

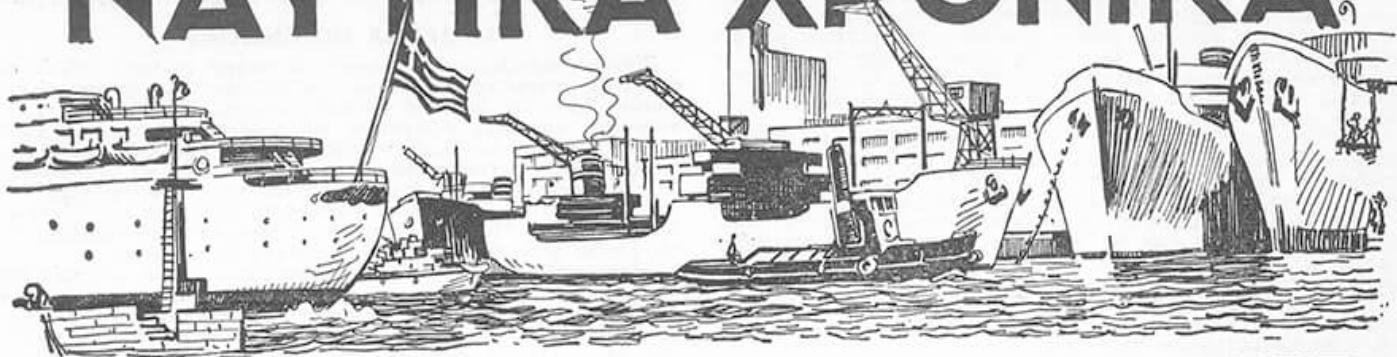
NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1958

Αρ. Φύλλου 551/400

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΣΤ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.Ι.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 551/400

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΜΑΐΟΥ 1958

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Ο.ΤΙ ΔΕΝ ΕΓΙΝΕ

Και τώρα ή νέα Κυβέρνησις Καραμανλή, ισχυρά, με άνανεωμένην τὴν λαϊκήν εντολήν, θὰ άναλάβει στὸν ἔργον τῆς οικονομικῆς ἀνασυγκρότησης.

Μία πλευρά αὐτοῦ, όχι ή δίλγωτερον σοφαρά, είναι καὶ ή ἀντιμετώπισης τῶν περὶ τὸ πλοίον ζητημάτων. Πολλὰ θὰ ἐπρεπε νὰ γίνουν εἰς τὸ παρελθόν καὶ δὲν ἔγιναν. Ο νέος 'Υπουργὸς — ἐπίζομενος νὰ είναι δὲ καταλληλότερος — θὰ θελῆσῃ, ἀνθεωρῶν τὰ πεπραγμένα, προσαρμοδόμενος εἰς τὰς ἐπιταγὰς τοῦ παρόντος καὶ εἰς τὰς διαγραφομένας ἀνάγκας τοῦ μέλλοντος, μὲ ἀποφασιστικότητα, χωρὶς τὴν ἐπικίνδυνον πολυτραγμοσύνην, νὰ ἐπιληφῇ τῆς πολυπλέουν ναυτιλιακῆς ὑπόθεσεων.

Ἐν καρῷ αἱ στήλαι αὐταὶ, ἐπιτελοῦσαι ἔνα καθῆκον, θὰ ἐπισύρουν τὴν προσοχὴν τοῦ νέου 'Υπουργοῦ ἐπὶ τὸν σοβαρωτῶν ζητημάτων τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ τὸν ἀνθρώπων του. Δὲν θὰ τοῦ λείψῃ πιστεύομεν — ή θέλησις νὰ τὸ μελέτησῃ καὶ νὰ προδῷ εἰς τὴν θεσμοθέτησιν τῶν ὄσων μέτρων αἱ δύσκολοι περιστάσεις ἐπιβάλλουν.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Δὲν πρόκειται αἰσθητὴν νὰ ἐμφανίσουν μείωσιν τὰ ναυτιλιακὰ εἰς συνάλλαγμα ἐμβάσματα κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, παρὰ τὴν ὁξύτητα τῆς κρίσεως διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ιδιαιτέρως.

Ἡ προβλεπόμενη παρὰ τινῶν ἐλάττωσις κατὰ 12—15 ἑκατομμύρια δολαρίων ἀντισταθμίζεται ἀπὸ ὡρισμένα ἄλλα γεγονότα τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Ἐχομεν, ἐν πρώτοις, κίνησιν περισσότερων ἐπιβατηγῶν σκαφῶν εἰς τὰς γραμμὰς ἔξωτεροι καὶ εἰς τουριστικὰ δρομολόγια. Αυτὰ τὸ συναλλαγματων τῶν ναυλῶν των κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν ἐδῶ θὰ τὸ εἰσκομίσουν. Περισσότεραι είναι ἐπισημαντικοὶ αἱ ἐπισκευασίαι τῶν παροπλιζομένων πλοίων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ τρία προηγούμενα ἔτη. Τέλος, οἱ ἀπονακόπτωτες εἰς τὰ ἴδια ναυτικοὶ φέρουν μεθ' ἐσυτῶν διὰ νὰ συντηρηθοῦν καὶ τὰς μικρὰς εἰς συνάλλαγμα οἰκονομίας των. Μείωσις τελικῶς, κατὰ 10—15%, πιθανὸν εἶναι νὰ σημειωθῇ, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1957, όχι, ὅμως, μεγαλύτερα.

Κατὰ τὸ διμήνιον τοῦ 'Ιανουαρίου/Φεβρουαρίου τοι τρέχοντος ἔτους, τὸ ναυτιλιακὸν συναλλάγμα ἀνήλθεν εἰς 10.4 ἑκατομμύρια δολαρίων, ἔναντι 10.6 ἑκατομ. τῆς ἀντιστοίχου περιστονῆς περιόδου. Διὰ τὸν μῆνα Μάρτιου ἔσθοδον 4.4 ἑκατομ. δολαρίων προβλέπεται, βάσει προσωρινῶν στοιχείων, ἔναντι τῶν 5.5 ἑκατομ. δολαρίων τοῦ Μαρτίου 1957. Εἶνε η πρώτη σημειουμένη πτώσις. Θὰ συνεχισθῇ ἀφολῶς καὶ κατὰ τὸν ἐπόμενον μῆνας διὰ τὰ ναυτεργατικὰ ἐμβάσματα, τὰς εἰσφορὰς εἰς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τὴν φοροδογίαν, θὰ ἔχουμεν, ἐξ ἀντίθετου, αὐξήσιν νὰ σημειώσωμεν εἰς τὰ ἄλλων κατηγοριῶν ἔσοδα.

Ἄν, ὅμως, μὲ τὴν αὐτὴν ὁξύτητα παραταθῆ ή κρίσις πέραν καὶ τοῦ 1958, ή ἐλάττωσις τῆς συναλλαγματικῆς ἐν τῆς Ναυτιλίας προσόδου θὰ είναι πλέον σημαντική. Όλα μειωθοῦν, ἵσως, κατὰ 30% οἱ σχετικοὶ τόσον πράγματι ηγήσιμοι ἀριθμοὶ τοῦ 1957.

Ο ΡΩΣΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

Δὲν παρέρχεται ἔδομάς ποὺ νὰ μὴ φιλοξενήσῃ ὁ πειραιϊκὸς λιμὴν δεκάδας καὶ πλέον ρωσικῶν πλοίων γραμμῆς καὶ φορτηγῶν. Ἡ πληθωρικὴ αὐτὴ κίνησις είναι χαρακτηριστικὴ τῆς καταβαλλομένης, ἐπιτυχῶς ὅπως ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὰ πράγματα, προσπαθείας τῆς Μόσχας διὰ τὴν οἰκονομικὴν της διείσδυσην εἰς τὰς χώρας τῆς Νοτιοανατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μέσης 'Ανατολῆς.

Ἐξ ὄσων πληροφοριῶν κατέχομεν, δῆλος αὐτὸς ὁ ηγήσιμος ἀριθμὸς τῶν κινουμένων πλοίων μεταξὺ τῶν λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τῆς Μεσογείου δικαιολογεῖται καὶ αὐτὸς τὰς σταθερῶς διευρυνομένας ἐμπορικὰ συναλλαγῆς. Φορτία μεταφέρουν τὰ ρωσικὰ πλοία εἰς ὀλοέν μεγαλύτερας ποσότητας βιομηχανοποιημένων προϊόντων πρὸς τὴν Αἴγυπτον κυρίως καὶ τὴν Συρίαν, φορτία, ὅμως, ἐκεῖθεν, ὅπως καὶ ἀπὸ τὴν 'Ελλάδα γεωργικῶν προϊόντων, μεταλλευμάτων καὶ ἄλλων πρώτων ὑλῶν εἰς αὐξόνουσαν ἐπίσης κλίμακα παραλαμβάνουν κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν εἰς τὰς βάσεις των.

Ἡ κίνησις, δηλαδή, αὐτὴ δὲν ἔνεχε ἀπλῶς τὸν προπαγανδιστικὸν χαρακτήρα τοῦ παρελθόντος. Ἐπὶ καθαρώς ἐμπορικῶν βάσεων στηρίζεται καὶ ἐφόσον αἱ ἀνταλλαγαὶ θὰ αὐξάνουν, πυκνότερα θὰ είναι καὶ τὰ δρομολόγια τῶν ρωσικῶν πλοίων πρὸς τὴν νοτιοανατολικὴν λεκάνην τῆς Μεσογείου.

Θὰ πρέπει, ὅμως, ιδιαιτέρως νὰ σημειωθῇ ή συμμετοχὴ τοῦ ρωσικοῦ

πλοίου εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῶν Σοβιέτ. "Αλλοτε ή ἀπούσια τοῦ ήταν σχεδὸν πλήρης. Τώρα διαφυλάσσεται τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῆς μεταφορικῆς αὐτῆς κινήσεως. Τὸν ἑλληνικὸν λ. χ. βωσίτην διὰ τὴν Ρωσίαν τὰ ρωσικὰ πλοία τὸν μεταφέρουν ἀπὸ τὴν Ιτέαν. Τὰ καπνά, ἐπίσης, ἐπί της ρωσικῶν πλοίων φορτώνονται. Ἡ Ρωσία διαδέτει στόλον, ὡς φαίνεται, ἐπαρκῆ διὰ τὰς ίδιας της ἀνάγκας. Πρὸ διεκπενθύμησης τακτώρων σὰ συγκρατήσῃ την ψωφικήν τάσιν τῆς ναυλαγορᾶς διὰ τὴν μεταφορὰν καναδικῶν σιτοφορτίων εἰς σοδιετικοὺς λιμένας, χάρις εἰς τὴν παρέμβασιν τῶν ρωσικῶν φορτηγών.

Ειδικάτερον, ὅσον ἀφορᾶ τὸν Ἑλληνικὸν ναυτιλιακὸν παράγοντα, ή τόσον πυκνή κίνησις τοῦ ρωσικοῦ πλοίου εἰς τὴν Μεσόγειον, ἀποστέρει αὐτὸν ἐργασίας ἀξιολόγου, τὴν όποιαν κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν ἀλλοτε τὸ ίδιον μας φορτηγὸν ἔξειμεταλλεύετο.

ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΠΙΕΤΙΝ

Αὔριον, όταν ἡ ἐπὶ τῶν ἔκλογῶν Κυβέρνησις θὰ ἀναλάβει τὴν διακύβερνησιν τοῦ Τόπου καὶ θὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰ καίρια προβλήματα τῆς Οἰκονομίας μας, αἵτημα βασικὸν τῆς Ναυτιλίας τοῦ ἀμεσωτέρου ἐνδιαφέροντος πρέπει νὰ είναι ἡ θεσμοθέτησις τῆς Ναυτικῆς Πίστεως.

Προϋπόθεσις τῆς ἀνασυγκροτήσεως τοῦ ἀγχιπλοούντος ἐπιβατηγού καὶ φορτηγού σκάφους, τῆς ἀποτελεσματικῆς ἐνισχύσεως τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ἐγχωρίου ναυπηγικῆς βιομηχανίας είναι ἡ ὄργανωσις καὶ παρ' ἡμῖν τοῦ ειδικού πιστωτικού ιδρύματος διὰ τὴν προώθησιν τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος, αὐτῆς ἀκριβῶς, ἡτοι τὰ περισσότερα εἰς τὸν Τόπον μας ἀποδίδει, τὰς ἀμέσους αὐτοῦ ἀνάγκας ἔξυπερτει.

"Ἀλλ' ἵνα τὸ αἴτημα τοῦ τόπου την ἰκανοποιηθείσεως, θὰ πρέπει νὰ πιστεύσουν εἰς τὴν ὄπειρον τῆς Ναυτικῆς Πίστεως τόσον οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταί, δύον καὶ τὸ παρ' ἡμῖν τραπεζικὸν κεφάλαιον. Ἀπὸ κοινοῦ πρὸς τὸ Κράτος θὰ στραφούν καὶ θὰ ἀξιωσούν τὴν καθιέρωσιν τοῦ θεσμοῦ, τὴν προικόδοτην τοῦ συσταθμούντον πιστωτικού δραγανισμοῦ με τὰ πρώτα κεφάλαια, ἀτίνα προώρισται ἔργον ἔξωτος παραγωγικού νὰ ἀποδώσουν. Αὐτά τὰ κεφάλαια ὑπάρχουν. Δεσμευμένα είναι ἀπὸ τὴν Τράπεζαν τῆς 'Ελλάδος. Προέρχονται ἀπὸ τὰς ιδιωτικὰς ὑπερκαταθέσεις. Διὰ τὴν πιστοδότησιν ὑρισμένων κλάδων τῆς παραγωγῆς προορίζονται. Εἰς αὐτοὺς θὰ πρέπει νὰ περιηφθῇ καὶ τὴν Ναυτιλία.

Αἱ ἐφοπλιστικαὶ ὄργανώσεις τῆς ἀκτοπλοούντος καὶ μεσογειακῆς ναυτιλίας οφείλουν, μελετῶσαι τὴν πίστην την οποίαν οἱ ποδαράδολοι τὸ αἴτημα τῆς Ναυτικῆς Πίστεως πρὸς τὴν Κυβέρνησιν. Ἐχομεν πληροφορίας, στὶς ή 'Εθνική Τράπεζα ἔξειδηλωσεν ήδη τὴν πρόθεσίν της νὰ χρηματοδοτήσῃ τὴν κατασκευὴν εἰς τὰ ἔδω ναυπηγεία σκαφῶν ἀκτοπλοϊκῶν. Θὰ είναι ἡ ἀπαρχὴ μιᾶς δραστηριότητος εὑρύτατον ἔχουστης παντούμενης.

Πλοία ἀκτοπλοϊκά χρειαζόμεθα ἀρκετά. Δὲν βλέπομεν τὸν λόγον τῆς ἀγορᾶς ή τῆς ναυπηγησέως τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἀφού εἴμεντα ἔδω νὰ τὰ κατασκευάζωμεν. Καὶ μόνον τὸ κονδύλιον τῶν ἔργατων ἀν ἔξοικονμορφωμέν — 35% τῆς συνολικῆς ἀξίας τῆς κατασκευῆς τοῦ σκάφους — ἂν τὸ διαφυλάξωμεν διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν ἴδιων μας ἔργατων μετάλλου, είναι ἀρκετὸν νὰ δικαιολογηθῇ τὴν διάθεσιν τῶν ἀναγκαιούντων κεφαλαίων, ἵνα αἱ ναυπηγήσεις μικρῶν σκαφῶν ἀρχίσουν ἔδω νὰ ἐκτελῶνται. Ἀξιόλογα θὰ είναι τὰ κέρδη τῆς Οἰκονομίας μας ἀπὸ μίαν τοισύτην ἐνίσχυσιν τῆς ἐγχωρίου ναυπηγικῆς βιομηχανίας, δῆλος δὲ διλγωτέρας εἰσιτήσεις, οὐδὲ οὐδὲν πιστεύεται.

Ἡ Ναυτική Πίστης πρέπει νὰ είναι τὸ πρώτον ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας μέτρον τῆς αὐριανῆς Κυβερνήσεως. Ἀν 'η θεσμοθέτησις της παραπεμφῆται αἱ τάξις καλένδρων τοῦ πεντεύτηρον θὰ είναι οἱ ἐφοπλισταί. Ἡ ίδεα τοῦ πιστωτικού σύντομού ὄργανουμού ἔχει πλέον ώριμάσει. Ἐπιμένοντες εἰς τὴν ἐπιδίωξιν εὐτὴν εἰμεδθα βέβαιοι, οὐτὶ θὰ τὴν κερδίσωμεν. Πρέπει, ὅμως, ἐπαναλαμβάνομεν, νὰ τὴν πιστεύσωμεν.

ΒΡΑΧΥΒΙΟΣ Η ΒΕΛΤΙΩΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

"Ἐχομεν ὑπ' ὅμιλοι μας τὴν τελευταῖσιν ἔκθεσιν τῆς Κοινότητος Χάλυβας καὶ Γαιάνθρακος τῶν ἔξι χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εύρωπης, τὴν ἀναφορεύμενην εἰς τὰς ιδιαιτέρων κεφαλαίων ἐπὶ τῶν ἔξελιξεων τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας καθ' ὅλας αὐτῆς τὰς ἀκόδηλώσεις.

Ἡ ἔκπτωσις τῶν ναυλῶν ἀποδίδεται ὅχι μόνον εἰς τὸν περιορισμὸν τῆς καταναλώσεως τοῦ γαιάνθρακος καὶ τῶν πετρελαιοειδῶν ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ὑπερπροσφορὰν χωρητικότητος τὴν προελθοῦσαν ἀπὸ τὰς ὑδρόας ναυπηγήσεις, τὰς παγοτειδῶν ἐνισχυθείσας ἀπὸ μέρους τῶν δια-

φόρους ναυπηγικών χωρῶν (πιστώσεις μακροπρόθεσμοι, έπιχορηγήσεις κ.λ.π.).

Η ύφεσης, ἀλλως, τε, τῆς ζητήσεως δὲν περιωρίσθη εἰς τὸν γαι-άνθρακα καὶ τὸ πετρέλαιον. Ἐξετάθη ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ 1957 εἰς δῆλας τὰς πρώτας ὥλας, τῶν ὅποιων ἐπιμειούχη ὑπερπροσφορὰ καὶ μεγάλη ἐκπτωσίς τῶν τιμῶν. Τὰ συσωρεύεντα ἀποθέματα καὶ ἡ μικροτέρα ἀνάλωσίς των, λόγῳ τῆς συστολῆς τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος, δὲν ἐπέτρεψαν τὴν ἀγορὰν ἀπὸ τὰ κέντρα παραγωγῆς νέων φορτών πρώτων ὥλων.

Αἱ διαπιστώσεις τῆς Διοικήσεως τῆς Κοινότητος, βάσει τῶν προβλεπομένων ἀναγκῶν, δὲν ἐπιτρέπουν τὴν ἐλπίδα τῆς ἀμέσως προσεχοῦς ἀναβίωσεως τῆς ζητήσεως πρώτων ὥλων ἀπὸ τὴν κατανάλωσιν. Δὲν θὰ πρέπει, συνεπῶς, νὰ περιμένωμεν καὶ τῆς ναυλαγορᾶς τὴν ἡροτέραν κίνησιν. Τούναντίον, μάλιστα, εἰς τὴν ἔκθεσιν ἀναφέρεται, ὅτι ἡ πλέον πιθανή ἑξέλιξις κεῖται πρὸς τὴν πλευρὰν τῶν περισσότερων παντοειδῶν περιορισμῶν πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ὑφισταμένων εἰσέστι εἰς πολλὰς χώρας ποληθωριστικῶν τάσεων.

Οσφόν ἀφορᾷ τὰς ναυπηγήσεις, ἐνῷ διαπιστοῦτοι ἡ πλήρης τῶν ναυπηγείων τῶν ἔξι χωρῶν τῆς Κοινότητος ἀπασχόλησις, ἀναφέρεται καὶ ἡ τάσις ἀκυρώσεως πολλῶν παραγγελιῶν.

Ἐν τῷ μεταξύ, δῆμως, ἡ ναυλαγορᾶ κατὰ τὰς τελευταίας ἔδομάδας ἐπέδειξε μίαν ἀρκετά παρήγοραν ζωηρότητα, εὐεργεικήν διὰ τὰ νεότευκτα οἰκονομικά καὶ μεγάλα σκάφη. Περιωρίσθη. ἀσυχῶς, ἡ ζωηρότης αὐτῆς μόνια τὰ ἔξι Ἀμερικῆς σιτοφορτίσ. Διὰ τὸν μεταφορῶν γαιανθράκων ἐλάχιστα πλοῖα ἐζητήθησαν. Αὔτη, ἀκριβῶς, ἡ ἐλλειψις διαταγῶν διὰ γαιανθράκων καὶ ἡ παρουσία εἰς τὴν ἄγοράν πλείστων ὅσων τάνκερ διὰ τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν, κατέστησε δχι μόνον ἀδύνατον τὴν περιεργήν ἀνατίμησιν τῶν ναυλών, ἀλλὰ καὶ προσέδωκε τὸν τόνον τῆς ἀσταθείας ε.τ. τὸν δῆλην θέσιν τῆς ναυλαγορᾶς.

Ὀποιοσδήποτε καὶ ἄν αόκτονο ἀπόδειχθεὶς Βραχύδιος ἡ ἀναδίωσις τῆς ζητήσεως τονάλη διὰ τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τὸ Πλέιτο, οἱ πλοιοκτῆται σιτίνες εἶχον διαθέσιμα σκάφη ἐξησφάλισσαν μίαν σχετικῶς καλὴν ἔργασιαν. Βαρέα γεννήματα ἐκ Κόλπου Σι 'Αμεριστον—'Αμβούρων. λόγου χάριν, ἐπληρώνοντο δόλλ. 5 κατὰ τὸν τόνον, ἐνῷ αἱ αὐταὶ διαταγαὶ ἐγίνοντο πρὸ δύλων ἔδομάδων δεκταὶ καὶ εἰς τὰ 4 δολλάρια ἀκόμη. Δι' ἕνα συγχρονισμένον τράπητο μεταφορικής ικανότητος 12.000 τόνων, σημαίνει τοῦτο ἕνα πρόσθετον εἰσόδημα 100, ὡς ἔγγιστα λιρῶν ἡμεροτίους ἐπὶ κυκλικού ταξιδίου (κενὸν ἀπὸ τὸ Κοντίνετ δι' Ἡνωμένας Πολιτείας).

ΤΟ ΑΤΟΠΟΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΣΤΑΜΑΤΗΣΗΝ

Εἰς τὴν στήλην τῆς ἀλληλογραφίας δημοσιεύομεν τὰς προκληθείσας ἀπὸ τὸν ἐνδιαφέρομενον "Ελληνα Πρόξενον τοῦ Βρινθόσιου διαφεύγεις διὰ τὰ ἑκεὶ ἐπεισδοῖα. 'Υπερπεντήκοντα εἴνοι ἐπίβαται, ἔχοντες εἰσιτηρία διὰ Πειραιᾶ μὲ τὸ δηλελόπιον «Κολοκοτρώνη», ἔγκατελείφθησαν ὡς ὑπεράριθμοι εἰς τὸν ἰταλικὸν λιμένα. Οἱ πράκτορες τοῦ πλοίου εἶχον ἐκδώσει περισσότερα εἰσιτήρια τῶν θέσεων τοῦ πλοίου.

Τὸ ἀπότον αὐτό, διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν ἡ ἀπάτη, εἰς βάρος τῶν ἔρχομένων εἰς 'Ελλάδα περιηγητῶν, δὲν είνε τὴν πρώτη. Κατὰ ἔνα τῶν τελευταίων ἀκριβῶς τοξιδίων τοῦ «Κολοκοτρώνη» οἱ Γάλλοι Ιατροί, οἱ μεταχόντες εἰς τὸ ιατρικὸν συνέδριον τῆς Κώ, εἶχον εἰσιτήριον α'. Θέσεως καὶ ὑπερχρέωθησαν νὰ μείνουν ἀγένι κλίνης εἰς τὴν τραπέζαριαν τοῦ σκάφους καθ' ὅλον τὸ ταξίδιον.

Κάποιος ἀρμόδιος — τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας ἡ διοίγανος Τουρισμοῦ — πρέπει νὰ λάβῃ μέτρα ἀποτελεσματικά, ἵνα μὴ ἐπαναληφθούν τὰ ἔκτροπα αὐτὰ, τὰ μη τιμῶντα καὶ τὴν ἐλληνικὴν διοίγησιν. Πρέπει νὰ ὑποχρεωθούν — προειδοποιούμενοι καταλλήλως — ὅλοι οἱ πράκτορες τοῦ ἐξωτερικοῦ, ὅτι δὲν θὰ ἐδίουνται τοῦ λοιποῦ εἰσιτήρια, χωρὶς τὸν προκαθορισμὸν τῆς θέσεως τοῦ ἐπιβάτου καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῆς κλίνης. Εἰς τὸ κρατοῦν ἡδη σύστημα, ὅχι, εὐτυχῶς, εἰς ὅλα τὰ πλοῖα τῶν γραμμῶν ἐξωτερικοῦ, τῆς ἐκδόσεως εἰσιτηρίων χωρὶς τὴν ἀναγραφὴν καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῆς κλίνης, θὰ πρέπει νὰ ἀποδοθοῦν

αἱ ἀναμαλίαι. Αὐτὸς καὶ διεύκολύνει τὴν ἀπάτην. Δὲν παραλείπομεν νὰ συστήσωμεν τὴν ἄμεσον τοῦ Εἰσαγγελέως παρέμβασιν εἰς κάθε τοιστὴν περίπτωσιν. 'Ο ποινικὸς νόμος, πιστεύουμεν, νὰ τιμωρῇ τὴν ἀπάτην.

ΤΟ ΔΡAMA ΤΗΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

Πένονται, κυριολεκτικῶς δυστυχοῦν, οἱ ἀνεργοὶ ναυτικοί. Πολλῶν οἰκογένειαι στερούνται τῶν πάντων. Τὰ ὑπάρχοντά των ἥρχισαν νὰ ἔκποιουν. Σερβίτσοις ισπανικά, κλινοσκεπάσματα, ἀκοπά φορέματα, ἐσώρουχα, παντοειδῆ «μπιμπέλο» καὶ τιμαλφῆ προσφέρονται τώρα εἰς τὰ συνοικία τοῦ Πειραιῶς, τῆς Σύρου καὶ τῆς Χίου ἀπὸ πλαναδίους πλωτᾶς, αὐτοὺς τούτους τοὺς ἀνέργους. Εἶνε τὰ ἀγορασθέντα ἀπὸ τοὺς ναυτικούς μας διὰ τὰ σπίτια των, τὴν προΐκη τῆς κόρης καὶ τῆς ἀδελφῆς. Πωλούνται διὰ νὰ συντηρηθῇ ἡ οἰκογένεια ἐπὶ δύλιγας ἀκομή διόδους. Ισως ἐν τῷ μεταξύ νὰ νομίσουν τὰ καράβια. Μὲ τὴν ἐλπίδα αὐτὴν περνοῦν τὴν ἀπεριπτωτική δυστυχίαν των.

"Ησαν καλοὶ οἱ μισθοὶ τῶν ἀξιωματικῶν τὰ δύο τελευταῖς ἔτη (1955/1957). Πολλά οὐτοί έξοικογόμησαν διὰ νὰ ἐπισκεύασουν ἡ καὶ ἀγοράσουν τὴν οἰκογενειακὴν στέγην, διὰ νὰ προικίσουν τὴν θυγατέρα καὶ τὴν ἀδελφήν. Τώρα αἱ οἰκονομίαι των ἔχητληθησαν. 'Αναζητοῦν τὴν οιανδήποτε ἔργασίαν. 'Ο α', μηχανικός μὲ τὴν πολυμελή οικογένειαν προσφέρεται νὰ νομίσουν τὴν θυγατέρας ἐστω θέσεις μὲ τὸ συμβατικὸν μισθολόγιον.

Τῶν κατευτέρων πληρωμάτων δραματικῶνται εἰνε αἱ συνθῆκαι τῆς ἀνεργίας. Αὔτοὶ δὲν ἐκέρδισαν τὰ πολλὰ κατὰ τὴν περίοδον τῆς εὑμερίας. Τὰ πρὸς τὸ ζῆν ἀπεκόμιζαν καὶ τότε ἀπὸ τὸν μόχον των. Αἱ δύλιγα οἰκονομίαι των ἔχητληθησαν. Πολλοὶ εἰνε ἀνεργοὶ ἀπὸ τούς καὶ πλέον. Οἱ ἀνασφάλιστοι εἰς τὸ Ν.Α.Τ. δὲν δικαιούνται οὐτε τοῦ ἐπιόδηματος ἀνεργίας. Εἰς τὸ προκυμαίαν ἀργόσχολοι περιδιαβάζουν· πρὸ τῶν ναυτικοφίων τοῦ Πειραιῶς δημιεύουν.

