαρτ. διά Περο. Κόλπου
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ - ΑΒΑΛ	Γρ.	Άδρ. - Περο. Κόλπου	27	5011	έφθ. Τεργέστων 25 Φεβρ.
ΑΛ - ΝΤΑΜΜΑΜ (Κοστ.)	Γρ.	Άδρ. - Περο. Κόλπου	30	4696	άνεχ. Αργύρεστον 5 Μαρτ. δι' Αγκάμπα
ΑΛ - ΡΙΑΝΤ (λιθ.)	Γρ.	Άδρ.-Περο. Κόλπου	27	4966	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 26 Φεβρ. διά Μορμουγκάο
ΑΛ - ΧΟΡΡΙΑ (Κοστ.)	έτ.	«Αρκτούρους»	43	6989	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 27 Φεβρ. διά Σπέτζιαν
ΑΛΑΣΚΑ (λιθ.)	έτ.	«Ρίταλεξ»	25	2323	εις Μασσαλίαν από 3 Δεκ. (έπισκευαι)
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)	έτ.	«Κολόνη	56	10482	εις Νέαν Ορλεάνην 4 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (λιθ.)	έτ.	«Λαιμπίριαν»	56	20926	διπλήθε Μάλταν 4 Μαρτ. διά Περο. Κόλπου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ.	«Μαζεδόλια»	18	5555	άργει Πέραμα από 30 Αύγ.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ.)	έτ.	«Μονρόδια»	53	7409	διπλήθε Φαγιάλ 7 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Άλιτσια»	24	5262	άργει Έλευσίνα από 31 Δεκ.
ΑΛΚΗΣ (λιθερ.)	έτ.	«Αλκιβιάδης»	42	7066	άργει Πειραιά από 6 Οκτ.
ΑΛΚΙΜΟΣ (Κοστ.)	έτ.	«Αλκιμος»	43	7176	άργει Βρεστον από 16 Δεκ.
ΑΛΚΥΟΝ (λιθ.)	έτ.	«Σάντα Ρίτα»	44	7063	άργει Έλευσίνα από 29 Σεπτ.
ΑΛΚΥΩΝΗ	έτ.	«Μεντιτεράννιαν»	24	2117	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. δι' Ακάμπα
ΑΛΜΑ (λιθερ.)	έτ.	«Κάμπος	41	7401	έφθ. Βηρυττόν 7 Μαρτ.
ΑΛΜΕΡΙΑ (λιθ.)	έτ.	«Μαρκουέντο»	21	4358	άργει Έλευσίνα από 20 Αύγ.
ΑΛΜΠΑ (λιθ.)	έτ.	«Εξτραμάρ»	44	7233	εις Γένοβαν από 19 Δεκ. (έπισκευαι)
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	έτ.	«Βιλλάλμπα»	43	7231	άργει εις Φάλμουθ από 21 Δεκ.
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Τασέτερη»	42	3304	άνεχ. Μπελέϊ 21 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΛΤΑΙΡ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Τρανσατ. Φράγκτερ»	53	12837	άνεχ. Καμπάνα 2 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΜΑΝΤΑ (παναρ. δεξ.)	έτ.	«Κανόπους»	50	10426	άνεχ. Περο. Κόλπου 13 Φεβρ. διά Λά Πλάταν
ΑΜΑΝΤΑ II (Κοσταρ.)	έτ.	«Ιγκουάνο»	18	8571	άνεχ. Σαδάνη 7 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ.	«Φοίνιξ»	44	10721	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Φεβρ. διά Λίμνην Μαρακάιμπο
ΑΜΕΛΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Νίτεάρο»	11	3131	άργει Ελευσίνα από 6 Οκτ.
ΑΜΕΡΙΑ II (Κοσταρ.)	έτ.	«Αμαρυλλίς»	45	7201	άνεχ. Ρίο Γκράντε 3 Μαρτ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιθ.)	έτ.	«Φοίνιξ»	43	10578	διπλήθε Τζιμπούτι 2 Μαρτ. διά φιλαδέλφειαν
ΑΜΙΠΑ (λιθ.)	έτ.	«Άλτος Μάρες»	44	7164	άνεχ. Παναμάν 1 Μαρτ. διά Γενοβαν
ΑΜΙΠΑΝ (λιθ.)	έτ.	«Άμιπα»	42	6706	διπλήθε Παναμάν 1 Μαρτ. διά Ντόρεταν
ΑΜΙΟΤΡΙΤΗ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Κολουμπέλλα»	44	7258	άργει Ηγεινόν 8 Μαρτ. διά Μπουένος Αύρες
ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ηστηπάουντ»	38	7949	άνεχ. Φόλεϋ 25 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΑΣΣΑ (λιθ.)	έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	31	7910	άνεχ. Περο. Κόλπου 6 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Αταλάγια»	43	7237	άργει Άματερταν από 5 Ιουλ.
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ (λιθ.)	έτ.	«Ντέρνα»	42	7999	άνεχ. Μαρακάιμπο 12 Φεβρ. διά Κέϋ Γουέστ
ΑΝΔΑΡΑ (λιθ.)	έτ.	«Αστούριας»	42	7132	άνεχ. Κολόμπο 10 Μαρτ. διά Σαουθάμπτον
ΑΝΔΡΕΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Μπιενβενίντο»	45	7282	άργει Σεμπρούγκε από 17 Δεκ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Γουέστ Αφρικαν»	56	13262	διπλήθε Αγίου Βικέντιου 8 Μαρτ. διά Μπουένος Αύρες
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (Κοστ.)	έτ.	«Τρανζόσεαν»	55	21075	άνεχ. Ούμη Σαιδ 5 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Κ. (λιθ.)	έτ.	«Σάντα Κρούζ»	29	4913	άργει Έλευσίνα από 4 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντις»	38	6118	άργει Αμπελάκι από 24 Δεκ.
ΑΝΔΡΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Κανόπους»	57	11978	έφθ. Λός Αντζελες 7 Μαρτ.
	έτ.	«Πατοφίκα»	43	7188	άργει Αμδούργον από 8 Δεκ.
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Ρίο Βεντούραντο»	53	18736	άνεχ. Ν. Υόρκην 2 Μαρτ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕΥ' (λιθερ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8489	διπλήθε Θόρελαντ 6 Μαρτ. διά Μιδδλεσμπρο
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	7136	διπλήθε Παναμάν 26 Φεβρ. διά Σάν Ζουάν Περού
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Άνδρος»	53	17845	διπλήθε Παναμάν 5 Μαρτ. (από Πουέρτο λά Κρύζ)
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕΓ'ΙΑ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	57	10048	έφθ. Αμβέροαν 7 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΙΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8432	άνεχ. Λίθερουλ 4 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	56	10048	άνεχ. Σαουθάμπτον 9 Μαρτ. διά Κάουνες
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	56	10080	διπλήθε Ντόρερ 2 Μαρτ. διά Πόρτ Εθεργκλαντ
ΑΝΔΡΟΣ ΗΓΚΑ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8394	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Οράιον»	57	25183	άνεχ. Κόμπη 8 Μαρτ. διά Ταμάνο
ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΙΛΑ (λ. δ.)	έτ.	«Σάν Τζερόνυμο»	58	24500	εις Ιαπωνιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΙΟΥΝΤY (λιθ.)	έτ.	«Μοντεπάντο»	43	8390	άνεχ. Σάν Ζουάν (Πουέρτο Ρίκο) 9 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕ'ΤΙΠ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Μαροεσάνο»	56	24520	άνεχ. Αγ. Φραγκίκον 26 Ιαν. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΛ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Μπεναδέντε»	56	24502	άνεχ. Λός Αντζελες 13 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ (παν. δεξ.)	έτ.	«Οράιον»	40	8427	άργει Αμπελάκι από 14 Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΜΕΤ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8423	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 22 Φεβρ. διά Μιδδλεσμπρο
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	45	8557	άνεχ. Νιούπορτ 13 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λιθερ.)	έτ.	«Οράιον»	41	7257	έφθ. Βαλτιμόρην 6 Μαρτ. (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΥΡΕΛ (λιθερ.)	έτ.	«Οράιον»	42	7010	άνεχ. Ρουέν 5 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΡΚ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Οράιον»	44	10530	διπλήθε Σουεζ 28 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ	έτ.	«Οράιον»	43	7206	πλησίον της Χονολουλού απώλεσε την έλικα του (Φεβρ. 18)
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΓ'ΟΝ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	7239	άνεχ. Βαγκούθερ 1 Μαρτ. διά Μουρόραν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΙΗΝΤΕΝ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	57	13909	άνεχ. Κρόπους Κριστία 2 Μαρτ. διά Χάφαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	57	14300	άνεχ. Τόκιο 7 Μαρτ. διά Χονολουλού
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (λιθ.)	έτ.	«Μονφόρτε»	58	14300	εις Ιαπωνιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8434	άνεχ. Αγ. Φραγκίκον 22 Φεβρ. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8466	διπλήθε Βιβραλτάρ 3 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8462	διπλήθε Ντόρε 17 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	45	7136	άνεχ. Κριστομπαλ 2 Μαρτ. διά Χουάσκο
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ (λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8395	έφθ. Γλασκώνη 11 Μαρτ.

PORTLAND OREGON

GEORGE N. COULOURAS & COSTAS SAVAS

NORTHWEST SHIPPING SUPPLY

GENERAL SHIP SUPPLIES

2223 N. W. LOVEJOY STREET

PORTLAND 10, OREGON

CABLE ADDRESS: "NORSHIP"

CA 8 - 46 - 49 DAY
AT 1 - 99 - 88 NIGHT

SHIPCHANDLERS,,

WHOLESALE SHIP SUPPLIERS

FRESH, DRY, BONDED STORES

DECK & ENGINE PARTS.

ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ:

4 7 4 2 3 7

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ :

"THEPAPAPATERAS", ΠΕΙΡΑΙΑ

ΘΕΟΔ. ΠΑΠΑΠΑΤΕΡΑΣ & ΣΙΑ

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ ΙΜΕΓΑΡΟΝ ΕΛ-ΠΑ

ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΡΑ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8371	διπλήθε Ντόμερ 1 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ άνεκ. Φιλαδέλφειαν 26 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΠΛΑΚΡΙΜ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8444	διπλήθε Παναμάν 8 Μαρτ. διά Χουάκο
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	44	6725	διπλήθε Πέρση Λαζ 11 Μαρτ. διά Γαλλιαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ'ΥΛΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	56	23232	άνεκ. Σιδώνα 7 Μαρτ. διά Πέρθ Αμπού
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Οράιον»	53	18713	έφθ. Σάν Ζουάν (Πουέρτο Ρίκο) 28 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΜΕΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8443	άνεκ. Βαγκουέρ 2 Μαρτ. διά Νανάιμπο
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7197	έφθ. Μόλ 9 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	44	7242	διπλήθε Ντόμερ 4 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ άνεκ. Ν. Υόρκην 8 Μαρτ. διά Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	.8465	έφθ. Μπαρένιν 10 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	43	10459	διπλήθε Χανολούλου 5 Φεβρ. διά Χιλήν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	23232	εις θέσιν 30'25 B.-53.2 Δ., Φεβρ. 26 διά Χάρτλεπουλ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10059	εις θέσιν 30'25 B.-53.2 Δ., Φεβρ. 26 διά Χάρτλεπουλ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8479	εις θέσιν 30'25 B.-53.2 Δ., Φεβρ. 26 διά Χάρτλεπουλ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΟΥΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάντα Τερέζα»	58	24500	εις Γιοκοχάμαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	28200	εις Ιννεσιά, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΓΙΟΜΦ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	57	27400	εις Ταράνι, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7224	άνεκ. Χάμπτον ρόδι 10 Μαρτ. διά Αμβέρσαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8394	άνεκ. Σαιν Μικαελ'ς 7 Μαρτ. διά Τάιν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΑΥΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7233	άργει εἰς Φάλμουθ (ΕΠΩΛΗΘ)
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	44	8453	εις θέσιν 40.6 B.-146.18 A., Μαρτ. 5 διά Μουρόραν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	44	7166	άργει Γάνδην από 3 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	54	17847	εις Ν. Υόρκην από 25 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕΙΤΣ	έτ. «Οράιον»	45	7256	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 6 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛ Σ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18735	διπλήθε Πόρτ Σαϊδ 11 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΑΝΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ελιντόρπαντο»	57	25441	άνεκ. Πουέρτο Λα Κρουζ 6 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΑΝΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουεστ Άφρικαν»	54	6112	άνεκ. Χάιφαν 26 Φεβρ. διά Ελλάδα
ΑΝΝΑ Ο. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Καρρίμπια»	45	10708	άνεκ. Ράς Τανούρα 7 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (Κοοτ.)	έτ. «Νολίντο»	20	4992	άργει Ελευσίνα από 18 Φεβρ.
ΑΝΝΕΛΕΝ	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	άργει Πέραμα από 15 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘ)
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	εις Βαλτιμόρην από 12 Δεκ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα Άννα»	44	7258	διπλήθε Παναμάν 1 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Άννιτσα»	44	7165	άνεκ. Γιοκοχάμαν 5 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
ΑΝΝΟΥΑ Α. (λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλαος»	36	5017	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 25 Φεβρ. διά Μπουένος Αύρες
ΑΝΝΟΥΑ Κ.	έτ. «Μίνιας»	08	1763	έφθ. Βιρτυτόν 4 Μαρτ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάνονπους»	57	11976	άνεκ. Περισκόν Κόλπον 26 Φεβρ. διά Λά Πλάταν
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	57	12443	διπλήθε Θόρονταν «Αίλαντ 10 Μαρτ. διά Μπότανυ Μπάιν
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λιθ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	44	7259	άργει Ρουέν από 20 Σεπτ.
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	άργει Ρόττερνταμ από 1 Ιαν.
ΑΝΤΟΝΥ	έτ. «Άντάρες»	44	7126	άνεκ. Χάμπτον ρόδι 5 Μαρτ. διά Αμβούργον
ΑΝΤΟΝΥ II (λιθ.)	έτ. «Πασιφίκ	57	10889	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Μαρτ.
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πασιφίκ Τράιντιγκ»	57	11009	άνεκ. Βαλτιμόρην 2 Μαρτ. διά Αμμουνιν Μπαίν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Γκρίνθιλλα»	43	7244	άργει Κατάνων από 16 Νοεμ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ. «Σπηφάριγκ»	43	7131	έφθ. Καλκούτταν 10 Μαρτ.
ΑΟΥΡΟΡΑ ('Ονδουρ.)	έτ. «Ηγκλι»	44	7249	άργει Ελευσίνα από 24 Ιαν.
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοοταρ.)	έτ. «Απόλλων»	10	3314	άνεκ. Βρέμην 9 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΠΟΛΛΩΝ (λιθ.)	έτ. «Άθηνιαν»	57	9452	εις θέσιν 27.14 B. - 45.17 Δ., Μαρτ. 5 διά Γλασκώβην
ΑΡΑΓΚΟΝ (λιθ.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	άνεκ. Λάπτλ Πέντρα 9 Μαρτ. διά Μπατόν Ρούζ
ΑΡΓΚΟΣΥ (λιθ.)	έτ. «Φοίνι»	44	7078	άνεκ. Χάμπτον ρόδι 3 Μαρτ. διά Ούζάν
ΑΡΓΚΥΛΛ (λιθ.)	έτ. «Βιλανούεθα»	56	10657	έφθ. Χίροχατά 9 Μαρτ.
ΑΡΕΝΑ (παν.)	έτ. «Φινανσιέρα»	19	1754	έφθ. Λαττάκια 25 Φεβρ.
ΑΡΕΤΗ Σ. (λιθ.)	έτ. «Άλμπινον»	43	7265	άνεκ. Όραν 8 Μαρτ. διά Μπουργκάς
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Άποστολο»	20	3330	έφθ. Λαττάκια 25 Φεβρ.
ΑΡΙΑ (Κοοτ.)	έτ. «Σοράγια»	21	1498	άργει Ελευσίνα από 30 Ιαν.
ΑΡΙΑΝΑ (Λιθανόν)	έτ. «Πυθαρά»	21	1153	άργει Σύρον από 13 Αύν.
ΑΡΙΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάννονπους»	57	11897	άργει Φερρόλ από 2 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Άριστομένης»	43	7254	άργει Αμβούργον από 12 Δεκ.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λιθ.)	έτ. «Άγκουναρούτα»	43	7120	άργει Φερρόλ από 11 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. ονδουρ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άργει Τερέζην 1 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Άριστομένης»	43	7244	άργει Ελευσίνα από 1 Ιαν.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	άργει Αλεξανδρείαν 9 Μαρτ. διά Βασιλικό
ΑΡΙΩΝ (λιθ.)	έτ. «Άριάτε»	44	7216	έφθ. Αλεξανδρείαν 9 Μαρτ. διά Βασιλικό
ΑΡΙΩΝ (Κοοταρ.)	έτ. «Άριων»	28	1707	εις Αμβούργον από 16 Φεβρ.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Φερπλαΐ»	53	18288	διπλήθε Παναμάν 4 Μαρτ. διά Λιθεοπούλ
ΑΡΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Άστρα»	43	7273	άνεκ. Τζάκονθιλλ 5 Μαρτ. διά Κιουρασό
ΑΡΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άρο»	30	7221	άνεκ. Γκουάικαλ 20 Φεβρ. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπούντε»	43	7236	διπλήθε Θέουταν 7 Μαρτ. διά Μπάραρν
ΑΡΤΑ (λιθ.)	έτ. «Μπιενθενίτο»	43	7232	έφθ. Χάμπτον ρόδι 2 Μαρτ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	άνεκ. Χάμπτον ρόδι 9 Μαρτ. διά Αύν.
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιθ.)	έτ. «Λάμπι. Σή Τράνσον»	43	7288	άργει Σύρον από 13 Αύν.
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	έτ. «Σιέρρα»	45	7198	άργει Φερρόλ από 2 Φεβρ.
ΑΡΧΙΜΗΔΟΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άργει Αμβούργον από 12 Δεκ.
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πενέντο»	44	7161	άργει Φερρόλ από 11 Φεβρ.
ΑΡΧΟΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοοταρ.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλλ»	43	7198	άργει Ελευσίνα από 1 Ιαν.
ΑΡΧΟΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκουέλλ»	28	4809	άνεκ. Αλεξανδρείαν 9 Μαρτ. διά Βασιλικό
ΑΡΧΟΝ ΡΑΦΑΗΛ	έτ. «Σάν Γκαμπριέλλ»	44	7176	εις Αμβούργον από 16 Φεβρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ Κ. (άγνω.)	έτ. «Μεγκάντικ»	43	7142	διπλήθε Παναμάν 4 Μαρτ. διά Λιθεοπούλ
ΑΣΠΙΡΕΓΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	άνεκ. Τζάκονθιλλ 5 Μαρτ. διά Αρούμπαν
ΑΣΤΡΟΝ	έτ. «Φάιργουντ»	42	7176	άργει Ελευσίνα από 29 Ιαν.
ΑΣΤΡΟΠΑΛΙΤΗΣ (δεξ.)	έτ. Μαρίνος - Θράγκος	57	12500	έφθ. Νταντόνιαν 1 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Φορμεντάντορ»	56	8560	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Μαρτ.
ΑΤΕΝΑΣ (Κοοτ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	άργει Πέραμα από 25 Ιαν.
ΑΤΛΑΒΙΛΛ	έτ. «Κορτελεάνες»	43	2861	έφθ. Σαβάνναν 10 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ Ι. ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	άνεκ. Ριον 'Ιανέρον 7 Μαρτ. διά Λός Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	άνεκ. Τζάκονθιλλ 5 Μαρτ. διά Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	20608	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	58	20500	εις Μαϊζουράου, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΠΑΝΤΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	10100	άνεκ. Χάμπτον ρόδι 28 Φεβρ. διά Βρέμην
ΑΤΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ'ΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10096	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ.
ΑΤΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10093	έφθ. Χάμπτον ρόδι 9 Μαρτ.
ΑΤΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10092	έφθ. Καράτοι 9 Μαρτ.
ΑΤΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΤ'Σ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10091	άνεκ. Γιοκούραν 22 Φεβρ. διά Εύρωπην
ΑΤΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΣ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεκ. Τζάκονθιλλ 22 Φεβρ. διά Μόμπιλ
ΑΤΑΝΤΙΚ ΓΟΥΟΤΕΡ	έτ. «Αστρολούζ»	44	7250	άργει Ελευσίνα από 15 Φεβρ.
ΑΤΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7257	άνεκ. Αμβούργον 8 Μαρτ. διά Παλέρμον
ΑΤΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	έφθ. Βομβάν 9 Μαρτ.
ΑΤΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	9869	έφθ. Βομβάν 9 Μαρτ.

OFFICE PHONES :
 WALNUT 2-2355
 WALNUT 2-2356

MONROE SHIP SUPPLY, INC.
 SHIP CHANDLERS
 PROVISIONS DECK AND ENGINE ROOM SUPPLIES

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

NIGHT PHONE
 CLEARBROOK 9-9833

6 S. DELAWARE AVENUE
 PHILADELPHIA 6, PA.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	54	10758	άνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 21 Φεβρ. διά Καμπεντέλο
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΓΚΡΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	51	10351	διπλής Σουνές 25 Φεβρ. διά Φάσ
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικης»	54	9833	άνεχ. Λός 'Αντζελες 3 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικης»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδης 8 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΚΙΓΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	57	25000	άνεχ. Θιλαδέλφειαν 5 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	58	20000	άργει 'Ελευσίνα από 18 'Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΚΟΣΤ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικης»	44	7176	έφθ. Βαγκούθερ 8 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΚΟΥΗΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57	24812	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 11 Μαρτ. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ατλάντικης»	55	12908	άργει 'Ελευσίνα από 3 'Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	53	11322	άργει 'Ελευσίνα από 16 Νοεμ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	54	11248	άνεχ. Καμπάνα 6 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	55	11241	άνεχ. Ταμπίκο 9 Μαρτ. διά Ν. 'Υόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΜΠΑΡΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	53	12696	ανεχ. Μοντεβέδο 18 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΜΠΑΡΩΝΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	53	12712	διπλής Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Θιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικης»	43	11767	άνεχ. Μίρι 1 Μαρτ. διά Τάμεσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΝΑΙΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	56	14839	έφθ. Αμβρεάν 5 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΝΤΙΟΥ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	52	10930	άνεχ. Ηάς Τανόνια 2 Μαρτ. διί 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΝΤΑΤΕΣΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	50	8631	άργει 'Ελευσίνα από 11 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΟΡΙΟΛ (λιθ.)	έτ. «Ορίολ»	43	7248	ανεχ. Φιούμποιν 4 Μαρτ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικης»	43	7176	ανεχ. Μ. απόπιο 2 Μαρτ. διά Καμπάνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΠΡΙΝΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	48	10928	έφθ. Βρέμπον 26 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΠΡΙΝΕΣΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	49	10908	ανεχ. Ταμπίκο 7 Μαρτ. διά Ν. 'Υόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΣΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικης»	57	10500	άνεχ. Βαγκούθερ 25 Φεβρ. διά Τόκιο
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΣΑΝΑΑΙΤ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10530	εις 'Οζάκαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΣΑΝΜΠΗΜ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10500	άνεχ. Κόμπε 6 Μαρτ. διί 'Αγ. Φραγκίσκον
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΣΑΝΡΑΤΖ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10500	εις 'Οζάκαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικης»	43	7176	διπλής Λάδοεντ 3 Μαρτ. διά Λά Γκουαΐρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΣΙΓΥ.	έτ. «Ατλάντικης»	43	7176	άργει 'Ελευσίνα από 30 'Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμο»	45	7160	άργει 'Ελευσίνα από 6 'Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικης»	56	10100	άνεχ. Θιλαδέλφειαν 28 Φεβρ. διά Πουσάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικης»	44	7247	ανεχ. Κόμπε 18 Φεβρ. διί 'Αγιον Φραγκίσκον
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΦΑΙΗΘ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικης»	58	14600	εις Σαδέμπο, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Ατλάντικης»	27	5214	άργει 'Ελευσίνα από 9 Φεβρ.
ΑΥΓΗ (λιθ.)	έτ. «Μπιθέρη»	56	10312	εις Βαλτιμόρην από 29 'Ιαν.
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέα»	42	7177	εις Βαλτιμόρην από 6 Φεβρ.

ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άρκτούρους»	27	5006	άργει 'Ελευσίνα από 23 'Οκτ.
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Ρίο Βαλιόζο»	44	7198	άργει φλώσιγκ από 16 Φεβρ.
ΒΑΛΜΑΡ (δεξαμ.)	έτ. «Τσέικαλο»	30	9720	άργει Νέαν 'Υόρκην από 12 Αύγ.
ΒΑΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μπιέλαντη»	43	7229	άργει φάλμουθ από 20 Φεβρ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Λά Γκουαγιάρι»	44	7211	άνεχ. Λός 'Αντζελες 7 Μαρτ. διά Λίθερπουλ
ΒΑΝΤΙΣΤΗΣ (λιθερ.)	έτ. «Μαραβεντούρα»	19	6438	άργει μίλφρορν Χάφεν από 19 Δεκ.
ΒΑΡΚΑ (λιθ.)	έτ. «Βαπόρες»	43	7176	ΕΠΟΛΗΗΝ εις ιταλούς
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	εις 'Αμοτερνταμ από 24 Δεκ. (έπισκευαι)
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αιδαληπί»	44	7242	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 25 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νουέδα Βιστα»	55	10507	έφθ. Σαδέμπο, υπό συμπλήρωσιν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίσαπο»	12	5944	διπλής Τζιμπουτί 19 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Φιλία»	42	6751	έφθ. φλένομπουργκ 1 Μαρτ.
ΒΕΤΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαρλίντον»	57	21000	άργει ιννονίμα από 12 Φεβρ.
ΒΕΝΕΡΕΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Οσεάνικη»	43	7253	έφθ. Νιούπορτ 13 Φεβρ.
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)	έτ. «Γκλόμπο»	20	7631	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 22 Φεβρ. διά Ζαμποάγκα
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισέρεα»	10	8089	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ.
ΒΙΒΑ II	έτ. «Βιβά»	23	5906	άργει 'Αμβούργον από 7 Δεκ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρτομάντε»	52	11362	άργει 'Ελευσίνα από 28 'Οκτ.
ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)	έτ. «Αιγάιον»	09	2890	διπλής Μπούλομ πούρον 13 Φεβρ.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. Ν. Ι. Γουλανδρής	57	28200	άνεχ. Πούλο Μπούλομ 28 Φεβρ. διά Μένα Σαούδη
ΒΙΟΛΑΝΤΟ (λιθ.)	έτ. «Ινναυσλάρ»	44	7058	άνεχ. Αμβούργον 4 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νουέδα Βιστα»	57	12123	άνεχ. Βοστώνην 21 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	έτ. «Βιργινία»	44	7281	άργει Ρόττερνταμ από 15 'Ιαν.
ΒΟΡΙ	έτ. «Ριό»	42	7076	άργει Σύρον από 23 Δεκ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρίνη»	56	8618	διπλής Πάναμαν 6 Μαρτ. διί 'Αμβρεάν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιθ.)	έτ. «Αντες»	56	9462	έφθ. Αμοτερνταμ 27 Φεβρ.
ΓΑΛΗΝΗ (λιθ.)	έτ. «Βόγλα»	56	9462	άνεχ. Αμοτερνταμ 1 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΑΛΙΚΙΑ (λιθ.)	έτ. «Αστούριας»	44	7149	άργει Βρινδήσιον από 10 Φεβρ.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7271	άργει Ήποτερνταμ από 5 Νοεμ.
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιθ.)	έτ. «Ράντλαντη»	44	7205	άνεχεις Μπρούτζες από 22 Φεβρ.
ΓΕΡΩΒΙΑΚΑ (λιθ.)	έτ. «Μιραμάρη»	18	5210	διπλής Πόρτα Σαΐδ 6 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΡΩΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Σέντραλη»	45	7253	διπλής Πάναμαν 6 Μαρτ. διά Χίλπην
ΓΕΡΩΓΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ματζεδόλια»	27	5407	άργει Πέραμο από 15 Αύγ.
ΓΕΡΩΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	έτ. «Μονρόβια»	51	5739	άνεχ. Ήννονια 28 Φεβρ. διά Βαγκούθερ
ΓΕΡΩΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρ ντελ Πιρέο»	16	1449	άργει Πειραιά από 16 'Ιαν.
ΓΕΡΩΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης Οίλη»	54	18790	διπλής Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Σ. (λιθ. δεξ.)	έτ. Λύρα	55	10491	άνεχ. Μουπάσσα 10 Μαρτ. διά Μπαχρέιν
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Γκρέτας»	43	7273	άνεχ. Κίελον 4 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Άρκουλη»	22	1271	άνεχ. Σλίτε 1 Μαρτ. διά Μποχρέιν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ντέλ Πασιφίκο»	42	7142	άργει Πέραμο από 18 'Οκτ.
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΚΑΠΙΤΟΛ (λιθ.)	έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	άνεχ. Μορμούνκαο 28 Φεβρ. διί 'Ολλανδίαν
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γιούνιον»	28	6610	έφθ. Κολόμπο ρόδης 15 Φεβρ.
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Γιουρόπα»	43	7207	άνεχ. Ρουέν 6 Μαρτ. διά Λός 'Αντζελες
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	έφθ. Μπέρια 4 Μαρτ.
ΓΚΑΛΑΝΤΙΞΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	διπλής Λάδοεντ 5 Μαρτ. διά Βρέμπνη
ΓΚΑΛΑΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Πάλμαρ»	43	7252	έφθ. Μοντεβίδεο 11 Μαρτ.
ΓΚΛΑΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Τσέστερ - Όρε»	43	3304	άνεχ. Μπελέμ από 3 Φεβρ. διά Μανάους
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Μίντ 'Ατλάντικης»	43	7229	άνεχ. Σάντα Κρούζ 6 Μαρτ. διά Σιεμφουέγκος
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	55	20667	άργει 'Ελευσίνα από 17 'Ιαν.
ΓΚΟΥΛΑΦΟΥΩΤΕΡ	έτ. «Εστέλλα»	43	7254	άνεχ. Λός 'Αντζελες 1 Μαρτ. διί 'Οζάκαν

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: "ΜΑΝΙΛΑ,"

ΤΗΛΕΦ. 474-479



ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1925

ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

ΕΜΠΟΡΙΚΑΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ - ΕΙΔΗ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ

Γ. ΣΚΟΥΖΕ 14 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:

THE OCEAN OIL COMPANY (1942) LTD. LONDON

ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ ΕΛΑΙΑ ΜΗΧΑΝΩΝ

PIETER SCHOEN & ZOON LTD. ROTTERDAM

LILY., BRAND ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ & ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

ΚΑΡΘΑΓΕΝΗ (ESCOMBREAS)

Ι Σ Π Α Ν Ι A

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

LA MARINA

ΟΛΑ ΤΑ ΕΙΔΗ ΤΡΟΦΩΝ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΙΣ ΑΡΙΣΤΗΝ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΙΜΑΣ ΣΥΜΦΕΡΟΥΣΑΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: JOSE SANCHEZ CONESA
PLAZA DEL CAUDILLO No. 1