Τὸ τέταρτον περίπου τῶν στρατευομένων ναυτικῶν μας τελεῖ ἡδη ὑπὸ κατάστασιν πληρωμάτων δραματικῶνται ἀνεργίας. Καὶ αἱ τάξεις τῶν ἀνέργων πυκνοῦνται ἀπὸ τὴν ἡμέραν εἰς ἡμέραν. Ποτὲ ἀλλοὶ η ναυτική μας οἰκογένεια δὲν ἔγνωστε τόσην δυστυχίαν. 'Η περίοδος τοῦ 1931 δὲν συγκρίνεται μὲ τὴν σημερινήν. Πολλαπλάσιος εἰνε τώρα ὁ σύγκος τῆς Ναυτιλίας μας, εἰς δεκάδας χιλιάδων ἀνέρχονται οἱ ναυτικοί, ποὺ ἐκλήθησαν μεταπλεικάς νὰ πανδρώσουν τὰ πολλὰ πλοῖα της. Πρόνοια δι' αὐτοὺς καμία δὲν ἔληφθη, ίνα τὸ ἔνδεχόμενον τῆς ἀνεργίας ἀντιμετωπισθῇ. Κανεὶς δὲν ἔβλεπε τὴν κρίσιν ἐπεργομένην.

Μέτρα ριζικῶν ανακούφισεων τῆς θλιβερᾶς αὐτῆς καταστάσεων δὲν ἔχουμεν, ἀτυχῶς, νὰ ὑποδείξωμεν. 'Η συζητηθείσα πρότασις τοῦ κ. 'Αλκίμου Γράτσου περὶ προσλήψεως ἀριθμοῦ τίνος ἀνέργων εἰς τὰ παραπλισμένα πλοῖα διὰ νὰ τὰ συντηροῦν, πρέπει νὰ τυχῃ ἀμέσου ἐφαρμογῆς, ἐπὶ ἐκουσίας ἐστω βάσεως. 'Η ὀπόλυτης ὅλων τῶν ζένων ἀπὸ τὰ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας σκάφη εἰνε πλέον καθῆκον ἐπιβεδλημένον διὰ πάντας "Ελληνα ἐφοπλιστὴν. Μὲ λύτην μας, ἀτυχῶς, πληροφορύμεθα, ὅτι ὑπάρχουν ωρίσμενα ἀκόμη σκάφη, φέροντα ζένα πληρώματα. Θὰ τὰ κατονομάσωμεν καὶ τοὺς ναυτικής μας οἰκογένειας, ὃν ἐπιμείνουν οὐτοὶ εἰς τὴν ἀχαρακτήριστον αὐτὴν προτίμησιν τῶν ἀλλοδαπῶν, ὅταν οἱ ιδιοί μας ναυτικοί καὶ αἱ οἰκογένειαι τῶν πεινοῦν.

Ἐπιβάλλεται ἐπίσης καὶ ἡ παράτασις τῆς ἐπιδοτήσεως τῶν ἀνέρων, πέραν τῆς νόμου προβλεπομένης προθεσμίας, ὃν τὰ πράγματα τῆς ναυλαγορᾶς δὲν δείξουν κατόπιν καλυτέρευσιν, ὅπως θέλουμεν νὰ ἐπλιώσωμεν ἀπὸ τὸν φινιπόντωρο τούλαχιστον.

Πρέπει πάντως οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν ἀνασφαλίστων ιδίᾳ παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. πλοίοιν, νὰ ἔχουν ὑπὲρ τῶν, ὅτι ἡθικὴν ὑποχρέωσιν ἔχουν νὰ στηρίσουν εἰς τὴν δυστυχίαν τῶν τοὺς ἀνέργους. 'Αθόδους τοὺς ἔφεραν πρὸ τὴν θάλασσαν, ὅταν τοὺς ἔγρειασθον. Αὔριον θὰ τοὺς χρειασθοῦν καὶ πάλιν. Δὲν θὰ πρέπει νὰ ἐπίλησουν τῆς δυστυχίας; Συμφέρον δῶλων μας δὲν είνε νὰ μὴ τοὺς ἀφήσωμεν ἐκτεθειμένους εἰς τὸ κομμουνιστικὸν μίασμα;

ΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΑΙ

Πρὸς ἐφοπλιστικὸν Οίκον τοῦ ἔξωτερικοῦ, διαχειριζόμενον ὑπερτριάκοντα σκάφη φορτηγὰ καὶ μεγάλα τάνκερ—πλείστα σόσα νεότευκτα—ἀπεστάλτη ἀπὸ μέρους τῆς ἐδῶ 'Ενώσεως τῶν 'Ασυρματιστῶν τὸ κάτωθι ἔγγραφο:

"Ἄξιοτιμοι Κύριοι,

"Ο 'Πανελλήνιος Σύνδεσμος τῶν 'Αξιωματικῶν 'Ασυρμάτου Θαλάσσης, 'Αέρος, Σπράζ', περικλείων εἰς τοὺς κόλπους του δλους τούς-

NORTH-AFRICAN SHIPPING COMPANY S. G. COTTAKIS & C°.

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDERS

PROPRIETOR AND GENERAL MANAGER:

MR. SPIROS G. COTTAKIS

ALEXANDRIA
(HEAD OFFICE)
63, NEBI DANIEL STR.
P.O.B. 977

CAIRO
171, MOH. FARID STR.
P.O.B. 78

PORT-SAID
23, SULTAN HUSSEIN
P.O.B. 360

PORT-TEWFICK
(SUEZ)
RASHED STR.
P.O.B. 58

TELEGRAPHIC ADDRESS: (ALL OFFICES): "NORAF COT.",

παγγελματίας τοῦ Κλάδου τούτου, στερρών ἔχόμενος τῶν παραδόσεων καὶ τοῦ πνεύματος τῆς συνεργασίας, ἐπὶ τῆς ὅποιας στηρίζεται τὸ μεταπολεμικὸν ναυτιλιακὸν μεσοράνημα τῆς Ἐλλάδος, προσφέρεται καὶ πάλιν, κατὰ τὴν δυσοχερῆ αὐτὴν καμπήν τοῦ διεθνοῦς ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου καὶ τῶν περὶ αὐτὸν ἐπαγγελματικῶν κινουμένων, νὰ προθῇ ἐν τῇ εὐρύτερᾳ κατανοήσει τοῦ διοικήσατος καὶ πρὸς θετικὴν ἀντιμετώπισην αὐτοῦ — εἰς πᾶν δυνατὴν καὶ λογικῶς στηριζομένην ὑποχώρησιν, δύον ἀφορᾶ τὸ σκέλος τῶν δικιῶν αὐτοῦ.

Πρὸς τούτο, θάσει καὶ τῇ ἀποφάσεω τῆς τελευταῖς Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν μελῶν τοῦ Π.Σ.Α.Θ.Α.Σ. καὶ κατόπιν εἰδίκης ἐντολῆς αὐτῶν, ἡ Διοικησία τοῦ Συνδέσμου ἐνέτοπισε τὰς μισθολογικὰς ἀξιώσεις τῶν Ἀξιωματικῶν Ἀσυρμάτου εἰς τὰ διά τῆς ἐν ισχύ Συλλογικῆς Συμβάσεως Ἐργασίας προβλεπόμενα ὄρια, τόσον ὡς πρὸς τὸν βασικὸν μισθόν, δύον καὶ ὡς πρὸς τὰς ὑπερωρίας, ὡς τοῦτο, δῆλως τε, ἐξητήθη καὶ παρὰ τῆς ὑμέτερας Ἐνωμένων τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, κατὰ τὴν μικτὴν συνεδρίασιν τῆς 28)2)1958 ἐν τοῖς γραφείοις τοῦ Υ.Ε.Ν., ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Ὑπουργοῦ, μὲ τὴν δηλώσην, ὅτι θὰ ἀντικαταστήσῃ δύον τοὺς ἀλλοδαπούς δι' Ἐλλήνων Ναυτικῶν, μὲ μισθολογικούς δρους θάσει τῆς ισχυούσης Ἐλληνικῆς Συμβάσεως.

Νομίζομεν, ὅτι ὁ περιορισμὸς αὐτὸς ὄρθεται — οὐσιαστικῶς — τὴν ἀμοιβαίνων κατανόησιν, ἐνισχύοντας οὕτω τὰς ιερὰς παραδόσεις τῆς καλῆς συνεργασίας μεταξὺ τῶν δύο συντελεστῶν, Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ Ναυτικῶν, ἐπὶ ἀγαθῷ τῆς μεσουρανούσης Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας καὶ τῆς ἐπιβιώσεως, κατὰ τὰς δυοκόλους περιόδους τῶν, θὰ μᾶς ἐπιτραπῇ νὰ εἰπωμεν, συνεργατῶν σας, Ἐλλήνων Ἀξιωματικῶν Ἀσυρμάτου.

Καλῶς γνωρίζοντες καὶ θαθέως ἐκτιμῶντες τὴν στοργὴν καὶ τὴν ὑποστήριξιν, τὴν ὥποιαν ἀνέκαθεν ἐπέδειχν ὡς ὑμέτερος ναυτιλιακὸς Ὁργανισμὸς ἐναντὶ τῆς Τάξεως μας, τῆς πάντοτε συντροπικῆς καὶ οὐδέποτε παρασυρθείσης εἰς ὑπερφιάλους ἀξιώσεις, ἀκόμη καὶ κατὰ τὴν περιόδον τῆς εὐημερίας τοῦ ἐλληνικοῦ — ὀνειροπότας σημαίας — πλοίου, θάσιον τρέφομεν τὴν ἐλπίδα, ὅτι θὰ ἐκτιμηθῇ ἡ νέα προσφορὰ τῶν Ἀξιωματικῶν Ἀσυρμάτου, μὲ θάσιον πρωταρχικὸν τὸν πρόσληψιν τῶν, εἰς ἀντικατάστασιν τῶν ζένων ἀσυρμάτων, ὅντας θάσης τῶν Ἀξιωματικῶν τοῦ Κλάδου μας εἰνε ἀναμφιθήπτος. Ἐπὶ πλέον δὲ τὸ ἐνδιαφέρον μας εἰνε τὸ αὐτὸς ὡς τὸ ὑμετέρον, διότι σκεπτόμεθα πάντοτε, ὅτι τὸ πλοίον εἰνε τὸν ΕΛΛΗΝΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΟΥ.

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 10ῃ Ἀπριλίου 1958

Μετ' ἔξαιρέτου τιμῆς
Ἐντολὴ Διοικητικοῦ Συμβούλιου

Ο Πρόεδρος
ΗΛΙΑΣ ΚΡΟΚΙΔΑΣ

Ο Γενικὸς Γραμματεὺς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΜΠΑΝΗΣ

Ἄση σημειωθῆ ὅτι, ἐπὶ δέκα πέντε ἐν ὅλῳ σκαφῶν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οἴκου, πρὸς ὃν ἀπετάλη τὸ ἀντότερό ἔγγραφον, ὑπηρετούν ζένοι ἀσυρματίσται — τὸ πλείστον "Αγγλοί" — καὶ μόνον ἐπὶ πέντε φορτηγῶν Ἐλληνες. Θά πρέπει, ὅμως, νὰ τοινισθῇ, ὅτι κατὰ τὴν περιόδον τῆς ἐντατικῆς κινήσεως τῆς Ναυτιλίας οἱ μισθοί τῶν Ἐλλήνων ἀσυρματίστων ἥσαν δυσανάλογα ὑψηλοί, ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς παρὰ τῶν "Αγγλῶν" συναδέλφων τῶν ζητουμένους.

Εἶχομεν ἑταῖρος ἀσχοληθῆ μὲ τὸ ζῆτημα τῆς μισθολογικῆς αὐτῆς διαφορᾶς — ὑπὲρ τὰς 25 λίρας μηνιαίων — καὶ εἴχομεν ἐπιμόνων ὑπόδειξην εἰς τοὺς ιδιούς μας ἀσυρματίστας τὸν ὑποβιβασμὸν τῶν ἀξιώσεων τῶν, ἵνα δοῖοι οἱ ζένοι ἀπολυθσοῦν ἀπὸ τὰ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας σκάφο.

Τότε, ὅμως, ἀνεργοὶ ἀσυρματίσται δὲν ὑπῆρχον καὶ οἱ ὀλίγοι διαθέσιμοι δὲν ἔδειπνον τὴν ἀνάγκην τῆς μειώσεως τοῦ μισθοῦ των, ἀφοῦ οἱ ἐφοπλισταὶ ἔδειχνον νὰ τὸν πληρόνουν.

Τώρα αὐτὰ ταῦτα τὰ πράγματα ἐπιβάλλουν τὴν προσαρμογὴν τῶν μισθοδοτικῶν ἀξιώσεων καὶ τῶν ἀσυρματιστῶν. Δέρχονται καὶ αὐτοὶ τὸ συμβατικὸν μισθολόγιον. Εἰς τριακοσίους καὶ πλέον ἀνέρχονται οἱ ζένοι. "Άδικον εἰνε αὐτοὶ καὶ οἱ οἰκογένειαι των νὰ δυστρυχοῦν, ἐνῷ οἱ ζένοι θὰ ξακολουθοῦν ἐργάζομενοι ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων.

Παραμερίζοντες τὸ παρελθόν, ὃς θέλουσιν δοῖοι οἱ ἐφοπλισταὶ, οἱ διατρούντες εἰσέτι ἐπὶ τῶν πλοίων των τοὺς ζένους, νὰ τοὺς ἀντικαταστήσουν μὲ Ἐλληνας. Εἰς τὴν σύστασιν αὐτὴν τὴν ἐπίμονον προβαίνομεν βέναιοι ὄντες, ὅτι δεν θὰ τὴν παρίδουν οἱ ἐφοπλισταὶ μας.

* * *

'Άλλα, καθ' ὃ πληροφορούμεθα, καὶ ἄλλα πολλὰ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοία ἀπασχολοῦν ζένους ἀσυρματίστας. 'Η ἔκκλησις, συνεπῶς, ἡ ἀπευθυνθείσα ἀπὸ μέρους τῆς ἐπαγγελματικῆς ὄργανωσεως τῶν Ἐλλήνων ἀσυρματιστῶν, ἔχει τὴν θέσιν της καὶ δι' ἄλλους "Ἐλληνας ἐφοπλιστας".

'Ανεξαρτήτως τοῦ γεγονότος, ὅτι εἰς τὸ ἔγγυς παρελθόν ἦτο δύσκολος ἡ ἔξευρος— "Ἐλληνος ἀσυρματίστου μὲ τὸ συμβατικὸν μισθολόγιον, καθῆκον ὅλων μας εἰνε νὰ ἀνακούφισωμεν τοὺς ἀνέργους μας. 'Η πρόσληψη τῶν Ἐλλήνων ἐπιβάλλεται. Εἰνε μία κοινωνικὴ ἀνάγκη.

Μᾶς παρέχεται ἡ πληροφορία, ὅτι ὁ κ. Νιάρχος ἀπεφάσισε τὴν βασιμαίαν δι' Ἐλλήνων ἀντικατάστασιν τῶν ζένων ἀσυρματιστῶν, τῶν ἐργάζομενων εἰσέτι ἐπὶ πλοίων του. Εύθυνος ὡς λήγει ἡ συμβατικὴ ὑποχρέωσις τοῦ πλοίου πρὸς τὸν ὑπηρετούντα ζένον, ούτος θὰ ἀπολύεται καὶ θὰ ἀντικαθίσταται δι' "Ἐλληνος. Δι' ἔγγραφου της ἡ «Ενωσίς των Ἀσυρματιστῶν» θερμῶς ηὔχαριστης τὸν κ. Νιάρχον.

Η ΑΝΕΡΓΙΑ

Εἰς 7078 ἀνήρχοντο οἱ εἰς-τὸ ΓΕΝΕ ἐγγεγραμμένοι ἀνεργοὶ ναυτικοὶ τὴν 9ην Μαΐου, ἔναντι 6825 ἀνέργων τῆς 24ης Ἀπριλίου. Ἐσημειώθη, δηλοδή, ἐντὸς δεκατετρήμερου, αὔριος κατὰ 253 ἀνέργους.

Ἀναλυτικῶς κατὰ κλάδον ἡ ἀνεργία τῶν διπλωματούχων ναυτικῶν ἐμφανίζεται ως ἀκολούθως :

Ειδικότητες	23.4.1958	9.5.1958
Πλοίαρχοι α'	108	110
» β'	86	88
» γ'	155	165
Μηχανικοί α'	184	184
» β'	150	153
» γ'	358	360
Μηχανικοί ΜΕΚ α'	5	5
» » β'	11	13
» γ'	66	69
Μηχανοδηγοί α'	94	67
» β'	—	—
Λογισταί	13	12
Ραδιοτηλεγραφηταί	274	272
Ναύληροι	140	140
Κυβερνήται α'	486	503
» β'	—	—
Αρχιθερμασταί	284	283
Λιγναταί	51	49
Θερμασταί	462	483
Φροντισταί	9	9
Βοηθοί Φροντιστῶν	36	39
Θαλασμητόλοι	325	323
Μάγειροι	254	273
Ναυταί	1162	1242
Συλουργοί	65	71

Ἐξ ἄλλου κατὰ κατηγορίας οἱ ἀνεργοὶ μὴ διπλωματούχοι ναυτικοὶ ἔχουν ως ἔχεις :

Δόκιμοι πλοίαρχοι 90, δόκιμοι μηχανικοί 291, ναυτόπατες 1308, ἀνθρακεῖς 80, χυτροκαθαρισταί 90, ἐπίκουροι 146, διάφοροι εἰδικότητες 130.

Ἀναφέρεται ἐνδεικτικῶς, ὅτι εἰς μίαν ἡμέραν, τὴν 9ην Μαΐου, κατετέθησαν εἰς τὸ ΓΕΝΕ 89 φυλλάδια ἀνέργων καὶ ἐναυτολογήθησαν 88 ἐν δύο ἀνεργοὶ ναυτικοί.

Ἐν τῷ μεταξὺ σημαντικῶς ηὔξηση διάριθμὸς τῶν ἐπιδιοτουμένων ἀνέργων εἰς τὸν Πειραιά, ύπο του «Οίκου του Ναύτου». Οὗτον ἐνῷ τὸν Ιανουάριον οἱ ἐπιδιοτουμένοι ήσαν 139. τὸν Φεβρουάριον ἀνήλιθον εἰς 675 καὶ τὸν Μάρτιον εἰς 1084. Βεβαίως ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιδιοτουμένων ἀνέργων είναι κατὰ πολὺ μικρότερος τῶν εἰς τὸ ΓΕΝΕ ἐγγεγραμμένων ναυτικῶν. Τοῦτο φειδεται ἀφ' ἐνὸς εἰς τὸ διάτηται διμηνος παραμονή ἐνάργεια διὰ νὰ χορηγηθῇ τὸ ἐπίδομα, ἀφ' ἐτέρου δὲ διὰ ἀπατούνται πρωτίστως κατὰ τὸ πεντατέλον προσόντα (πεντατέλης προϋπηρεσία τούλαχιστον), συνεχής προϋπηρεσία κατὰ τὸ τελευταῖον πρὸ τῆς ἀνέργιας ἔτος) τὰ δοτοία δὲν κέκηται μεγάλος ἀριθμὸς τῶν ἀνέργων ναυτικῶν. Πάντως, κατόπιν τῆς σημαντικῆς ἐν σχέσει με τους προπογούμενους μῆνας αὐξῆσεως τῶν ἐπιδιοτουμένων, τὸ εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ Κεφαλαίου 'Ανεργίας ἐγγραφὲν κονδύλιον διὰ τὰς ἐπιδοτήσεις συντόμως θὰ παρατητῇ ἀνάγκη νὰ αὐξηθῇ.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΕΑΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΤΗΣ "ΕΑΜΕΣ"

Υπὸ τῶν 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπεστάλη πρὸς τὰ λοιπὰ ὄρμοδα τὸ κατωτέρω τὸν 1084. Βεβαίως ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιδιοτουμένων τῶν ζένων της ΕΑΜΕΣ είναι τόσος με την ΕΑΜΕΣ την ζένων της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΤΑΧΤΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜῆς Βηττοῦ. Πόρτα Σαΐδ, 'Ερυθρᾶς Θαλάσσας :

1. "Ἐχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν υμῖν, ὅτι η Α. Ε. 'Ελληνικαὶ Μεσογειακαὶ Γραμμαὶ" ἀπεφάσισε καὶ ἔχηγγειλεν πῦρ τὸν ταβέρων απὸ τοῦ τρέχοντος μηνὸς Μαΐου, δρομολογικῆς γραμμῆς, μετὰ τῶν λιμένων Βηρυτοῦ, Πόρτα Σαΐδ, Τζέντας, Πόρτα - Σουδάν, Μασσάθας, Ασδηπ, Τζιμπούτι καὶ Αδεν.

2. "Ἡ γραμμὴ αὕτη θὰ ἔχηηπητῇ διὰ τῶν προσφάτων ἀγορασθέντων παρὰ τῆς ΕΑΜΕΣ φορτηγῶν πλοίων (ΦΡΥΓΙΑ) καὶ (ΛΙΓΥΡΙΑ), ἀμφοτέρων ὑπὸ ἐλληνικῶν σημαίαν.

3. 'Ἐν ὅψει τῶν σταθερῶν ἀναπτυσσομένων οἰκονομικῶν σχέσεων τῆς Ελλάδος μετὰ τῶν ἀραθικῶν χωρῶν καὶ τῆς οιμασίας τὴν όποιαν ἐ-

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 : CAR RASBRO

χει διὰ τὴν κύρων ἡ ἀνάπτυξις τῶν πρὸς τὴν Μέσον Ἀνατολὴν ἐλληνικῶν ἔζαγων, ἡ ἐγκατάστασις καὶ ἐπιτυχία τῆς νέας δρομολογίας καὶ γραμμῆς ἀποκτᾶ ἰδιαιτέρων σπουδαιότητα.

4. Σημειώτεον, δτί μία δμεσος συνέπεια τῆς ἀπ' εύθειας συνδέοσεως τῶν προσαναφερθέντων ὄραβικών κλη. λιμένων μετά τῆς Ἐλλάδος, θά είνει νό μεγάλο μείωσις τοῦ μεταφορικοῦ κόστους, συνεπειά τῆς μέρχετοῦνδε ὀντοποέυκτου μεταφορτώσεως τῶν ἔξαγομένων φορτίων εἰς αιγαπτιακούς λιμένας, τοῦτο δέ, ὡς είνει εύνοτον, σοδαρῶς θά ἐνισχύσεται τὴν συναγωνιστικήν ικανότητα τῶν ἔξαγομένων πρὸς τὰς ἀντιστοίχους ύψωρας Ἑλληνικῶν προϊόντων.

5. Λια νά ἀποθῇ, ἐν τούτοις; ἐπιτυχής ή νέα αὕτη ἑκδήλωσις τῆς ελληνικῆς ναυτιλιακῆς πρωτοβουλίας, δέον, σὺν τοῖς ἄλλοις, νά υποστηριχθεί τόπο τούς "Ἐλλήνας ἔξαγωγες και εἰσαγωγείς.

6. Παρακαλούμενοι, δθεν, όπως πρός τὸν ὀκοπὸν τοῦτον καὶ κατὰ τὸ πνεῦμα τοῦ ὑπ' ἀρι. 4073) 24.4.58 ἔγγραφου τοῦ κ. Πρέδορυ τῆς Κυθερνήσεως, σχετικοῦ πρὸς τὴν ουμμετοχὴν ἐλληνικῶν ποιῶν εἰς τὰς Ἑνεργίας μεταφοράς, τὸ ύμετερον Ὕπουργειον πρόελθη εἰς τὰς καταλλήλους ἐνεργειας πρὸς τὰ διάφορα Ἐμπορικά καὶ Βιομηχανικά Ἐπιμελητήρια καὶ τοὺς κυριωτέρους σίκους ἔξαγωγις ἐλληνικῶν προϊόντων πρὸς τὴν Μέσην Ἀνατολὴν καὶ τὴν Ἐρυθρᾶν Θάλασσαν».

Έξ αλλού, ο κ. Υπουργός της Ναυτιλίας όπεστειλε πρὸς τὴν Α. Ε. «Ελληνικαὶ Μεσογειακαὶ Γραμμαὶ» τὸ ἀκόλουθον συγχαρητήριον ἔγγραφον :

«Εύχαριστως έλάθομεν γνῶσιν τοῦ ἀπὸ 21ης Ἀπριλίου ἐ. Ἑ. ἑγγράφου ὑπών, δι' οὐ ἀναγγέλλεται πῦντι τὴν ἀπόφασιν τῆς ὑμέτερᾶς Ἔταιος περὶ ἔγκαινιάσεως ἀπὸ τοῦ ἀρδεμένου μηνὸς νέας τακτικῆς γραμμῆς πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης, διὰ τῶν ἀτμοπολίων «Φρυγία» καὶ «Λιγυρία» καὶ τῆς ἄγορᾶς τοῦ ἀπὸ *(Μήδια)* καὶ τοῦ *Μ*ας *(Βρεττάνη)*, διτίνα μηδιότερα τιθέμενα υπὸ τὴν ἐλληνικὴν σπηλαίων, ἥκουσιν κροιαμοποιηθῆ πρὸς ἐπέκτασιν τῶν ἐν Μεσογείῳ ἐξυπηρετούμενων παρ' ὑμῶν ἐπιβατηγῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν.

"Επι τῇ εὐκαιρίᾳ ταύτη ἐπίθυμούμεν νὰ συγχαρώμεν ύμᾶς θερμῶς ζιά τὴν ἀνόντωσασμένην εἰς τὸν τόσον ζωτικὸν διὰ τὴν ἔννοιήν οι κονομίαν τομέα τῶν τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν καὶ τῶν μετά τοῦ ἑξατερικοῦ συγκοινωνίων τῆς κύρως προσπάθειαν ύμῶν καὶ νὰ σᾶς διαβεβαιώσωμεν, διὰ τὸ καθ' ἡμᾶς Ὑπουργεῖον θέλει παράσκει ύμην πάσσον δυνατήν διοθήσιαν πρὸς ἐπιτυχίαν τοῦ ἀναληφθέντος ἔργου".

ΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ

"Ηρχισε, κατόπιν σχετικής ύπουργικής άποφάσεως, ή έφαρμογή του μέτρου της κατά μήνα έπιθεωρήσεως τών πλοίων της Ακτοπόλιδας. Είχε αξιωματικούς της 'Επιθεωρήσεως' Εμπορικών πλοίων και είχε Ιατρός του 'Οργανισμού Τουρισμού' όπου διαπιστώνυμε έφεξης την τήρησην των δρων καθαριότητος είς έκαστον σκάφους, της καλής αύτού έμφανισεως. ως και τα παρεχόμενα έν γένει δινατότητας διά την άνετον ένδιαίτησιν του έπιβατου.

Ηδη είς τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας διεβιβάσθησαν τὰ πρωτόκολλα τῆς πρώτης αὐτῆς ἐπιθεωρήσεως 19 σκαφῶν τῆς ἀκτοπλοΐας, ἐκ τῶν δύο ποίων διαπιστοῦται, διτὶ ικανοποιητικῶν συντηρείται τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ ἐπιβατηγοῦ μας στόλου καὶ διτὶ καλῶς ἔχει ἡ ἐπί' αὐτῷ ὑπέρεσια ἔξυπηρτησεως τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ. Συγκεκριμένων ἐκ τῶν πρωτοκόλλων αὐτῶν καταφαίνεται, διτὶ ἔξι ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη δύναται νὰ θεωρηθοῦν, διτὶ ἐκπληρούν κατὰ τρόπον ἄριστον τὸν προορισμὸν των. Τὰ σκάφα ταῦτα είνε τὰ νεότευκτα «Κανάρης» καὶ «Κολοκοτρώνης», τὸ «Παντελῆς», τὸ «Αἰκατερίνη» καὶ τὰ μικρότερα τῆς γραμμῆς τοῦ Σαρωνικού «Νεράϊδαις» καὶ «Αἴγινα».

Είς λίλιαν ικανοποιητικήν κατάστασιν εύρεν έξ ἄλλου ἡ ἐπιθέωρησις τὰ ἐπιβατηγά μας «Ἄδρια», «Αἴγαιο», «Ἐλλά Τόγια», «Μαρινέλα» καὶ «Μοσχάνη», ὡς καὶ τὸ μικρότερον ἄπ) «Καλαμάρα». Διὰ τὸ «Δέσποινα», έξ ἄλλου, προέτεινε ἡ ἐπιθέωρησις ωρισμένας βελτιώσεις δευτε-

μευουσής σημασίας, ώς τὴν ἀντικατάστασιν ἐφθαρμένων τινῶν σκευῶν, συνέστησε δὲ ὅπας καταστῆ πλέον ἀπόδοτική ή ἐργασία τοῦ ὑπηρετικού προσωπικοῦ τοῦ πλοίου.

Τέλος, δι' ἑτερα πέντε ἐπίσταηγά, τὸ *«Αγγέλικα»*, τὸ *«Ανδρός»*, τὸ *«Ιόνιον»*, τὸ *«Μεντιτέραννεαν»* καὶ τὸ *«Σεμίραμις»* ὑπεδειχθή ὁ ἔσωτερικός καὶ ἔσωτερικός ἐλαιοχρωματισμὸς ἐκάστου σκάφους, ή ἀντικατάστασις ἐθαρρύμνων σκευῶν καὶ πατιώνων τινῶν ἐπίπλων.