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:

ABASTEMAR

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ:

1724 - 2742

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α' ΓΛΑΣ (λιθ.)	άδ. Γουλανδροῦ	56 8800	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 Φεβρ. διά Μπράκε
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΑΡ (λιθ.)	άδ. Γουλανδροῦ	57 8800	άνεχ. Χιούστον 1 Μαρτ. διά Βρέμην
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΙΛΕΜ (λιθ.)	έτ. «Ολίναρες»	57 9500	άνεχ. Ρουέν 2 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΛΑΥΚΗ (λιθ.)	έτ. «Μάγκνα»	57 9640	έφθ. Ν. Υόρκην 6 Μαρτ.
ΓΟΥΙΓΙΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	44 7247	αργεί Μπρούτζες ἀπό 13 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α' ΙΝΤΗΑΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	57 26032	άνεχ. Κόμπη 8 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52 20131	διπλήθε Σουέζ 26 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	57 13750	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	54 27812	άνεχ. Λόργ. Αντέλεες 23 Φεβρ. διά Πεσσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	55 20432	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 4 Μαρτ. διά Θιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ' ΙΝΤΑΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	55 20432	διπλήθε Σουέζ 8 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πανοσεάνικη»	55 25317	άνεχ. Σιδώνα 28 Φεβρ. διά Φόλευ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ιντερνάσιονα»	54 20580	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ' ΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54 20431	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχος	57 13750	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (λιθ.δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	53 20536	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 2 Μαρτ. διά Αγγλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΩΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Θώτη»	43 10591	άργει Έλευσίνα ἀπό 24 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΟΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Θρίφτη»	43 10513	άργει Έλευσίνα ἀπό 3 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (λιθ.δεξ.)	έτ. «Τεσσερος Μπαιν»	57 25489	έφθ. Καδίκ 8 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	57 25490	διπλήθε Σουέζ 10 Μαρτιου διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	56 26031	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαρτ. διά Αμμουαίν Μπαιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (λιθ.δεξ.)	έτ. «Μπέλμοντ»	57 24883	άνεχ. Περο. Κόλπον 10 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΝΕΝΤΣ (λιθ.δεξ.)	έτ. Νιάρχου	56 26032	άνεχ. Σιμόποτον 9 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΟΥΛΕΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κίκη Ούλλα Μπαιν»	57 26331	διπλήθε Σουέζ 5 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπράντον»	57 25000	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΡΟΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52 20125	άνεχ. Περοικόν Κόλπον 9 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΤΖΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντ Λάτζιον»	43 7244	άργει Μπρούτζες ἀπό 6 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντ Λάκ»	42 7257	διπλήθε Ελευσίνα 28 Φεβρ. διά Σύρον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντ Λόγιαλτυ»	42 7231	άργει Έλευσίνα ἀπό 24 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντ Λόρ»	44 7255	διπλήθε Πάρος 2 Μαρτ. διά Χέλιδαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	49 17738	διπλήθε Σουέζ 2 Μαρτ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχος	57 27992	άνεχ. Περοικόν Κόλπον 2 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	57 20019	διπλήθε Κέιπ Τάουν 20 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	49 10892	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53 12843	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 27 Φεβρ. διά Καρθαγένην (Κολ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μέρκιουρυ Τάνκερς»	55 20731	διπλήθε Γιβραλτάρ 28 Φεβρ. διά Πεσο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53 12862	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Χέλιδαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ	έτ. Νιάρχου	58 14003	εἰς Μάλμιο, υπό συμπληρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. Μερκαντίλε Τάνκερ	57 25000	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑ' ΙΝΤ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάιντ»	43 10449	εἰς Χιροσίμα, υπό συμπληρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τήμη»	43 10577	διπλήθε Κέιπ Τάουν 20 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (λιθ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57 10499	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (λιθ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57 10499	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Χέλιδαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54 20235	εἰς Μάλμιο, υπό συμπληρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νίτροετ»	57 10449	διπλήθε Ελευσίνα 29 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54 20235	εἰς Χιροσίμα, υπό συμπληρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟ' ΓΑ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τόιλη»	44 10448	διπλήθε Σουέζ 3 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. Γ. Τρανσόπορτερ	43 10195	άνεχ. Βασιλίου 24 Φεβρ. διά Κιουρασόδο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.)	έτ. Γ. Τράβελερ	43 10195	άργει Ελευσίνα ἀπό 1 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρήτη	43 10448	άργει Ελευσίνα ἀπό 17 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρόφυ	43 10195	άργει Ελευσίνα ἀπό 29 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρούθ	43 10595	άνεχ. Βοσμπον 21 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τράστ	43 10195	άργει Ελευσίνα ἀπό 8 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.)	έτ. Γ. Τρεντίσιον	44 10535	άργει Ελευσίνα ἀπό 24 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τέμπεστ	45 10570	άργει Ελευσίνα ἀπό 27 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕ' ΙΝΤ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρέιντ	44 10448	άργει Ελευσίνα ἀπό 13 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΓ' ΟΜΟ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τράιομφ	44 10172	άργει Ελευσίνα ἀπό 9 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρέζαρ	43 10488	άργει Ελευσίνα ἀπό 31 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γ. Τόλερανς	43 10565	άργει Ελευσίνα ἀπό 13 'Ιαν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52 12705	διπλήθε Ούζαν 5 Μαρτ. διά Χάδρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΔ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53 12705	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 3 Μαρτ. διά Χάδρην
ΓΟΥΡΙ	έτ. «Ατλας»	41 6056	έφθ. Πάροι Μπούκοι 10 Μαρτ.
ΓΡΑΝΑΔΑ (λιθ.)	έτ. «Σαγκόδια»	56 10183	άνεχ. Πουέρτο Ορντάς 4 Μαρτ. διά Λιθερπούλ
ΔΑΦΝΗ (λιθ.)	έτ. «Τρανσοτεσάνικα»	54 5779	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 Μαρτ.
ΔΕΛΦΟΙΝ (λιθ.)	έτ. «Χιαν»	45 7255	διπλήθε Παναμάν 28 Φεβρ. διά Μεζικόν
ΔΕΛΦΟΙΝ (λιθ.)	έτ. «Ρίο 'Αντον»	45 7252	άνεχ. Γένοβαν 4 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουόρπα»	44 7216	άνεχ. Κιουρασό 9 Μαρτ. διά Αγγλίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55 6100	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 3 Μαρτ.
ΔΕΣΠΩ	έτ. «Εσεπεράντζα»	44 7207	άργει Καλάμας ἀπό 16 Νοεμ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Σ. (λιθ.)	έτ. «Σπηφάρικη»	43 7005	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 8 Νοεμ.
ΔΗΜΟΣ (λιθάνου)	έλληνικά συμμέροντα	27 4824	άργει Αμπελάκι ἀπό 23 Αύγ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιθ.)	έτ. «Καρντενόνζα»	55 10369	εἰς Χάμπτον ρόδς ἀπό 26 'Ιαν.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43 7260	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 26 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς»	54 6042	άνεχ. Λιθερπούλ 27 Φεβρ. διά Μεζικόν
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθ.)	έτ. «Τουορλντουάιν»	43 7031	άργει Πέραμα ἀπό 13 Αύγ.
ΕΒΗ (λιθ.)	έτ. «Μπάλκι»	43 7247	διπλήθε Λάδοσεντ 4 Μαρτ. διά Τερνέουζεν

ΔΙΠ "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.
διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

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

Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,"

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

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

Δ)Π "ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,"

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6.30 μ.μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ,
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ.μ. διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΑΕΡΟΝ,
ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

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

ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μονρόβια Τ.»	57	13000	έφθ. Μπαντάρ Μασούρ 9 Μαρτ.
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λιθ.)	έτ. «Νταρόκα»	56	10692	άνεχ. Ν. Όρλεανην 28 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	έτ. «Σάν 'Εμίλιο»	44	8247	άνεχ. Τάιν 18 Φεβρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΒΗΑΙΖ (λιθ.)	έτ. «Ρίο Καριμπά»	44	8327	διπλήθε Ντόρερ 22 Φεβρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΒΗΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Σάν 'Αλμπέρτο»	45	7252	—Ιδε : «ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ», ώς μετωνομάσθη
ΕΒΗΜΠΕΛΑ	έτ. «Σίκερετ»	44	7253	διπλήθε Θέουταν 7 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΕΦΟΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τριτών»	56	10318	άνεχ. Λιπττάλ Πέντρο 9 Μαρτ. διά Γκράμερου
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ειρήνη»	13	1462	έφθ. Πειραιά 8 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντο 'Αρένας»	29	6941	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 6 'Ιαν.
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	11	4465	εις Πέραμα (έπισκευαι)
ΕΙΡΗΝΗ Λ. (λιθ.)	έτ. «Ελτράνοποτι	56	10289	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 10 Μαρτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.)	έτ. «Νουέρο Μούντο»	41	7289	διπλήθε ιρίνινταν 4 Μαρτ. διά Ριον 'Ιανέρον
ΕΛΑΙΝ — MAFIA	έτ. Βράγκου	38	2588	εις Τεργέστην (έπισκευαι)
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	άργει Νιούπορτ ἀπό 2 Δεκ.
ΕΛΕΝΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βίστα Ριος»	36	8064	άνεχ. Έμδεν 6 Μαρτ. διά Μπάνιας
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Πουέρτ. Λιμπερτάντη	44	7213	άργει Αμπελάκι ἀπό 10 Δεκ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. Παπαχριστίδην	57	12500	έφθ. Τρίνινταν 1 Μαρτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουόρλτ Τάνκερερ»	43	7218	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαρτ. διά Νέον Λονδίνον
ΕΛΛΗΝ (Κοσταρ.)	έτ. «ΟΞείλιαρ»	30	4123	έφθ. Μορμουγκάδο 4 Μαρτ.
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λιθ.)	έτ. «Μαρποέζα»	44	7138	έφθ. Έμδεν 3 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝ (λιθ.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	άνεχ. Λιπττάλ Πέντρο 4 Μαρτ. διά Μπατόν Ρούζ
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ελλήσποντος»	44	7189	άργει εις Θάλ.
ΕΛΑΜΠΑ (λιθ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	άνεχ. Νιούπορτ ἀπό 13 Φεβρ.
ΕΛΠΙΣ (λιθ.)	έτ. «Καζταμίλη»	44	8541	άνεχ. Χάμπτον ράδη 19 Φεβρ.
ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ	έτ. «Τρανσασιφίκα»	43	7207	άργει Αμπελάκι ἀπό 30 'Ιουλ.
ΕΜΙΛΥ	έτ. «Βιθάλετη»	28	2407	άργει εις Σύρον ἀπό 28 'Οκτ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλη»	42	7058	άργει εις Μπάρου ἀπό 19 Σεπτ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενοενάντα»	44	7207	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 Φεβρ.
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)	έτ. «Λαταιοφέρους»	43	7264	άργει Κάρδιο ἀπό 28 'Οκτ.
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόγγος»	41	7122	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ.
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	έφθ. Σπέτζιαν 7 Μαρτ.
ΕΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Έντυ»	25	3320	άργει εις Θάλ ἀπό 27 Δεκ.
ΕΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Αλθάρες»	44	7176	διπλήθε Κων) πολίν 7 Μαρτ. διά Γιουγκοσλαυίαν
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτ. «Στάρη»	26	3503	εις Βαλτιμόρων ἀπό 28 'Ιαν.
ΕΣΠΕΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ατλαντίς»	57	10317	διπλήθε Ούζαν 19 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαρφάρο»	27	5843	άνεχ. Μορμουγκάδο 3 Μαρτ. διά Πιούμπινο
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	άνεχ. Χούλι 20 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10053	έφθ. Χάλιφας 10 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε. (λιθ.)	έτ. «Λός Σάντος»	57	8800	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ 'Οίλη»	54	18730	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νέποντου Τάνκερερ	56	30150	εις Ρόττερνταμ ἀπό 13 Δεκ. (έπισκευαι)
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ. «Γκόλφο Ντεζέαντο»	44	7264	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 3 Δεκ.
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σαν Νικόλας»	57	8800	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 10 Μαρτ. διά Βαλτιμόρων
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σαν Νικόλας»	56	8985	άργει εις Άργοστολον
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ., λιθ.)	έτ. «Σαν Νικόλας»	52	15869	διπλήθε Παναμάν 6 Μαρτ. διά Χουάσκο
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σαν Νικόλας»	47	7176	άργει εις Τζαθαγένην ἀπό 20 'Ιαν.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Μαδάγια»	43	7194	έφθ. Ρεοϊ 26 Φεβρ.
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπαζιλίο»	57	8775	άνεχ. Μαδράς 10 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΕΥΡΥΠΛΟΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ουέστ Ατλαντική	36	9927	διπλήθε Βαλτιμόρων ἀπό 10 'Ιαν.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σαν 'Αντνίνιο»	45	7170	άργει Βρέστον ἀπό 1 Αύγ.
ΕΥΡΥΤΑΝ (λιθ.)	έτ. «Σαν Μπαζιλίο»	56	8985	άνεχ. Λός 'Αντζελες 12 Φεβρ. διά Μόζι
ΕΦΟΗ (λιθ.)	έτ. «Μαλάγια»	43	7282	διπλήθε Παναμάν 23 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ZANE B. Λ. (λιθ.)	έτ. «Δόγκ Στάπη»	43	7282	έφθ. Μελβούρνην 24 Φεβρ.
ZANO (Αιθιοπ.)	έτ. «Ζαννής»	08	1982	εις Βαλτιμόρων ἀπό 10 'Ιαν.
ΖΕΟ Γ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βεσουόκιο»	44	10641	άργει Τζάκοσονβιλ ἀπό 28 Δεκ.
ΖΕΩΡΓΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	έφθ. Κεοϊ 26 Φεβρ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	άνεχ. Μαδράς 10 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ZINI (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	διπλήθε Γιρόλατρα 10 Μαρτ. διά Σικελίαν
ZΟΖΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Άτυχιδην	20	7638	έφθ. Βέσμουν 8 Μαρτ.
ΗΓΚΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Αφρικαν Κέρριερς»	43	8318	άνεχ. Σουέζ 1 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΗΛΙΑΣ (λιθ.)	έτ. «Ηλίας»	42	7025	άργει Τζάκοσονβιλ ἀπό 28 Δεκ.
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέ Εστε»	44	7161	έφθ. Κορεάν 7 Μαρτ.
ΟΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαρτ.
ΟΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ορίζων»	56	10316	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Φεβρ. διά Κοβένας
ΟΕΝΚΣΤΚΙΒΙΓΚ (λιθ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	44	7250	εις Γένοβαν ἀπό 15 Φεβρ.
ΘΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Αίλα Μπέλλα»	28	2407	άργει Βρέστον ἀπό 1 Αύγ.
ΟΕΟΓΕΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέ Νόρτε»	43	7050	άνεχ. Λός 'Αντζελες 12 Φεβρ. διά Μόζι
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δώρα»	45	7151	διπλήθε Παναμάν 23 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΑΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μάρη Μπη»	42	6997	έφθ. Μελβούρνην 24 Φεβρ.
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	εις Βαλτιμόρων ἀπό 10 'Ιαν.
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Μοντετζούμα»	43	7132	εις Νορβηγίαν, ύπο παραλαβήν
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κομέρροισαλ»	43	7188	έφθ. Ριγιέκαν 6 Μαρτ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λιθ.)	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7167	άνεχ. Παναμάν 5 Μαρτ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κομμέρροισαλ»	43	7185	άργει Σύρον ἀπό 12 Νοεμ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (ονόδ.)	έτ. «Εύτολμια»	43	7176	άργει εις Καλάμας ἀπό 31 'Ιαν.
ΙΝΤΑΣ ΓΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	άνεχ. Χεύζαν 20 Φεβρ. διά Σαβάνναν
ΙΟΝΙΑΝ Α' ΓΛΑΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαιφάρη»	56	10410	εις Ν. Υόρκην ἀπό 1 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Νάβικ Κριστομπαλή»	44	7176	διπλήθε Παναμάν 1 Μαρτ. διά Τακόμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13555	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 Μαρτ. διά Πόστλαντ (Με)
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαιφάρη»	56	10422	διπλήθε Αθεν 9 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανόσεαν»	53	15826	έφθ. Χιούστον 8 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	έτ. «Νάθιγκ. Κριστομπαλή»	44	7198	άνεχ. Ταρακάν 27 Φεβρ. διά Σαΐγκον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανόσεαν»	53	13485	άνεχ. Περιοντον Κόλπον 5 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΙΟΥΛΙΑ Κ.	έτ. Χατζηλίας	44	7223	εις Γενοβαν 23 Φεβρ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τζουλία - Νίκο»	22	1323	έφθ. Λός 'Αντζελες 4 Μαρτ.
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Σάουθ 'Ατλαντικ»	56	10122	άργει εις Θάλ
	έτ. «Κορεάντορ»	43	7176	