Ἐφ' ὅπου σί καπτό μηνικ ἐπιθεωρήσεις αυταῖς απενεισθοῦν καθ' δλην

Ἐφ̄ οσσον αι κατα μηνε επισωρχεσαι αυται συνεχισθαι και την περιοδον του θερου, ξεκομινην την γνωμην, οτι σημαντικη θα είναι η βελτιωσις από απόφεως έμφανσεως του ακτοπλοικου μας στόλου. Εφ̄ οσον δεν δυναμέθει να ξωμεν πρός το παρόν τα νεοτευκτα, θα εύρισκανται εις την διάθεσιν του επιβάτου νοικουρευμένα τα υπάρχοντα. Το καλόν δυναμικον του έλληνικου πλοιου, του έλληνικου τουρισμου και του θαλασσισου πολιτισμου μας θεμελιούσται.

Η ΡΟΔΟΣ ΚΕΝΤΡΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Δύο τακτικαὶ γραμμαῖ, συνδέουσαι τὴν Ρόδον ἀπ' εὐθείας μὲ τοὺς λιμενάς τῆς Ἰταλίας ἀφ' ἐνὸς καὶ τῆς Αίγυπτου ἀφ' ἔτερου, θὰ καταστήσουν τὴν ὥραιαν αὐτῆν νῆσον μεσογειακὸν πλέον τουριστικὸν κέντρον.

«Η πρώτη γραμμή έξυπηρετουμένη υπό τού α/π «Μεντιτεράννεαν» θά συνδέσῃ την Ρόδον δια τού Πειραιώς, μὲ τού λιμένας τού Βρινθίσιου καὶ τῆς Βενετίας καὶ ή δευτέρα έξυπηρετουμένη υπό τού α/π «Μηδία» θά συνδέσῃ την Ρόδον μὲ τὸ λιμένα τῆς 'Αλεξανδρείας.

Βεβαίως αἱ δύο αὐταὶ γραμμαὶ παραθιάζουν κατὰ μίαν ἄποψιν τὸ ἀκτόπλοικὸν προνόμιον ἐφ ὅσου θὰ προσεγγίζουν εἰς περισσότερους τοῦ ἑνὸς λιμένας τοῦ ἐσωτερικοῦ πλοία ἐκτελοῦντα πλόας εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

Τὸ Συμβούλιον Δρομολογίων, ὅμως, τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας, συμφωνούσης καὶ τῆς Ἀκτοπλοϊκῆς Ἐνόσεως, ἔκρινεν, διὰ τὴν παραβάσι-
σις αὐτή δικαιολογεῖται πλήρως ἐφ' ὅσον εύπτεραν συγκοινωνιακὴν
ἀνάγκην τῆς χώρας πρόκειται νὰ καλύψουν αἱ δύο γραμμαὶ καὶ ἐφόσον
αὐθίδην σύγκρουσικῶν ἥμισι προσανατολέστεναι εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκὴν ακάφεν-

ΑΞΙΟΠΡΟΣΕΚΤΟΣ ΥΠΟΘΕΣΙΕΣ

Πληροφορούμεθα, δτι μεταξύ των ύπουργεών 'Εμπορικής Ναυτιλίας και 'Εμπορίου διεξάγονται συνεννοήσεις διά την έξιερον τού κα λυτέρου συνατού τρόπου πρός πληρωμήν των ναυάλων τών έλληνικών και έλληνικής ιδιοκτησίας φορτηγών πλοίων, των διοίσιν την χρον ναύλων έχτησον από την έλληνικην κυβέρνηση ο ένας 'Αθηναίς πρε σβετής της Ταχαροδακίας διή λαγαρισμάν την κυβερνήσεων του

εσεύτης της Ταξικούλαδακιάς δια λογαριασμού της κυβερνησεως του. 'Ως έγγνωθη σχετικών, εν α' Αθήναις πρεσβευτής της Ταξικούλαδακιάς έπεσκεφθή πρό ήμερον τὸν ὑπουργὸν τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας Κ. Τσάφον και τοῦ ἐδύλωσεν, διτὶ ἡ ταξικούλαδακικὴ κυβέρνησις προτίθεται νὰ χρονοδιάλυση ικανὸν ἀριθμὸν φορτηγῶν πλοίων - ἐφ' δοσον, φυσικά, θὰ ἐπήρχετο συμφωνία εἰς τοὺς ὅρους τῆς ναυλώσεως - πρὸς μεταφορὰν ἐκ τῶν λιμένων τῆς Γύδυνιας και τοῦ 'Αμβούργου, κυρίως, ὡς και λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ταξικούλαδακικῶν βιομηχανικῶν προϊόντων εἰς λιμένας τῆς 'Απω 'Ανατολῖς και τάναπαλιν, με διακανονισμὸν τῶν ναυλῶν, μέσω τοῦ ἐλληνο - ταξικούλαδακικοῦ κληρικοῦ.

Ἵδη, ή Διεύθυνσις Ἐμπορικῶν Συμβάσεων τοῦ υπουργείου Ἐμπορίου ἐζήτων από τὸ υπουργεῖον Ναυτιλίας νὰ πληροφορθῇ ἐκ μέρους τῶν ἑνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν : Πρῶτον, εἰς ποιὸν ποσὸν συναλλάγματος θ' ἀνέλθουν οἱ ναυάροι διάφορή την χρονοναύλωσιν ὡρισμένου ἀριθμοῦ πλοίων ἐπὶ ἐν ἔτος. Καὶ δεύτερον, ποιὸν ποσὸν εἰς ἐλεύθερον συναλλάγμα θ' ἀπαιτήσουν οἱ πλοιοκτῆται πρὸς κάλυψιν τῶν πάσης φύσεως δαπανῶν τῶν πλοίων των, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐνιαυσίας χρονοναύλωσεως.

Μέ θάσιν τάς δύο αύτας προϋποθέσεις, τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορίου θὰ προσδιορίσει ἀπαρκαὶς τὰς δυνατότητας τῆς πληρωμῆς τῶν ναύλων, προσδιορίσει τὸν ψιφισταμένου μεταξὺ τῶν δύο χώρων καληρίγη, δεσμούμενον, δι- τὶ τὸ οὗφος τῶν ἐμπορικῶν ουναλλαγῶν, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, δὲν

**"TAGAROPULOS CORPORATION,
COLON REPUBLIC OF PANAMA
SHIP CHANDLERS**

TELEPHONES:
1001 - 1002

CABLE ADDRESS:
TONIO-COLON

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

**SCOTCH WHISKIES
LIQUORS
WINES
METAXA'S COGNAC BRANDY
BOTRY'S BRANDY & WINES**

**PAINTS AND
DECK SUPPLIES**

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Kattulas

Τό αντάλλαγμα υπήρχε. Τό ήγονοςαμεν, σταν θά ήδυνάμεθα νά τό προβάλωνεν κατά τάς διαπραγματεύσεις.

Δέν παύει, δημως, και διά τό μέλλον νά μᾶς είνε χρήσιμον τό αντάλλαγμα τών ναυπηγήσεων εναντίον καπνών. Αξίζει νά μελετηθή ή δυνατότης μιας τοιαύτης παραγγελίας εις τά ιαπωνικά ναυπηγεία. Διατί, λχ., νά μη κατασκευασθή τό φέρου-μπωτα εις τήν Ιαπωνίαν; Μεγάλαι ποσότητες καπνών δέν διετέθησαν άκομη και δέν φαίνεται εύκολος ή τοποθέτησίς των. "Αν ή Ιαπωνία τά άγοράζει, διατί νά μη τά ανταλλάξωμεν με ναυπηγήσεις;

ΟΛΙΓΩΤΕΡΑ ΤΑ ΦΟΡΤΙΑ ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΩΝ

Συνέπεια άμεσος τής συστολής τής βιομηχανικής δραστηριότητος εις τήν Δυτικήν Εύρωπην και ώς έκ τουτον τής μή έξαντησεων τών έκει μεγάλων όποθεμάτων πρώτων υλών είνε και η σημειώμενη ήδη περιωρισμένη ζήτησης τών Έλληνικών μεταλλευμάτων. Έναντι τού ρεκόρ 1.719.618 τόνων μεταλλευμάτων έχασθησαν το 1957 και 1.652.564 τόνων το 1958, αμφιβολούν είνε νά θά έχασθησαν έφετος φορτιά 1.200.000 τόνων, παρά τό γεγονός, ότι έχουν προπωληθή ύπερτριακοσίαι χιλιάδες τόνων βωξίτου εις τήν Ρωσίαν.

Αι τακτικαί γραμματί, δημως και τά τράμπη, στερούνται ούτω μᾶς έργασίας βασικής διά την κίνησιν των, δεδομένου, ότι και έξ άλλων μεσογειακών περιοχών έπισημαίνεται μειωσίς αισθητή τών έξαγογών μεταλλευμάτων πρός τήν Βόρειον Εύρωπην και τήν Αμερικήν.

ΜΙΑ ΑΚΟΜΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΙΣ

Δημοσιεύομεν εις άλλην σελίδα πρόσφατον άπόφασιν τής "Ολομελείας τού Συμβούλιου Επικρατείας, διά τής όποιας άκυρούται προγενεστέρα τοιαυτή τού κ. Υπουργού τής Εργασίας και άναγνωρίζεται ως νόμιμος ή έπιβολη πάτης ειδικής εισφοράς διά τούς έφεδρους και εις τά έλληνικά πλοία, πάτης κατηγορίας.

"Η άπόφασις, άγονόςσασα τό ίδιοτυπον τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως και τό γεγονός, διά τά πλάνωτα τών έλληνικών πλοίων δέν άσφαλτούνται όπο τό I.K.A.—αυτό είσπράττει τήν εισφοράν και αυτό καταδάλλει τά έφεδρικά έπιδομάτα — στηρίζεται, ίνα δικαιολογήση τήν έπιβολην τής εισφοράς, εις τήν γενικήν άποψιν, διά τό πλοιον είνε πρόκτασις τού έθνικού έδαφους και συνεπώς ύπόκειται εις τούς νόμους τού κράτους τήν σημαίαν τού όποιου φέρει.

"Ηγονήθη, δημως, τό γεγονός, διά τό πλοιον, δισσον άφορά τήν κοινωνίκην πρόνοιαν τών έπι αύτούν έργαζομένων, ύπόκειται εις ειδικήν νομοθεσίαν (N.A.T.), Ταμείον Ανεργίας, Προνοίας, "Οίκος τού Ναύτου" κλπ.) και συνεπώς, βάσει αύτού τού νόμου 2054 περί τής εισφοράς τών έφεδρικών έπιδομάτων άπαλλάσσεται καταδολής, τής. "Η άφαλλοτης τού I.K.A. δέν έφαρμόζεται εις τήν Ναυτιλίαν και δέν πρέπει, συνεπώς, νά καταδύεται αύτη και τήν εισφοράν.

Κατόπιν, δημως, τής άποφασεως τού Συμβούλιου τής Επικρατείας, θά κληθούν οι πλοιοκτήται νά πληρώσουν τήν εισφοράν, "Ινα άπαλλάγουν αύτής, ώς τό δίκαιον ύπαγορεύει, θά πρέπει ειδική νομοθετική πρόδηλεψις νά θεσπισθή όπο τήν μέλουσαν νά συνέλθη Βουλήν.

Μία άκομη έπιβάρυνσις τού έλληνικού πλοιού, ύπο τάς κρατούσας μάλιστα συνθήκας, δέν δικαιολογείται. "Η "Ενωσις τών Εφοπλιστών" άς προβούν ένν καιρώ εις τά καταλληλα διαδήματα διά νά προλάβῃ τήν εισπραξιν τής εισφοράς.

ΑΞΙΟΠΡΟΣΕΚΤΟΣ ΕΚΔΟΣΙΣ

"Ο Έλληνικός Νηογνώμων διά τής άρτιωτατής έκδόσεως εις όγκωδη τόμον τών Κανόνων και τών Κανονισμών διά τήν κατάταξιν και τήν κατασκευήν χαλυβδίνων πλοίων έπληρωσε μίαν όργανικήν άναγκην τής Ναυτιλίας μας.

Πιστήν έπέτυχεν άπόδοσιν εις τήν έλληνικήν τών «Rules & Regulations for the Construction and Classification of steel ships», τών έκδομένων παρά τού «Lloyd's Register of Shipping». Έπι πλέον κατηρτίσθη διδιάτερος «Κανονισμός τού Έλληνικού Νηογνώμονος» και εις εις χωριστὸν κεφάλαιον περιελήφθησαν τά "χαρακτηριστικά και αι ένδειξεις κλάσεων".

Τό δόλον έργον έξεπονθήθη ύπο τών κ. κ. Νικ. Πάνου, ύποναυαύρου - ναυπηγού έ. α. και Βασιλ. Φραγκούλη, καθηγητού τού Έθνικού Μετσούδιου Πολυτεχνείου, κατόπιν τής φιλόφρονος άδειας και τού Βρετανικού Λούδ' Ρέτζιστερ, όπως οι κανονισμοί τού τυχάνουν έφαρμογούς και παρά τού Έλληνικού Νηογνώμονος.

Οι έν λόγω Κανόνες και Κανονισμοί άναφέρονται εις τάς έπιθεωρήσεις και τήν κατασκευήν τών σκαφών, τών πρωστηρίων έν γένει μηχανών, τών βοηθητικών μηχανημάτων, τών λεβήτων, τών σωληνώσεων, τών ψυκτικών έγκαταστάσεων, τών ηλεκτρικών τοιούτων εις τήν έξαρτισμόν τού πλοίου, τήν ποιότητα και τάς δοκιμάς τού υλικού.

Τό βιβλίον τούτο, έκτυπωθεν λίαν έπιμελώς, έτεθή ήδη εις κυκλοφορίαν. Χρησιμάτατον βοήθημα θά είνε όχι μόνον εις τούς ναυπηγούς και τούς μηχανολόγους, άλλας και εις τούς μηχανικούς τών πλοίων, τούς σιδηροδρομικάνους, τούς έφοπλιστάς, τούς πλοιάρχους, τούς έπόπτας κατασκευών σκαφών και μηχανών και γενικώς εις όλους τούς άσχολουμένους περί τήν Ναυτιλίαν.

"Άλλας και πέρα τή τοιαύτης έπαγγελματικής χρησιμότητος, ή έκδοσης τού Έλληνικού Νηογνώμονος άποτελεί, άναμφισθητής, ένα σταθμόν εις τήν σύγχρονον έλληνικην έπιστημην, τήν στερούμενην όχι μόνον έπαρκους βιβλιογραφίας, άλλας και συστηματικών κανονισμών υπολογισμού και έλέγχου τού υλικού τών μεταλλικών και μηχανολογικών κατασκευών.

Θέλομεν νά άπευθυνωμεν τά συγχαρητήριά μας πρός τήν Διοίκησιν τού Έλληνικού Νηογνώμονος και τούς συγχαραφείς τής έν λόγω έκδόσεως και θέλομεν ήδη ιδιαίτερως νά συστησωμεν τήν πρόσκτησίν του άπο τό κάθη περί τά θαλάσσια έργα έπαγγελματικών κινούμενον. "Ανά πάσαν περίστασιν θά τού χρησιμεύση. Πρόκειται περί πολυτίμου πονημάτος τιμώντων τήν έλληνικην έπιστημην, ξέσιον νά τύχη τής έμενούς όλων μας ύποστηριξεων.

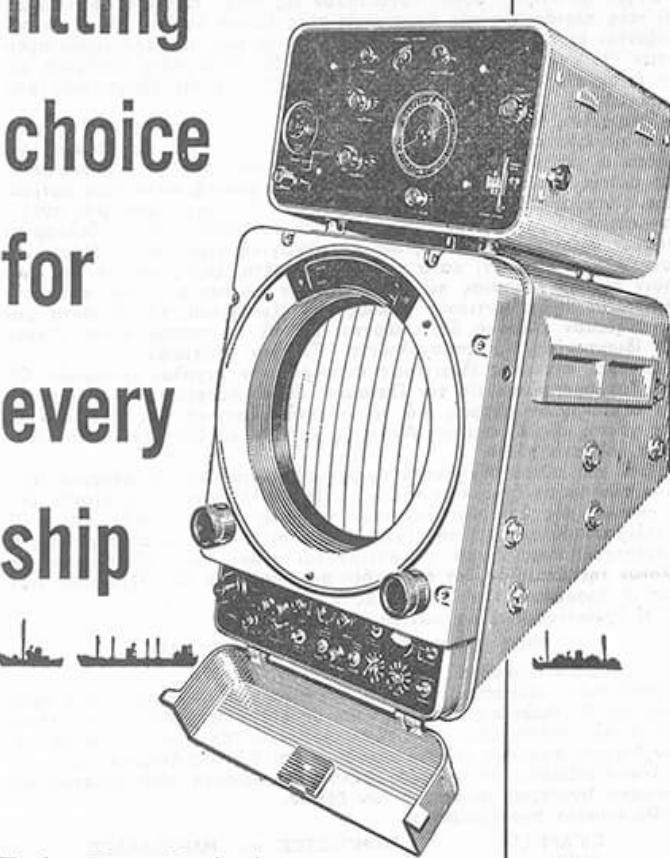
ΑΠΟΣΤΡΑΤΕΙΑ

Μετά μακράν—37ετή—εύδοκιμον ύπηρεσίαν, άπεστρατεύθησαν, τή αίτησει των, προσαχθέντες έν ταύτω εις ύποναυαύρους, οι Πλοιάρχοι-Λιμενικοί κ. κ. Έμμ. Κανακάρης, Στέφ. Καρακάσης, Έμμ. Λυχνός, Μιχ. Γουλιαρός και Νίκος Πετρόπούλος.

Πρός αύτούς έξεφράσθη έπιστημης ή Βασιλική εύαρέσκεια διά τάς πρός τήν Πολιτείαν ύπηρεσίας των.

Decca Radar...

fitting
choice
for
every
ship



Today Decca Radar has been ordered for more than 7,000 vessels, representing nearly half the world's radar-equipped shipping.

Decca 212

A low cost full performance radar principally for the smaller vessel but fitted in many larger ships. Over 2,000 vessels use this renowned set.

Decca 45

The Decca 45 is the world's finest conventional long range high performance radar. Proven in ships of every class, it is the popular choice of shipowners for relative motion radar in first class tonnage, providing the best in both long range detection and short range discrimination.

Decca TM 46

World's first True Motion Radar

Decca True Motion Radar TM46 is the most advanced marine radar in the world, already the choice of over 100 shipowners.

DECCA RADAR LIMITED
LONDON · ENGLAND

DECCA RADAR

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΠΕΡΙ ΤΑ ΕΠΕΙΣΟΔΙΑ ΤΟΥ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Είς τὸ τελευταῖον τέχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δημοσιεύεται ἡ πληροφορία, διτὶ δὲ ἐν Βρινδήσιῳ, "Ἐλλην Πρόξενος ησκησε πτεινὸν ἐπὶ τοῦ Πλοιάρχου διπλοῦ μας «Σεμίραμις», ἵνα παραλάβῃ οὐτος ἐπιβάτας δι' Ἑλλάδα καὶ διτὶ μάλιστα ἔνήργησε πρὸς παρεμπόδισιν τοῦ πλοίου μας μέσω τῶν Λιμενικῶν Ἀρχών Βρινδήσιου.

Χάριν τῆς ἀληθείας ὁφεῖλομεν νὰ σᾶς γνωρίσωμεν τὰ κάτωθι:

Κατά τὴν διέλευσιν τοῦ διπλοῦ μας «Σεμίραμις» ἐκ Βρινδήσιου, μέλοντος νὰ παραλάβῃ Ὁλλανδοὺς περιηγητάς διὰ ταξιδίου ἀνὰ τὴν Ἑλλάδα, εὑρέθησαν ἐν Βρινδήσιῳ πεντηκόντα περίπου ἔνοι ἐπιβάται, οἵτινες εἶχον ἀπόλεστο τὸ πλοῖον γραμμῆς. Ὁ "Ἐλλην Πρόξενος ἐν Βρινδήσιῳ ἐπεκοινώθησε τηλεφωνικῶς μεθ' ἡμῶν διὰ νὰ μᾶς ἐρωτήσῃ, ἐὰν ήτο δυνατὸν πρὸς ἔνηπρέπτησίν των καὶ μόνον οἱ ἐπιβάται νὰ παραληφθοῦν ὑπὸ τοῦ διπλοῦ μας «Σεμίραμις» ἐπὶ καταβολὴ τοῦ σχετικοῦ ναῦλου.

Δεδομένου, διτὶ τὸ πλοῖον ἡτο ναυλῶμεν διὰ περιηγητικὸν πλοῦν εἰς Ὁλλανδικὸν Γραφεῖον Ταξιδίων ἀπηγνάσαμεν εἰς τὸν κ. Πρόξενον, διτὶ δὲ Ὁλλανδὸς ἀρχηγὸς τῆς ἐκδρομῆς ἥτο διὸ μόνος ἐνδεδειγμένος νὰ ἀποφύγῃ ἐπ' αὐτῷ καὶ νὰ ἔμθῃ εἰς ἐπαφὴν μαζί του, ὅπερ καὶ ἔγνετο. Ὁ Ὁλλανδὸς ἀρχηγὸς διέπειρε τὸν πλοῖον μας νὰ παραλάβῃ τοὺς ἐπιβάτας.

Ἀναφέρεται ἐπίσης εἰς τὸ δημοσίευμά σας, διτὶ δὲ Λιμενάρχης Βρινδήσιου ἐκάλεσε τὸν κ. Πλοιάρχον διὰ νὰ ἀπαγορεύσῃ τὸν ἀπόπλουν τοῦ πλοίου. Παρακαλοῦμεν σημειώσαντο, διτὶ δὲ οὐδέποτε ἐκλήθη ὁ κ. Πλοιάρχος εἰς τὸ Λιμενάρχειον σύντονος ἐλασθενούς ἀπαγορευτικῆν τινα διαταγὴν τοῦ Ιταλοῦ Λιμενάρχου Βρινδήσιου.

Κατὰ τὰς πληροφορίας μας, μόνον διπλοῦς Ὁλλανδὸς ἀρχηγὸς ἐκλήθη ὑπὸ τοῦ κ. Λιμενάρχου, προφανῶς κατόπιν εἰσηγήσεως τῶν ξένων ἐπιβατῶν, οἱ διπλοῖοι εἶχον μείνει ἀνεῦ μέσων μεταφοράς, πλὴν, ὅμως, οὐδέποτε δὲ Λιμενάρχης δίξιος τὴν παραλαβὴν τῶν ἐπιβατῶν, ἀλλ' ἀπλῶς ἡθέλησε νὰ ἔνημερωθῇ σχετικῶς.

Προσέρει οὐδεμία ἐκ τοῦ λόγου τούτου καθυστέρησις εἰς τὸ πλοῖον ἢ δυσφορία τῶν ἐπιβατῶν ἐσημειώθη, καθ' ὃσον ἡ ἀνάμειξης τοῦ κ. Πρόξενου διχὶ μόνον δὲν ἥτο ἀνοίκειος, ἀλλὰ ἀντιθέτως ἔτεινε νὰ ἔνηπρεπήσῃ καὶ τὸ πλοῖον μας καὶ τοὺς ἐπιβάτας ποὺ προωρίζοντο δι' Ἑλλάδα. Γνωρίζομεν, τέλος, διτὶ δὲ κ. Πρόξενος Βρινδήσιου ἔνηπρεπήσης πάντοτε τὰ Ἑλληνικὰ συμφέροντα.

Πειραιεὺς 5 Μαΐου 1958

Μεθ' ὑπόληψεως
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ
Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ Α. Ε.

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ φύλλον τοῦ περιοδικοῦ σας τῆς Ἰης τρέχοντος, ἀνέγνωσα ἀναγραφούμενόν την πληροφορίαν, διτὶ δὲ ἐν Βρινδήσιῳ "Ἐλλην Πρόξενος δίξιοις ὃντως δεχθῆκε καὶ παραλάβω πρὸς μεταφοράν διὰ τοῦ ὑπὸ τὴν πλοιαρχίαν μου διπλοῦ μας «Σεμίραμις» πεντηκόντα ἐπιβάτας, προορίζομένους δι' Ἑλλάδα.

Πρόκειται ἀποκατάστασιν τῆς ἀληθείας, θεωρῶ στοιχειώδη ὑποχρέωσιν μου, διτὶ δηλώσω κατηγορηματικῶς, διτὶ δὲ οὐδέποτε συνέδησαν τὰ ἐν τῷ δημοσίευματί σας ἀναφέρομενα, οὐδὲ δίξιοις ποτὲ δι' Ἐλλην Πρόξενος τὴν παροχὴν οἰσσόδηποτε ὑπηρεσίας ὑπὸ τοῦ πλοίου μου. Ὁ κ. Πρόξενος, κατὰ τὴν πρόσφατον ἐκτάκτον προσέγγισιν τοῦ πλοίου μου εἰς Βρινδήσιον, ἀνήλθεν ἐπὶ τοῦ πλοίου μου διὰ νὰ χαιρετήσῃ τὸ πλήρωμα καὶ ἐρωτήσῃ ἐάν εἴχομεν ἀνάγκην τινα τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Προξενείου καὶ διχὶ διὰ νὰ ἀξιώσῃ διδήποτε.

Πειραιεὺς 3 Μαΐου 1958

Μεθ' ὑπόληψεως
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΦΩΚΑΣ
Πλοιάρχος διπλοῦ μας «Σεμίραμις»



ΠΡΟ: Τὸ S.S. "GULFWELL," πρὸ τοῦ "jumboizing..."



META: Τὸ S.S. "GULFPANTHER," τέως s.s. "Gulfwell," ἐν πλῷ κατὰ τὸ πρῶτον του ταξίδιον.

ΜΕΡΥΛΑΝΤ... συνώνυμον τοῦ "jumboizing,"



O. K. EMM. D. XENOPROUHIS

Διευθυντής τοῦ Ἑλληνικοῦ τμῆματος,
ὅστις ἀπὸ ἐννέα ἔτῶν συνεταιρίσθη
μὲ τὰ ναυπηγεῖα Μέρυλαντ καὶ προ-
σωπικῶς ἐποπτεύει τὰς ἔργασιας
τῶν Ἑλλήνων ἑφόπλιστων.



Ἡ ἀρχικὴ ἵδεα τοῦ "jumboizing," εἰς δεξαμενόπλοια T-2, πα-
ρεχομένης οὕτω εἰς σύτά νέας
καὶ μεγαλυτέρας μεταφορικῆς ι-
κανότητος καὶ ἔτῶν προσθέτου
ζωῆς, ἐπενοήθη ἀπὸ τοὺς ναυ-
πηγούς τῶν ναυπηγείων Μέρυ-
λαντ. Ἡ μετατροπή αὐτὴ προ-
βλέπει τὴν πλήρη ἀνανέωσιν τοῦ
μέσου τοῦ φέροντος τὸ φορτίον
σκάφους, ἐπιμηκυνομένου τούτου
κατὰ 48 πόδ. καὶ 6 ἵνστας, μὲ
συνολικὸν μῆκος 572 ποδῶν,
πλάτος ἀπὸ 68 πόδας εἰς 75. "Ο-
ταν τὸ "jumboizing," συμπλη-
ρωθῇ τὸ νέον σκάφος ἔχει μετα-
φορικὴν ικανότητα 175 χιλ. βα-

ρελίων μὲ χωρητικότητα d.w.,
20.000 τόν. ἢτοι 25 % μεγαλυτέ-
ραν παρὰ τὸ ἀρχικὸν σκάφος.

Τὰ ναυπηγεῖα Μέρυλαντ παρ-
έδωσαν δύο ἡδη ἀπὸ τὰ ἔξ πρὸς
μεγέθυνσιν τάνκερς T2 τῆς ἑται-
ρίας Γκόλφ "Οἴλ" Κορπορέσιον.
Τὰ ἄλλα τέσσαρα, θὰ παραδο-
θοῦν ἐντὸς τοῦ 1958. Δύο ὅμοιαι
μετατροπαὶ διὰ λογιδὸν τῆς ἑται-
ρίας «Ἀμέρικαν Τρέιντικ» ἔντ
Προντάκτιον Ἀσσοσιέσιον καὶ
δύο διὰ τὴν ἑταιρίαν «Τέξας Σί-
τυ Ρηφάϊνικ» θὰ ἐκτελεσθοῦν
κατὰ τὸ 1958 καὶ 1959.

MARYLAND SHIPBUILDING & DRYDOCK COMPANY

Main Office and Plant • Baltimore 3, Maryland • Telephone CU 7-0500
Cable Address: Mardockco • NEW YORK OFFICE • 1 Broadway • DI 4-0934



Ἐνώ ἀφαιροῦνται τὰ 160 τόννων βάρους ὑπερκα-
τασκευάσματα τοῦ μέσου τοῦ πλοίου ἀπὸ τὸ πα-
λαιόν σκάφος εἰς τὸ νέον μέσον τοῦ μεγαλυτέρου
σκάφους.



Τὸ νέον μέσον σκάφος, 354 ποδ., μῆκος
μὲ 75 ποδ. πλάτους, πλέοι ἐντὸς τῆς
δεξαμενῆς διὰ νὰ ἐνυθῇ μὲ τὸ ἀρχικὸν
σκάφος.



Τὸ νέον μέσον σκάφος συνεκολλήθη μὲ τὸ ἀρχικὸν καὶ ἐνοῦται
πρὸς τὴν πρόμην τοῦ ἀρχικοῦ σκάφους.

Η ΑΡΜΑΔΑ ΤΩΝ ΑΡΓΟΥΝΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΑΣ

ΚΑΘΗΛΩΜΕΝΗ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΥΔΡΟΓΕΙΟΥ

Πλοιά, που έχουν ταξιδεύσει είς όλα τὰ πλάτη τῆς ύδρογείου: πλοία παλαιά, γηράσαντα κατά τὴν ἐπίμονον καὶ πολυετή προσπόθειάν των νά κορέσουν τὰς ἀνάγκας τῶν ἀνθρώπων καὶ τῶν πέντε ἡπείρων πλοία καινούργη, με στίλβοντα χρώματα καὶ περικαλῇ τὴν ναυπηγικήν των φυσιογνωμίαν — σύγχρονος τεχνική ἐπέτυχε νὰ ταυτίσῃ τὸ χρήσιμον μὲ τὸ ὡραιόν— πλοία ἀντίπροσωπεύοντα κολοσσιαίας περιουσίας, μοχθὸν καὶ ἔργασίαν δεκαεπτηρίδων, ἐπίδιας ἀκόμη καὶ φιλοδοξίας ποὺ μόλις ἥρχισαν νὰ πραγματοποιοῦνται, εὐρίσκονται αὐτὴν τὴν στιγμὴν καθηλωμένα εἰς τοὺς γαλήνιους ὄρμους καὶ λιμένας τῆς Πατρίδος.

Οὐδὲ ἡδύνατο νὰ εἴπῃ τις, δανειζόμενος τὴν γοητείαν καὶ τὴν παραστατικότητα τῶν παραμυθίων, ὅτι κάποια κακή μοῖρα, ἀναδυθείσα αἴφνιδίως ἀπὸ τὰ ἔγκατα τῆς θαλάσσης, ἥγγισε μὲ τὸ ραβδί της τοὺς ἐπιδηλητικούς καὶ ρωμαλέους αὐτοὺς γίγαντας καὶ τοὺς ἀπελίθωσε...

Καὶ ὅμοιαζουν, πράγματι, μέσα εἰς τὸ διακριτικὸν φῶς τῆς ἔστινης πρωίας, τὰ παραπλισμένα πλοῖα ὡς νὰ ἀναμένουν, νὰ λαχταροῦν μιὰν ἄλλην κελὴν μοῖραν, ἡ ὅποια θὰ στρέψῃ πάλιν τὰς πρώρας τῶν πρὸς τοὺς ἀναπεπταμένους ὡκεανούς, τὴν ἐντατικὴν ἀπασχόλησιν καὶ τὸ κέρδος.

Εἰς τὸν ὄρμον τῆς Ἐλευσίνος ἡ ἐντύπωσις ἀπὸ τὴν εἰκόνα τῶν παραπλισμένων εἶνε πλέον ἰσχυρά. Ἰσως διότι ἐδῶ ὑπάρχουν τὰ περιστότερα πλοία — πενήντα τὸν ἀριθμὸν — ἵσως διότι ὑπάρχουν τὰ μεγαλύτερα καὶ τὰ νεώτερα ἐκ τῶν ἀργούντων, ἵσως, ἀκόμη, διότι ἡ ἀδράνειά των ὑπογραμμίζεται ἐντονώτερον ἀπὸ τὴν ἡρεμίαν τοῦ περιβάλλοντος. «Ἐνας εὐφάνταστος ζωγράφος, θὰ εὑρίσκεν ἐνδεχομένως ἐδῶ τὸ θέμα διὰ μίαν πωτότυπον. Ἀλλὰ καὶ συγκλονιστικὴν «κνεκράν φύσιν».

Καθ' ὅμαδας είνε ἡγκυροβολημένα εἰς τὸν ὄρμον τῆς Ἐλευσίνος τὰ ἀργούντα πλοῖα. Καθ' ὅμαδας (ντάνας) τὰς ὅποιας ἀποτελοῦν κατὰ προτίμησιν πλοία τῶν αὐτῶν ἐταιρίων. Τρεῖς τοιαύτας ὅμαδας ἀποτελοῦν τὰ λίμπερτυς καὶ τὰ δεξαμενόπλοια τοῦ Οἴκου Λιβανοῦ, μίαν τὰ λίμπερτυς τοῦ Οἴκου Όνταση, μίαν τὰ δύο φορτηγὰ τῆς ἐταιρίας Τσαβλίρη, ἀλλην τὰ πλοῖα τοῦ Οἴκου Καρρᾶ καὶ ἐτέραν τοῦ Οἴκου Κουλουκούντη.

Υπάρχουν ὅμως καὶ τὰ ἡγκυροβολημένα μεμονωμένα πλοῖα. Είνε ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ἐπίλεκτοι μονάδες, νεοναυπήγητα φορτηγά, ὅπως τὸ «Πόλλω» καὶ τὸ «Μάστερ Τζώρτζ» τοῦ κ. Νικολάου καὶ νεοναυπήγητα δεξαμενόπλοια ὅπως τὸ «Ἀτλαντικό Κόνκερορ» (ἐκ τῶν ναυπηγείων ἐπλευσε κατ' εὐθείαν εἰς Ἐλευσίνα), τὸ «Ρόκος Β.» καὶ τὸ «Κρηνῆς» τὰ μεγαλύτερα τῆς συναδροίσεως εἰς τὰ ὕδατα τῆς Ἐλευσίνος καὶ τὸ «Βικτώρια» τοῦ κ. Παπαδάκη.

Όλιγον ἀνατολικῶρον τῆς Ἐλευσίνος, ὁ συνεχόμενος ὄρμος τοῦ Σκαραμαγκά θὰ ἡδύνατο νὰ ὄνμασθη ἀγκυροβόλιον ἀργίας τοῦ Οἴκου Νιάρχου. Δεκαεπτά σκάφη με τὴν χαρακτηριστικὴν μαύρην κατονδόχον καὶ τὸ χαρακτηριστικότερον ἐπ' αὐτῆς μεγάλον «N.» ἀκινητούν, ἀντικρύζοντα, ἵσως, με κάποιον σκεπτικισμόν, τὴν ὀκτήν, τὴν ὅποιαν ἡ ἐπιχειρηματικὴ ἀνησυχία τοῦ κ. Νιάρχου τὴν ἔξελεξε διὰ τὴν ἴδρυσιν τῶν ναυπηγείων.

Εἰς τὴν ὀκτὴν Ξαβερίου ἔνας πυκνὸς ἴστος ἀπὸ χονδρούς κάδους κρατεῖ ἀκινητοποιημένα εἰκοσιδύο μεγάλα σκάφη. Ἐδῶ εὐρίσκονται τὰ ἀργούντα, τὰ δεμένα — κυριολεκτικῶς — ἐπισκευαζόμενα πλοία. Είνε, ἵσως, τὰ πλέον οἰσιόδοξα ἢ καὶ τὰ πλέον προνοπτικά. Προσβλέποντα πέραν ἀπὸ τὰς δυσχερείας τοῦ παρόντος καὶ πιστεύοντα, ὅτι

αἱ καλαὶ ἡμέραι θὰ ἀκολουθήσουν ὑπωσδήποτε τὰς δυσχερεῖς, προετοιμάζονται διὸ νὰ ἔταν αρχίσουν, χωρὶς τὴν παραμικράν καθιστέρησιν, τὴν ὑπηρεσιακὴν τῶν ζώην εἰς τοὺς ὡκεανούς, ὅταν μὲ τὸ καλὸ ἡ ὥρα σημάνῃ.

Εἰς τὸ Ἀμπελάκι ἐπίσης, τὸ κατ' ἔσοχὴν νεκροταφείον πλοίων τῆς περιοχῆς τοῦ πειραιϊκοῦ λιμένος, εὐρίσκονται 30 ἀκόμη παρωπλισμένα σκάφη, ἐνῷ εἰς τὴν Κυνοσούραν, τὸ νεώτερον ἀγκυροβόλιον ἀργίας, εὐρίσκονται ἄλλα 25. Πρόκειται περὶ ἀσφαλῶν ὄρμων μὲ τὰς πλέον πειριζητήσους θέσεις διὰ τὸν παροπλισμόν.

'Ἄλλα δὲν είνε μόνον ὁ Πειραιεὺς καὶ ἡ περιοχὴ του, τόποι παραπλισμοῦ τῶν φορτηγῶν καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων μας. Πολλοὶ ἄλλοι ἐθνικοὶ λιμένες φιλοξενοῦν καὶ αὐτοὶ κατὰ μάζας κενὰ καὶ ἀναύλωτα σκάφη μας. Ἡ Σύρος, αἱ Καλάμαι, ἡ Κέα, ἡ Χαλκί, τὸ Ἀργοστόλι, ἡ



Τρία δεξαμενόπλοια τοῦ κ. Σταύρου Λιβανοῦ, εἰς μίαν «ντάναν» εἰς τὸν ὄρμον τῆς Ἐλευσίνος. Τὸ πρώτον ἔξι ἀριστερῶν, τὸ «Ἀτλαντικό Κόνκερορ» ἔξετέλεσε τὸ παρθενικόν του ταξίδιον ἐκ τῶν ναυπηγείων κατ' εὐθείαν εἰς τὸν Ἀλλάδα διὰ μὲν παροπλισθῆ. Χίος καὶ οἱ Πεταλοὶ είνε λιμένες ἢ ὄρμοι ἀργίας. Τὰ κροπιδόματά των, ιδίᾳ τῆς Σύρου καὶ τῶν Καλαμῶν, ἐπαυσαν πλέον νὰ διαθέτουν ἄλλας δέστρας. «Ἐφασαν εἰς 22 τὰ ὄργοντα εἰς τὴν Σύρον καὶ εἰς 14 τὰ ὄργοντα εἰς τὰς Καλάμας. «Ἐπιβλητικὰ μελαγχολικὸν θέαμα παρουσιάζει ἡ πρωτεύουσα τῆς Ἐρμουπόλεως. Εἰς μίαν μακράν σερὸν ἀκινητούν ἔκει τὰ νηεανόπορά πλοιά μας, λίμπερτυς, Ἐμπάϊρ καὶ ἄλλων τύπων, ἡ «Θεμώνη» καὶ ἡ «Κάσσος», ὁ «Κριός», ὁ «Σταύρος», ὁ «Χαδώπτης» καὶ τὸ «Χέλατρος», ἡ «Ἀκτὴ» καὶ ὁ «Ἀριστεύς», τὸ «Βόρως» καὶ ὁ «Ἐλλήποντος», ὁ «Ἐμπορίδης» καὶ τὸ «Κασσιόπεια», ὁ «Θεόνυφος» καὶ ἡ «Θεοτόκος», τὸ «Κέιπ Πιονί» καὶ ἡ «Πινελόπονη», τὸ Σάν Νικόλαος, ἡ «Προποντία» καὶ ἡ «Πορταρία», ἡ «Σκωτία» καὶ ἡ «Φωτουλία», τὸ δεξαμενόπλοιον «Βρύσου». Ὑπάρχει, ὅμως, καὶ ἡ παρήγορος πλευρά. Τὴν παράταξιν τῆς ἀκινητούς δινοτομεῖ κάπως εἰς τὸν μεχόν τοῦ λιμένος ἢ πλωτὴ δεξαμενὴ καὶ τὸ νεώριον, ὃντος ἔχει πῦρο ἀναλογιθῆ ἢ ἔργασία ναυπηγείων τοῦ πρώτου-έπει τῆς ἐποχῆς μας-πλοίου ἐλληνικῆς κατασκευῆς.

Ἡ ἀπογοπτευτικὴ εἰκὼν ἔχει τὴν ουνέχειαν τῆς ἀπὸ τὴν Σύρον εἰς τὰς Καλάμας. Ἀλλοὶ ἔκει παράταξις μεγάλων πλοίων, μὲ ποντισμένας τὰς ἀγκύρας, μὲ ἀδρανῆ τὰ βαροῦλκα, μὲ σιγώσας τὰς σειρίνας των!... Ἰδού αὐτὰ : «Ἐλλάς», «Ναυπικέτορ», «Ἀδάμας» καὶ «Πέτρος Νομίκος», «Δέσποινα» καὶ «Θεοφόρος», «Καπετάν Δημήτρης», «Καπετάν Ηλίας», «Καπετάν Νικόλαος», «Καπετάν Πέτρος» καὶ «Καπετάν Λουκῆς», «Κριέτορ» καὶ «Νούεβα Εσπεράντζα» καὶ πλοιοῖς των τὸ τάνκερ «Τανάγρα», ἀναμένουν μὲ καρτερικότητα τὸ πέρασμα τῆς θεομηνίας, τὴν ἀναβίωσιν τῶν ναύλων, τὴν ἀντάμωσην μὲ τὰ ἀνεργά πλοπρώματα καὶ τὸ σύριγματ πᾶς καρᾶς γιὰ τὸν ἀπόλουν πρὸς τὰ ἀνοικτὰ πελάγη. Ἡ Κέα, ποὺ διαθέτει ἔνα ἀσφαλισμένο ἀγκυροβόλιο, γιὰ λίγα μόνον σκάφη, ἐκορεσθή μὲ τὴν σειράν της, Ἀργούν ἔκει τὸ «Ἀπεξ» καὶ ἡ «Παλμίτα», τὸ «Ἀλματ», ἡ «Λιλή Μιχάλου» καὶ τὸ λίμπερτο «Νικόλαος Μιχάλος III». Εἰς τὸ Ἀργοστόλι ἔχουν καταφύγει ἡ «Δάφνη», ὁ «Εύρυθιάδης» καὶ ἡ



Ακτὴ Ξαβερίου. Μία γενικὴ ἀποψίς τῶν ἀργούντων ἐπισκευαζόμενων πλοίων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶν.

«Μαρία Τερέζα», εις τὴν Χαλκίδα τὸ «Κυπρίνια» καὶ ἡ «Ούρανία», εἰς τὴν Χίον ὁ «Μιχαὴλ Α.» καὶ ἡ «Τζούλια». Καὶ εἰς τὸν δρυμὸν τῶν Πεταλίων ἔριψε πρὸ ἡμέρων τὰς ἀγάρους τοῦ τὸ λίμπερτο «Σιράμ».

Ἐτοι, ἔχομεν εἰς τοὺς ἐθνικούς μας λιμένας 228 ἀργοῦντα σκάφη μας, 1.555.953 τ. γκρός (κατὰ τὴν 10ην Μαΐου), ἐπὶ τῶν ὁποίων 189 ποσαν φορτηγά διαφόρων μεγεθῶν καὶ τύπων, συνολικῆς χωρητικότη-

τερ ἔχουν παροπλισθῆ τὰ φορτηγά μας «Μαρία Σταθάτου», «Μιχαὴλ Κηφισία», «Νικόλαος» (7121 τ.), ἡ «Ολυμπος», «Πουνταρένας», «Σάντα Τζόρτζη», «Σάριτσα», «Ταῦγετος», «Χάρριερ» καὶ «Ωκεανίς», Ἀργούν, ἀκόμη, εἰς Ντάρτμουθ τὸ φορτηγά «Βιργίνια», «Νόρθ Κούνι» καὶ «Ντομινέτορ», καθὼς καὶ τὸ τάνκερ «Πουκουλέτη», εἰς Μπαρρόου τὰ φορτηγά «Λάμψαι», «Νικόγια» καὶ «Παραπότη», εἰς Μπάρρου τὰ φορτηγά «Ἐνσενάντας» καὶ «Σταράς», εἰς Ντωνέτε τὸ «Ἀντώνης», εἰς θόβευ τὸ «Παναγ. Συλλαξ», εἰς Μιδελεσμπρο τὸ «Πέρλ Αιλαντ», εἰς Χόλλου Λόχο τὸ «Στόρκη», εἰς Μίλφορντ τὸ «Βαπτιστής», εἰς Μπερντάιλαντ τὸ «Νικόφιλη» καὶ εἰς τὴν γειτονικήν μας Μάλταν τὸ τάνκερ «Σειρίος».

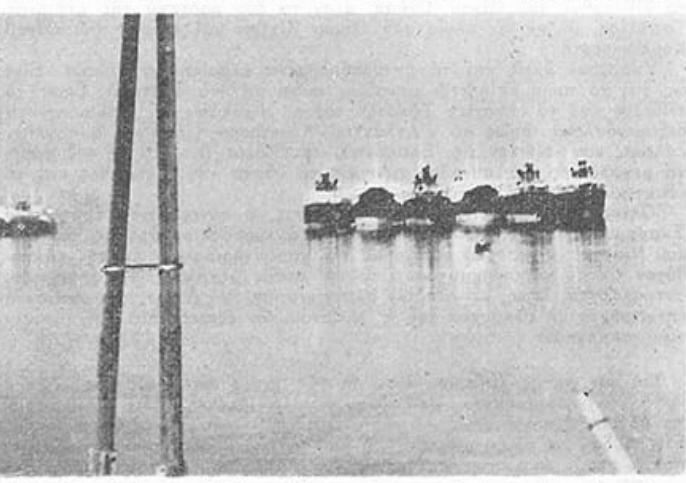
Συνεχίζομεν τὸν καταθλιπτικὸν περίπατον εἰς τὸ Βέλγιον. Κατὰ μάζας καὶ ἔδω τὰ ἀργοῦντα σκάφη μας. Θόβουν εἰς τὰ 46, συνολικῆς χωρητικότητος 325.693 τ. γκρός. Κυριώτεροι λιμένες ἀργίας τὸ Μπρούζ, ἡ Γάνδη καὶ ἡ Αμβέρσα, Ἐν δὲ 26 εἶναι δεμένα εἰς Μπρούζ, Ἰδού αὐτά : «Αλέξανδρος», «Κ. Χατζηπατέρας», «Κάπταιν Φαρμακίδης», «Νέστος», «Βιολαντώ», «Αἴτζιαν Γουαϊνόβη», «Αἴτζιαν Σέϋλορ», «Αρχιμήδης», «Αρχιπέλαγος», «Γουΐντ», «Γερτρούδη Τερέζα», «Γουόρλντ Λάτζιον», «Γουόρλντ Λόρ», «Δικορόνια», «Κάσσιαν», «Κατερίνα», «Κολουμπέλλα», «Μάρσελ Μ.Χ.», Μικηναί (7314 τ. γκρός), «Μυρτώ», «Νικόλαος» (7255 τ. γκρός), «Πάιλοτ», «Ρίο Ντόρο», «Σάντα Ρόκη» καὶ «Ορος Αθωνί», Εἰς τὴν Γάνδην δὲ περιπτής μετρᾶ ἀλλὰ 12 δεμένα πλοῖα μας : «Αίδολος», «Νόθορ Ρίτα», «Νόθορ Τζέννυ», «Ριχάρδος Δ. Λάσιον», «Ανδρος θόρτη», «Αρχηγέτης», «Αρχων Μιχαὴλ», «Μιχαὴλ Γ.», «Σαίν Τζών», «Τζερότζιαν Φλέιμ», «Τίρυντη» καὶ «Χέραλντη». «Αλλα πέντε εἰς τὸν ποταμὸν Σέλντ :

Μιρκή ἄποψις παραπλισμένων πλοίων εἰς τὸν δρυμὸν τῆς Ελευσίνος.
τος 1.121.073 τόννων γκρός καὶ τὰ ύπόλοιπα 39 ποσαν δεξαμενόπλοια, χωρητικότητος 434.879 τ. γκρός.

Πέραν, δημαρχος, τῶν ἐθνικῶν μας βάσεων, μία ἄλλη χωρητικότης μας εἶναι παρωπλισμένη εἰς τὴν ἀλλοδαπήν καὶ κατεσπαρμένη εἰς δώδεκα καὶ πλέον χώρας. Περιλαμβάνει καὶ αὐτή ἀλλὰ 239 πλοιά μας. 1.770.813 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ 202, χωρητικότητος 1.360.743 τ. γκρός εἶναι διαφόρων τύπων φορτηγά ζηροῦ φορτίου καὶ τὰ ύπόλοιπα 37 εἶναι δεξαμενόπλοια, 410.070 τ. γκρός.

Τὰ περισσότερα σκάφη μας ἀπὸ τὰ ἐν τῷ ἑξατερικῷ ἀργοῦντα εἶναι παρωπλισμένη εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ περιλαμβάνουν 55 φορτηγά, 344.676 τ. γκρός, καὶ 4 δεξαμενόπλοια, 40.169 τ. γκρός. Εἶναι κατεσπαρμένη εἰς 14 λιμένας καὶ δύο ποταμούς. Τὰ περισσότερα ἀργοῦντα εἰς τὸ Θάλαμονθ. Ἐκεῖ βλέπει ὁ ἐπισκέπτης τὰ σκάφη μας «Αλμπα», «Ανδρος Φάιτεο», «Βέλιορ», «Ελμίρα», «Ἐπος», «Καϊτη», «Κεῖπ Στάρ», «Μάστερ Νίκυ», «Μέλλοντυ», «Νόρθ Λαϊδη», «Ράφοντυ», «Ρίο Αλτο», «Σάνθη» καὶ «Σύμφωνον», ἐνώ εἰς τὸ Κάρδιφ ἀργοῦντα ὁ «Αναστ. Πατέρας», τὸ «Αζουνέρο», ἡ «Ειρήνη Σ. Ευπειρίκου», ἡ «Αμαρυλλίς», τὸ «Εντοπάν», τὸ «Ντοράντο», ἡ «Ποθούλαι» καὶ τὸ «Σάντα Ειρήνη», εἰς δὲ τὸ Νιούπορτ ἀκιντοῦν τὸ «Βενερέίτορ», τὸ «Ελεκτρική», τὸ «Μπουκκανίρ» καὶ ἡ «Χρυσάνθη».

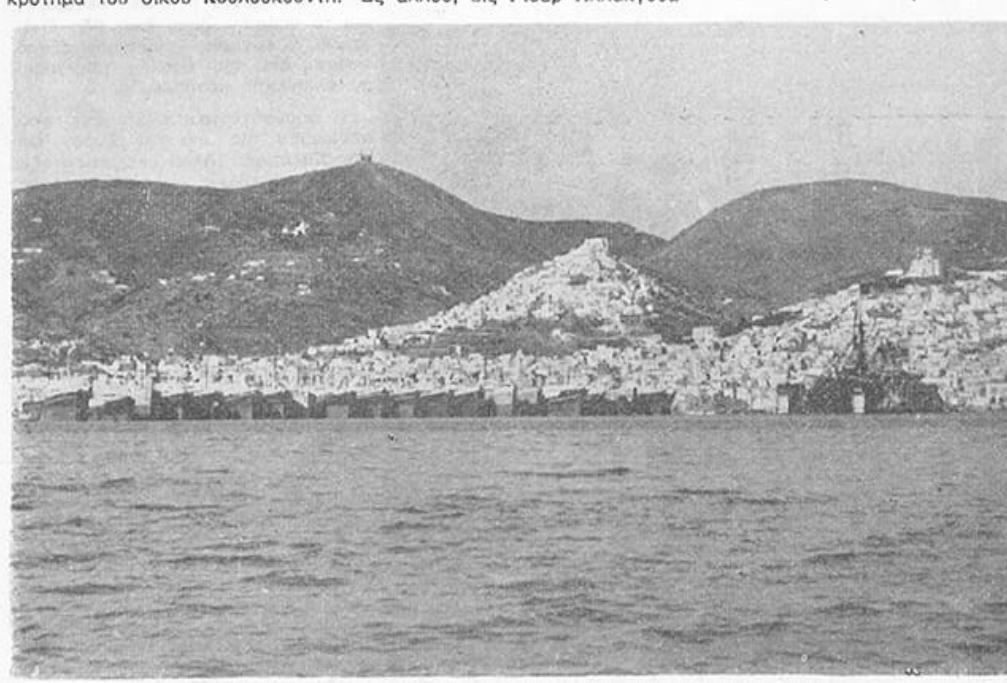
Εἰς Ρίθερ Στόουρ φορτηγοῦν τὰ δεξαμενόπλοια «Αμφιτρίτη» καὶ «Τραναπόλλουζ» καὶ τὰ φορτηγά «Ελένη Κουλουσκουντῆ», «Ηλίας Γ. Κουλουσκουντῆ», «Μάστερ Ηλίας Κουλουσκουντῆ», «Κανόπους» καὶ «Κένταυρος», ποὺ ἀνήκουν εἰς τὸ συγκρότημα τοῦ Οίκου Κουλουσκουντῆ. Εξ ἄλλου, εἰς Ρίθερ Μπλακγουν-



Σκαραμαγκάς: Τὸ ἀγκυροδόλιον ἀργίας τῶν πλοίων τοῦ Οίκου Νιάρχου, ἔναντι τῆς ἀκτῆς ὅπου ἀνεγείρονται τὰ ναυπηγεῖα.

«Νορλάντα» (μὲ ζημίας), «Αφρός», «Δέσποινα», «Ζέφυρος» καὶ «Ρίο Μάρ», καθὼς καὶ ἄλλα τρία εἰς τὴν Αμβέρσαν : «Κάλφα», «Μαστρο-Στέλιος» καὶ τὸ ύπό ἐκποίοντον «Πουλαριανή».

Καὶ τὸ προσκλητήριον τῶν παρωπλισμένων συνεχίζεται εἰς τὴν Γαλλίαν μὲ 6 φορτηγά μας, 33.478 τ. καὶ ἵνα τάνκερ, 8316 τ. γκρός. Εἰς τὴν Μασσαλίαν ἀργοῦν τὰ «Αγγελική II», «Αλεξ», «Μπρόδερ Τζόρτζη» καὶ «Πράντος», εἰς Ρουέν τὸ «Ἀντίμπες» καὶ εἰς Βρέστον τὸ φορτηγόν τοῦ «Αλκιμοφί» καὶ τὸ τάνκερ τοῦ «Ηγκλ». Ἡ Όλανδια μᾶς φιλοξενεῖ 32 ἀργοῦντα φορτηγά, 215.240 τ. γκρός καὶ 5 δεξαμενόπλοια, 62.312 τ. γκρός. Τὰ περισσότερα εὑρίσκονται εἰς τὸ Ρότερνταμ, ἀνερχόμενα εἰς 25 : «Εθνος Λιθανοῦ», «Ελένη Δ.», «Μαρία Γ. Κουλουσκουντῆ», «Ανδρος Λαϊδη», «Αντρέ», «Βιργίνια Γ.», «Γέροντας», «Δημήτριος Δ. Σ.», «Ειρήνη», «Εντουκέτορ», «Θεόδωρος Ν. Βλασσόπουλος», «Κέιπ Ζρα», «Κέφαλος», «Λένκο», «Λίντα», «Μαίρη», «Μάρκος», «Νέπιτον», «Νόρθ Πρίνσες», «Πανορμίτη» (ύπό ἐκποίοντο), «Σάντα Παντελένη μ α ν», «Σιδερῆς», «Ταξιάρχης», «Τζόρτζη» καὶ τὸ ύπό ἐκποίοντον «Τίναμαρη». Ἀκολουθεῖ τὸ «Αμστερνταμ», μὲ τὰ φορτηγά «Βασίλης» καὶ τοῦ «Ελληνο-Μαρτί» καὶ μὲ τὰ δεξαμενόπλοια «Ανάργυρος» (ιπδέποτε ταξιδεύσαν, ἀφ' ἣς πρὸ ἐτούς ἡγεάσθη), «Ατλαντικ Πρίνς», «Πρωτεύει», «Λουμίνα» καὶ τὸ νεότευκτον «Καστέλλα». Εἰς τρεῖς ἄλλους μικροτέρους ὀλανθικούς λιμένας ἀργοῦν τὸ «Αρχων Γαβριήλη» (μὲ ζημίας), τὸ «Βάστρικ», τὸ «Μαργκώ» καὶ «Πολυζένη Γ.» καὶ τὰ «Μιχαὴλ» καὶ «Γεοθίλκα».



Τὰ ἀργοῦντα εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου. Θέσις δι' ἄλλα δὲν υπάρχει.