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ

ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ Α,Β,Γ ΤΑΞΕΩΣ (ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ)

ΑΛΕΞ. ΛΑΜΠΡΟΥ

ΔΙΣΙΣ ΑΛ. ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ

ΤΟ ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΟΝ ΕΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΟΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ. — Ο ΑΡΤΙΟΤΕΡΟΣ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ Α'. Β'. Γ'. ΤΑΞΕΩΣ

'Η Δ/σις τῶν Φροντιστηρίων ΑΛ. ΛΑΜΠΡΟΥ φέρει είς γνώσιν τῶν υπουργίων Μηχανικῶν Γ'. Τάξεως, ὅτι τὰ μαθήματα διὰ τὰς ἔξετάσεις τοῦ Αύγουστου ἐ. ἔ. πρχισαν. 'Η μακρά μας φροντιστηριακή πείρα, τὸ ἐπίλεκτον καὶ πολυπληθές διδακτικὸν προσωπικὸν τῶν Φροντιστηρίων ἀποτελούμενον ἀπό ἀξιωματικούς τοῦ Β. Ν. ἐνέργεια καὶ ἀπό πεπτεραιμένους, καθηγητάς, καθώς καὶ τὸ ἐπιστημονικῶς κατηγριτισμένον πρόγραμμα, ἔξασφαλίζουν τὴν τελείαν προπαρασκευὴν τῶν υποψηφίων, σχετικά τὰς ἔγγυωνται κατὰ τὰς ἔξετάσεις με ποσοστὸν ἐπιτυχίας ποὺ ἔγγιζει ΠΑΝΤΟΤΕ 100 %, ἀλλὰ καὶ πλείστους ἔξ αὐτῶν ἀριστεύουν. Τὰ συγγράμματα, δῶλα τῶν μαθητῶν μας ἄνετον καὶ ἀποδοτικήν.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΠΡΟΣΕΡΧΟΜΕΝΟΥΣ ΒΡΑΔΥΤΕΡΟΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΜΕ ΠΟΛΥΩΡΟΝ ΔΙΔΑΣΚΑΛΙΑΝ.

Εἰς τὸ Φροντιστήριον λειτουργεῖ τμῆμα πληροφοριῶν ΕΝΤΕΛΩΣ ΔΩΡΕΑΝ ἐπὶ τῶν προσόντων καὶ λοιπῶν δικαιολογητικῶν διὰ τὰς ἔξετάσεις.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ : Τὰ μαθήματα τῶν υπουργίων Μηχανικῶν Α'. Β'. τάξεως διὰ τὰς ἔξετάσεις ΑΠΡΙΛΙΟΥ συνεχίζονται.

ΓΡΑΦΕΙΑ — ΔΙΔΑΚΤΗΡΙΑ: Βασ. Κων/ου 54 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 471-633.

ΚΑΙΤΗ Δ. (λιθ.)	έτ. «Πατοσίφικα»	41	7176	διηλθε. Γ' θραλτάρ 4 Μαρτ. διά Γένοθαν
ΚΑΛΛΗ (λιθ.)	έτ. «Μαρίν Τράπορτ»	57	8650	έφθ. Άμβερσαν 4 Μαρτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιθ.)	έτ. «Αουρόρα»	57	8758	έφθ. Ρουέν 1 Μαρτ.
ΚΑΛΦΑ	έτ. «Κάλφα»	26	2031	άργει Άμβερσαν άπό 18 'Ιαν.
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Αρεκούπα»	43	7257	διηλθε. Τρινιντάντ 6 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7138	άργει Χάργυοιτς άπό 23 'Ιαν.
ΚΑΝΤΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεάνικη»	53	12897	έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Τράνσοπορτ»	41	5588	άνεχ. Καλκούτταν 15 Φεβρ. διά Τζακάρταν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Κρήνη»	43	1790	άργει Άμπελάκι άπό 25 Νοεμ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	έφθ. Βούδαν 3 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνιτεφιονίδη»	24	5185	διηλθε. Γ' θραλτάρ 4 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 Φεβρ. δι' Άμβούργον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	διηλθε. Κωνιτάντζαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδη»	19	5173	άργει Καλάμας άπό 20 'Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδη»	20	6157	άργει Καλάμας άπό 2 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράψη»	55	8798	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1606	διηλθε. Παναμάν 9 Μαρτ. δι' Ειδονμάουθ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράψη»	54	8005	άργει Καλάμας άπό 20 Δεκ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5331	άργει Καλάμας άπό 11 'Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	άνεχ. Βούδαν 11 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τράψη»	55	8799	διηλθε. Ντόθερ 1 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΤΑΝΤΟΝΗΣ (λιθ.)	έτ. «Κρίνα»	57	9235	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 8 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	έτ. «Ιρίς»	42	6782	διηλθε. Παναμάν 3 Μαρτ. δι' Αμστερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιθ.)	έτ. «Αντόρ»	43	7129	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 8 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	41	8325	άργει Καλάμας άπό 14 'Ιαν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7123	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαρτ. διά Μπάρι
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κορτέζ»	43	7161	έφθ. Ταμπικό 9 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Στάρο»	31	8873	διηλθε. Τζιμπούτι 5 Μαρτ. διά Γένοθαν
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ (λιθ.)	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	εις θέσιν 10.10 N.-43.20 A., Μαρτ. 2 διά Χάιφαν
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΣΤΑΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαρίν Στάρ»	44	10551	διηλθε. Χονολουλού 7 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιθ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	άργει Μπρούτζες άπό 15 'Ιαν.
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	άνεχ. Αλγέριον 9 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10268	άνεχ. Κολόμπο 27 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕΥΛΑΡ (λιθ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	42	9796	διηλθε. Σουέζ 11 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πίνορι»	36	10291	άργει Σύρου άπό 30 Νοεμ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΙΩΠΕΙΑ (λιθ.)	έτ. «Τρανοκοντινεντάλη»	43	7150	άργει Ζεμπρούγκε άπό 10 'Ιαν.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Πανηάρη»	43	7245	άνεχ. Περοϊκόν Κόλπον 2 Μαρτ. διά Λάδοεντ
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	άργει Σεμπρούγκε άπό 10 Δεκ.
ΚΑΤΑΔΩΝΙΑ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7093	έφθ. Τακόμα 2 Μαρτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7176	άργει Σύρου άπό 13 Σεπτ.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Οσεάνικα»	44	7141	άργει Φάλμουθ άπό 6 'Ιαν.
ΚΑΤΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Λαϊμπιρίαν»	44	7281	άργει Ρόττερνταμ άπό 3 'Οκτ.
ΚΕ'ΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκάλλαρο»	37	5282	άνεχ. Βαλτιμόρην 27 Φεβρ. δι' Εμδεν
ΚΕ'ΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έτ. «Κάνονους»	41	7431	διηλθε. Θέουτον 4 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΕ'ΙΠ ΠΑΛΛΑΣ	έτ. «Τζ. Ση Τσάνπορτ»	26	5717	έφθ. Βαγκούθερ 9 Μαρτ.
ΚΕ'ΙΠ ΡΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Τρανοκοντινεντάλη»	43	7150	άργει Χάμπτον ρόδς 6 Μαρτ. δι' Ούζαν
ΚΕ'ΙΠ ΣΤΑΡ	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	άργει Πειραιά άπό 8 Νοεμ.
ΚΕ'ΙΠ ΩΡΑ	έτ. «Νταλάχαουζ»	57	9153	εις Πειραιά 10 'Ιαν. (έπισκευαι)
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μπελμάρη»	44	7190	άνεχ. Στανλόου 6 Μαρτ. διά Σαβόνα
ΚΕΦΑΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τράψη»	43	7248	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΚΗΦΕΥΣ (λιθ.)	έτ. «Ορόγια»	44	7159	έφθ. Λονδίνον 6 Μαρτ.
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	άνεχ. Κουβέιτ 4 Μαρτ. διά Μορμούνγκαο
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ (άγγλ.)	έτ. «Νεπτούνια»	13	9424	άνεχ. Τοκοπίλαν 10 Μαρτ. διά Κριστούπαλ
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιθ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 16 Φεβρ. διά Χιμπότεν
ΚΝΟΑΖΑ	έτ. «Άγκουιλλα»	19	2949	άνεχ. Δουνγκέρκην 1 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Σάν Άγκουστιν»	42	7178	έφθ. Τζακάρταν 4 Μαρτ.
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιθ.)	έτ. «Ρέζας»	19	662	διηλθε. ιαναμάν 9 Μαρτ. διά Γκουαγιακάν
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Οξιλιαρη»	41	5173	άργει Πειραιά άπό 1 Δεκ.
ΚΟΜΕΤ (λιθ.)	έτ. «Αγιαλάγκο»	44	7239	άνεχ. Τοκοπίλαν 22 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 25 Φεβρ. διά Πιομπίνο
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (λιθ.)	έτ. «Φιγκουνέρας»	56	10567	έφθ. Βαλτιμόρην 28 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΝΤΣΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτα»	43	7075	άνεχ. Σόττερνταμ 22 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Χόμη»	57	17827	άνεχ. Στανλόου 6 Μαρτ. δι' Ούζαν
ΚΟΡΘΙ (λιθ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7198	άργει Πειραιά άπό 8 Νοεμ.
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιθ.)	έτ. «Βιλλαδιόζα»	44	7187	άργει Σεμπρούγκε άπό 10 'Ιαν.
ΚΟΡΝΟΥΑΛ (λιθ.)	έτ. «Μάρα»	56	24000	άνεχ. Τακόμα 10 Μαρτ. διά Κριστούπαλ
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7275	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 16 Φεβρ. διά Χιμπότεν
ΚΟΣΜΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	άνεχ. Δουνγκέρκην 1 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Κιουνός»	43	10448	έφθ. Τζακάρταν 4 Μαρτ.
ΚΡΕΣΤΑ (λιθ.)	έτ. «Κάνονους»	54	10698	διηλθε. ιαναμάν 9 Μαρτ. διά Γκουαγιακάν
ΚΡΗΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Εσκορίαλη»	44	7292	άργει Πειραιά άπό 1 Δεκ.
ΚΡΙΕ'ΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άνεχ. Τοκοπίλαν 25 Φεβρ. διά Γιαβάτα
ΚΡΟΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Αντρια»	43	7133	διηλθε. Παναμάν 26 'Ιαν. διά Γιοκοχάμαν
ΚΥΑΝΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 6 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κογκιοτάντρο»	45	7157	άνεχ. Χαλκίδα άπό 27 Νοεμ.
ΚΥΜΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντέ Κάργκα»	44	7214	άνεχ. Ιμιμιχαν 8 Μαρτ. διά Σεβίλλην
ΚΥΜΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Εστρέλλα»	16	1999	άργει Βαλτιμόρην άπό 19 Δεκ.
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Κωνώπις»	44	7243	εις Μόντπιλ άπό 13 'Ιαν.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	άργει Κοπεγχάγην άπό 24 Νοεμ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Μπάλτικα»	43	10195	έφθ. Χιουστον 8 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Πεντρέγκαλη»	45	7247	άργει Πειραιά άπό 20 'Ιαν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ. (λιθ.)	έτ. «Σάρνκα»	56	23880	άνεχ. Μπαντάο άπό 26 'Ιαν.
ΚΩΣΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Κρούζ»	24	3658	άργει Ρόττερνταμ άπό 26 'Ιαν.

THE INTERNATIONAL SHIPPING TRADING & INDUSTRIAL CO. LTD.

33 RUE MAZENOD MARSEILLES

TEL: CO 88-10 & CO 88-11

ALL DECK & ENGINE STORES
GAMLEN CHEMICAL TREATMENTS • REFRIGERANTS (FREON-12)PACKINGS & JOINTINGS
BELDAM ASBESTOS CO. LTD.