Άκι: είσαλωμεν τώρα εις τὴν Δυτικήν Γερμανίαν, όπου άργον 21 φορτηγά μας, 137.055 τ. γκρός και δύο τάνκερ, 20.827 τ. γκρός. Εις τὸ Ἀμβούργον καὶ τὸ Ζεεμπρούγκε είνε τὰ περισσότερα : «Ἀθωα», «Ἀνδρος», «Ἀριστοτέλης», «Ἀσπινίνα Κ.», «Βίθα ΙΙ», «Μαρινέγκρα», «Φριν Ἐντερπράζη», καθώς καὶ τὸ τάνκερ «Ὀμπράδη» εἰς τὸ Ἀμβούργον, εἰς δὲ τὸν ἔτερον λιμένα τὰ φορτηγά «Ἀνδαλουσία», «Κοστιάννα», «Καταλωνία», «Κέιν Δρέπανον», «Νηρεύδη», «Ράγκερ», «Θεούλμαρ» καὶ «Φάλκον». Εἰς τὸ Φρειδρισχάφεν, τὴν Βρέμην καὶ τὸ Κέλον άργον τὰ φορτηγά «Μόνικα», «Κατίνα» καὶ «Ἀδελφόπολη ΙΙ», ἀφ' ἣς, πρὸ πενταμήνου ἡγοράσθη καὶ τὸ τάνκερ «Πασιφί-



Τὸ σοῦπερ τάνκερ «Ρόκος Β.» εἰς τὸ ἀγκυροθόλιον τῆς ἀργίας του. Εἶναι τὸ μεγαλύτερον ἐκ τῶν παρωπλισμένων εἰς τὰ Ἑλληνικὰ ὄρητα. κέιτο», ἀφ' ἣς ἡμέρας καθειλκύσθη. Εἰς τὸ Στεττίνον, ἐξ ὅλου, ἀργεῖ μὲν ζημιὰς τὸ λίμπερτο «Ἀρχων Γαβριήλη».

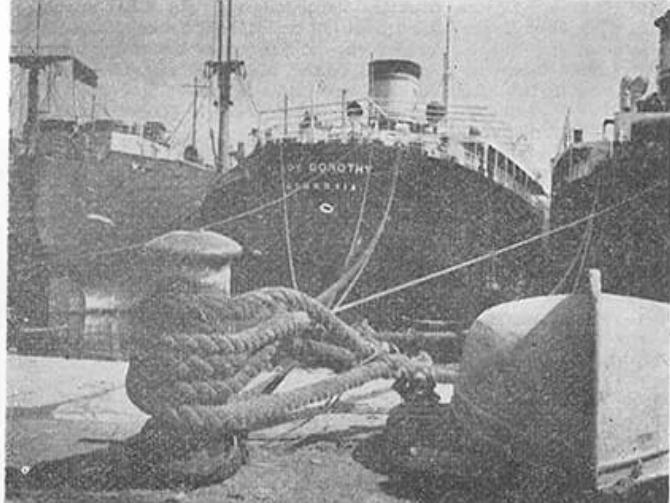
Άλλα 20 σκάφη μας, ἥτοι 14 φορτηγά, 94.390 τ. γκρός καὶ 6 δεξαμενόπλοια, 62.061 τ. γκρός, εὐριοκονταὶ παρωπλιομένα εἰς διαφόρους ἰταλικοὺς λιμένας. Εἰς τὸ Ρέντζιο τὰ φορτηγά «Μαργαρίτα Χανδρῆ» καὶ «Μαριέττα», καθὼς καὶ τὸ τάνκερ «Τζών Χανδρῆς». Εἰς τὴν Σπέτζιον τὸ μικτὸν φορτηγὸν «Μαριστέλλα» καὶ τὰ δεξαμενόπλοια «Σάν Ζουάνη» καὶ «Σάν Πάμπλο». Εἰς τὰς Συρακούσας τὸ φορτηγὸν «Σάν Νικόλας ΙΙ» καὶ τὰ τάνκερς «Τρανσιάσων» καὶ «Τρανσκάστωρ». Εἰς τὴν Τεργέστην τὰ φορτηγά «Ελ Νταμάμ», «Μαμπρούκ» (πωληθὲν πρὸς διάλυσιν) καὶ «Χίος Μπρίζ», εἰς Τάραντα τὸ τάνκερ «Νικόλας» καὶ τὰ φορτηγά «Νόμφη» καὶ «Πανάγος», εἰς τὴν Γένοβαν τὰ φορτηγά «Ζοζιάνη» καὶ «Πασιφίκ Στάρ», εἰς τὸ Βρινδήσιον τὰ φορτηγά «Γαλικία» καὶ «Μανολίτο» καὶ εἰς τὴν Κατάνην τὸ λίμπερτο «Ἀντώνιος».

Καὶ προχωροῦμεν εἰς τὴν Ἰσπανίαν, όπου εἶναι παρωπλιομένα εἰς τὸ θερόλ 10 δεξαμενόπλοια μας, συνολικῆς χωρητικότητος 121.325 τ. γκρός. Ἐξ οὐτῶν, τὰ ἐννέα ἀνίκουν εἰς τὸν στόλον τοῦ κ. Κόνσοπ, εἰνε δὲ τὰ «Ἀριστον» καὶ «Ἀριστοφάνης» καὶ ἐπτὰ «Ολύμπικ». Τὸ δέκατον εἶναι τὸ «Εύρυπυλος», ἀνήκον εἰς ἔτερον ἐφοπλιστήν. Ἰδού καὶ μερικά ἀνά τὴν Εὐρώπην «ρετάλια» παρωπλιομοῦ. Εἰς τὴν Πορτογαλίαν ἀργεῖ ἐν Λισσαδώνι τὸ φορτηγόν «Μακεδονία», εἰς τὴν Δανίαν τὸ φορτηγόν «Κωνσταντίνος Κ.» (πωληθὲν ἡδη εἰς ἔτερους «Ἐλληνας»)

καὶ εἰς τὴν Νορβηγίαν τὰ λίμπερτος «Φλοίσθος ΙΙ» καὶ «Θεονκεγκίδηγκ». Τὸ δεύτερον τοῦτο ἀργεῖ, ἀφ' ἣς πρὸ πριμήνου ἡγοράσθη.

Ἄυτά, ὡς πρὸς τὸν Εύρωπην. Αἱ συνεχισμένεν, τώρα, τὴν περιήγησιν πέραν τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ πρὸς τὰς ἄλλας ἡπείρους, δηνού ὑπάρχουν δεμένα σκάφη μας : Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἔχουν παραπλεύση 21 φορτηγά μας, 165.106 τ. γκρός καὶ 7 δεξαμενόπλοια, 61.560 τ. γκρός. Τὰ περισσότερα (15 φορτηγά καὶ 3 τάνκερς) ἀργοῦν εἰς τὴν Βαλτιμόρην. Ἰδού ἀυτά : Φορτηγά «Ναύαρχος Κουντουριώτης», «Σταύρος Κουμάνταρος», «Ἀγία Θαλασσινή», «Ἀζιαν», «Ἀννίτσα», «Ἀγύη» (νεότευκτον), «Ἄρη», «Ἐσπερος» (νεότευκτον), «Θάρρος» (νεότευκτον), «Κατίνα», «Κυνοστονίνος», «Οὐρανία Γούναρη», «Οσεαν Σήφη», «Ρυθμός» (νεότευκτον) καὶ «Χρήστος» καὶ τὰ τάνκερς «Μιχαήλ Λ.», «Σπηλάντερ» καὶ «Ταξιάρχη» (λίμπερτο - τάνκερ). Τὰ ὑπόλοιπα ἀργοῦν εἰς ἔτερους ἀμερικανικούς λιμένας, ὡς, π. κ., εἰς Χάμπητον ρόδης ἐνα δεξαμενόπλοιον τοῦ κ. Λιδανοῦ καὶ τὸ λίμπερτο «Σάντες Μόντρελ», εἰς τὴν Σαβάνναν τὸ φορτηγὸν «Πέλοφ», εἰς τὸ Μόμπιλ τὸ τάνκερ «Φράνκο Λίζη» καὶ τὸ λίμπερτο «Κωνσταντίνος Β.», εἰς τὴν Νέαν Ύόρκην τὸ δεξαμενόπλοιον «Βάλμαρ» καὶ τὰ φορτηγά «Ἀργκούσι» καὶ «Αἰκατερίνη Γ.», εἰς δὲ τὸ Τζάκοσονβιλ, τὸ τάνκερ «Ζεό Γ.».

Καὶ ὁ κύκλος δέν κλείει ἔως ἔδω : «Εχομεν ἀργοῦντα εἰς τὸ Χόγκ



Αἱ θέσεις διὰ τὰ παρωπλισμένα σκάφη εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς είναι ὀλίγαι καὶ αἱ διατίθεμεναι δέστραι ἀκόμη ὀλιγώτεραι. Εἰς τὴν φωτογραφίαν δύο προσδεδεμένα εἰς τὴν αὐτὴν δέστραν. Κογκ τὸ ὑπό ἐκποιοῦν φορτηγὸν «Πορταρίτισσα», εἰς τὴν Ἰνδονησίαν τὸ φορτηγὸν «Μίντρικ» (ὑπό κατάσχεσιν), εἰς τὴν Σιγκαπούρην τὸ λίμπερτο «Ιουλία», ἀργοῦν ἀφ' ἣς ἡγοράσθη καὶ εἰς τὴν Ἰαπωνίαν τὰ νεότευκτα δεξαμενόπλοια «Βέγας» καὶ «Κέιν «Αραζίς»», ἀτίνα, μετὰ τὴν ἱννοοίμας τὸ πρῶτον καὶ τὸν δοκιμῶν των, παρωπλισθούν εἰς τὸ ναυπηγεία τῆς Ἰννοοίμας τὸ πρῶτον καὶ τὸ Ιοκοκάμας τὸ δεύτερον.

Ίδου, τώρα καὶ τὸ τελικὸν ουμέρασμα τῶν ἀριθμῶν : Είχομεν τὴν 10ην Μαΐου παρωπλισμένα ἀνά τὸν Κόσμον 467 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 3.326.766 τ. γκρός, ἥτοι 91 φορτηγά, 2.481.817 τ. γκρός καὶ 76 δεξαμενόπλοια, 844.949 τ. γκρός. Χάριν τῆς συγκρίσεως, σημειώνομεν, ὅτι τὴν 1ην Ἀπριλίου, ἡ παρωπλισμένη χωρητικότητα μας ἐκάλυπτε 410 σκάφη, 2.772.430 τ. γκρός. Ἐντός, δηλαδή, ἐνδός καὶ ἡμέσεος, παρόπου, μηδένας πολὺτην κατά 57 σκάφη καὶ 554.336 τ. γκρός.



ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Α.Ε.

ΤΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΣ: ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΔΙΑ: ΓΕΝΟΒΑΝ - ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

Α)Π ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 'Εκ Πειραιῶς 12 μεσημ. 4)6, 18)6, 2)7, 16)7, 30)7

ΔΙΑ: ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN

Α)Π ΑΧΙΛΛΕΥΣ: 'Εκ Πειραιῶς 3 μ. μ. 28)5, 11)6, 25)6, 9)7, 23)7

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ: Οι κάτοχοι εἰσιτηρίων διὰ τὰ ὡς ἄνω πλοοῖα δύνανται νὰ συνδυάσωσι τὸ ταξιδί των μὲ τὰ πολυτελῆ ἀεροπλάνα τῆς

ΔΙΑ: ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ

ΒΗΡΥΤΤΟΝ - ΛΕΜΗΣΟΝ

Α)Π ΑΧΙΛΛΕΥΣ: 'Εκ Πειραιῶς 11 π. μ. 4)6, 18)6, 2)7, 16)7, 30)7

ΔΙΑ: ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΛΕΜΗΣΟΝ

ΒΗΡΥΤΤΟΝ - ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ

Α)Π ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 'Εκ Πειραιῶς 11 π. μ. 28)5, 11)6, 25)6, 9)7, 23)7

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ - ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ: Π. Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. Ακτή Μιαούλη 15 - Πειραιεύς - Τηλέφ. 470-895, 43-096 καὶ εἰς ἀπαντά τὰ γραφεῖα ταξιδίων.

Η "ΕΛΛΗΝΙΚΗ" ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Αι στήλαι των «Ναυτικών Χρονικών» αισθάνονται την ύποχρέωσιν νά σχολοθίσουν μέ την δραστηριότητα μιᾶς κατ' έξοχην Ἑλληνικής ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ μὲ την προκαλούσαν τὸν θαυμασμὸν δημιουργικῆς πρωτοθουλίας τοῦ ἰδρυτοῦ τῆς. Θέλουν νά ἀποδώσουν τὴν πανγυρικήν ἀναγνώρισιν εἰς τὴν «Ἑλληνικήν», τὴν ἔταιριαν τακτικῶν γραμμῶν, ποὺ δικαιολογημένως θὰ τὴν ἐζήλευσον σπηλεροὶ καὶ αἱ πλέον προπυγμέναι ναυτικαὶ χῶραι, ἐπιβιμούον δ' ἐν ταῦτῳ νά ἔξαρουν τὴν ἐργώδη, τὴν ἀδιάλειπτον προσπάθειαν τοῦ κ. Περ. Καλλιμανοπούλου, δοτὶς συνέστοπε τὸν υποδειγματικὸν αὐτὸν ὄργανισμὸν καὶ ἐπὶ δύο καὶ πλέον συναπτὰς δεκαεπτρίδας ζῆται τὸν ἔντονον παλμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ὥραιον του ἐργοῦ.

Τώρα, όπό το καθεστώς της ήδη έξιτάπτης ναυτιλιακής κρίσεως, ένώ τα πάντα γύρω μας κλονίζονται και η άμφιβολία διά τὴν αὔριον ἐξ αὐτῶν τουτών των πραγμάτων, ἀτυχώς, δικαιολογεῖται, τῆς «Ελληνικῆς» ἡ ἀκτινοθολία ἐντονωτέρα καθίσταται και η ἐπὶ σαφῶς προκαθηρισμένου προγράμματος σταθερά πρόσδοτης της περισσότερον αἰσθητή ἀποβαίνει.

Είκοσι δύο Ιδιόκτητα πλοία και δεκάς χρονοναυλώμενών έκτελούν τά δρομολόγιά των πρὸς τὸ Κοντίνεντ, τὴν Βόρ. Ἀμερικήν, τὸν Περσικὸν Κόλπον μέχρι τῶν Ἰνδῶν καὶ τῆς Κεϋλάνης, ἔχυπρετοῦν ζωτικὰς διὰ τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας γραμμὰς καὶ θεμελιώνουν διεθνῶς τὸ Ἑλληνικὸν ναυτιλία. κὸν γόπτρων.

"Η κρίσις δέν είχεν ἀμεσον τὸν ἀντίκτυπόν της εἰς τὸ ἔργον τῆς «Ἐλληνικῆς». Διατηρεῖ αὐτὴ τάς γραμμάτας της μὲ τὴν ίδιαν πάντοτε πυκνότητα δρουμολογίων και μὲ τὴν αὐτὴν ὄντεσσιν πλωτοῦ καὶ ἐμφύκου ύλικοῦ. Διευρύνει δὲ λόγουν τὸν κύκλον τῆς δραστηριότητός της σταθερώς, δύον και ἀθορύβως, ἐπιτυγχάνουσα εἰς ἓν ἐκ τῶν δυσκολωτέρων τομέων τοῦ θαλασσιού στίδου, εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάτας, προκαλούσα ὄνειροφύλακτον τὴν διεθνῆ ἐκτίμονιν.

Και έαν πρόκειται νὰ κρίνωμεν τὴν ἑταῖριαν αὐτῆν δάσει τοῦ δεδουμένου τῆς ἔθνικότητος τῶν πλοίων της ἢ καὶ τῆς ύπερ τῆς οἰκονομίας μας πλουτοπαραγωγικῆς ἀπόδοσεώς των, δυνάμεις νὰ είπωμεν, διτὶ ἡ «Ελληνική» προβάλλεται ίδια ἡ πρώτη καὶ ἡ γνωσιωτέρα ἔθνική ναυτιλιακή ἐπιχείρησις. Και η διαιρότωσις αὐτή ἀποτελεῖ τῶν καλυτέρων ἀναγνωρίσιμων τοῦ πολυμόχθου, ἀλλὰ καὶ τόσον συνεπούς ἔργου τοῦ κ. Περ. Καλλιμανοπούλου.

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Η είκοσιπεντατής, περίπου, ιστορία της «Ελληνικῆς» διέπεται άπό μιαν άμετάθετον, φανατικήν, θά έλέγομεν, προσήλωσιν τοῦ δημιουργοῦ πρᾶς πρὸς τὴν ίδεαν τοῦ θεῖνον πλοίου ἀφ' ἐνός καὶ τοῦ πλοίου γραμμῆς ἀφ' ἑτέρου. Τίποτε δὲν κατέσθη δυνατὸν ὡς ἀπομακρύνη τὸν κ. Καλλιμανόπουλον ἐκ τῶν δύο τούτων βασικῶν σημείων τῆς μακρᾶς ἐπαγγελματικῆς του σταδιοδρομίας. Δέν τὸν ἀπεμάκρυνεν οὐδὲ πρὸς οινήν τῶν βασικῶν ἐπιδιώξεών του, οὔτε ἡ ζωρτάτη ἀντίδρασις τῶν ξένων ἔταιρων κατὰ τὰ πρώτα βήματα τῆς¹ «Ελληνικῆς», οὔτε ἡ παγερά ἀδιαφορία διὰ τὸ ὅποιας τὸ Κράτος περιέθλει τὰς ἐλληνικὰς τακτικὰς γραμμάς, ἀλλ' οὔτε καὶ ἡ κατὰ συχνὰς περιόδους, μεταπολεμικῶς, μεγάλο ὑψωσις τῶν ναυάλων πᾶνυνθι τὰ ἔκτρεψθν τὸν κ. Καλλιμανόπουλον τὸν προγραμματισμένων κατεύθυνσεών του. Τὰ πλοιά του παρέμεναν δρομολογημένα εἰς τὰς γραμμάς των, παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ θὰ πᾶνυντο, ὡς τράμπι, νὰ ἔκερδιζον τὰ πολλαπλάσια.

Θὰ πρέπει νὰ ήσαν, πράγματι, λίαν ιοχυρά, ἄρραγη τὰ θένικά και ἐπικειμενικά τὸν δημιουργὸν τῆς «Ἐλληνικῆς», διὰ νὰ μὴ στεγάζῃ σήμερον καὶ αύτός, μακρὰν τῆς πατρίδος καὶ ὑπὸ τὰ χρώματα τῆς ἀσύδοσίας, τὴν δραστηρίστητα του νὴ διὰ νὰ μὴ θελήσῃ, κερδο-σκοπῶν ὑπερέμετρα καὶ δλογίστως, νὰ δημιουργήσῃ τὸν μεγάλον στόλον τῶν τράπυτος καὶ τῶν τάνκερος, μὲ τὰς μεγάλας, δημια, δυσθεστά-κτους τώρα, ύπορεωσεις καὶ τὰ γνωστὰ δύσκολα προβλήματα.

Παρά ταῦτα, δὲν ἐγγύωρισε ποτὲ στοργικὸν τὴν κρατικὴν δοθῆσαι. Κατὰ τὰς δυσκορείς στιγμάς εἰς τὰ πρῶτα δῆματα τῆς σταδιοδρομίας τῆς «Ἐλληνικῆς», οἱ ἄλλοι, οἱ ζένοι πᾶσαν οἱ παραστάται. Καὶ δέν καπετονίσθαν αἱ μοναδικαὶ αὐτὰ Ἑλλήνικαι γραμμαὶ κατὰ τὰ πρῶτα ἑπτὰ τῆς συστάσεώς των, κατώρθωσαν νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν Ιοχυρόταπν ἀντίδροσιν τῶν ζένων ἀνταγωνιστῶν, χάρις, θως, εἰς τὴν Θερμῆν οὐποτηρίζεν μιᾶς καλῆς πελάτιδός των — διατὶ νὰ τὸ ἀποκρύψωμεν; — τῆς Τουρκίας. Ἡ Ἑλλάς ἀπέψυγε καὶ τότε νὰ τείνῃ κείρα Σοπθείας.

'Αλλά θὰ κρειασθῇ, ἀνασκοποῦντες τὸ ἔργον τῆς «Ἑλληνικῆς», τὸ πλήρες μόχθου και ἀγώνων κατὰ τῶν πολυνοικίλων ἀντιδράσεων, νά
ἀνατρέξωμεν εἰς τὸ παρελθόν. «Ἐναργέστερον θὰ ἀπεικονισθεῖν, οὐ-
τὸν, τὴν ἀκάματον και δημιουργικὴν δραστηρότητα, τὴν θεσείαν πίστιν

πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ κ. Καλλιμανοπούλου

Την 19ν Μαρτίου 1935 έδημοισεύθη εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυ-
βερνήσεως τὸ Καταστατικὸν τῆς («Ἐλληνικῆς»). Εἰκοσιν ἑκατομμύρια
τῶν τότε δροχῶν (εἰκοσι χιλιάδες μετωχῶν) ἀπέτελον τὸ οἰκονομικόν
της ὑπόδαθρον καὶ ἐν σκάφος, τὸ («Ἐλλάς»), πτο τὸ μοναδικὸν της
πλοίον. Γενικός Διευθυντής ὁ κ. Περ. Καλλιμανόπουλος και μέλη τοῦ
Διοικητικοῦ της Συμβουλίου ἐπίλεκτοι πρωσαπικότπες τῆς ναυτιλία-
κης και οἰκονομικῆς ζωῆς τοῦ τόπου, ὡς οἱ Μάρκος Νομικός, Κ. Μίχα-
λος, Ἐμμ. Μιχαλίνος, Κ. Κανελλόπουλος, Δ. Ρεδιάδης. Οι σκοποί τῆς
νέας ἑταρίας καθωρίσθησαν ἐξ ἀρχῆς ασφάς και οὐδέποτε ἐξ αὐτῶν
παρέκκλισις ἔσημεώθη. Ἐνδιαφέρει ἡ ἀπαριθμοὶς των : Συνεχῆ και
προκαθωρισμένη δρομολόγια τῶν ἑταρικῶν πλοίων. Ἐνιαῖον και ἀνέυ
δικριώσεων ναυλολόγιον. Ἡ εὐχέρεια ἀποστολῆς μικρῶν και μεγάλων
μεριδῶν, ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν ἑκάστου κέντρου τῆς οἰκονομικῆς
ἀντοχῆς ἐκάστου ἐμπόρου. Ὁ ἀνεφοδιασμὸς και τῶν μικρᾶς σημασί-
ας ἐμπορικῶν κέντρων. Ἡ σταθερότης τῶν ἀσφαλιστρων. Ἡ ἔξασφά-
λισις τοῦ ἀπορρήτου τῶν κρατικῶν μεταφορῶν και δη κατὰ τὰς πολε-
μικὰς περιόδους.

άζει τὰς μεταφοράς εύπαθών φορτίων (έσοπερ ιδείσιδών) ἐκ τῆς Μεσογείου πρός τὸ Κόντινεντ, κατόπιν τῆς ἐπιτυχοῦς ἐφαρμογῆς ουστίματος τὸς ηλεκτρικοῦ ἀερισμοῦ τῶν κυτῶν τῶν πλοίων της.

Τότε, ἀκριβῶς, ἀποκορυφοῦται ἡ κατὰ τῆς “Ἑλληνικῆς” ἀντίδρασις τοῦ τράστ τῶν ζέων ἔταιρων. Μία ἀντίδρασις, τῆς όποιας ἡ δύναται δῆν πιὸ δυνατὸν να προβλεψθῇ. Εὔρισκετο ἐξα τῶν ὄριών σιασθόποτες ἀρχῆς, ἥτις μέχρι τότε διείπε τὰς διεθνεῖς μεταφοράς καὶ τὰς θεμιτάς ἐμπορικᾶς σχέσεις. Οι γερμανοί εἰσαγωγείς Ἑλλήνων καὶ τουρκικῶν προϊόντων ἀπήπνεαν τὴν μεταφορὰν τῶν παραγγελιῶν τῶν ἀποκλειστικῶν διά πλοίων τελούντων ὑπὸ σημαίας τῶν ἔταιρων, αἵτινες ἀπετέλουν τὸ τράστ - συναθροισμόν. Τὰ πλοῖα τῆς “Ἑλληνικῆς” ἀπεκλειστοῦ ἐπὶ ποιητὴ ἀμέσου διακοπῆς τῶν σχέσεων μετὰ τῶν Ἑλλήνων καὶ τούκοις ἔζαυρυνέων.

Απεγνωμένων ἐπάλαισεν ἡ «Ἑλληνική», μόνη καὶ ἀδύνθητος, κατὰ τοῦ ἑκδιαστικοῦ τούτου μέτρου, τὸ ὁποίον θὰ εἴκε κάμψει τὴν ἀντοκὴν οἰασθηποτε ἀλλήλη ἐπικειρίσεως, μὲ διλγωτέραν ποτίν εἰς τὸ ἔργον καὶ τὸν προορισμὸν της. Ἡ Ἑλληνικὴ κυβέρνησις, φοιδούμένη τὸν ἀπροκάλυπτον ἔχθρόπτα τοῦ Ἀζενος εἰς παραμονάς μεγάλων διειθνῶν περιπλοκῶν, μὲ ὑπερβολικὴν ἄθροπτα, ἐξειρισθεὶς διπλωματικῶν τοῦ θέμα. Τὸ ἔζαγωγικὸν μας ἐμπόριον, ἐπίσσως, μὲ μικράν τότε ἐμπιστοσύνην εἰς τὸν ἔσατόν του καὶ μὲ ἀνύπαρκτον ὄργανωσιν, δὲν ἀντέδρασε κατὰ ἕνα μεγάλον ποσοστόν, ὃς θὰ ὥφειλεν, εἰς τὴν ιταλικὴν αὐτὴν καθ' ἔσατὴν ἀξίωσιν τῶν γερμανῶν εἰσαγωγέων.

Η θοιθεία, μεγάλη, θαρραλέα, άποτελεσματική, δύον τούτο ήτο δυνατόν, άνασσετική, πάντων, τῆς περαιτέρω ἀντίδρασεώς τῶν ζένων, λήθευν ἀπό τῆς πλευρᾶς τῶν τουρκών. Τόσον ή κυβέρνησις, δύον και οἱ ἔξαγωγεις τῆς χώρας αὐτῆς, ἀντέδρασαν συστηματικῶς, ευθὺς ἐξ ὥρκης, εἰς τὴν ἀπομόνωσιν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου γραμμῆς. Κατενόησαν τὸ συμφέρον τῶν οἱ γείτονες καὶ ἐγγνώριζον, πώς νά τὸ ὑπεραποιεῖσθαι. Τὰ πλοία τῆς «Ἐλληνικῆς» είχον ἀπολλάξει πως τὸ τουρκικὸν ἔξαγωγικὸν ἐμπόριον ἀπό τὴν πολυετῆ ἐκμετάλλευσιν τῶν ζένων ἐταιριῶν τακτικῶν γραμμῶν.

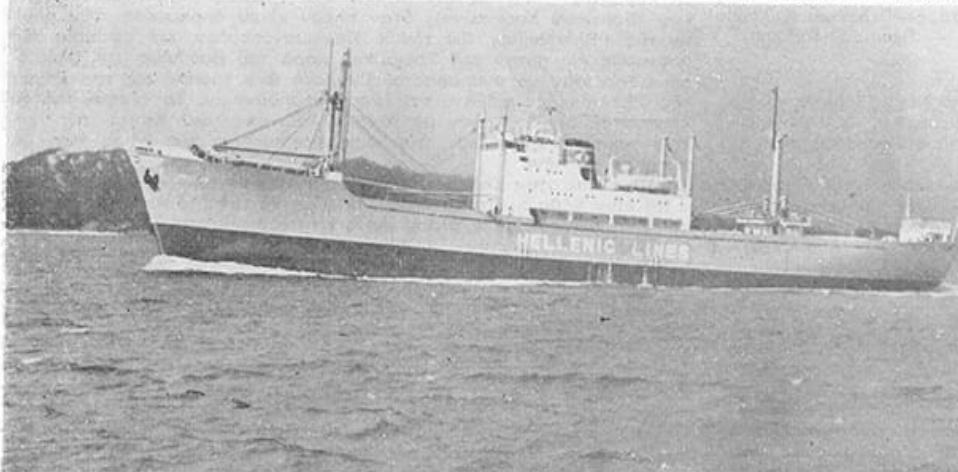
Ο κρυπτείσις, έν τῷ μεταξύ, δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος ἀπήλαυσε και τὴν Ἑλληνικήν ἀπὸ τὸν ὄντανασιονόν, ὡς καὶ ἀπὸ τῶν παρουσιῶν τῶν πλοίων τοῦ συνασπισμοῦ εἰς τοὺς λιμένας τῆς Μεσογείου, ἐνώπιον τοῦθον πρὸ αὐτῆς ιδιαιτέρα οὐποχρέωσεις καὶ ἐκαλείτο διὰ σειράν μεγάλων πρὸς τὴν πατρίδα θυσιῶν. Τὰ οκάφη τοῦς Κολλιμανουπόλεων ἐπέρεπε νό ξένηπρεπίσσων τὸ μακόμενον Ἐνός. Τάπει καὶ οἱ μέστιοι μεταναστεύοντες μεταποιοῦσιν διατεταγμένην

καπνά μας και τά άλλα προϊόντα της έλληνικής γης εύρον την διέδοσην πρὸς τὸ ἔξωτερικόν. Όλιγον ἀκόμη καὶ οἱ γερμανοὶ θὰ τὰ ἐνέμοντο.

Οἰδυτῆς τῆς «Ελληνικῆς», διὰ μίαν φορὰν εἰσέτι, ἀπέδειξε τὴν διαθεῖσαν ἐπιχειρηματικὴν τοῦ συνέπειαν. Συνέχισε καὶ ἐν πολέμῳ τὴν εξυπρέπειαν τῶν τακτικῶν γραμμῶν — μεγάλαι αἱ ζημιαὶ καὶ τεράστιοι οἱ κίνδυνοι — δὲν ἀπεμαρτύρητο ἀπὸ αὐτάς, διὰ νὰ ἐπιδιώῃ τὰ μεγάλα κέρδη, τὰ ὥσπεια ἀπεκόμιζον, τότε, δὸς τὰ οὐδέτερα πλοῖα (ἢ Ἐλλάς πτοὺς ἀκόμη οὐδετέρα), τὰ κινούμενα μακράν τῶν ἑθνικῶν λιμένων, ὅλλα καὶ τῶν ἐπιτακτικῶν ἀναγκῶν τῆς Πατρίδος.

Η ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Τὸ πόσον ισχυρὰ πτοὺς ἡ πόστις τοῦ κ.Π.Καλλιμανόπουλος διὰ τὸ μέλλον τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ τὸ πόσον ὄρθη ἡ ἐπιχειρηματικὴ τοῦ πρόθλεψις, τὸ ἀποδεικνύει κατὰ ἐνα τρόπον τὸ δημοσιευόμενον κατωτέρῳ



Τὸ ιαπωνικῆς ναυπηγῆσεως «Ἐλλὰς», τὸν γκρός 2746. Καπόσπασμα ἐκ τῶν πεπραγμένων τῆς πρώτης ἔχαστιας ἀπὸ τῆς ιδρυσεως τῆς ἑταῖρίας του. Ὁτε ἀκόμη ὁ πόλεμος ἐμαίνετο καὶ ὅτε λίαν συγκεκυμέναι διεγράφοντο οἱ μεταπολεμικαὶ ἔξελιξεις ὁ δημιουργὸς τῆς «Ελληνικῆς» ἔταμε τὰς κατευθύνσεις διὰ τὴν νέαν, τὴν μεταπολεμικὴν ἐπιχειρηματικὴν του ἔξόρμουσιν. «Ἐγραφεν εἰς σκετικὴν ἔκθεσιν ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τῆς «Ελληνικῆς» (1941) :

«Εἰς τὸν σφαίραν τῆς ἀρμοδιότητός μας καθήκοντος ἡμῶν εἶνε νὰ ἐπαναλάβωμεν τὰς τακτικὰς γραμμάς, εἰς τὰς ὥσπειας μετειχομένων πρὸ τοῦ πολέμου ἐνεργῶς. Ἀσκέτως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων, τὰ ὥσπεια τελικῶς θὰ μᾶς ἀπομείνουν, εὐελπιστούμεν εἰς τὴν ἀριθμὸν τοῦ Κράτους καὶ τοῦ ἐμπορικοῦ κόσμου, διὰ νὰ δυνηθῶμεν ἀμέως μετὰ τὸν πόλεμον νὰ ἐπαναλάβωμεν δλας τὰς γραμμάς ταύτας, καὶ νὰ ἐμφανίωμεν καὶ πάλιν ὑπερφάνως τὴν σημαίαν μας εἰς τὰ μεγάλα κέντρα τοῦ ἐμπορίου, δησ τὰ προΐόντα μας πρέπει νὰ είνε πάλιν εὐπρόσδεκτα καὶ διὰ τὰ ὥσπεια νέαι ἀγοραὶ πρέπει νὰ ἀνοιγοῦν μεταπολεμικῶς. Ἡ 'Ἐλλὰς κατ' ἔχοκην προηγμένη ναυτιλιακῶς χώρα εἰς τὴν Ἀνατολικὸν Μεσόγειον καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν, πρέπει νὰ ἐκμεταλλευθῇ ἀπὸ ναυτικῆς ἀπόφεως τὰς περιοχὰς αὐτὰς καὶ νὰ προσφέρῃ εἰς αὐτὰς πραγματικὰς ὑπηρεσίας, ἀφοῦ θὰ τὰς ἀπελευθερώσῃ ναυτιλιακῶς ἀπὸ τὸν ζυγὸν τῆς Δύσεως».

Καὶ ὅταν ἡ πολεμικὴ θεομνία παρῆθε, δραματικὸς πτοὺς ὁ ἀπολογισμὸς διὰ τὸν «Ελληνικήν». «Ολα, πλὴν ἐνός, τοῦ παλαιοτέρου, τὰ πλοιὰ τῆς ἐθνικήσθωσαν, ὑπρετοῦντα τὴν Πατρίδα. Εἰς αὐτὰ τὰ χωρικὰ μας ὅδατα ἐπτά ἀπώλεσθωσαν. Τὸ ἀπομένων ἐδρομολογήθη εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Κόντινεντ.

Μετέβη, τότε, ὁ κ. Καλλιμανόπουλος εἰς τὸν Ἀμερικήν. Εἰς τὸν Εὐρώπην πλοία δὲν προσεφέροντο πρὸς πώλησιν. Πλήρης πίστεως διὰ τὸ μέλλον, ὁ δυναμικὸς αὐτὸς καὶ δεδοκιμασμένος εἰς τὰς ἀντιδρότας ἐπιχειρηματιας, ζητεῖ τὴν πρόσκτην ἐπτὰ καὶ ἐπιτυχάνει, τελικῶς, πέντε λίμπερτς ἀπὸ τὰ παραχωρέντα ἑκατόν. Ὑπέρ πάντα ἀλλον τὰ ἐδίκαιον. Θὰ ἀδύνατο, τότε, μὲ τοὺς ὑψηλούς ναύλους ἐξ 'Ἀμερικῆς διὰ τὰ τράπτες εἰς τὰ 15 δολάρια ἐφθασαν οἱ γαιάνθρακες — νὰ κερδίσῃ τὰ πολλὰ, ἀκριβῶς, τὰ ὅσα καὶ οἱ ἄλλοι ἐκέρδισαν. Προετιμούσης τὸν ἐπάνοδον εἰς τὰς προπολεμικὰς κατευθύνσεις. Στενὰ συνδεδεμένος παρέμεινε πάντοτε πρὸς τὰς τακτικὰς γραμμὰς.

Οὕτω, μὲ τὰ πέντε λίμπερτς, ἐπανέλαβε τὴν γραμμὴν τῆς Βορ. Ἀμερικῆς, Μεσογείου, 'Ἐλλάδος'. Ἡτο τὸ 1946 ἡ γραμμὴ αὐτὴ ἡ μόνη σύνδεσης τῶν θεριομερικανικῶν λιμένων μὲ τὴν Πατρίδα. Ἐπάλιοις πρὸς ἀνύπερβλητον δυσκερείας εἰς τὴν Αμερικὴν ὁ ιδυτῆς τῆς «Ελληνικῆς», στεγαζόμενος εἰς ξένα πρακτορεία. Ἐπάλιοις διὰ νὰ ἰδῃ τὴν ἑταῖρίαν του καταλαμβάνουσαν ἑκεὶ περίσσοτον θέσιν, οὐδένασσαν ὅπὸ ἔτους εἰς ἔτος τὸν στόλον καὶ πυκνώνουσαν συνεχῶς τὰς γραμμὰς της.

Καὶ τώρα, μετὰ τὴν πάροδον μιᾶς δωδεκαετίας ἀπὸ τοῦ πολέμου, δυνάμεθα νὰ εἴπωμεν, διὰ τὸν «Ελληνικήν» ἀποτελεῖ μίαν πραγματικότητα πλέον εὐρείαν καὶ ὀφέλιμον διὰ τὴν οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας ἀπὸ ἔκεινην, τὴν ὥσπειαν κατὰ τὰς ζηφεράς ημέρας τοῦ πολέμου ὥρα-

ματίσθη ὁ κ. Καλλιμανόπουλος.

Ἐγίγανθωθή, ὅμως καὶ πάλιν ἡ «Ελληνική» μόνη καὶ ἀδικήθητος. Τὸ Κράτος ἔξκολούθησε καὶ μεταπολεμικῶς νὰ ἀδιαφορῇ, ἐνίστε δὲ καὶ νὸ προβάλλει τὴν ἀκατανότητα εἰς τὸ ἔργον τῶν ἑθνικῶν τακτικῶν γραμμῶν.

Ἀνασκοπῶν ὁ κ. Καλλιμανόπουλος τὴν δρᾶσιν τῆς «Ελληνικῆς», εἰς τὴν πανηγυρικὴν ἔκδοσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τοῦ 1956, ἀνέφερε χαρακτηριστικῶς καὶ τὰ ἀκόλουθα :

«Οὔτε τὸ Κράτος, οὔτε τὰ ἀτομα ἐν Ἑλλάδι ἀθέλησαν ποτὲ νὰ σκεφθοῦν σοφαρῶς, διὰ, διὰ πληρώνουν ἔνα σιονδήποτε ποσὸν ναύλου εἰς ξένον πλοίον, δλόκληρον τὸ ποσὸν τοῦτο χάνεται διὰ τὸν Ἑλλάδα, ἐνῷ, πληρωνόμενον τὸ αὐτὸν ποσόν ναύλου εἰς Ἑλληνικόν πλοίον, σκεδόν, δλόκληρον παραμένει ἡ ἐπιστρέψει εἰς τὴν Ἑλλάδα. Ἐδημιουργήσαμεν νέον πόρον ζωῆς διὰ τὰς οἰκογενείας τῶν ναυτικῶν μας καὶ τῶν ὑπαλλήλων μας, διενεργοῦντες τὰς ἐπισκευάς τῶν πλοίων μας, κατὰ τὸ δυνατόν, ἐν Ἑλλάδι, ἔχοντες τὴν ἔδραν τῆς ἐπιχειρήσεως μας πάντοτε εἰς τὴν Ἑλλάδα. Ἐφέτος (1956) ἐδαπανήσαμεν ἐν Ἑλλάδι πλέον τῶν 150.000 λιρῶν Ἀγγλίας καὶ ἐφ' δόσον τελικῶς ἀθέλεν ἀπομένει κέρδος ἐκ τῶν ναύλων, τοῦτο καὶ πάλιν ἐπανέρχεται εἰς τὴν Ἑλλάδα δι' ἀγορᾶς καὶ ὅλων πλοίων ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν».

ΤΙ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΟΝ ΕΠΕΤΕΥΧΩΝ

Εἰκοσι δύο σκάφη χωρητικότητος ἀνω τῶν ἑκατὸν χιλιάδων τὸνν γκρός συγκροτοῦν σήμερον τὸν ἐπιθλητικὸν στόλον τῆς «Ελληνικῆς» ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον ἀποκλειστικῶν στεγαζόμενον καὶ τακτικῶς ἔχοπρεποῦντα ἐννέα ἐν συνόλῳ εὐώπαικάς καὶ διπειρωτικάς γραμμάς. 'Υψηλῆς ποιότητος τὸ πλωτὸν ὑλικὸν τῆς «Ελληνικῆς». Οκτώ ἐκ τῶν σκάφων της, καθελκυσθέντα κατὰ τὰ τρία τελευταὶ ἔπι, ἀποτελοῦν ὑποδειγματικά μονάδας διὰ τὸν ἔξυπνο πρότιτον τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Τρία ἀκόμη μεγάλα τελοῦν ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὴν Γερμανίαν (ναυπηγεία 'Εμδεν'). Τὰ σκάφη, τὰ ἀπαρτίζοντα τὸν ἐν ἐνεργείᾳ στόλον τῆς «Ελληνικῆς», είνε τὰ ἔχης:

Πλοῖα

1) «ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ»	1923
2) «ΡΟΔΟΠΗ»	1923
3) «ΠΑΤΡΑΙ»	2754
4) «ΓΕΡΜΑΝΙΑ»	2016
5) «ΒΕΛΓΙΟΝ»	2025
6) «ΑΓΓΛΙΑ»	1920
7) «ΑΓΚΥΡΑ»	1892
8) «ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ»	1892
9) «ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΗΙΙ»	7176
10) «ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡΗΣ»	7176
11) «ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ»	7176
12) «ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ»	7176
13) «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ»	7207
14) «ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΗΣ»	6281



Τὸ ιαπωνικῆς ναυπηγῆσεως «Ἐλληνική» τ. γκρός 7063.

ΝΕΟΝΑΥΠΗΓΗΤΑ ΣΚΑΦΗ

1) «ΕΛΛΑΣ»	2746
2) «ΑΘΗΝΑΙ»	2744
3) «ΟΛΛΑΝΔΙΑ»	2744
4) «ΤΟΥΡΚΙΑ»	2744
5) «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ»	7510
6) «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ»	7510
7) «ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ»	7063
8) «ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ»	7068

Χάρις εἰς ἔνα πυκνὸν καὶ θαυμασίως ὠργανωμένον δίκτυον ὑπηρεσιῶν ζηρᾶς, τὸ ὅπιον στελεχοῦται, κατὰ μεγάλο ποσοστὸν, ὑπὸ πεπειραμένων 'Ελλήνων ὑπαλλήλων, δλόκληρος ὁ στόλος αὐτὸς τῆς «Ελληνικῆς» κινεῖται μὲ ἀκριβείαν, ἐνθυμίζουσαν δρομολογιακὴν συνέπειαν

ειδηροδρόμου προηγμένης συγκοινωνιακώς χώρας. Και είνε τεράστιαι αι άποστάσεις, πού διανύουν τά πλοία της «Ελληνικής» και δικά πάντοτε καλοπραΐτεροι είναι θάλασσαι, πού διαπλέουν. «Η άπαριθμοις και μόνον τών έννεα γραμμών, τάς όποιας έξυπητετεί ή έταιρια μας αύτη, πειθεί διά τών μόχθων και τών προσάθειαν, πού θὰ πρέπει νά καταβάλλουν αι υπηρεσιαί της και τά πλορώματα της διά τήν ομαλήν και συντομένην κίνησιν τού μεγάλου τούτου στόλου.

Αι έξυπητετεινεια σήμερον υπό της «Ελληνικής» γραμμαι είνει αι έξης :

1. Ήπειρωτικής Εύρωπης — Λονδίνου — Μεσογείου — Μαύρης Θαλάσσης.
2. Ήπειρωτικής Εύρωπης — Λονδίνου — Έρυθρᾶς Θαλάσσης.
3. Βορείου Ατλαντικού — Ιταλίας — Έλλαδος — Τουρκίας.
4. Βορείου Ατλαντικού — Αλεξανδρείας — Βηρυττοῦ.
5. Κόλπου Μεσικού — Ανατολικής Μεσογείου.
6. Βορείου Ατλαντικού — Έρυθρᾶς Θαλάσσης — Περσικοῦ Κόλπου.
7. Κόλπου Μεσικού — Έρυθρᾶς Θαλάσσης — Περσικοῦ Κόλπου.
8. Βορείου Ατλαντικού — Ινδιών.
9. Κόλπου Μεσικού — Ινδιών.

Πέντε κεντρικά γραφεία, εις τόν Πειραιά, τήν Νέαν Υόρκην, τήν Νέαν Όρλεάνην, τό Λονδίνον και τήν Κωνσταντινούπολιν, με έλληνικόν, κατά τό πλειότον, προσωπικόν, διαχειρίζεται τά συμφέροντα τών τακτικών γραμμών της «Ελληνικής».

«Ελληνες είνει οι άρχιμπλορχοι και οι άρχιμπλορχοι της έταιριας, άμιγη έλληνικά και τά πλορώματα τών πλοίων της (ύπερεπτακόσιοι ναυτικοί), άνελλιμης άπασκολούμενοι. Άνεργια δι' αὐτούς δέν ύπάρχει. Μόνη τό μισθοδοσία των, συμπεριλαμβανομένων και τών Απομαχικών, άνερχεται εις δύο, περίπου, έκατομμύρια δολλαρίων.

Ο ΙΔΡΥΤΗΣ ΤΗΣ «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ».

Έγγνωριας τόν Πειρικλήν Καλλιμανόπουλον ό γράφων τό παρόν απομένων πρό 42 δλων έτῶν. Υπάλληλος πήτο έπι της έκδοσεως φορτωτικών εις τό πρακτορείον τού μακαρίτου Κούλη, έκπρωστούντος τήν γερμανικήν «Πίκμερς Λάιν». «Έκτοτε, μέσα εις τόν στενόν κύκλου της Πειραικῆς άγορας, τόν παρπολούθισμαν σταθερώς χωρούντα τήν έπαγγελματικήν του σταδιοδρομίαν. Έκείνος ναυλομεσίτης και μετεπέπιτα πλοιοκτήτης ένός τράπη, τού «Γρυγόριος Κ.», γαιανθρακέμπορος συγχρήμας και άκολουθως ίδρυτης της «Ελληνικής». Ο γράφων, δημοσιογράφος, τόν παλμόν της ναυτιλιακῆς ζωῆς ζώντε έγγυτα.

Τό πρώτον σκάφος, πού ήγιόρασσεν ό κ. Καλλιμανόπουλος, ύπηρε τόν άκολυμ ώς έφερδος κατά τόν πρώτον παγκόμιον πόλεμον, πήτο ένα γιώτ, τό «Βαλκυρία». Τό μετεπώλησε, με κέρδος. «Ησαν τά πρώτα του κεφάλαια. Η πρώτη, έπισης, άξιόλογος ναύλωσις, τήν δημοίαν έπετυχεν, ώς ναυλομεσίτης, πήτο της «Ανδρομέδα», τού μακαρίτου Χαρδαθέλλα (πετρέλαια διά τήν Βουλγαρίαν, εύθυς ώς ήνοιεζαν τά Στενά).

Ισχυρᾶς ιδιοσυγκρασίας, άριστα καπτηριμένος, προποιηματένος διά τόν σκληρόν άγωνα της έπικρατίσεως, πήτεντε με πιστίν πρός τό μέλλον ό κ. Καλλιμανόπουλος. Ετόλμησεν, έδραιας έχων τάς βάσεις

τής έξορμήσεως. Έπιστευσεν εις τήν ύπόθεσιν τών τακτικών γραμμών και τά πράγματα τόν έδικαίωσαν. Ή «Ελληνική» είνει τώρα μία έξεχουσα εις τόν παγκόμιον στίθιον άργανωμένη έπικειροις. Τό γαλανόλευκον σήμα της ύπερφανης κυματίζει ήπι τών πάντοτε καλουσνητηριών πλοίων της. Έπετυχεν ό κ. Καλλιμανόπουλος τό έργον τής ζωῆς του.

«Αλλά περισσότερον παντός άλλου αύτά τά πλορώματα, οι ναυτικοί πού έζησαν έπι μακρὸν χρόνον τήν ζωήν της «Ελληνικής» και έγνωρισαν τήν στιβαρά διοίκησην τού ίδρυτου της, είνε εις θέσιν νά έκτιμησουν και τήν άδιάλειπτον προσπάθειάν του διά τήν προαγωγήν ένας έργου, έζωντας έθνωφελούς.

«Ελαχείν έπι τών πλοίων της «Ελληνικής» νά ύπορετήση, ώς άσυρματιστής, ο άγαπητός συνεργάτης μας, ο διοίσης ναυτικός και σεμνός Έλλην κ. Αθανάσιος Παπαναστασόπουλος. Ίδιον τί έγραφε, τά όρκετο τά χαρακτηριστικά, εις τήν στήλην του (τεύχος Ιης 'Απριλίου 1955, τών «Ναυτικών Χρονικών»), δην πλέον είχεν άποκωπήσει τήν πλοίων της «Ελληνικής», διό τόν κ. Καλλιμανόπουλον, έπι εύκαιρια τής άπονομής είς αύτόν τού Ταξιάρχου παρά τού Βασιλέως : «Όλοι οι οικούσπουσαν νά συμπαρασθούν κατά ένα τρόπον εις τό έργον της «Ελληνικής» αιολάντονται τώρα ύπερφανειαν. Τό ξέρουν και τό καυκώνται, οι διούλεψαν με τόν Καλλιμανόπουλον! Κοντά στά ναυτικά τους προσόντα και στά λοιπά δοκούμεντα της ζωῆς των, θά μπορούν νά λένε :

— «Έχω και στόν Καλλιμανόπουλο τόσα χρόνια ύπορεσία.

Νά είνει θέθαιοι, διό τό στοιχείον αύτό θά είνει τό ίσχυρότερον και τό πειστικώτερον κάθε άλλου πιστοποιητικού και άμφιβόλου πιτούσιον».

Ειδίκωτερον διό τήν «Ελληνικήν», ό κ. Παπαναστασόπουλον έγραφε : «Πόσο θάζεις διό τό σύστημα της έργασιας της «Ελληνικής» και η ιστορία της άνδου της γραφόντουσαν σάν ύποδειγμάτα έπαγγελματικής διδασκαλίας γιά μελλοντικούς έργοδότας, γιά πλοιάρχους και πρακτορείακους, γιά ναυτικούς και, γενικά, γιά συναλλασσομένους στήν θαλάσσιες μεταφορές. Πολλά, πάρα πολλά θά είχον νά ωφεληθούν. Ο δεκάλογος τού ουσιθμάτος της «Ελληνικής», ούτε κουραστικός είνε, ούτε με πολυπραγματύν παρουσιάζεται.

«Σεβασμός στήν πειριοδιά πού σού έμπιστεύονται νά μεταφέρης. Πόλεμος κατά τής προχειρόπτης. Αρίστη διατήρησης τών πλοίων είς τό διπνεκές. Περιουσλλονή, οίκονομια χρόνου, χώρου, χρήματος. Αναζήτησης καλών συνεργατών και διατήρησης τής συνεργασίας αύτης, είτε εις τήν πρακτορείακον οικογένειαν, είτε εις τήν ναυτικήν. Καλές συμφωνίες και καλοί λογαριασμοί με τούς συναλλασσομένους. Ταχεία και σωτήρι ιδιεκπειρώσις, κάθε άναλαμβανομένης μεταφορᾶς. Αναγνώρισης εύθυνων με τήν άγιτην προθυμίαν, με τήν όποιαν διεκδικούνται και τά δικαιώματα τής έταιριας. Και, τέλος, έρι γ α σ ι α. Πολλή έργασία άπο δύσους, με παράδειγμα τήν ίδιον τόν κ. Καλλιμανόπουλον. Με αύτό τό πρόγραμμα άρχισε και αύτό διατηρεί πιστό της «Ελληνική». Σήμερα καμαρώνυμε με θαυμασμό τά άποτελέσματα».

«Δικαιώσις του έργου τού κ. Καλλιμανόπουλον, μετά μίαν, περιπου, 25ετίαν, έρχεται, τώρα, έξ δύων τών πλευρών. Είνε έργον με καθολικήν τήν άναγνωρίσιν. Έργον πρωτίστως έθνικόν.

Δ. Ν. Κ.

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

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

125 BROAD STREET

NEW YORK 4, N. Y.

Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΔΛΑΣΣΗΣ

(TA APΘPA 26 - 33)

ΤΟΥ ΑΝΤΙΠΛΟΙΑΡΧΟΥ (Δ.Σ.) κ. Β. ΧΑΝΙΔΗ

II

Καθ' ὅν χρόνον ἐγράφετο τὸ προηγούμενον σημείωμά μας («Ν. Χρονικά» τεύχος τῆς Ιης Μαΐου 1958) ἡ ἐπὶ τοῦ Δικαίου τῆς Θαλάσσης Διάσκεψις ἐπίληφθείσα ἐν ὀλομελεῖ, συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν τῶν ἔργαισιν αὐτῆς, τῷ ύπο τῶν Ἐπιτροπῶν υἱοθετήθεντα ἄρθρων, ἐψήφισεν αὐτά ὑπὸ τὴν ὄριστικὴν μορφὴν των μετὰ τροποποίησιν τινῶν ἐξ αὐτῶν.

Μεταξύ των οὔτως ύπὸ τῆς ὀλομελείας τροποποιηθέντων ἄρθρων περὶ λιμανδράνται καὶ τὸ ἄρθρον 29, τὸ ὃποιον ἐγένετο δεκτὸν τελικῶς διὰ τῆς διαγραφῆς τῆς φράσεως *Noventerhōlos, for purposes of recognition of the national character of the ships by other states.*

Ἐπί τοῦ προκειμένου δέον νά ληφθή ύπ' ὄψιν, ὅτι ή ἀπάλειψις τῆς διαγροφείσης παραγράφου και η υιοθέτησις τού ἄρθρου 29 ύπο την τελικήν του μορφήν συνεκέντωσε μὲν τὰ δύο τρίτα τῶν Ψήφων τῆς ὀλομελείας, πότε ὡμάς συνήντησε τὴν ζωηρὰν ἀντίδρασιν ὅλων τῶν κρατῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης και τῶν περισσοτέρων ἐκ τῶν κρατῶν - μελών τῆς Βρετανικῆς Κοινωνοπολιτείας.

“Η διαγραφείσα φράσης είχεν την προκαλέσει πολλάς συζητήσεις ένωπιον της άρμοδιας ‘Επιτροπής πρὸ τῆς ὑπ’ αὐτῆς ψηφίσεως του αρθρού 29 καὶ μετ’ αὐτὴν ὡς περιορίζουσα τὴν βασικὴν καὶ σπουδαιότεραν ἀρχὴν τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν καὶ ὡς ἀποτελούσα ἐπέμβασιν εἰς ζένα ἔσωτερικὰς ὑπόθεσεις.

συστον εις γεννα εωθνητικας υπονοεις.
Η οινοθετησι της περι «γηνησον δεσμουν» διατάξεως ύπο την τελικήν της μορφην, παρά τας ἀναπτυχθείσας ἀντιδράσεις και τα προ-
βληθεντα ἐπιχειρήματα και ἀπόψεις περι περιορισμού της ἐλευθερίας των
θαλασσῶν και τῶν ἔξ αυτῆς πηγαζόντων δικαιωμάτων τῶν Κρατών,
ἀποτελει ἡλικ πληρη ἀναγνώρισιν τῆς ἐπιδιωχθείσης περι αὐτού ἀρχῆς
και δὴ ύπο βελτιωμένην διατύπωσιν μετά την γενομένην συμπλήρωσιν,
τὴν ἀναφερομένην εις τὴν ύποχρέωσιν τοῦ Κράτους πρὸς καθορισμὸν
τῶν περι ἀναγνωρίσεων τοῦ ἔθνους χαρακτῆρος τῶν ύπο τῆς σημαῖαν
του πλοίων ὄρων, κατὰ τρόπον ἔξασφαλίζοντα τὴν πραγματικὴν ἀσκη-
σιν τῆς δικαιοδοσίας του και τοῦ ἐλέγχου του ἐπι τῶν πλοίων του ἐπι
θεμάτων διοικητικῶν, τεχνικῶν και κοινωνικῆς προνοίας.

Ούτως οἱ ἀνίταχθεντες κατὰ τοῦ «γυνσίου δεσμού» ἐπέτυχον μὲν νά ἀπότρέψουν τὸν ἄμεσον κατὰ τῶν πλοίων των κίνδυνον, δὲν ἔματαιώσαν, ὥμας, παρὰ τὰς προσπάθειας των, τῇ υἱοθετίσιν του, τῇ ὅποιαν ἀναγνωρίζουν ὡς ἀποτελουσαν τὸ πρώτων βῆμα τῶν μελλόντων νὰ ἀκολουθήσουν διὰ τοῦ τρόπου ὑλοποίησεως καὶ ἐφαρμογῆς τῶν περὶ «γυνσίου δεσμού» ἀρχῆς μέτρων, ἄτινα, ἐκ τῶν γενομένων δεκτῶν ὡς γενικῶν συστατικών στοιχείων τοῦ δεσμοῦ κράτους καὶ πλοίου, θὰ πλήξουν, ἀναποτελέστως, τὰ στερούμενα τοιούτου δεσμού πλοία ὑπὸ τὰς γνωστὰς σπουδαὶς ἐγκαίοις.

Η Διάσκεψις βεβαρυμένη μὲ δύκον ἐργασίας ἀπέφυγεν, ὡς κατ' αὐτοὺς πανάληψιν ἔτονος θεός κατ' αὐτήν, νέον ὑπεισέλθη εἰς συζητήσεις λεπτομερειακού χαρακτῆρος ὡς αἱ περὶ καθορισμοῦ τῶν λεπτομερειῶν τοῦ περιεχομένου τῆς ἀρχῆς τοῦ γνησίου δεσμοῦ, τὸ δόριον θὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον εἰδικῆς μελέτης παρ' ἀρμοδίων Ὁργάνων, ἐξ οὗ καὶ οἱ φόροι τῶν ἀντιτίθεμένων.

φορού των αντιτοιχείων.
Ος πρός τα στοιχεῖα, ἄτινα δύνανται νὰ ληφθοῦν ὑπὲρ ὅψιν διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ περιεχομένου τοῦ δεσμοῦ, ἀναφέρεται ἐνδεικτικῆς, πλὴν τῆς ὑπηκοότητος τῶν πλοιοκτητῶν περὶ τῆς ὅποιας γερμανικῆς πρότασις κατεψφιθή ὑπὸ τῆς Διοσκέφεως, ή κατοικίας τῶν πλοιοκτητῶν, ἡ ὑπηκοότης τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ μεγαλυτέρου μέρους τοῦ πλωρυματος, ή ὑπὸ Ἀρχών του Κράτους τῆς σημαίας τοῦ πλοιου, ἔγκατεστημένων εἰς λιμενας τῆς ἀλλοδαπῆς, ἀσκησης ἐλέγχου καὶ προστασίας των ὑπὸ τῶν ἔθνικῶν σημαίαν των πλοίων κλπ.