AGENT

DISTRIBUTOR



GREEK DEPT: MR BETSIS

ΛΕΩΝΙΔΑΣ (λεξ.)		έτ.	«Μίραμόντε»	53	13406	άργει 'Αμπελάκι από 11 Μαρτ.
ΛΙΑΑ (λιθ.)		έτ.	«Κορούνα»	43	7156	έφθ. Μπατόν Ρούζ 4 Μαρτ.
ΛΙΔΗ (λιθ.)		έτ.	«Φορταλέζα»	43	7030	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 27 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΛΙΜΠΕΡΕ'ΙΤΟΡ		έτ.	«Πλαναρέκρινα»	44	7256	έφθ. Μορμουγκάο 9 Μαρτ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)		έτ.	«Ατλαντίκα»	43	7176	άργει Πειραιά από 10 'Ιαν.
ΛΙΝΤΑ (λιθ.)		έτ.	«Ρίο ντελ Κάστρο»	43	7262	εις Ρόττερνταμ από 5 Φεβρ.
ΛΟΓ'ΙΝΤΑ (λιθ.)		έτ.	«Ρίο 'Άζουλα»	44	8536	άνεχ. Λιβερπούλ 27 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λιθ.)		έτ.	«Γουέστ Ίντιες»	44	1910	άνεχ. Κιουρασάο 24 Φεβρ. διά Λά Γκουαΐρα
ΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΕΣ (λιθ.)		έτ.	«Ερεθεστ»	19	974	άνεχ. Χαδάννων 27 Φεβρ. διά Λά Σεϊμπά
ΛΟΥΚΙΑ (Κοσταρ.)		έτ.	«Λέβαντ»	17	1936	άργει Πειραιά από 21 'Οκτ.
ΛΟΥΔΟΥ (Λιβάνου)		έτ.	«Ορίενταλ»	20	2051	άργει Περάμα από 10 Μαρτ.
ΛΟΥΔΟΥ (παναμ.)		έτ.	«Ράθλετη»	27	6192	εις Ντογκάλα από 8 Φεβρ.
ΛΟΥΔΙΝΑ (δεξ.)		έτ.	«Μονρόδια»	57	7350	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 10 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΛΟΥΣΥ (λιθ.)		έτ.	«Θηταρ»	43	10428	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΛΥΡΙΚ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Μπράοντ»	44	7160	έφθ. Ν. 'Ορλεανην 3 Μαρτ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ		έτ.	«Μαγγαλάνες»	44	7215	άργει εις 'Ελευσίνα από 16 Δεκ.
ΜΑΓΓΑΛΑΝΕΣ (λιθ.)		έτ.	«Παρένα»	21	1489	άνεχ. Δουγκέρκην 24 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΙΡΗ (Κοσταρ.)		έτ.	«Μονρόδια»	49	5685	έφθ. Κωνστάντζαν 4 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ (λιθ.)		έτ.	«Αουρόρα»	57	8000	εις Ρόττερνταμ από 5 Φεβρ.
ΜΑΙΡΗ - ΣΩΦΙΑ (λιθ.)		έτ.	«Γουέστερν»	43	7161	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Μαρτ. δι' Ούζαν
ΜΑΚΡΩΝ (λιθ.)		έτ.	Μαρίνος - Φράγκος	41	6965	άργει εις 'Ελευσίνα από 28 'Ιουλ.
ΜΑΤΕΖΑΝΑ (άγγλ.)		Γρ.	Ανδρ.-Περο. Κόλπου	18	3756	έφθ. Χιροκάθα 20 Φεβρ.
ΜΑΜΠΡΟΥΚ (Κοσταρ.)		έτ.	«Ολύμπεντο»	43	7210	άνεχ. Μορμουγκάο 27 Φεβρ. διά Ριγιέκαν
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)		Φ.	Κυπριανού	19	5670	εις Βρινουπον από 14 'Ιαν.
ΜΑΝΤΕΛΕΝ (Λιβάνου)		έτ.	«Μάρτιον»	44	7216	άργει 'Ελευσίνα από 5 Νοεμ.
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λιθ.)		έτ.	«Μπάχια Σαλίνας»	44	7138	άνεχ. Βαλτιμόρην 25 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΟΥΝΤ ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.)		έτ.	«Μάσοντ 'Ολύμπους»	19	2042	διπλήθε Ντακάρ 26 Φεβρ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΜΑΟΥΝΤ ΘΡΥΣ (λιθ.)		έτ.	«Σάν Φελίτσα»	43	7128	άνεχ. Ραγγούν 8 Μαρτ. διά Καράτοι
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΡΗΗ (λιθ.)		έτ.	«Παρανάλτο»	43	7189	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 24 Φεβρ.
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ		έτ.	«Ράλλη»	19	6862	εις Πειραιά από 27 Φεβρ.
ΜΑΡΑΘΩΝ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Οσεαν Κάρυκο»	56	20500	διπλήθε Θεούταν 23 Φεβρ. διά Νέαν Ύόρκην
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.)		έτ.	«Σάουθερν Κρός»	44	7244	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 10 Μαρτ. διά Καρθαγένην
ΜΑΡΓΚΩ		έτ.	«Ούλτραμαρίνα»	43	7160	έφθ. Βρέμην 26 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ II. (λιθ.)		έτ.	«Κριστομπαλή»	44	7163	άργει εις Φλωσιγκ από 28 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ Λ. (λιθ.)		έτ.	«Κοντάνιαν»	56	10311	άνεχ. Πόρτ Εθεγκλαντ 25 Φεβρ. δι' Αίγυπτον
ΜΑΡΙΑ Κ. (λιθ.)		έτ.	«Γουέστ 'Αφρικαν»	56	6250	έφθ. Δουγκέρκην 6 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ		έτ.	«Βέγας»	43	7176	διπλήθε Παναμάν 21 Φεβρ. διά Καλντέρα
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (λιθ.)		έτ.	«Μαγκλιδέρας»	45	8197	άργει 'Αγοραστόλιον από 14 Δεκ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)		έτ.	«Άρκουλη»	22	4949	έφθ. Βαλτιμόρην 25 Φεβρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έτ.	«Φωσιάν»	43	7059	άνεχ. Κολόμπο 7 Μαρτ. διά Μορμουγκάο
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Πιομόνιο 28 Φεβρ. διά Ρέτζιο
ΜΑΡΙΚΑ (λιθ.)		έτ.	«Μαρδάς»	43	7137	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 6 Μαρτ. διά Λάς Πιέντρας
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Μαριμπλάγκα»	43	8046	άργει εις Ημερόγρον από 31 Δεκ.
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ II. (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Μοριμπλάγκα»	40	8142	άνεχ. Φιλαδέλφειον 27 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιθ.)		έτ.	«Μοριμπλάγκα»	44	7242	έφθ. Νέαν Ύόρκην 26 Φεβρ.
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)		έτ.	«Ορίενταλ»	24	4701	άργει 'Αμβούργον από 1 'Οκτ.
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λιθ.)		έτ.	«Μαριμπλάγκα»	44	7245	άργει εις Τάιν. ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΙΝΟΖΑ II. (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Παναμή - Εσούρπα»	44	10668	άργει εις Σπέτζιαν από 14 'Οκτ.
ΜΑΡΙΣΤΕΛΛΑ (λιθερ.)		έτ.	«Μαριστέλλα»	21	8393	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 Μαρτ. διά Τζακονθίλλα
ΜΑΡΚΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	άργει εις Επέτζιαν από 19 Νοεμ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ		έτ.	«Εύκαριερς»	43	7033	διπλήθεν Αγ. Βικέντιον 10 Μαρτίου διά Μπουένος 'Αύρες
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιθ.)		έτ.	«Ούνιβερσαλ»	55	8961	διπλήθεν Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΡΤΖΟΥΚ (Κοσταρ.)		έτ.	«Τράνονπορτ»	44	7251	έφθ. Κουβέιτ 5 Μαρτ.
ΜΑΣΚΩΤ		Γρ.	Αδρ.-Περο. Κόλπου	27	5185	άνεχ. Τζακάρταν 25 Φεβρ. διά Σουραμπάγια
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Ορίενταλ»	17	2042	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 7 Μαρτ. διά Φόλεϋ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοστ.)		έτ.	«Κοδικι»	55	23871	διπλήθεν Ούζαν 1 Μαρτ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιθ.)		έτ.	«Μοτόρες»	53	8452	άργει εις Φάλ
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)		έτ.	«Νίκη»	44	7232	άνεχ. Περοϊκόν 3 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Μπαλμόπο»	54	18763	έφθ. Φάλ 10 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ		έτ.	«Μονβία»	57	8906	διπλήθε Παναμάν 4 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ (Κοστ.)		έτ.	«Μιρολάγκα»	55	8425	άργει εις Ελευσίνα από 21 'Ιαν.
ΜΑΤΑΝΤΟΡ (λιθ.)		έτ.	«Γιουνδάντεν»	41	7195	άργει 'Αμβέρσαν από 12 Δεκ.
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)		έτ.	«Μότορ»	34	7310	άνεχ. Σφάδ 6 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)		έτ.	«Ματζεολία»	27	6144	έφθ. Φάλ 20 Μαρτ.
ΜΑΧΗΤΗΣ (λιθ.)		έτ.	«Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176	διπλήθε Παναμάν 7 Μαρτ. διά Μπάραν
ΜΑΧΟΥΖ (Κοστ.)		έτ.	«Πιουνίβερσαλ»	57	9200	διπλήθε Σουέζ 11 Μαρτ. δι' Ούμη Σαΐδ
ΜΕΛΙΝΤΑ		Γρ.	Αδρ.-Περο. Κόλπου	18	5182	άργει εις Φάλ
ΜΕΛΙΤΗ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Ινκάικο»	45	7254	άνεχ. Περοϊκόν 3 Μαρτ. διά Φόλεϋ
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιθ.)		έτ.	«Αλπέργκας»	57	11800	διπλήθε Λαδόσεντ 4 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΕΜΟΡΥ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Λινάρές»	44	7198	διπλήθεν Σουέζ 11 Μαρτ. δι' Ούμη Σαΐδ
ΜΕΝΙΤΕΣ		έτ.	«Πανεξίτο»	44	10611	άργει εις Φάλ
ΜΕΡΛΙΝ (λιθ.)		έτ.	«Νουέζ Γρανάδα»	45	7198	άνεχ. Τζιμπούτι 2 Μαρτ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΓΟ (λιθ.)		έτ.	«Σάν Πέντρο»	45	7190	άργει εις Χίον από 12 'Ιαν.
ΜΙΝΑ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Εύποτιωα»	58	9200	έφθ. Νέαν Ύόρκην 2 Μαρτ. (διά Γένοβαν)
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοσταρ.)		έτ.	«Καστέλλα»	55	20630	διπλήθε Σουέζ 4 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Μίντρικ»	25	6806	άνεχ. Βιτούγκ 5 Μαρτ. (διαταγάς)
ΜΙΡΑΝΤΟΡ (δεξ.)		έτ.	«Η. Κορντόμπα»	44	7215	διπλήθεν Αγ. Βικέντιον 8 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λιθ.)		έτ.	«Μιραντόρ»	57	21000	εις Γένοβαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΧΑΗΑ Γ.		έτ.	«Σαι Μικέλη»	29	2666	άργει εις Χίον από 12 'Ιαν.
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Αρθικτώνη»	43	7228	άργει εις Γάνδην
ΜΙΧΑΗΑ Ζ. (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Φορμεντατόρ»	56	8390	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λιθ.)		έτ.	«Πουέρτο Ρίκο»	37	714C	άνεχ. Σαν Ζουάν (Πουέρτο Ρίκο) 27 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ		έτ.	«Αντήρια»	56	8000	έφθ. Ρίον Ιανέριον 4 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δεξ.)		έτ.	«Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	57	24000	άνεχ. Περοϊκόν 25 Φεβρ. διά Φίλαδελφειαν
ΜΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)		έτ.	«Σάν Αντήριες»	53	11289	άργει Βαλτιμόρην από 1 Φεβρ.
ΜΟΝΟΒΙΑ (λιθ.)		έτ.	«Ισαδέλλαι»	18	3089	έφθ. Φρεντερίκοβαν 16 Φεβρ.
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δεξ.)		έτ.	«Ηοτερέν»	43	6674	άργει 'Αμβούργον από 23 Δεκ.
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (λιθ.)		έτ.	«Ιντερνάσιοναλ»	57	12400	άνεχ. Σιδώνα 3 Μαρτ.
		έτ.	«Μοντεπλάτα»	42	7137	άνεχ. Τρίνινταντ 18 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέριον

JOHN MANNERS & CO. (MALAYA) LTD.

SINGAPORE M. N. MAVROLEON

CABLE ADDRESS: MANNERS

Shipowners - Brokers

for the Sale, Purchase, Insurance and Chartering of all Vessels.
General Agents for Hempel's Marine Paints.

SINGAPORE OFFICE TELEPHONE NOS: 24541/2
HONGKONG > NO: 33583
TOKYO > NOS: 5488 & 0379
LONDON > WALL 4806
SYDNEY > WA 1412

CHARTERED BANK CHAMBERS,
BATTERY ROAD,
P.O.BOX NO. 1382,
SINGAPORE, 1.

ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (Λιθ.)	.....	43	7125	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 21 Φεβρ. διά Σαθόνα
ΜΠΑΖΙΑ II (Λιθ.)	.....	45	7176	άνεκ. Ντάρμπιαν 28 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΜΠΑΡΑΚΑΤ (Κοστ.)	.....	11	4475	έφθ. Μορμουγάνα 2 Μαρτ.
ΜΠΑΡΑΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθ.)	.....	55	9922	έφθ. Ν. ορεάνην 2 Μαρτ.
ΜΠΑΤΗΣ (Λιθ.)	.....	56	10661	άνεκ. Καλλάδο 10 Μαρτ. διά Περουβίαν
ΜΠΕΝΤΙΤΑ (Λιθ.)	.....	44	7207	διπλήθε Ούευτην 25 Φεβρ. διά Θεσσαλονίκην
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	.....	56	10061	έφθ. Ρότιερνταμ 6 Μαρτ.
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ	.....	44	7256	άργει Νιζύπορτ από 23 Σεπτ.
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	.....	30	9243	διπλήθε Γιβραλτάρ 28 Φεβρ. διά Σύρον
ΜΠΡΑΟΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.)	.....	42	7303	άργει Μασσαλίαν από 17 Σεπτ.
ΜΥΚΗΝΑΙ (Λιθ.)	.....	43	7314	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΜΥΚΟΝΟΣ	.....	16	3528	άργει Πειραιά από 8 Δεκ.
ΜΥΡΙΑΜ III. (Λιθ.)	.....	45	7255	έφθ. Βαλτιμόρην 6 Μαρτ.
ΜΥΡΤΩ	.....	43	7176	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ. δι' Αμβούργον
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)	.....	18	2297	άργει Πέραμα από 1 Δεκ.
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (Λιθ.)	.....	58	12600	εἰς Γκρήνοκ, υπό συμπλήρωσιν
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	.....	56	9990	έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαρτ.
ΝΑΠΙΕΡ (Λιθ. δεξ.)	.....	25	4954	έφθ. Μπλάρρου 11 Μαρτ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Λιθ.)	.....	57	24000	άνεκ. Λός "Αντζελες 7 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (Λιθ.)	.....	43	8500	άνεκ. Μιδδλεσμπρο 1 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (Λιθ.)	.....	45	7176	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 23 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	.....	44	7241	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Χάιφαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΥΟΥΕΡ (Λιθ.)	.....	44	7258	διπλήθε Σιγκαπούρην ρόδς 7 Μαρτ. διά Πουσάν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΙΤΣ' (Λιθ. δεξ.)	.....	56	9970	διπλήθε Γιβραλτάρ 11 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (Λιθ.)	.....	43	10611	διπλήθε Σουέζ 11 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (Λιθ.)	.....	56	10044	άνεκ. Γλασκώβην 26 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΒΡΑΝΤ	.....	56	9972	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 26 Φεβρ. (διαταγάς)
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (Λιθ.)	.....	43	8513	άνεκ. Γλασκώβην 14 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥ.ΤΕΡ (Λιθ.)	.....	43	8490	άνεκ. Σαβάννων 26 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (Λιθ.)	.....	43	8479	άνεκ. Γλασκώβην 4 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΜ (Λιθ.)	.....	45	7255	άνεκ. Σαβάννων 28 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΙ (Λιθ.)	.....	43	8428	έφθ. Ειδονόμασιο 1 Μαρτ.
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (Λιθ. δεξ.)	.....	57	24150	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαρτ.
ΝΕΒΔΑ (Λιθ.)	.....	29	4142	διπλήθε Σιγκαπούρην 26 Φεβρ. διά Λός "Αντζελες
ΝΕΛΛΑ	.....	38	5106	εἰς Γκρήνοκ, υπό 4 Νοεμ.
ΝΕΠΤΟΥΝ (Λιθ.)	.....	54	5669	άνεκ. Μπόνων 7 Μαρτ. διά Πιομπίνο
ΝΕΠΤΟΥΝ (παναμ.)	.....	21	5686	άνεκ. Ηγαντανάντα 20 Φεβρ.
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (Λιθ. δεξ.)	.....	52	11267	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 28 Φεβρ. διά Πούντα Καρντόν
ΝΙΚΟΓΙΑ (Κοσταρ.)	.....	10	1182	άργει Μπάρρου από 4 Νοεμ.
ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιθ. δεξ.)	.....	53	12395	άργει Τάραντα από 16 Νοεμ.
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	.....	18	2437	διπλήθε Θεούταν 10 Μαρτ. διά Καλάμας
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	.....	44	7255	άργει Μπρούτζες από 5 Δεκ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Λιθ.)	.....	43	7121	άργει Ρίμερ Μπλάκυουάτερ από 11 'Ιαν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (Λιθ. δεξ.)	.....	37	7991	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Σιδώνα
ΝΙΚΟΛΟΣ (Λιθ.)	.....	42	7290	έφθ. Νουέβιτας 5 Μαρτ.
ΝΙΚΟΣ	.....	45	7003	άνεκ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολ.) 8 Μαρτ. διά Μάντζεστερ
ΝΙΚΥ (Λιθ.)	.....	53	9188	άνεκ. Βαλτιμόρην 9 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΝΙΚΟΪΑ (Κοσταρ.)	.....	18	3335	άργει Μπερτάλαντ από 14 Δεκ.
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (Λιθ. δεξ.)	.....	28	9002	άνεκ. Σαβάννων 9 Μαρτ. διά Νουέβιτας
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	.....	45	6857	εἰς μεταφοράς Σουέζ — Ράς Κάριμην
ΝΟΡΦ ΕΜΠΡΕΣ (Λιθ.)	.....	56	10632	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ (δεξ.)	.....	52	12191	άνεκ. Τοκουνιάμα 7 Μαρτ. διά Μίρι
ΝΟΡΦ ΚΟΥΗΝ (Λιθ.)	.....	53	5826	άργει Ντάρτημουθ από 20 Φεβρ.
ΝΟΡΦ ΛΑΙΔΗ (Λιθ.)	.....	41	5079	άργει εἰς Φάλ
ΝΟΡΦ ΜΟΝΑΡΧ (Λιθ. δεξ.)	.....	55	18210	άνεκ. Χάρπον 9 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΝΟΡΦ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (Λιθ.)	.....	43	7027	άργει Άμπελακι από 26 Αύγ.
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	.....	52	12029	άνεκ. Πόρτα Σαιδ 5 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ	.....	44	7248	εἰς Ρόττερνταμ από 7 Φεβρ.
ΝΟΡΦ ΡΙΒΕΡ	.....	44	7054	άνεκ. Τούρλεστον 6 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	.....	42	7251	διπλήθε Παναμάν 10 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΝΟΡΜΑ (δεξ. Κοοτ.)	.....	22	7765	άνεκ. Λάς Πάλμας 5 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	.....	45	7148	εἰς Πειραιά από 14 Φεβρ. (επισκευαί)
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	.....	43	7176	άργει Εικαλάμια από 4 Φεβρ.
ΝΟΥΤΣΙ (Λιθ.)	.....	44	7061	διπλήθε Κρήτην 4 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΑΤΑΡΝΙΑΚ (Μικτόν)	.....	58	29000	έφθ. Γένοβαν 9 Μαρτ.
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	.....	52	12575	άνεκ. Ιάπωνιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΕΒΟΝ (Λιθ.)	.....	24	5789	άνεκ. Πουέρτο λά Κρούζ 19 Φεβρ. διά Καμπόνα
ΝΤΕΡΜΠΥ (Λιθ. δεξ.)	.....	56	10545	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 25 Φεβρ.
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤΟΡ	.....	57	10200	εἰς Ιάπωνιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιθ.)	.....	44	7256	διπλήθε Πόρτα Σαιδ 4 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (Λιθ. δεξ.)	.....	46	8257	έφθ. Γένοβαν 28 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (Λιθ.)	.....	31	8210	άνεκ. Ρόττερνταμ από 18 'Οκτ. (επισκευαί)
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιθ. δεξ.)	.....	57	9400	άνεκ. Ρόττερνταμ από 20 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθ.)	.....	57	9400	έφθ. Χάμπτον από 5 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθ.)	.....	56	8716	άνεκ. Βοστώνην 25 Φεβρ. διά Πούντα Καρντόν
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (Λιθ. δεξ.)	.....	55	11380	έφθ. Βαλτιμόρην 4 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (Λιθ.)	.....	55	8690	άργει Κάρδιλον από 30 Αύγ.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	.....	44	7244	άνεκ. Αμβέρσαν 1 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΤΟΡΙΑΝ (Λιθ.)	.....	56	10580	έφθ. Τόκιο 3 Μαρτ.
ΝΤΟΡΙΚ (Λιθ.)	.....	44	7190	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. δι' Ινδίας
ΝΤΟΡΙΟΝ	.....	44	7175	εἰς Ιάπωνιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΡΣΕΤ (Λιθ.)	.....	58	10200	άργει Τάραντα από 26 Φεβρ.
ΝΥΜΟΗ	.....	54	8062	άργει Άμπελακι από 2 'Ιουλ.
ΟΔΚΑΤ (Λιθ.)	.....	43	2875	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. διά Ν. 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΑ	.....	53	17362	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 1 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (Λιθ. δεξ.)	.....	54	13652	διπλήθε Φιλαδέλφειαν 6 Μαρτ. διά Σαουδ. Αραβίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕ'Υ (Λιθ. δεξ.)	.....	54	13652	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαρτ. διά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (Λιθ. δεξ.)	.....	54	20453	άνεκ. Μπάνιας 27 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤΜΕ (τάνκερ)	.....	48	11298	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δεξ.)	.....	54	14047	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 8 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	.....	50	17791	διπλήθε Σουέζ 1 Μαρτ. διά Μένα Σασούνδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΥΟΝΤ (Λιθ. δεξ.)	.....	53	14058	διπλήθε Σουέζ 4 Μαρτ. διά Σαουδ. Αραβίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ' (δεξ.)	.....	53	14009	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δεξ.)	.....	49	17725	άνεκ. Τρινιτάνταν 25 Φεβρ. διά Μπουένος 'Αυρες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΤ'Κ (Λιθ. δεξ.)	.....	54	13678	άνεκ. Σιδώνα 8 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (Λιθ. δεξ.)	.....	53	13660	διπλήθε Σουέζ 2 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	.....	45	10448	άργει Φερρόδλ από 22 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (Λιθ. δεξ.)	.....	54	13934	έφθ. Τόκιο 9 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (Λιθ. δεξ.)	.....	55	13709	έφθ. Ράς Τανούρα 8 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓ'ΛΑ (Λιθ. δεξ.)	.....	54	13713	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 25 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (Λιθ. δεξ.)	.....	55	13934	άνεκ. Μελβούρνην 10 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (Λιθ. δεξ.)	.....	54	13665	άργει Φερρόδλ από 19 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (Λιθ. δεξ.)	.....	55	18790	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. (άπο Μπαχρέιν)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (Λιθ. δεξ.)	.....	55	13934	άργει Φερρόδλ από 21 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (Λιθ. δεξ.)	.....	54	20595	άνεκ. Περοικόν Κόλπον 2 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (Λιθ. δεξ.)	.....	54	13665	άνεκ. Ρίον 'Ιανέρον 25 Φεβρ. διά Καραϊθικήν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	.....	49	17792	διπλήθε Γιβραλτάρ 11 Μαρτ. διά Ντελάγουαρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (Λιθ. δεξ.)	.....	54	14047	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 26 Φεβρ. διά Μένα Σασούνδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	.....	49	17792	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΓ'Μ	.....	50	17791	άργει Φερρόδλ από 21 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (Λιθ. δεξ.)	.....	54	13580	άνεκ. Περοικόν Κόλπον 2 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	.....	54	20611	άνεκ. Μπαντάρ Σαπούρ 4 Μαρτ. διά Καρθαγένην

ΟΛΥΜΠΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονοθάρη»	43	7028	άργει Ρίζερ Μπλακγουώτερ από 22 Δεκ.
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	άργει Αμβούργον από 25 Αύγ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΕΣΠΛΟΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Εξπλόρερ»	44	7215	άνεχ. Τρίνινταν 4 Μαρτ. διά Μπερνοάιντ
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερ»	43	7256	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 26 Φεβρ. διά Σμαλκάντεν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Τρέιντερ»	44	7211	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 2 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΘΡΑΙΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Θράιτερ»	44	7255	έφθ. Τρίνινταν 2 Μαρτ.
ΟΜΟΝΟΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ένωσις»	12	2174	άνεχ. Πούλο Σαμπού 17 Φεβρ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λά Εμπρέσσα»	55	20616	άνεχ. Κουνιάνα 27 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	άνεχ. Τοκοπίλα 5 Μαρτ. διά Ν. Υόρκην
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιθερ.)	έτ. «Νόρλο»	43	7211	άνεχ. Κουνταρμάσου 7 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς»	52	12065	άνεχ. Ν. Ύόρκην 4 Μαρτ. διά Μαρακάιμπο
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπριγκβιλλ»	43	7176	άργει Ελευσίνα από 29 Ιαν.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥ'ΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μπλού Μπαιν»	43	7194	άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάς 20 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λιθ.)	έτ. «Χάνοντερ»	42	7221	άργει Βαλτιμόρων από 24 Δεκ.
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)	έτ. «Χάνοντερ»	43	7256	άνεχ. Ρίον Ιανείρον 2 Μαρτ. διά Βαλτιμόρων
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	52	11349	διπλής Πόρτ Σαιδ 4 Μαρτ. διά Λάσεντ
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑΐΖ ΟΥΑΐΤ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Αουντάζ»	23	7246	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδις 1 Μαρτ. δι' Αδεν
ΟΥΛΙΣΣΕΣ ΙΙ. (λιθ.)	έτ. «Ούάϊτ Στάρ»	44	7248	άνεχ. Λός Αντζελες 7 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούλισες»	42	7234	διπλής Χονολουλού 3 Φεβρ. διά Τσιμπά
ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	άργει Χαλκίδα από 4 Δεκ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Ούρανια»	32	6430	άνεχ. Χιούστον 28 Φεβρ. διά Ντώρμπαν
ΟΥΡΑΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τζόρτζη»	19	5701	άργει Βαλτιμόρων από 18 Αύγ.
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λιθ.)	έτ. «Οριασ»	56	12807	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαρτ. διά Λάς Πιέντρας
ΠΑΓΛΑΤΟ	έτ. «Πανώρα»	43	7224	άνεχ. Σεμπού 2 Μαρτ. διά Σάν Φερνάντο
ΠΑΓΛΑΤΑ (λιθ.)	έτ. «Καρέττο»	43	7176	άνεχ. Άμπτερντην 7 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΑΓΛΙΤΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7136	άργει Ελευσίνα από 6 Φεβρ.
ΠΑΓΛΙΤΑ (λιθ.)	έτ. «Πάλμα»	20	5182	άργει Κέαν από 8 Ιαν.
ΠΑΓΜ	έτ. «Κορόνα»	20	3594	άργει Κολόμπο από 24 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Άριάς»	56	10485	άνεχ. Κιουρασάο 12 Φεβρ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σαπω»	44	7223	διπλής Παναμάν 8 Μαρτ. διά Ν. Υόρκην
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολισκαλ»	26	4494	άνεχ. Σπέτζιαν 9 Μαρτ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	56	16100	διπλής Θείον 22.36 E. - 30.35 Δ. Μαρτ. 3 διά Νιούπορτ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Άκιες»	57	10000	εις Ιννοσίμα από 8 Φεβρ. (έπισκευα)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. (λιθ.)	έτ. «Βαλιέτε»	55	9857	διπλής Κιουρασάο 2 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	έτ. «Ελίκιζον Τράνσοπορτ»	57	8500	εις Φόβεύ από 8 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αντάριο»	44	7212	άργει Τάραντα από 23 Νοεμ.
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ	έτ. «Σάν Ιγνάτιο»	44	7281	εις Ρόττερνταμ από 15 Ιαν.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρίνος — Φράγκος»	20	6542	άργει Πέραμα από 9 Αύγ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Κοστ.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6598	άνεχ. Λίβερπουλ 25 Φεβρ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Κορόνα»	20	3594	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Άριάς»	56	10485	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 22 Φεβρ. δι' Ούζάν
ΠΑΡΚΑΡΑΛΙ (λιθ.)	έτ. «Σαπω»	44	7223	έφθ. Μορμουγκάδ 5 Μαρτ.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	56	16100	άνεχ. Αμβέρσαν 22 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΑΣΙΟΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ (άμερ.)	έτ. «Άκιες»	57	10000	άνεχ. Γκάλεστον 3 Μαρτ. διά Καράτσι
ΠΑΣΙΟΙΚ ΕΝΤΟΥΡΕΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βαλιέτε»	55	9857	εις Σιγκαπούρη ρόδις 10 Φεβρ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΠΑΓ'ΟΝΙΡ (λιθ.)	έτ. «Ελίκιζον Τράνσοπορτ»	57	8500	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδις 4 Μαρτ. διά Γερμανίαν
ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	έτ. «Αντάριο»	44	7281	έφθ. Αδεν 4 Μαρτ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (λιθ.)	έτ. «Σάν Ιγνάτιο»	44	7281	εις Βαλιμόρων από 24 Φεβρ.
ΠΕΛΟΨ (λιθ.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6598	άνεχ. Τάρλεπον 1 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πεγκόρη»	45	7202	εις Σαδηνίαν από 14 Δεκ.
ΠΕΡΑ Α'Ι.ΛΑΝΤ	έτ. «Πασιώνικ Γουίντ»	44	7255	άργει Αμπελάκι από 27 Δεκ.
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ (λιθ.)	έτ. «Αίτζιαν Μάρε»	37	9933	διπλής Ιάπων 3 Μαρτ. διά Καράτσι
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λιθ.)	έτ. «Πασιώνικ Παίονιρ»	56	10060	εις Χάρτεπουλο, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΕΡΑ ΣΥΝ (λιθ.)	έτ. «Πιούνιτεν Ο.Μ.Κ.»	25	6605	έφθ. Μαδράς ρόδις 4 Μαρτ.
ΠΕΡΕ ΖΗ (λιθ.)	έτ. «Κοντινεντάλ»	44	7254	έφθ. Χάπτον ρόδις 7 Μαρτ.
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πασιώνικ Τσάλλεντζερ»	57	10173	άνεχ. Ούμη Σαιδ 6 Μαρτ. διά Λάδεσεντ
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Σάμοσκ»	45	7054	άνεχ. Τζακάρταν 6 Μαρτ. διά Μορμουγκάδ
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πήγασος»	43	7221	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 2 Μαρτ. διά Γερμανίαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λιθ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	έφθ. Βοστώνη 10 Μαρτ.
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Μάντασκου»	36	7236	άργει Σύρον από 9 Οκτ.
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Λιβανός»	58	6690	διπλής Λάδεσεντ 3 Μαρτ. δι' Αργεντινήν
ΠΛΑΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	άνεχ. Γιαβάτα 20 Φεβρ. δι' Ειρηνικόν
ΠΛΟΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8240	εις Σαδηνίαν από 14 Δεκ.
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	15800	άργει Αμπελάκι από 27 Δεκ.
ΠΟΛΙ	έτ. «Πηγασος»	43	7221	άνεχ. Τζακάρταν 1 Μαρτ.
ΠΟΛΙΚΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	10800	έφθ. Μορμουγκάδ 1 Μαρτ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ. (λιθ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7067	έφθ. Βοστώνη 10 Μαρτ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (λιθ.)	έτ. «Ελλήποντος»	54	7056	άργει Αλγερίον 5 Μαρτ. διά Βιρττών
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	άργει Χόρτεπουλος ρόδις 4 Μαρτ.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Μέδουσα»	43	7205	άργει Φλώιογκ από 21 Ιαν.
ΠΟΡΤΑΡΙΤΙΣΣΑ	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	άνεχ. Βαγκούθερ 7 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	57	8549	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 8 Μαρτ. δι' Αγκώνα
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Αντριά»	57	9167	έφθ. Βοστώνη 10 Μαρτ.
ΠΟΥΛΑΡΙΑΝΗ	έτ. «Αρρού»	43	7257	άργει Αλγερίον 5 Μαρτ. διά Βιρττών
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	38	2646	άργει Ελευσίνα από 30 Ιαν.
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7267	άργει Χόρτεπουλος ρόδις 7 Μαρτ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρίνος — Φράγκος»	21	7536	άργει Ελλήποντος 29 Ιαν.
ΠΡΟΚΥΩΝ (λιθ.)	έτ. «Ρέντ Κάνυον»	43	10576	άργει Ερεβάν 26 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουκούν»	36	7104	εις Αμέρεραν από 31 Δεκ.
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρίνος — Φράγκος»	22	6887	άργει Φλώιογκ από 13 Δεκ.
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (λιθ.)	έτ. «Τράσοπορτ Θεροπού»	24	4928	άργει Ρίζερ Μπλακγουώτερ από 24 Νοεμ.
ΠΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Πραταράρος»	19	2256	άργει Μασαλίων από 26 Νοεμ.
ΠΡΑΝΝΟΥΤ (λιθ.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7192	άργει Σαδηνίαν από 31 Δεκ.
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (λιθ.)	έτ. «Κανόπους»	57	11500	διπλής Κιουρασάο 1 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Προμηθέυς»	43	10488	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Ελλήποντος»	43	7128	άργει Σύρον από 1 Νοεμ.
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Προσπερίτυ»	44	7230	άργει Πειραιά από 29 Ιαν.
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7192	άργει Ζεεμπούνκε από 4 Μαρτ.
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Λιγκούε»	57	24000	άνεχ. Δός Αντζελες από 5 Φεβρ. διά Πακνίγκ
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άργει είς Φάλ.
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Νόγκα»	11	2255	έφθ. Μουπάσσα 5 Μαρτ.
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Νέστωρ»	43	7112	άργει είς Φάλμουθ από 31 Ιαν.
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Πατοϊκά»	44	7226	άργει Φλώιογκ από 18 Σεπτ.
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Νέστωρ»	44	7111	άργει Μπρούτζες από 4 Μαρτ.
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Γουέστερν Σῆ»	55	21050	άργει Ελευσίνα από 14 Ιαν.
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Μαρκουίστα»	24	5509	έφθ. Μαυρίκιον 8 Μαρτ.
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Κλόμπε»	56	10000	έφθ. Βαλτιμόρων 7 Μαρτ.
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Τρανσόσεανικά»	56	21000	άνεχ. Περο. Κόλπον 18 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Σούπρει»	43	4233	εις Ν. Όρλεάνην από 8 Φεβρ.
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Σταντάκολ»	30	4105	άργει Σπέτζιαν από 20 Οκτ.
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Οοσεαν»	44	10652	άργει Πάνουκον 6 Μαρτ.
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Γιαδιζά»	23	5372	άργει Σύρον από 13 Αύγ.
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Αντώνιο»	17	5685	άργει Συρακούσσας
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2084	διπλής Κωνιτοπολίν 17 Φεβρ. διά Νοβορωσίκων
ΠΡΑΝΝΟΥΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «			

ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	άργει εις Κάρδιφ από 14 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπόρες»	43	7257	άνεκ. Σπαττα 4 Μαρτ. διά Καρακάς Μπαίν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (Λιθ.)	έτ. «Σαΐν Τζώνη»	44	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδις 24 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (Λιθ.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	έφθ. Αμερίζα 4 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Ορακουάνα»	43	7164	άνεκ. Λισσιδωνα 2 Μαρτ. διά Τακοράντι
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (Λιθ.)	έτ. «Πλαναθήνα»	43	7179	εις Γιανδίτα από 22 Φεβρ.
ΣΑΝΜΠΗΝΗ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	έφθ. Μπάκια Μιλάνκα 3 Μαρτ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	άργει 'Αμπελάκι από 7 Αύγ.
ΣΑΝΤΟΥΓΙΤΣ	έτ. «Άβια»	20	2606	άνεκ. Κοσταντούπολις 3 Μαρτ. διά Ταμπικό
ΣΑΠΦΟ	έτ. «Τέρμαρα»	44	7212	διπλός Πανιάνη 6 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	άργει Ρίθερ Μπλακγουώντερ από 13 Ιαν.
ΣΕΒΙΛΛΑ (Λιθ.)	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	44	7066	άργει 'Ελευσίνα από 6 Φεβρ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοντους»	55	16216	εις Μάλταν (επισκευαι)
ΣΗ ΑΓΓΑ (Λιθ.)	έτ. «Πιούνιβερσαλ»	42	6117	άνεκ. Λίβερπουλ 27 Φεβρ. διά Ν. 'Υόρκην
ΣΗ ΜΑΪΝΤΑΙΝ (Λιθ.)	έτ. «Βίκτωρ 'Ιντερν.»	44	7257	εις Κουνταμάτου από 24 Φεβρ.
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	άργει 'Αμπελάκι από 18 Σεπτ.
ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ (Λιθ.)	έτ. «Πιουνίβερσ. Τράπιτη	43	7191	άνεκ. Κιουράσσα 23 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Πιρέοτον»	43	10564	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 Μαρτ.
ΣΙΛΕΡΗΣ (Λιθ.)	έτ. «Μαρίν	43	7275	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Μαρτ.
ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ	έτ. «Κάθιου»	21	6735	άνεκ. Περο. Κόλπον 24 Φεβρ. δι' 'Ειθονμάουθ
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σιραμ»	42	7146	άνεκ. Ρόττερνταμ 25 Φεβρ. διά Βοστώνην
ΣΙΚΟΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Νουέδα Βαλένθα»	42	6907	άργει Σύρουν από 4 Οκτ.
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	άγγει Πειραιά από 18 Ιαν.
ΣΟΥ' ΙΤΤΟΥΩΤΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Χουιτγουώντερ»	43	10172	διπλός Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Μάλταν
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6547	άνεκ. Τσουκούμη 28 Φεβρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΣΟΥΝΙΟΝ (Λιθ.)	έτ. «Κηφισιά»	43	7236	διπλός Γιβραλτάρ 25 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΣΟΥΣΑΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	άνεκ. Σουέζ 4 Μαρτ. διά Κοσσέιρ
ΣΦΟΙΑ Κ. (Λιθ.)	έτ. «Εξέλισσορ»	57	10398	διπλός Λός 'Αντζελες 7 Μαρτ. διά Περουβίαν
ΣΦΟΟΚΛΗΣ (Λιθ.)	Κ. 'Ατυχίδης	25	6810	άνεκ. Άδεν 5 Μαρτ. διά Βιζαγκαπατάμ
ΣΠΑΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αλοσα»	43	7199	έφθ. Ν. Υόρκην 3 Μαρτ.
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεκ. Ντουάλα 12 Φεβρ. διά Χάιφαν
ΣΠΕΤΖΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Κοστ.)	έτ. «Νηπαρ Κοστάρικαν»	28	4778	παρελθόμη εις Ρόττερνταμ
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκρόθι»	57	20638	διπλός Σουέζ 1 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΣΠΥΡΟΣ ΜΑΚΡΗΣ (Λιθ.)	έτ. «Μπάσσα»	44	7183	έφθ. Βαγκούδηρ 8 Μαρτ.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Νέποτουν Τάνκερς»	56	30159	διπλός Σουέζ 16 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΣΤΑΡ (Λιθ.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άργει 'Ελευσίνα
ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σταράς»	21	4779	άργει Μάρπορι από 1 Δεκ.
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Πινογκάνα»	43	7282	άργει Χόλι Λότς από 27 Φεβρ.
ΣΥΜΦΟΝΥ (Λιθ.)	έτ. «Μαργκό»	44	7253	άργει εις Φάλ
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	διπλός Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΤΑΝΑΓΡΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άργει Καλάμας από 6 Φεβρ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Μπελένν»	43	7235	εις Ρόττερνταμ από 13 Δεκ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (διν. δεξ.)	έτ. «Βάντα»	44	7330	άργει Βαλτιμόρην από 17 Οκτ.
ΤΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν 'Ατανάσιο»	15	2557	έφθ. Ρινιέκαν 2 Μαρτ.
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Μόναδαρ»	43	7131	άργει Ρίθερ Μπλακγουώντερ από 15 Δεκ.
ΤΑΥΡΟΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανκοντινένταλ»	56	20250	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 10 Μαρτ.
ΤΖΕΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (Λιθ.)	έτ. «Σπλέρερες»	43	7231	εις 'Οζάκαν από 5 Φεβρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	άργει εις 'Ελευσίνα
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	άργει 'Ελευσίνα από 27 Φεβρ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΙΤΙΜ	έτ. «Γκλοριάννα»	44	7055	άργει Γανόνην από 16 Φεβρ.
ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	έφθ. Χάμπτον ρόδις 27 Φεβρ.
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κονκόρντια»	20	3526	άργει Χιον από 11 Σεπτ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Μπαλμόπα»	54	18717	διπλός Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Λιμπερτις»	53	27853	άνεκ. Ρόττερνταμ 9 Μαρτ. δι' 'Αμδούργον
ΤΙΝΑΜΑΡ	έτ. «Γιουνάντεντ Κρόσι»	52	12527	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 2 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΤΙΡΥΝΗ (Λιθ.)	Μαρίνος - Θράγκος	20	6036	άργει Ρόττερνταμ 3 Μαρτ.
ΤΟΡΜΟΙΛ (Λιθ.)	έτ. «Νερέιντ»	44	7258	έφθ. Ριον 'Ιανέιρον 7 Μαρτ.
ΤΟΤΙΔΑ	έτ. «Αντρα»	44	7254	έμθ. Λίβεσοπουλ όπι 11 Φεβρ.
ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ (Κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	26	4528	άργει Πειραιά από 10 Μαρτ.
ΤΡΑΝΣΑ (δεξ.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	27	2758	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Μαρτ.
ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΜΠ (Λιθ.)	έτ. «Τρανσόδιλη»	57	24150	εις Λισσαδώνα από 18 'Ιουλ. (επισκευαι)
ΤΡΑΝΣΙΑΣΩΝ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Κοντινεντάλ»	29	5949	άργει εις Ιταλίας 'Ιταλίας
ΤΡΑΝΚΑΣΤΩΡ (όνδο. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	31	8923	άργει εις Συρακούσας
ΤΡΑΝΣΣΙΠΠΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Ιντερμάρες»	30	9097	άνεκ. Ρόττερνταμ 20 νεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (Λιθ. δεξ.)	Ηλ. Γ. Κουλουκουντής	44	7388	άνεκ. Βοστώνην 27 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΤΡΑΝΣΠΟΛΛΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσατάλτικη»	43	9795	άργει Χάργυριτς από 23 Ιαν.
ΤΡΕΤΙΝΤΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Τρανσόκατωρη	30	9100	άνεκ. Πόρτ 'Οκα 26 Φεβρ. διά Δουγκέρκην
ΤΡΙΝΙΤΥ (Λιθ.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	44	7191	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Μαρτ.
ΤΡΙΝΙΤΑΣ ΤΣΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέ Κολόν»	57	10493	άνεκ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 7 Μαρτ. διά Νότ. 'Αφρικήν
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (Λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	10441	έφθ. Βατιμόρην 5 Μαρτ.
ΤΡΙΤΩΝ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Μάρε Νότρομου»	44	7235	άνεκ. Λονδίνον από 31 Ιαν. διά Πόρτ 'Εθεργκλαντ
ΤΣΑΙ	έτ. «Ρέντ Κάνουν»	45	10448	άργει Πειραιά από 24 'Ιουλ.
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάνου)	έτ. «Μεριντιάνα»	20	4028	άργει Επιλαδέλφειαν από 24 'Ιουλ.
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ	Π. Κυπριανού	18	5285	άργει εις Αμπελάκι από 6 Μαρτ.
ΤΥΧΑ	ό. Κυπριανού	18	5729	άνεκ. Λιπττ Πέντρο 5 Μαρτ. διά Μπατόν Ρούζ
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ρούαγιαλ»	42	7035	εις θέσιν 23.54 B.-158.30 A., Φεβρ. 14 διά Σουμάτραν
ΦΑΙΤΡΕΙΤΝΤ (Λιθ.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	20615	άνεκ. Λεγκάποι 22 Φεβρ. διά Ζαμποάγκα
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Φαιτρέιτντ»	21	6675	άργει Σεεμπρούγης από 25 Ιαν.
ΦΑΝΤΟΜ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	43	7132	άνεκ. Λός 'Αντζελες 24 Φεβρ. διά Καθασάκι
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Μιρμαΐντην»	57	24000	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 18 Φεβρ. διά Γκάλθεστον
ΦΑΤΙΝΑ (Λιθάνου)	έτ. «Ινιάκια»	45	7263	άνεκ. Πειραιά 5 Μαρτ. διά Βιρυττών
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II. (Λιθ.)	έτ. «Προγκρέσσο»	17	1875	διπλός Πόρτ Σαιδ 28 Φεβρ. διά Κόντινεντ
ΦΛΩΡΑ	έτ. «Οσεαν Σουαίνης»	44	7247	έφθ. Βρέμην 7 Μαρτ.
ΦΛΕΒΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Μαρίνος - Θράγκος	36	2678	άνεκ. Μαλταν 8 Μαρτ. (δι' 'Ινδονησίαν)
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάντελη»	44	7279	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαρτ. δι' 'Αμμουδάιν Μπαίν
ΦΟΥΑΜΑΡ (Λιθ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7087	εις Ρόττερνταμ από 17 Ιαν. (επισκευαι)
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	άργει Μόμπιλ από 12 Αύγ.
ΦΡΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (Λιθ.)	έτ. «Ναιτζίανν»	42	7181	άργει εις 'Αμβούργον
ΦΡΗ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (Λιθ.)	έτ. «Ναιτζίαν»	43	7333	άνει εις 'Αμβούργον
ΦΡΗ ΤΡΕΤΙΝΤΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Ναιτζίαν»	42	7172	άργει εις 'Ελευσίνα
ΦΩΤΕΙΝΗ (Λιθ.)	έτ. «Ντέ Κολόν»	56	10483	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Μαρτ.
ΦΩΤΟΥΑΙΑ (Λιθ.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7151	άργει εις Σύρουν από 15 Σεπτ.
ΧΑΡΡΙΕΡ (Λιθερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7165	άργει Ρίθερ Μπλακγουώντερ από 7 Ιαν.
ΧΑΡΙΟΤ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Νίλα»	57	23664	διπλός Σουέζ 28 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10583	έφθ. Σαΐν Τζών 8 Μαρτ.
ΧΕΡΑΝΤ (Λιθ.)	έτ. «Τκόθαμη	43	7242	άνεκ. Χιούστον από 16 Φεβρ.
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (Λιθ.)	έτ. «Πτερωτή»	43	7224	εις Τεργέστον από 16 Ιαν. (επισκευαι)
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (Λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	38	9475	άνεκ. Σουάν 9 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΧΙΟΛΗ (δεξ.)	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	15749	διπλός Πόρτ Σαιδ 2 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	43	7127	εις θέσιν 24.54 N.-4.47 Δ., Μαρτ. 2 διά Κέηπ Τάουν
ΧΟΥΔΕΣΩΝ ΡΙΒΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	διπλός Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Λίον»	44	7150	έφθ. Χιούστον 27 Φεβρ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάντεντ Κρόσι»	53	12513	άνεκ. Χιούστον 27 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΧΡΥΣ (Λιθ.)	έτ. «Κράουντη»	43	7258	άνεκ. Χιούστον 28 Φεβρ. διά Μπαρραγκουίλα
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (Λιθ.)	έτ. «Ούνδσωρ»	43	7243	άνεκ. Ποινάτη 'Αρένας 7 Μαρτ. διά Περού
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (Λιθ.)	έτ. «Σεντράλα»	43	7180	άργει Νιούπορτ από 13 Ιαν.
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Γιούν. Σιππερς»	55	23930	διπλός Σουέζ 1 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (Λιθ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 6 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (Λιθ.)	έτ. «Μαραϊαΐ»	44	7256	διπλός Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Γκάλθεστον
ΟΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τοανσοτσεάνικα»	42	7084	άργει Αμπελάκι από 8 Δεκ.
ΟΚΕΑΝΙΣ (Λιθ.)	έτ. «Ρόμπλον γιτέ 'Ορο»	40	5557	άργει Ρίθερ Μπλακγουώντερ από 22 Δεκ.
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Οκεανοπόρος»	44	7293	άνεκ. Ρουέν 27 Φεβρ. διά Χιούστον

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-FREERPORT

Auf dem Sande 1
After office - Hours: 45 21 21

Telegrams: ASKITIS
Telephone: 36 71 13/14

E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ - ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRICKON: 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.

VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP CHANDLERS

Πρακτορεύσεις και τροφοδοσία των Έλληνικών
πλοίων.

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

Tel/addr: HERMES
CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS (PTY) LIMITED

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ & Α. ΠΡΩΤΟΥΟΛΗΣ

Τρόφιμα, ύλικά μηχανής, καταστρώματος
και «TPANZIT»

Γενικοί άντιπροσώποι των AMEROIDS εις 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. "ΚΟΝΒΟΥΔ.", 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. NAZAIRE • NANTES

Agents for the United Kingdom (Liverpool and Glasgow excepted)—
C. P FRESHWATER, 101 Leadenhall Street, London E.C. 3
Telegrams: "FRESUPPLY, FIN." Telephone: AVEnue 4773

LIVERPOOL: POLLEXFEN & CO. LTD., Chapel Chambers North
Telegrams: "POLLEXFEN," Telephone: CENTral 72067.
THOMAS BROCK & CO., 29, Waterloo Street.
Telegrams: "LINDEN..", Telephone: CENTral 1914

AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING CO. PTY. LTD.

ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

19 BRIDGE STR.
"SCOTTISH HOUSE,,
SYDNEY - NSW
TEL. - CABLES: "SPIRO,, SYDNEY
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Γ. Δ. ΗΛΙΑΔΗΣ

GENERAL SHIPPING AGENCY

E. ARVANITOPOULOS & CO.

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

Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΣ ISTANBUL

'Από τὸ 1920 P. O. BOX 79 GALATA

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΗΛΕΦ.: PULOS, ISTANBUL ΤΗΛΕΦ.: 44,413 ΗΜΕΡΑΝ ΚΑΙ ΝΥΚΤΑ

C. G. VARCADOS & CO.

SHIPCHANDLERS

ADEN

Cable address: "VARCADOS.."

Provisions and General Groceries
Fresh Meats, Engine and deck Supplies

We Guarantee: Prompt Service, Best Quality, low Prices
and Entire Satisfaction.

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣΘΕ ΤΑ ΦΡΕΣΚΑ ΣΑΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ
HORACE L. OKELL & SONS
 SHIPPING BUTCHERS & FRESH PROVISION MERCHANTS
 139/141 PARK ROAD 183/185 REGENT ROAD
LIVERPOOL 8. **SALFORD, 5, MANCHESTER**
 Telephone: ROYAL 4482 Telephone: TRAFFORD PARK 0573
 24 Hour Service Telegrams: "REPLENISH., ALL PORTS
 Πλήρως κατηρισμένον Έλληνικόν τμῆμα θά σας
 παράσχῃ ἀμεσον και ἀμεμπτον ἔξυπηρέτησιν.

GEBR. SCHOEMAKER

BREMEN

ESTABLISHED 1888

TEL. NR. 26146/48 OFFICE SCHLACHTE 29
 TELEGRAMS: AUSQUESTUNG BREMEN

AGENTS OF MOBIL OIL A.G. HAMBURG
 BELDAM PACKING & RUBBER CO. LTD. LONDON
 PIETER SCHOEN MARINE PAINTS ROTTERDAM

SHIPPING - BUTCHERS - SHIPCHANDLERS

MANAGER OF THE GREEK DEPARTMENT

JOANNIS KARAGIANNIDIS TEL. 53.154

EIS THN GERMANIAN

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ORIENT FRACHTKONTOR

STUBBENHUK 10... HAMBURG 11) GERMANY
 ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ERMIS,,

BREMEN: LANGENSTR 136
 EMDEN : HANDELSHOF

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΞΥΛΑΣ
 F. MOSNY

ENG CHEONG PENG KEE LIMITED

SHIP CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS
 COLD STORAGE PROPRIETORS

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

SINGAPORE 1 (MALAYA)

United Kingdom Agents:

AVGHERINO & APERGUIS
 DEVENSHIRE CHAMBERS, 146 BISHOPSGATE
 LONDON E.C. 2

Telephone: Bishopsgate: 1343

Telegrams: ACESILAUS, LONDON

LEETE'S (SHIPPING AGENCIES) LTD.

LONDON
 BURY COURT HOUSE 7/8 BURY COURT, LONDON E.C. 3
 ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. SEABURDOCK

STEVEDORING & TALLYING K.L.P.

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς τοὺς κυριωτέρους
 Λιμένας

Διευθύνεται προσωπικῶς ὑπὸ τοῦ "Έλληνος
 Κου ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ

Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτισιν του εἰς τὰ
 Ναυτιλιακά ζητήματα.

Telephones:
 AVenu 2671/2

For World Wide Information

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

CONSULT **A. E. SHEPPARD & CO.**

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS, LONDON, E.C. 3.

Cables:
 "AESALPORTS, London

"BUGSIER,"

REEDEREI UND BERGUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT
 HAMBURG II.

Johanniskollwerk 10 Telefon 31 12 81
 Night 27 27 68

Salvage - Tugs stationed North Atlantic,
 North Sea and Western Baltic.

Wireless Call-Signal for all Salvage Tugs: DAAB

All kinds of Salvages and Towages undertaken.
 Tug-Assistance supplied in the harbour of Hamburg.

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS • BROKERS OF CHARTERING • FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

PORT-SAID

SUEZ

P.O.Box 1746

P.O.Box 55

P.O.Box 9 (PORT TEWFIK)

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

SHIPBROKERS & AGENTS

AMSTERDAM

DAMRAK 89

TEL. 40115

LIVIERATO & C°

TELEGRAMS:
"PIRAMIS,"

P. O. Box 1224
STEAMER - POINT

ADEN

SHIPCHANDLERS

SERVICE QUALITY
SATISFACTION GUARANTEED

ATHANAS MAVROUDIS

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

STEAMER POINT

ADEN

"PHONE,"
2096

SHIPCHANDLER

GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS:

UNITED KINGDOM: AVGHERINO & APERGUIS
DEVENSHIRE CHAMBERS, 146 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 2125 TAKHE ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΔΟΣ
ΔΙΙΣΤΟΝΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

REPRESENTED BY: AVGHERINO & APERGUIS
DEVENSHIRE CHAMBERS, 146 BISHOPSGATE LONDON E.C. 2
Telegrams: AGESILAUS - LONDON Telephone: BISHOPSGATE 1343

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
14c George Skouze Street · Tel. No. 474,479

COMMONWEALTH SUPPLY CO.

SHIPS CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS

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
DEVENSHIRE CHAMBERS 146, BISHOPSGATE
LONDON E.C. 2
Telephone: Bishopsgate 1343

Telegrams: AGESILAUS, LONDON

BARTHELS & LUEDERS

ALL SORT OF SHIP REPAIRS

Best of work - Most Moderate prices
The only yard in Continent to skim crank
pins on board the ship on the spot with
their own designed machine

HAMBURG II, NORDERELBSTRASSE 15

Telephone: 31 14 11 Four lines

Tel. Address: POLITROMM

GENERAL STEVEDORES & CONTRACTORS

GRAIN FITTING & TRIMMING

ALL UNITED STATES NORTH PACIFIC PORTS

ENQUIRIES SOLICITED

LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH

ROTHSCHILD INTERNATIONAL
2247 F. 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.

Telephone: ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

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

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
ΝΑΥΑΩΣΕΙΣ
ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΑΜΕΡΙΚΗ

SHIP'S MANAGEMENT CORPORATION

80 BROAD STREET NEW YORK 4, N.Y.

Telephone 5882
Whitehall 3 | 5883
5884

Cables: FINAMUS-NEW YORK
ALL SHIPPING CODES

R. BALGIS

STEAMSHIP, FORWARDING & INSURANCE AGENT

Agent for:

The Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd.

BEIRUT RUE DE LA MARSEILLAISE

Tel. address: PRAKTEL-BEIRUT

Phones: 20.785-20.786

ΔΙΑ ΤΟΥΣ Κ.Κ. ΕΛΛΗΝΑΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΣ & ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ

'Από MADRAS (ΙΝΔΙΩΝ) μέχοις CALCUTTA

Προτιμάτε τους κ.κ. R. KRISHNASWAMY, NAIDU & SONS

'Αντιπροσωπευομένους παρὰ τοῦ κ. N. A. SHARIR

STEVEDORES, SHIPCHANDLERS, SHIPPING & PAINTING CONTRACTORS

HEAD OFFICE: 2 JAFFER SYRANG STREET

P.B. 1580 MADRAS. I.

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: SCRUTINY For SHARIR MADRAS

Τιμαι ἀσυναγώνιστοι. — Ταχεία καὶ πλήρης διεκπεραιώσις. — Έργασία καὶ απόδοσις ἡγγυημέναι.

Telephone: Nos 3361-3361-37-3361-64 Société Anonyme Telegrams: LEE-Antwerp

JOSEPH J. LEE & CO.

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

LONDON AGENTS: ROBERT WATERS,

18/19. GT. ST. HELEN'S

LONDON, E. C. 3. TELE: AVENUE 5048

AND

AVGHERINO & APERGUIS

DEVENSHERE CHAMBERS. 146 BISHOPSGATE

LONDON E. C. 2 - TELE: BISHOPSGATE 1343

PORT OF LIVERPOOL

REA LIMITED

PACIFIC BUILDING, JAMES STREET, LIVERPOOL, 2

STEVEDORES OF CARGO

OF ALL KINDS

Contractors to Leading Lines &
Tramp Owners

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 ΜΙΑΘΥΛΗ 41
ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

'Εκδόσεις: 'Αεροπορικῶν Σιδηροδρομικῶν καὶ 'Α-
τμοπλοϊκῶν Εἰσιτηρίων.

'Αποστολαὶ πληρωμάτων - Ναυτικαὶ Έργασίαι

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΟΛΥΜΠΙΟΥΡΣ,,

Cable «KAKIS» Yokohama

P.O.Box 231

NEPTUNE SHIPPING AGENCIES CO. LTD.

SHIP SUPPLY

N. 1, CHOME, KAIGAN-DOR, NAKA-KU,
YOKOHAMA, JAPAN.

TEL: 2-2574 2-4493

We can supply all «VESSELS» Requirements in all
three Department, DECK, ENGINE and PROVISIONS,
in a Shortest notice.

HATZAKAKIS - T. SEITANIDES

HOME TEL: 2-1024

2-2813

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	ΚΟΛΩΝΟΥ	Οδός Συρράκου 5	ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	Οδός Ιωάνν. Δροσοπούλου 15
ΑΘΗΝΑΣ	» Αθηνών 14α	ΚΥΨΕΛΗΣ	» Κυψέλης 8δ	ΚΑΜΙΝΙΩΝ	» Αθηνών & Ήπειρου
ΑΧΑΡΝΩΝ	» Αχαρνών 114	ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ	Γωνία Μαυρομιχάλη — Καλλι-	ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	» Κανελλοπούλου άριθ. 6
ΒΑΘΗΣ	» Αριστοτέλους 15α		δρούπου	Μ. ΣΤΟΑΣ	Λεωφ. Δ. Γούναρη 3
ΠΛΑΤ. ΗΡΩΩΝ	Καραϊσάκη 31	Ν. ΙΩΝΙΑΣ	Οδός Μικράς Ασίας 11	ΝΙΚΑΙΑΣ	Οδός Αντιοχείας 2
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	Κολοκοτρώνη 47	ΠΑΓΚΡΑΤΙΟΥ	» Εύτυχιδον 23		
ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	» Ιφιγενείας και Λεωφ. ΠΑΤΗΣΙΩΝ	ΠΛΑΚΑΣ	» Πατησίων 164		
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	Θεμιστοκλέους 4	ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ	» Νέα 11 & Πανδρόσου		
ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ	Παν. Τσαλδάρη (Πει.-ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ ρωμ.) 87		Λεωφ. Έκ. Βενιζέλου 2		
			Οδός Σωκράτους 31		

Π Ε Ι Ρ Α Ι Ω Σ

Κ Α Τ Α Σ Τ Η Μ Α Τ Α Ε Π Α R Χ Ι Ω Ν

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘΗ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β' (Έγγνατιας), ΘΩΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ, ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΣΟΥΡΓΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΜΥΡΙΝΑ (Λήμνου), ΝΑΞΟΣ, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΣΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΑΤΡΑΙ Β', ΠΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΗΝΟΣ, ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

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

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

Ταχεῖα πληρωμὴ ἐμβασιμάτων ἐκ τοῦ ἔξωτεροῦ, 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



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

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

- Έκ λιμένων **ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΙΤΑΛΙΑΝ, ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ** και τάναπαλιν.
 Έκ λιμένων **ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ** και τάναπαλιν.
 Έκ λιμένων **ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΛΟΝΔΙΝΟΥ δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ** και τάναπαλιν.
- Ἐπίσης
- Έκ λιμένων **ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΛΟΝΔΙΝΟΥ δι' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ**
 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.
- Έκ λιμένων **ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ διά ΒΗΡΥΤΤΟΝ**

ΓΕΝΙΚΟΙ 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 SCHIFFAHTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGERSTRASSE 8/10, "HANSAHaus," CABLES: "DEUTELLEN,"
 ΚΩΝΙΠΟΛΙΣ : TURK-HELLEN SEYRISFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. GALATA 969 CABLES: "TURKLENIK,"
 ΣΜΥΡΝΗ : TURK-HELLEN SEYRISFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. 359 CABLES: "TURKLENIK,"

Ωσαύτως Πράκτορες εις ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Ακτή Μιαούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφωνον: 471.541 (3 γραμμαί)

Telegrams: NIKAS

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

TELEPHONES: DAY 525
NIGHT 4456

C. R. KNIGHT & CO
101 LEADENHALL STR.
LONDON E.C. 3.

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

SHIPCHANDLERS - EXPORTERS - IMPORTERS
COLD STORAGE CHAMBERS

TELEPHONES:
MANSION HOUSE 9131

LOURENCO MARQUES

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

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS
62 AV. ALVARES CABRAL

Σ. ΚΟΝΤΟΣ & Δ. ΤΖΑΝΕΤΑΤΟΣ Ο.Ε.
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΤΗΛ/ΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:
ΣΟΛΚΟ - ΤΤΕΙΡΑΙΑ

ΤΤΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ
ΛΣΤΙΓΓΟΣ 6

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:
474.497 — 475.034

BANQUE GENEVOISE DE COMMERCE ET DE CRÉDIT

MAISON FONDÉE 1868

PLACE DE HOLLANDE - ANGLE RUE DIDAY

GENÈVE

CASE STAND 4 73 19

TELEGRAMMES :

BANCOCRED GENÈVE

TELEPHONES: 24 22 60

CHÈQUES POSTAUX 1. N. 1

TÉLEX No. 22320

"TAGAROPULOS CORPORATION,"

COLON REPUBLIC OF PANAMA

SHIP CHANDLERS

CABLE ADDRESS:
TONIO-COLON

TELEPHONES:
1001 - 1002

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

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY CO SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ήτις έχασφαλίζει πλέον ίκανο-
ποιητικήν έκτελεσιν των έπισκευών, παρά αί πλωταί δεξαμεναί, διά τὰ «Λίμπερτυς» Ιδίως, διά τὰ όποια ἡ
εύθυγράμμισις τοῦ πυθμένος είναι μεγίστης σημασίας.

TAXYTHΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ύπό τὰς καλυτέρας συνθήκας προσωπικοῦ, έγκαταστάσεων καὶ
κλίματος.

ΚΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ έναντι παντός 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

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(ΔΙΛΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907



ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51^η ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: SNEAL ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 470.241, 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ
ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΤΗΝ
ΑΓΓΛΙΑΝ
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑΝ-ΒΑΛΤΙΚΗΝ
ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ
ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