Τό αύτο κατά τὰ ἀντέωρα ἀντικείμενον πραγματεύεται καὶ τὸ περὶ ἀλλαγῆς τῆς σημαίας τῶν πλοίων θέμα τὸ περιλαμβανόμενον εἰς τὴν ἡμεροσιανή διάταξιν τῆς ἥδη ἐν Γενεύῃ ουνεδριαζούσης Ναυτεργατικῆς Διασκέψεως.

ΑΡΘΡΑ 26 ΚΑΙ 27

24. Έκ τῶν ἐνώπιον τῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Ἀνοικτῆς Θαλάσσης θεμάτων ἡ ἐλευθερία τῶν θαλασσῶν ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸν ὄρισμὸν τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ τὸ θέμα τῶν ἀρθρών τοῦ σχεδίου τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δ. Δικαιού τῶν ἀνθρεφομένων εἰς διστάξεις Δ. Συμβάσεων ἀπέτελεσαν ἀντικείμενον μακρών συζητήσεων.

25. Μετά την απόδοχήν της διαγραφής της δευτέρας παραγράφου του άρθρου 26 και την παραπομπήν αυτῆς εἰς τίναν Ἐπιτροπήν ἐπὶ τῆς Χωρικῆς Θαλάσσης, συμφώνως πρὸς ὑπόβοληθεῖτναν Ἑλληνικήν πρότασιν, ὃς:σμάς τῆς οικοτεχνίας θαλάσσης παρέμεινεν ώς εἶχεν εἰς τὴν πώτην παράγραφον του ἄρθρου τούτου, τὴν διατυπωθεῖσαν ὑπό τῆς Ἐπιτοπίης τοῦ Δ. Δικαίου.

26. Τὸ περὶ ἐλευθερίας τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης ἄρθρον 27 συνεζητή-

θη ἐκτενέστατα ἐν συνδιασμῷ καὶ πρὸς τὰς παρ. 2 καὶ 3 τοῦ ἄρθρου 48, πραγματευομένας τὴν υἱοθετησιν κανονισμῶν πρὸς ἀπόφυγήν μολύνσεως τῆς θαλάσσης ἐκ τῶν παρειμένων κατόπιν τῶν ὑπὸ τῶν Κρατῶν τοῦ Ἀνατολικοῦ Συνασπισμοῦ ἀναπτυχθειῶν ἀπόφευγεν περὶ τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν, ὑποστηριχθειῶν καὶ ὑπότινων Ἀπότιμοσσωπείων Κρατῶν τῆς Ἀπωνίας Ἀνατολής. Κατὰ τὰς ἐν λόγῳ ἀπόφευγες ἡ ἀρχὴ τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν χρήζει κατασφαλίσεως καὶ σφρόνει διατυπώσεως, διότι ἡ παραδεξεγμένη ἀρχὴ περὶ τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν συνεχῶς ἀπειλεῖται καὶ περιέρχεται διά της χρησιμοποιήσεως ἔκτεταμένων περιοχῶν τῆς ἀνατολής θαλάσσης ὡς χωρικῆς τοπειώτερης διὰ τὴν ἐνέργειαν θερμοπυρηνικῶν πειραμάτων καὶ ναυτικῶν καὶ ψερωποτικῶν γυμνασίων ἔγγυς τῆς γωικής θαλάσσης ἔγνων καποτε

27. Τάς κατά τὰ πρόλεχθέντα ἀπόφεις του, δ' Ἀνατολίκος Συνασπι-
σμὸς ὑπεστήριξε καὶ δι' ὑποβληθείσης υπὸ τῶν Ἀντιπροσωπειῶν Σο-
διετικῆς Ἐνώσεως, Πολωνίας, Τσεχοσλοβακίας, καὶ Γιουγκοσλαβίας κοι-
νῆς προτάσεως περὶ πραστήκης ἐν συνεχείᾳ τοῦ ἄρθρου 27 νέου ἄρθρου
ὅδιοντος *States are bound to refrain from tossing nuclear weapons on the high seas,*
ητις ἐπρεκάλεσεν δύνατάν της συζητησιν, διαρκέσασαν ἐπὶ σειράν συνε-
δριάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς.

28. Ε'σ αντικρυστιν τῶν ἀνάπτερων. Ἀντιπροσωπεῖαι Κρατῶν τῆς Δύσεως ὑπερτήριξαν τὴν ἀποικίαν καθ' ἡν τὸ θέμα τῶν θερμοπυληνικῶν πειραμάτων εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν δὲν δύναται νὰ ἀποχωρισθῇ τοῦ δῆλου θέματος τὸ ὄποιον τελεῖ ὑπὸ μελέτην παρ' ἔτερων Ὀργάνων τῶν Ἡιωμένων Ἐθῶν καὶ εἰδικευμένων Ὀργανισμῶν. Ἀλλως τε ἐνῷ προτείνεται ἡ κατάργησις τῶν θερμοπυληνικῶν πειραμάτων εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν συνεχίζεται ἐντακτικῶς ἡ διενέργεια τοιούτων πειραμάτων ὑπὸ τίνων Κρατῶν εἰς ἐκτεταμένας περιοχὰς Ἑράκλειος γειτνιαζούσας πρὸς τὴν θάλασσαν εἰς τὴν ὁποῖαν δὲν παύουν νὰ ἐκδηλώνεται τὰ ἐκ τῶν πειραμάτων δυσμενῆ ἀποτελέσματα. Ὁπωδόποτε κατὰ τὴν ἐνέργειαν πειραμάτων ἐν τῇ ἀνοικτῇ θαλάσσᾳ λαμβάνεται πρόνοια ὅπως μὴ παρεμποδίζεται ἡ ναυσιπλοΐα. Ἡ ύποβληθείσα πρότασις ἐξ ἄλλου ἔθεωρήθη ὡς πειριζόμενα νόμιμα δικαιώματα εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν τὰ ὄποια παρομένουν νόμιμα ἐφόσον ἀσκοῦνται κατὰ τρόπον μὴ θίγοντα συμφέρωντα τρίτων πηγάδων εἰς τῆς ἀνεγνωρισμένης ἀρχῆς τῇ ἐλευθερίᾳ τῶν θαλασσῶν. Πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς τοιαυτῆς ἀπόφεως καὶ πρὸς ἔχασφάλισιν τῶν δικαιωμάτων τῶν Κρατῶν, τὰ ὄποια πηγάδουν εἰς τὰς ἀνεγνωρισμένης ἀσκούς τῇ ἐλευθερίᾳ τῶν θαλασσῶν, ἡ Ἀντιπροσωπεία τοῦ Ἡιωμένου Βασιλείου ὑπέβαλε πρότασιν ἔκουσαν ως ἀκόλουθως:

These freedoms, and others which are recognised by the general principles of international law, shall be exercised by all States with reasonable regard to the interests of other states in their exercise of the freedom of high seas.

29. Τὸ Ἡνωμένον Βασίλειον παραλλήλως πρὸς τὴν ὑποθήσεῖσαν πρότασιν διὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ἀριθμοῦ 27 ὑπέδαλε καὶ πρότασιν περιλαμβάνουσαν σχέδιον ἀποφάσεως πρὸς υἱοθέτην παρὰ τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ ἐν συνεχείᾳ ὑπὸ τὸ Διασκέψεως ἀποφαίνομένην περὶ τῆς ἀναρρωγίας τοῦ τοπίου πειράματα. Τὴν πρότασιν τοῦ Ἡνωμένου Βασίλειου ἡκολούθησε νέα μιακὸς συζήτησις περὶ ἀρμοδιότητος ἣ μὴ τῆς Ἐπιτροπῆς νὰ ἐπιληφθῇ θεμάτων ἀναφορέμονων εἰς τὴν θερμοπυρηνικὴν πειράματα καὶ περὶ τοῦ τρόπου διατυπώσεως τῆς προταθείσης ἀποφάσεως. Τελικῶς υιοθετήθη διὰ πλειοψηφίας διατυπώσεις τοῦ κειμένου τῆς ἀποφάσεως μεμένην ἀπό κοινοῦ ὑπὸ τῆς παρεμβάσεως Ἀντιπροσωπείας τῶν Ἱγδιῶν καὶ τῆς Ἀντιπροσωπείας τοῦ Ἡνωμένου Βασίλειου. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι κατὰ τὴν συζήτησιν ἢ Ἰνδικὴ Ἀντιπροσωπεία ἐδήλωσεν ἄφ' ἐνδός, μὲν δὴ ἡ Κυβερνήσης τῆς εἶναι ἐναντίον τῶν θερμοπυρηνικῶν πειραμάτων ὅπουδηποτε καὶ ἔαν λαμβάνουσι χώραν — ξηράν, θαλάσσαν, αὔρα — καὶ ἄφ' ἐτέρου, ὅτι θεωρεῖ παραβιαζόμενην την ἀρχὴν τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν ἐκ τῆς ἐνεργείας θερμοπυρηνικῶν πειραμάτων εἰς τὴν θάλασσαν.

30. Διὰ τῆς ἀπὸ κοινού διατυπωθείσης ἀποφάσεως, γενομένης ἀποδεκτῆς διὰ 51 ψήφων ὑπὲρ καὶ 1 κατά, μὲ 14 ἀποχάς, ἀναγωρίζεται ἐν τῷ σκεπτικῷ αὐτῆς πρώτῳ ἡ σοφαρός μεταξὺ δύο κρατών ἐπικρατοῦσα ἀποψίς καθ' ἥι αἱ θερμοπυρηνικαὶ ἔργητες ἐν τῇ ἀνοικτῇ θαλάσσῃ ἀποτελούν παραδίσιαν τῆς ἄρκης τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν, δεύτερον ἢ ὑπὸ τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως καὶ τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Ἀφοπλισμοῦ διεγαγόμενη ἔρευνα καὶ τοίτοι ἢ ταῦτα ἐνδιαφερομένων Κυβερνήσεων συνεχεῖ ἔξετασις τοῦ θέματος τῶν θερμοπυρηνικῶν πειραμάτων καὶ διὰ τοῦ διατακτικοῦ αὐτῆς, παραπέμπεται τὸ δόλον θέμα εἰς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν διὰ τὰ περιστέρω. Μετά τὴν υιοθέτησιν τῆς κοινῆς ἀποφάσεως ἡ τετραμερὴ πρότασης (ἀνωτέρω παρ. 27) τῇ προτάσει τῆς Ιτίσικης Ἀντιπροσωπείας ἐγκριθείσης διὰ ψήφων 52 ὑπὲρ καὶ 8 κατά, μὲ τρεῖς ἀποχάς, δὲν ἐτέθη εἰς φυφοφορίαν.

31. Ὡς πρὸς τὸ ἄρθρον 27 μετὰ τὴν ἀποδοχὴν τῆς προτάσεως τοῦ

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP
TELEPHONE : 82226
)) NIGHT : 412905

Μεξικού περὶ συμπληρώσεως τῆς δευτέρας ἐν ἀρχῇ περιόδου, ὡς καὶ τῆς κατὰ τὰ ἀνωτέρω προτάσεως (παρ. 28) τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου, τὸ κείμενον αὐτοῦ μετὰ καὶ τάς ύπο τῆς ὁλομελείας ἐπενεχθείσας τροποποίησεις συμφώνως πρὸς τὰς εἰσηγήσεις τῆς Ε'. Ἐπιτροπῆς τῆς Διασκέψεως ('Ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῆς ἐλευθερίας ἔξοδου πρὸς τὴν θάλασσαν τῶν στερουμένων τοιαύτης ἔξουσον Κρατῶν'), περὶ ὧν κατωτέρω, διετυπώθη ὡς ἔξης:

'The high seas being open to all nations no State may validly purport to subject any part of them to its sovereignty. Freedom of the high seas is exercised under the conditions laid down by these articles and by other rules of international law. It comprises inter alia: both for coastal and non-coastal States:

- (1) Freedom of navigation.
- (2) Freedom of fishing.
- (3) Freedom of laying submarine cables and pipelines.
- (4) Freedom of flying over the high seas.

These freedoms, and others which are κλπ. (ὡς ἡ ἐν παραγράφῳ 28 πρότασις τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου).

ΑΡΘΡΟΝ 28

32. Ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 28 ἀναφερομένου εἰς τὸ δικαίωμα τῆς ναυσιπλοΐας, ὑπεβλήθησαν ἔξι προτάσεις ἔξι ὃν δύο—Γαλλική καὶ 'Ισπανική—ἀναφέρομεναι εἰς περιορισμένην ἐκτάσεως φραστικὴν διατύπωσιν ἀπεσύρθησαν καὶ αἱ λοιπαὶ κατεψήθησαν. Ουτῶν υἱοθετήθη τὸ κείμενον τοῦ Σχεδίου τῆς 'Ἐπιτροπῆς Δ. Δικαίου, τὸ ὅποιον συνεπληρώθη μετὰ ταῦτα ὑπὸ τῆς 'Ολομελείας συμφώνως πρὸς τὰς εἰσηγήσεις τῆς Ε'. 'Ἐπιτροπῆς, ὡς ἀκολούθως:

'Every state, whether coastal or not, has the right to sail ships under its flag on the high seas.'

ΑΡΘΡΑ 30 - 31

33. Τὰ ἄρθρα 30 καὶ 31 (καθεστῶς τῶν πλοίων καὶ πλοΐα πλέοντα ὑπὸ δύο σημαίας) συνεδύσθησαν ὑπὸ πολλῶν 'Ἀντιπροσωπειῶν κατὰ τὰς ἐπί αὐτῶν δύμιλας των, διαρκοῦσης τῆς γενικῆς ἐπὶ τοῦ συνδόλου τῶν ἄρθρων συζητήσεως, τελικῶν δὲ ἐγένοντο δεκτά, μετὰ τὴν ἀπόρριψιν δὲλων τῶν ἐπὶ τοῦ πρώτου ἔξι αὐτῶν ὑποβληθεισῶν προτάσεων, ὡς ἐν ἄρθρον περισσόντων ὡς πρώτων παράγραφον τὸ κείμενον τοῦ ἄρθρου 30 καὶ ὡς δευτέρων τὸ κείμενον τοῦ ἄρθρου 31.

34. Αἱ ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 30 ὑποβληθεῖσαι καὶ καταψηφισθεῖσαι προτάσεις ἀνήλθον εἰς ἔξι ἔξι δύο μία, ὑποβληθεῖσα ὑπὸ τῆς 'Ισπανικῆς 'Ἀντιπροσωπείας, ἀπευρωπεύσασα. Μεταξὺ τῶν καταψηφισθεισῶν περιλαμβάνεται καὶ τοιαύτη ὑποβληθεῖσα ὑπὸ τῆς 'Ελληνικῆς 'Ἀντιπροσωπείας δι' ἡς ἡ δευτέρα περίοδος τοῦ ἄρθρου δρίζουσα: «A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry» ἔτροποιεῖται ὡς ἀκολούθως: «A ship may not change its flag save in the case of cause of change of registry»

Διὰ τῆς 'Ελληνικῆς προτάσεως ἐσκοπεῖτο τόσον ἡ βελτίωσις τοῦ Σχεδίου δύον καὶ τῆς ὑποβληθεῖσης ὑπὸ τῆς 'Ἀντιπροσωπείας τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου προτάσεως, ἔχοντης ὡς ἔξης: «A ship may not change its flag save in the case of a real transfer of ownership or change of registry».

35. Ἡ ἀπόρριψις τῶν ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 30 ὑποβληθεισῶν προτάσεων δέοντα νὰ ἀποδοθῇ κατὰ πρώτον λόγον εἰς τὴν προσδευτικῶς ὡριμάζουσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν συζητήσεων ἀποφινεῖ περὶ τῆς κατὰ τὸ δυνατὸν μὴ ἀπομακρύσεως ἐκ τοῦ κείμενου τῆς 'Ἐπιτροπῆς τοῦ Δ. Δικαίου καὶ κατὰ δευτέρον λόγον εἰς τὴν κρατούσαν ἀντίθεσιν κατὰ τῶν σημαιῶν εὐκαρίσιας, τῶν ὅποιων τὰς ἐλευθερίας καὶ εὐκόλους ἀνένδοντας καταστήσεις τὰ ἐκ παραδόσεως ναυτικὰ κράτη τῆς Δύσεως προσπαθεῖν νὰ περιορίσουν.

NEON ΑΡΘΡΟΝ 31

36. 'Ηδη κατὰ τὸ σχέδιον τῆς γενικῆς συζητήσεως ἐπὶ τῶν ἄρθρων τοῦ Σχεδίου πρώτη ἡ Νορβηγική 'Ἀντιπροσωπεία καὶ ἐν συνεχείᾳ ἡ 'Ἀντιπροσωπεία τῆς 'Ηνωμένης 'Αραβικῆς Δημοκρατίας ἐτάχθησαν ὑπὲρ τῆς ριμισεως τοῦ ὑπὸ τῆς 'Ἐπιτροπῆς τοῦ Δ. Δικαίου θιγομένου εἰς τὴν παρ. 5 τῶν ὑπὸ τὸ ἄρθρον 20 σχολίων θέματος τῆς ἐπάρσεως τῆς σημαίας τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν ἐπὶ πλοίοι.

37. Κατὰ τὰ ἀναφερόμενα εἰς εἰδικὸν ἐντυπον κυκλοφορήσαν ὑπὸ τῆς Γραμματείας (Α) C.N.F. 13(2)C(2)I. ἡ σημαία τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν ύψηθει εἰς τρεῖς κυρίων περιπτώσεις ἐπὶ πλοίοι νηολογημένων μη νηολογημένων, σκοπὸν δὲ εἶχε νὰ καταστήσῃ ἐμφανή ἔξωτερικῶς τὴν ὑπὸ τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν χρησιμοποίησιν τοῦ πλοίου συνεπεία τῆς ὅποιας ἔδικαστον νὰ ἀπολαμβάνῃ τῆς προστασίας τοῦ Ο.Η.Ε.

Εἰς τὰς περιπτώσεις τῶν νηολογημένων πλοίων ἡ σημαία τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν ἐπαίρεται μόνη ἡ μετά τῆς ἔθνικῆς σημαίας.

38. Αἱ ἀναφερόμεναι ὡς σπουδαιότεραι τρεῖς περιπτώσεις ἐπάρσεως τῆς σημαίας τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν ἐπὶ πλοίοι εἰνεῖς: α) ἡ περιπτώσις 10 ἀλιευτικῶν σκαφῶν ναυπηγήθησαν εἰς Χόγκ-Κόγκ ὑπὸ τοῦ Εἰδικοῦ 'Οργάνου τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς Κορέας, τὰ ὅποια ἔδει νὰ πλεύσουν εἰς Πουσάν προκειμένου νὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς Κορεατικῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας, στὲ ἐτέθη τὸ θέμα τῆς σημαίας τῶν πλοίων υφ' ἥν τὰ πλοία τὰ ἔξετέλουν τὸν πλοῦν.

Ἡ ἀπόκτησις τῆς Βρετανικῆς ἔθνικότητος διὰ τῆς νηολογήσεως τῶν πλοίων εἰς Χόγκ-Κόγκ καὶ συνεπῶς καὶ τοῦ δικαιώματος ἐπάρσεως τῆς βρετανικῆς σημαίας ἀπέκλειετο ὑπὸ τῆς βρετανικῆς νομοθεσίας, διότι τὰ πλοῖα ἀνήκουν εἰς τὸ 'Οργάνον τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν καὶ οὐχὶ εἰς Βρετανούς ὑπηκόους ἔστω καὶ κατὰ τὸ ὑπὸ τοῦ βρετανικού νόμου ἐπιτρέπομενον ποστόστον. 'Η σημαία τῆς Κορέας ἀπέκλειετο ἐπίσης πρότον διότι τὰ πλοῖα ἔξηκολούθουν νὰ εἶναι ιδιοκτησία τοῦ εἰδικοῦ 'Οργάνου τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν καὶ δεύτερον διότι δι' εἰδικούς λόγους συνδεούντων πρὸς τὸ δρομολόγιον πλού ἐκ Χόγκ-Κόγκ εἰς Πουσάν τὰ πλοῖα ἔδει νὰ μὴ φέρουν τὴν κορεατικὴν σημαίαν ὑπὸ τὴν ὅποιαν ἀλλως τε βάθη ἴδυναντο γά τεθούν διὰ μεταβιβάσεως τῆς κυριότητος εἰς Κορεάτας. Κατόπιν τούτου ἀπεφασίσθη νὰ τεθοῦν τὰ πλοῖα ὑπὸ τὴν σημαίαν τῶν 'Ηνωμένων υφ' ἥν καὶ ἔξετέλουσαν τὸν πλοῦ μέχρι Πουσάν ὅπου παρεδόθησαν εἰς τοὺς ιδιοκτήτας των. β) 'Η χρησιμοποίησις ὑπὸ τῆς U. N. Emergencē Force ἐν Αίγαυπτῳ πλοίων πουλωθέντων τῆς Διασκέψεως τῆς Διατήρησης τῆς Εθνωμένων πουλωθέντων τοῦ Ο.Η.Ε. περὶ ὧν κατωτέρω, διετυπώθη ὡς ἔξης:

Σχετικῶς δέοντα, νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὴν ὑπὸ τῆς Αίγαυπτου ἀναγνώρισιν τῆς ἐπάρσεως τῆς σημαίας τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν ἐπὶ τῶν οὕτω χρησιμοποιηθέντων καὶ χρησιμοποιουμένων πλοίων προέβλεψε καὶ ἡ ἀπὸ 8 Φεβρουαρίου 1957 ἐν δική συμφωνίᾳ μεταξὺ Ο.Η.Ε. καὶ Αίγαυπτικῆς Κυβερνήσεως ἐπὶ τοῦ καθεστῶτος τῆς U. N. Emergencē Force ἐν Αίγαυπτῳ. γ) 'Η ἐπὶ τὴ βάσει εἰδικῶν συμφωνιῶν χρησιμοποίησις ἀποκλειστικῶς τῆς σημαίας τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν ὑπὸ τῶν πλοίων ἐνέστη ἐθνικοτήτων, δι' ὧν συνεκρυτήθη ὁ στολικός ἀπόκρατες τῆς Διώρυγος τοῦ Σουεζ.

39. Κατὰ τὴν ἐπάκολουθην προτάσεων ὑπεβλήθη πρὸς ρύθμισιν τοῦ Σχεδίου καὶ τὴν ὑποβολὴν προτάσεων ὑπεβλήθη πρὸς ρύθμισιν τοῦ Σχεδίου κοινὴ πρότασις τῶν 'Ἀντιπροσωπειῶν Νορβηγίας, Μεξικοῦ, 'Ην. 'Αραβικῆς Δημοκρατίας καὶ Γιουγκοσλαβίας τῆς Κυβερνήσης τῆς ὅπειας μετέφερε τὴν Γιουγκοσλαβίκην δύναμιν τῆς U.N.E.F., δι' ιδίων πλοίων τὰ ὅποια μὲ τὴν συγκατάθεσιν τοῦ Γεν. Γραμματέως τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν ἐφερούν μόνον τὴν σημαίαν τῶν 'Ην. 'Εθνῶν. 'Η κοινὴ πρότασις ἐπικρίθεισα μόνον ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Διώρυγος διὰ τὴν ἀπόδοχην τῆς ἐγένετο ἀποδεκτὴ ὡς ἀρθρον 31 ἔχον ὡς ἀκολούθως:

The provisions of the preceding articles do not prejudice the question of ships employed on the official service of an intergovernmental organization flying the flag of the organization.

ΑΡΘΡΑ 32 - 33

40. Τὸ ἄρθρον 32 ἐγένετο δεκτὸν ὡς ἐχεν ἐν τῷ Σχεδίῳ ἀνέν συζητήσεων ἐνώ τὸ ἄρθρον 33 ἀναφερόμενον εἰς τὰς ἀσυνδοτίας τῶν πλοίων κρατικῆς ιδιοκτησίας, τῶν χρησιμοποιουμένων δι' ἐμπορικοὺς σκοποὺς ἀπετέλεσεν ἀντικείμενον μεταξὺ κρατών τοῦ 'Ἀνατολικού Συνασπισμοῦ καὶ κρατῶν τῆς Δύσεως λόγῳ ἀρπήσεως τῶν τελευταίων νὰ ἀναγνωρίσουν τὴν ὑπὸ τοῦ Σχεδίου ἀπαγγελλομένη ἔδομοις ων τῶν κρατικῆς ιδιοκτησίας πλοίων, δύον ἀφορά τὰς ἀσυνδοτίας τούτων ἐν τῷ Σχεδίῳ θέματος διάφοροι τὰ πλοίων τοῦ Σχεδίου.

41. 'Η ἀντίθεσις κατὰ τῆς ἔξομοιώσεως ἐθνιστήθη εἰς τὸ γεγονός τῆς δημιουργούμενής πλεονεκτικῆς θέσεως τῶν κρατικῆς ιδιοκτησίας ἐμπορικῶν πλοίων, ἔν διὸ συγκροτούνται οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι τῶν δόλοκρατικῶν κρατῶν ἐφ' ὧν διὰ τῆς ἀπόδοχης τῆς ἔξομοιώσεως δὲν θὰ ἐφαρμόζωνται αἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων τοῦ Σχεδίου περὶ ἐπιδολήης κυρώσεων διεταραφαίς εἰς τὴν συνορευσθήσαν λόγω τοῦ Σχεδίου τοῦ 'Ἀνατολικού Συνασπισμοῦ ἢ ἀποφίσεις τῶν κρατῶν τοῦ 'Ἀνατολικού Συνασπισμοῦ ἢ ἀποφίσεις τῶν κρατητήσιας τῆς Δύσεως, δύον ζωτικότητας τῆς σημαίας καθ' ὅτι οὐ δέν εὐσταχεῖ ἔντον τοῦ περιορισμένου ἀριθμοῦ ἐπικράτεων τῆς Δ. Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926 ἔξι οὐ συμπερινέται καὶ δικαιολογεῖται καὶ ἡ ιούθετησης ἔξαιρεσεως ἐκ τοῦ γενικού κανόνος.

42. 'Εκ τῶν ὑποβληθεισῶν ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 33 ἔξι προτάσεων (Κολομβίας, Γιουγκοσλαβίας, Πορτογαλίας, 'Ηνωμένου Βασιλείου, Δυτ. Γερμανίας, Η. Π. Α.) αἱ πέντε ἀπεσύρθησαν καὶ τὰ δύο Η.Π.Α. μόνη τεθεῖσα εἰς ψηφοφορίαν ἐγένετο ἀποδεκτὴ διὰ 46 ψήφων ὑπὲρ καὶ 9 κατὰ μὲ 2 ἀποχώρας. Τὸ οὐοθετήσεν κείμενον ἔχει ὡς ἀκολούθως:

'Ships owned or operated by a state and used only on government non-commercial service shall, on the high seas, have complete immunity from the jurisdiction of any state other than the flag state.'

Σημειωτέον, ὅτι ὡς διεκρινίσθη κατὰ τὰς γενομένας ἐπὶ τοῦ ἄρθρου συζητήσεις ἐν τῇ ἐννοίᾳ ποιητικού περιλαμβάνονται καὶ τὰ ποιητικά πλοία.

B. ΧΑΝΙΔΗΣ

'Αντιπλοιάρχος (Λ.Σ.)

Διευθυντής Μελετών καὶ Ναυτιλιακῆς

Στατιστικῆς 'Υπουργ. 'Εμπ. Ναυτιλίας

Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Ελληνικοῦ έφοπλισμοῦ

MARITIME TECHNICAL ADMINISTRATION LIMITED

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνική

Διαχείρησης

Λειτουργίας

καὶ

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
GROOTHAND ISGEBOUW A-7, ROTTERDAM, TEL. 126851

ΤΟ ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΤΑ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ

ΝΑΥΠΗΓΕΙΤΑΙ ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΣΚΑΦΟΣ

Ότε τὸ πρώτον, κατὰ μῆνα Ὀκτώβριον τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἡ σχολήθησαν αἱ στήλαι αὐταὶ, κατόπιν ἐπίτοποιού ἐπισκέψεως τοῦ γράφοντος τὸ παρὸν σημείωμα, μὲ τὴν ἀνασύστασιν τοῦ «Νεωρίου καὶ Μηχανουργείων Σύρου», ἐντὸς ἔξαμνου προέβλεπτον τὸν δόλοκλήρωσιν τοῦ ἔργου οἱ μετὰ τὸς πιστεῶς ἀναλαβόντες τὴν προσπάθειαν τῆς δημιουργίας μιᾶς ἀπολυτῶν συγχρονισμένης καὶ υπερεπαρκούς βάσεως κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν εἰς τὴν Σύρον.

Τὸ ἔξαμνον ἀκριβῶς παρῆλθε καὶ μία νέα πρὸ ἡμερῶν ἐπίσκεψις μᾶς ἀπεκάλυψεν ἐν ὅλῃ τῆς πλέον τῇ ἐκτάσει τὴν ὥραιαν δημιουργίαν, τὴν ὁποίαν ὠρματίσθη, ἀλλὰ καὶ ηὗτούσης, χάρις εἰς τὰς τόσας θυσίας, νὰ τὴν ἴδῃ πραγματοποιούμενην εἰς τὴν ἀγαπημένην του Σύρου ὁ κ. Ν. Ρεθύμνης.

Τὰ κτίσματα ὅλα συνεπληρώθησαν ἐπὶ ἐκτάσεως 1500 καὶ πλέον τετραγωνικῶν μέτρων. Τὰ ἑρείπια δὲν ὑπάρχουν πλέον. Νέα κτίσια πέραν καὶ τῶν ἀρχικῶν προβλεφθέντων ἀνηγέρθησαν, αἰθουσαὶ ἐστιατορίου διὰ τοὺς ἑργάτας, ὑπόπτεγα τοῦ ἐλευθέρου τελωνειακοῦ χώρου, ἀποθήκαι κλπ. καὶ κρηπιδώματα 300 μέτρων μῆκος ἀνακατεσκευάσθησαν. Ἀπομένει εἰσέτι ἡ ἐπισκευὴ τοῦ παλαιοῦ μῶλου καὶ ἡ ἐπέκτασις τῶν κτισμάτων τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης πρὸς τὴν νέαν πρόβλητα, ὅπου προβλέπεται τὸ δριστικὸν ἀγκυροδόλιον τῆς δεξιανῆς.

«Ἡ νέα ἐπίσης ναυπηγικὴ κλίνη διὰ σκάφη μικρά, μέχρι χιλίων τόνων, κατεσκευάσθη καὶ ἐπ' αὐτῆς συναρμολογεῖται ἡδη τὸ σκάφος τοῦ πρώτου ἀκτοπλοϊκοῦ φορτηγοῦ, χωρητικότητος 400 τόνων.

Ολὰ τὰ διαιρέσιμα τοῦ συγκροτήματος ἐξωπλίσθησαν μὲ τὰ καταλλήλα, τὰ πλέον σύγχρονα εἰς τὸ εἶδον τῶν μηχανῶν. Κρινούνται ὑπερεπαρκή. Ἡ βάσις ἐπισκευῶν τῆς Σύρου ἡμοροφεῖ τώρα ταχύτατα καὶ ὑποδειγματικῶς νὰ ἐκτελέσῃ τὰς μεγαλυτέρας ἐπισκευάς δέκα ταυχοχρόνων πλοίων.

Ἐν τῷ μεταξύ συμπληροῦνται καὶ αἱ ἐλλείψεις. Γερανὸς ἀνυψωτικῆς ἱκανότητος 50 τόνων κατασκευάζεται εἰς αὐτὰ τὰ μηχανουργεία τῆς Σύρου, δευτέρου δὲ μεγάλης ἀπόδοσεως ἡλεκτρογεννήτρια τίθεται ἐν λειτουργίᾳ, δωστε ἡ δὲλη βάσις νὰ ἔχῃ ἀφθονίαν ρεύματος, διὰ τὰς ιδίας τῆς ἀνάγκας φωτισμοῦ καὶ κινήσεως. Τὸ διώροφον ἐπίσης κτηρίον τῆς εἰσόδου, τὸ προοριζόμενον διὰ τὰ γραφεία καὶ τὸ σχεδιαστήριον, είνε καθ' ὅλα ἔτοιμον. Ἡ ἐπίπλωσις τῶν γραφείων ἀπομένει διὰ τὴν ἔκει ἔγκατάστασιν τῶν διαφόρων ὑπηρεσιῶν.

ΑΙ ΠΡΩΤΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Ἄλλα τὸ πλέον ἐνδιαφέρον τμῆμα τοῦ «Νεωρίου καὶ τῶν Μηχανουργείων Σύρου» είναι ἡ ναυπηγικὴ κλίνη, ἐπὶ τῆς ὁποίας κατασκευάζεται τὸ πρώτον χαλύβδινον εὐμεγέθες σκάφος. Μετὰ μίαν δόλοκληρην πεντηκονταετίαν, ὁφ' ὅπου ἔνα σιδηρούν μικρότερον τοῦ ἡδη ναυπηγούμενου σκάφους, τὸ ἐπιβατηγὸν «Ἀθηνᾶ» τοῦ Τζάν πρώτων ἐναυπηγήθη εἰς τὴν Σύρον, εἰς τὴν αὐτὴν ἀκριβῶς θέσιν κατασκευάζεται ἡδη τὸ δευτέρον μεγαλύτερον. Ἡ ἐπίμονος ποταμούλια ἐνὸς καὶ μόνον ἀνθρώπου, τοῦ κ. Ν. Ρεθύμνη, ἡ θερμουργὸς πιστικὸς αὐτοῦ καὶ τοῦ ἀμέσου συνεργάτου του, τοῦ κ. Φουρνιστάκη, ἀπέδωκεν δὲ, τὴν ἐπιστεύετο ἀνέφικτον ἔγχειρημα διὰ τὸν Τόπον μας. Σκάφη ἐν σειρᾷ προβλέπεται νὰ κατασκευάζονται εἰς τὴν Σύρον. «Ἄς σημειωθῆ, ὅτι καθ' ὅλην τὴν διαρρεύσασαν πεντηκονταετίαν ἔνα καὶ μόνον ρυμουλκὸν 70 τόνων κατώρθωσαν προπολεμικῶς νὰ ναυπηγήσουν τὰ ἄρτια συνεργεία τοῦ Ναυστάθμου! Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἡγονόθη, ἀτυχῶς, εἰς τὸν Τόπον μας.

Τὸ σκάφος τῶν 400 τόν. θὰ ἔχῃ ἐντὸς δόλιγον συμπληρωθῆ ἐπὶ τῆς ναυπηγικῆς κλίνης. «Ολὰ τὰ τμῆματα αὐτοῦ ἔχουν προκατασκευασθῆ. Ἡ τρόπος, τὰ διτύμενα, τὸ ποδόστημον, οἱ νομεῖς, τὰ ἔλασματα, τὰ στεγανὰ δισχωρίσματα καὶ τὸ πηδάλιον, τὰ πάντα είνε ἔτοιμα. Τὸ ἐν μετὰ τὸ ἄλλο μεταφέρονται ἐπὶ τῆς ἐσχάρας καὶ συναρμολογούνται. Εἰς εύρειαν

κλίμακα χρησιμοποιεῖται ἡ ἡλεκτροσυγκόλλησις, ἡ κάρφωσις, ὅμως, ἐπικρατεῖ. Ἡ κατασκευὴ θὰ είνε ἰσχυροτέρα. Ἡδη τμῆμα σημαντικὸν τοῦ σκάφους, τὰ διπύθμενα αὐτοῦ, ἔχουν κατασκευασθῆ. Ἡ τοποθέτησις τῶν νομέων καὶ τῶν διαχωρισμάτων πρόκειται νὰ ἀρχίσῃ. Τὸ σκάφος θὰ καθελκυσθῇ τὸν Ὁκτώβριον. Διὰ τὴν τεχνικὴν τοῦ Τόπου μες ἀνάπτυξιν ἡ ἡμέρα τῆς καθελκύσεως αὐτῆς θὰ ἀποτελέη ἴστορικὸν σταθμὸν.

Αἱ δηξελομηναὶ τοῦ πλοίου καὶ τὰ ἐξαρτήματά των, τὰ ἡλεκτροναυστιλόπαις, ἀγορασθέντα πρὸ πολλῶν μηνῶν, ἀναμένουν εἰς τὰς ἀποθήσιού των τοῦ Νεωρίου τὴν τοποθήτησί των. Μετὰ ἐπτάμηνον περίοδο τὸ σκάφος θὰ παραδοθῇ. Κατασκευάζεται διὰ λογοριασμὸν τοῦ κ. Γ. Βεργατῆ. Κέστος περὶ τὰς 50 χιλ. λιρῶν.

Παραπλεύρως, καὶ ἐπὶ τῆς αὐτῆς ἐσχάρας, τίθεται κατ' αἱ τὰς ἡ τρόπις ἐνὸς δευτέρου σκόφους, δεξιανευοπόλιον 650 τὸν, διὰ λογαριασμὸν τοῦ Ρεθύμνη. Ὁ χάλιψ, αἱ μηχαναὶ αἱ ἀντλίαι καὶ τὰ λοιπὰ ἐξατήματα ἔχουν ἡδη ἀγορασθῆ. Ἡ προκατασκευὴ τῶν τμημάτων τοῦ σκάφους θὰ ἀρχίσῃ, ὥστε καὶ τοῦ δευτέρου πλοίου τοῦ ναυπηγῆσις νὰ μὴ καθυστερήσῃ. Μὲ τὴν λειτουργίαν τοῦ διύλι στηρίου τὰ μικρὰ δεξιανευοπόλεις ποταμοί θὰ είνε ἀπαραίτητα διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφοράς.

Ἐν τῷ μεταξύ ἀντιμετωπίζεται πλέον ἀποφασιστικῶς καὶ τῆς μεγάλης ἐσχάρας τοῦ Νεωρίου ἡ ἀνακατασκευὴ. Αἱ ἀρχικαὶ τῆς βάσεις είναι ἰσχυροτάτης κατασκευῆς. Τὸ τεχνικὰ μέσα τῆς ἀνελκύσεως τῶν σκαφῶν λείπουν καὶ ἡ ἐπὶ τῆς ἐσχάρας κλίνη θὰ πρέπει να κατασκευάσθη. «Ὑπερεκατὸν χιλ. δολαρίων θὰ χρειασθούν, κατὰ τοὺς μετριωτέρους ὑπολογισμούς, ἵνα ἡ ἐσχάρα τεθῇ ἐν λειτουργίᾳ. Καὶ τοῦ γενούς αὐτὸς θὰ σημάνῃ τὴν ὀλοκλήρωσιν ἐνὸς ἔργου διὰ τὸ δόποιον θὰ σεμνύνωνται οἱ δημιουργοί του, ἀλλὰ καὶ ἡ Ἑλλάς. Θὰ είνε ἐράμιλλον πρὸς τὰς πλέον προηγμένας ἔγκαταστάσεις ναυτικῶν κατασκευῶν καὶ επισκευῶν τῶν μεγάλων λιμένων τῆς Δυτ. Εὐρώπης.

Μία ἄλλη, ὅχι ὀλιγάτερων ἐνδιαφέρουσα πλευρά τῆς καταβαλλομένης εἰς τὴν Σύρον προσπάθειας, είναι ἡ τῆς καταρτίσεως καταλλήλου ἐμψύχου ὄλικου. «Ἡδης εἰς τὸ παρελθόν ἐφιμίζετο διὰ τὸν τόπον τῆς σιδηροδιομηχανίας τῆς. «Ησαν οἱ ἄριστοι. Οἱ δύο ποταμοί καὶ ἡ κατοχὴ ἡρήμωσαν τὰς τάξεις των. «Ἄλλοι ἀπέθανον ἀπὸ τὴν πείναν καὶ τὴν δυστυχίαν τῆς κατοχῆς, ἀλλοὶ ἐγκατέλειψαν τὴν Σύρον καὶ ἀνεξηπησαν ἔργασίαν εἰς τὸν Πειραιά. Νέοι δὲν τοὺς ἀνεπλήρωσαν, ἀφοῦ ἡ Σύρος ἐτέλει εἰς κατάστασιν πλήρους μαρσαπού. Τώρα, ἡ ἀνασύστασις τοῦ «Νεωρίου καὶ τῶν Μηχανουργείων» ἔφερε τοὺς νέους τῆς Σύρου, ὀλίγους κατ' ἄρχας, περισσότερους σύν τω χρόνῳ, ως μαθητευομένους εἰς τὴν τέχνην τοῦ ἐφαρμοστοῦ. «Ἔχουν ὑπὲρ αὐτῶν τὴν παράδοσιν, φιλότιμον καταδάλλουν προσπάθειαν, θὰ γίνουν κατὰ τὴν βεβαίωσιν τοῦ κ. Φουρνιστάκη. Μετὰ μίαν διετίαν θὰ ἔχουν πλήρως καταρτισθῆ τὸ ημερομίσθιον τῶν θα φάσαται τὰς 150 δραχμάς. «Ἀπὸ τούδε, ἡ ἀπόδοσίς των είναι ἰκανοποιητική.

Καὶ οὕτω τὸ Νεωρίον θὰ δύναται μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου καὶ μὲ τὴν προβλεπομένην ἀνάπτυξιν τῶν ἐργαστηρίων του νὰ ἀπασχολῇ ὑπερτριακούς, καλυτέρους, ἵσως, εἰς τεχνικὰς γνώσεις τῶν παλαιών τῆς Σύρου κακαζηζῶν καὶ ἐφαρμοστών.

«Ἄν ὁ κ. Ν. Ρεθύμνης δὲν ἔχαρισε τίποτε ἄλλο εἰς τὴν πολυπαθῆ Σύρον, τὸ γεγονός καὶ μόνον, ὅτι παρέσχε τὴν δυνατότηταν εἰς τὰ παιδιά τριακούς των Συριακούς οἰκογενεῖων νὰ γίνουν καλοὶ τεχνίταις καὶ χρηστοὶ πολῖται εἰνε ἀρκετὸν διὰ τὰ τρέφη ἡ Σύρος πρὸς τὸ πρόσωπον του βαθεῖαν τὴν εὐγνωμοσύνην.

* * *

«Ἄλλας θὰ πρέπει νὰ συμπληρώσωμεν τὸ σύντομον αὐτὸν σημείωμα διὰ τὴν ἀνασύστασιν ἐπὶ τὸσων ύιων προύποθεσεων βάσιν. ἐπισκευῶν καὶ κατασκευῶν τῆς Σύρου, μὲ ὠρισμένας πληροφορίας ἐπὶ τὸ παρελθόν ἔτος ἔργου ἀπὸ τὸ Νεωρίον. Οὕτω τριακούνταν Συριακούς οἰκογενεῖων νὰ γίνουν καλοὶ τεχνίταις καὶ χρηστοὶ πολῖται εἰνε ἀρκετὸν διὰ τὰ τρέφη ἡ Σύρος πρὸς τὸ πρόσωπον του βαθεῖαν τὴν εὐγνωμοσύνην. «Ὑπερδιακόσιοι



Τὸ παλαιὸν Νεωρίον μὲ τὰς δύο της ἐσχάρας. «Ἡ ἀνασύστασις του συντελεῖται τώρα χάρις εἰς τὸν κ. Νικ. Ρεθύμνην. (Φωτογραφία τοῦ 1903).



Συριανοί έργάται άπτησολήθησαν εις τὰ Μηχανουργεία. Είναι, μήπως, μικρά ή άπόδοσις; Δι' ούσους έπεσκέφθησαν τὴν Σύρον πρὸ τετραειδίας καὶ ἑπανείδον τὴν ὁραίαν νῆσον ἐφέτος, η ὥσιαφορά τῆς ζῶντος τῶν κατοίκων της είναι καταφανής. "Ολα ἔχουν ἀλλάξει, ἔχουν βελτιωθή. Τὸ εἰσόδημα τῆς Συριανῆς οἰκογενείας, χάρις καὶ εἰς τὸ συν-ἀλλαγμα τῶν πληρωμάτων, ηύξηνη σημαντικώς. Ή μετοικεῖται πρὸς τὴν Πρωτεύουσαν ἑσταμάτησε πλέον. "Ολοὶ ἀπασχολοῦνται. Σπιτιά ἀνεγέρονται. Η δυστυχία ἐπαυσε νὰ ἔχῃ τὴν προτέραν καθολικότητα. Αν δὲν ἔξεσπτα η ναυτιλιακή κρίσις. Η Σύρος θὰ ἐπανέβλεπεν ἐποχὴν εὑμέριας.

Ἐχομεν, δύως, νὰ ἐπισημάνωμεν καὶ ώρισμένας ἀκόμη ἐλλείψεις, αἵτινες παρεμποδίζουν τὴν ὄμαλην λειτουργίαν τῆς βάσεως ἐπισκευῶν. Λείπεται τὸ νέρο ἀπὸ τὴν Σύρον. "Η ὑδρευσις τῆς ἐπισκευῶν σκαφῶν εἶναι προβληματική. Λείπεται ἀκόμη καὶ ὁ σταθμὸς προμηθείας πετρελαιοειδῶν. Τὸ τουριστικόν, ἐπίσης, ξενοδοχεῖον δὲν ἐλειτουργήσει ἀκόμη. Αύται αἱ τρεῖς ἐλλείψεις εἶναι σοδαραί. Διὰ τὸν ὑδρευσιν φαίνεται, ὅτι αἱ ἔνεργεις τῆς Δημοτικῆς Αρχῆς καρποφοροῦν. "Η ἀπολοττιρίωσις τῶν φρεάτων Μαντζουλίνου ἔγινε. Τὸ ταχυτερον θὰ πρέπει νὰ γίνη καὶ η μεταφορά τοῦ ὑδατος εἰς τὸν λιμένα διὰ τὰς ἀνάγκες τῶν πλοίων. Τὸ ξενοδοχεῖον θὰ λειτουργήσῃ, μᾶς λέγουν, λίαν προσεχώς. 'Ο σταθμὸς τῶν πετρελαιών εἶναι ζητημα χρόνου καὶ ζητήσεως καυσίμων. Μὲ τὴν λειτουργίαν τοῦ διύλιστηριου θὰ διευκολυνθῇ η συστασίς του.

Μετά τινας μῆνας θὰ ἴδωμεν πανηγυριζομένην τὴν καθέλκυσιν τοῦ πρώτου σκάφους ἀπὸ τὸ Νεώριον τῆς Σύρου. Θὰ πρέπει ἐπ' εὐκαιρία νὰ ἑρτασθούν καὶ τὰ ἐγκαίνια τῆς ἀνασυσταθείσης βάσεως ναυτικῶν ἐπισκευῶν καὶ κατασκευῶν εἰς τὴν Σύρον. Η παρούσια τοῦ Βασιλέως καὶ τῆς Κυβερνήσεως θὰ διασθέσῃ πρὸ τῆς καλῆς. Τὸν ἀποθεώνει κάποιον αἰσθημά ἀνωτερότος ἀσυνήθιστο. Γίνεται ὁ κυριαρχος. Ρυθμίζει μᾶς δόλκηρη κατάσταση. 'Ικανοποιεῖ, ἐκδικεῖται, βγάζει τὸ σχῆμα του καὶ ησυχάζει.

Θέωλο, λοιπόν, νὰ ωρτήω, γιατὶ ἀπὸ αὐτὸ τὸ ὡραῖο πανηγύρι ἀποκλείεται ὁ ναυτικὸς κόσμος; Δὲν ἀποτελεῖ καὶ αὐτὸς τμῆμα τοῦ ἐλληνικοῦ λαοῦ; Δὲν ἔχει καὶ αὐτὸς λόγους νὰ ικανοποιηθῇ κάποιον μὲ τὴν ψήφο του η νὰ ἐκδικηθῇ κάποιον μὲ τὸ ίδιο ὅπλο;

Θὰ μοῦ πῆτε, πῶς δὲν εἶναι μόνο οἱ ναυτικοί, ποὺ στεροῦνται αὐτοῦ τοῦ δικαιώματος. Κάθε ταξιδιώτης, κάθε ἔνας ποὺ στὴν πανδαισία τῶν ἔλλογων ἀφίνει τὴ βάση του καὶ ἀπομακρύνεται δὲν μπορεῖ καὶ νὰ ψηφίσῃ. Νομίζω, δύως, πῶς κάθε ἄλλος τὸ κάνει αὐτὸ μὲ τὴ θέληση του. Κανεῖς δὲν τὸν ὑποχρέωνε. Κάποιο ἄλλο μεγαλύτερο συμφέρον τὸν κάνει νὰ παραπιθῇ αὐτὸ τὰ κυριαρχικά του δικαιώματα.

Στοὺς ναυτικοὺς δὲν συμβαίνουν αὐτά. Αὐτοὶ εἴτε δένθεουν θὰ ἀποστάζουν. Θὰ μποροῦσε, φυσικά, ὁ δύντερος συνδικαλιστικός τους ὄργανισμός μὲ μιὰ ἐπίκαιρη προκήρυξη, κάθε ἐποχὴ ἐκλογῶν, νὰ καλῇ τὰ μέλη του νὰ ἐγκαταλείπουν τὰ πλοῖα καὶ προσερχόμενοι ὁμαδικὰ δλοὶ στὸν τόπο τους νὰ ψηφίζουν. Παρανοία δὲν θὰ μποροῦσε νὰ στηριχθῇ σὲ τέτοια πράξη. 'Ιερὸ καὶ κάπως ὑποχρεωτικὸ πράγμα η συμμετοχὴ στὴν ψηφοφορία. Καὶ μιὰ ποὺ εἶναι ἀδυνατο νὰ γίνῃ διαφορετικά, καλὸ θὰ ἔρθει νὰ μελετηθῇ καὶ μιὰ τετοια λύση.

Ξέρουμε, δύως, πῶς ὑπάρχουν καυτιλίες πολλὲς καὶ μεγάλες ποὺ τὸ ζητημα αὐτὸ τὸ ἔχουν ἀπὸ πολλοῦ τακτοποιημένο καὶ οἱ ναυτικοὶ τους ψηφίζουν, χωρὶς η συμμετοχὴ τους νὰ φέρῃ οὔτε ἀνωμαλίες οὔτε ὑπερδολικές σκοτουρες. Πρόκειται, δύως, περὶ ναυτιλῶν ποὺ ἀνήκουν σὲ λαοὺς πολιτισμένους κάπως. 'Ο δὲ πολιτισμός τους δὲν τὸν ἀπιτρέπει νὰ ἐμπατίζουν σὲ κάθη στιγμὴ αὐτὴ τὴν πολύπολη τάξην.

Οι "Ελληνες ναυτικοὶ ἐμπατίζονται πάντοτε. Καὶ στὶς εὐτυχισμένες ἐποχές καὶ στὶς μεγάλες τους δυστυχίες. Παντοτεινά ἀποπατίδια, παντοτεινοὶ ἀποδιοτυποί.

"Ας μὴν τὰ ξαναλέμε. Μᾶς δόθηκαν τόσες πολλές εὐκαιρίες νὰ τὸ διαπιστώσουμε καὶ συνεχώς τὸ διαπιστώνουμε. "Οχι πῶς ὑπάρχει ἐναντίον μας καμια κακια η μίσος.

Μᾶς ἀγνοοῦν. Αὐτὸ εἶνε δόλο. Χιλιοεπωμένο ζῆτημα. Μᾶς γνωρίζουν μόνο δοσοὶ συναλλάσσονται μὲ τὴ θάλασσα. Οἱ ἄλλοι δολοὶ, ἀπὸ τὸν Πρωθυπουργὸ δῶς τὸν τελευταῖον κλητῆρα καὶ ἀπὸ τὸν Μητροπολίτη δῶς τὸν τελευταῖον πολλήτη μακρινοῦ χωριοῦ, ἀγνοούν τὸν θαλασσοσβεργμένο. Τὰ συμπεράσματα γύρω ἀπὸ τὴν ὑπόστασή του δὲν εἶναι καὶ τόσο καλακευτικά. 'Ο ναυτικὸς γιὰ τὸν ἐλληνικὸ λαὸ εἶναι κάποιο κατωτέρας ποιόποτος ἄτομο. Καὶ αὐτὸ ἔχει γίνη πιὼν συνειδήσης ἀμετάλητη. Δὲν έρει ἀπὸ ποιά γεγονότα καὶ ἀπὸ ποιεὶς ἐποχές ἀρχίζει ο διασυρμός μας καὶ οι συνέπειες, τὶς ὅποιες μηνημονεύουμε καὶ ζούμε.

'Αλλὰ πρόκειται περὶ πραγματικότητος. Θεραπεία, λοιπόν, ἀς μὴν ζητᾶμε.

"Η στέρησις ψήφου εἶναι μιὰ ἀκόμη ἀφορμὴ τῆς κακοδαιμονίας μας. "Ισως ἀν κατωρθωματε νὰ ἔξισθωμε στὴν περίπτωση αὐτὴ μὲ τὸν ὑπόλοιπο ἐλληνικὸ λαὸ, κάποιος θὰ ἐβελτιώνει τὴν κατάσταση. Θὰ μποροῦσαμε, π. χ., νὰ φέρουμε στὸ "Υπουργεῖο" μας ἔνα "Υπουργό", που νὰ μᾶς ξέρει. Ποὺ νὰ κατέχῃ τὸ ἐπάγγελμά μας καὶ τὰ ζητήματα μας. Ποὺ νὰ μῆ μᾶς ἀφορίζῃ ὅταν σὲ κίνηση ἐγτατική τῶν πλοίων τρώμε ἔνα κομμάτι ψωμὶ καὶ νὰ μᾶς σηκων τοὺς νῶμοι τους σὲ μακρόχρονες ἀνέργειες μας. Ποὺ νὰ μῆ μᾶς βλέπῃ μόνο τοὺς ναυτικοὺς ὅταν γυρίζουν μὲ σιδερωμένα πουκάμισα, ἀλλὰ ικανὸν νὰ τοὺς παρακολουθῇ, ἐστω καὶ νεορά, στὸν ἀτελεύτητο μόχθο τους, στὶς μεγάλες τους στερήσεις καὶ ἀντὶ ἐμπαιγμῶν καὶ παρεχηγήσεων νὰ μᾶς περιβάλλῃ μὲ κατανόηση, μὲ συμ-

πόνια καὶ μὲ ἀγάπη. Νὰ είναι σὲ θέση νὰ λογαριάζῃ, ὅτι οἱ ναυτικοὶ ἀμείβονται πολὺ λιγύτερο ἀπὸ κάθε ἄλλον βιοπλαστικό, ἀν οἱ ἀποδοχές τους διαιρεθοῦν σ' δλοὺς τοὺς μῆνες τοῦ χρόνου καὶ σ' δλοὶ τὰ χρόνια τῆς σταδιοδρομίας τους. Πώς οι ναυτικοὶ γιὰ νὰ κερδίσουν τὸ ψωμὶ τους ἀπαφασίζουν καὶ στερούνται δλοὶ τ' ἀγάθα της οἰκογενειακῆς ζωῆς. Πώς, τέλος, λίγοι ναυτικοὶ παρευρίσκονται στὶς χαρές καὶ τὶς λύτες τῶν δικῶν τους. Ελάχιστοι ναυτικοὶ ἀκολούθησαν τὸ γονειό τους στὴν πορεία τῆς ὑστάτης του κατοικίας, ἐλάχιστοι παρευρέθησαν στὸ γάμο τῶν παιδιῶν τους. Ελάχιστοι στὴ γέννησή τους. "Ολα μὲ τὴν ἀλληλογραφία, μὲ τὴ φωτογραφία, μὲ τὴν παραγγελία μέσω τρίτου.

Ἐγὼ πιστεύω πώς ἡ στέρησις ψήφου πολὺ μᾶς ζημιάνει ἐμάς τοὺς ναυτικούς. Παίρων τὸ θέμα σοθαρά, τώρα, ποὺ ἔκδηλη καὶ ριζική μᾶς δόθησις καὶ ἀπὸ αὐτὴν ἀκόμη τὴν Κυβέρνηση τοῦ Καραμανῆ.

Ξεκίνα συνεπῶς σοθαρά τὸ θέμα. "Εξορκίζω τὶς ναυτικές δραγμάσεις νὰ τὸ υιοθετήσουν καὶ νὰ ξερβαχιονισθοῦν σὲ ἀγώνα. Πρέπει γιὰ τοὺς ναυτικούς νὰ κερδίσῃσι αὐτὸ τὸ δικαιώματα. Μὲ τὶ τρόπο, πῶς θὰ ψηφίζουμε, ποιοὺς θὰ ψηφίζουμε, δὲν είναι ἀνάγκη νὰ κάμω εἰσήγηση. Εἶπαμε, πῶς τὰ περισσότερα ναυτικά κράτη δινουν τὴν εύκαιρια αὐτὴ στοὺς ναυτικούς τους. "Ἄς μελετηθῇ αὐτὸ τὸ καλλίτερο σύστημα.

Οι ὄργανωσεις, δύως, νὰ τὸ πάρουν σοθαρά. Νὰ ἐτοιμάσουν ἀπὸ τῶρα μιὰ δημοκρατική ἔγκατταλεμένη πλοιῶν σὲ ἐπόμενες ἐκλογές σὲ περίπτωση καὶ ἀλλής ἀρνήσεως.

Παράλληλα, δύως, μὲ τὶς δημοκρατικής ψηφαρά, τὸ πάρον σοθαρά καὶ ναυτικοί οι πολιτικοί. Καὶ πρώτα πρώτα νὰ σπεύσουν νὰ βγάλουν ἐκλογικὰ βιβλιάρια σὲ δλοὶ τὰ μέλη της οἰκογενείας τους, ἀνδρες καὶ γυναίκες, ποὺ δικαιούνται ψήφου. Καὶ ἀς ἀρχίσῃ μιὰ ἐργασία νὰ συσσωματωθοῦν σὲ πολιτική δραγματική, εἴτε κατὰ αὐτὸ τὶς ἐπαγγελματικές τους δραγμάσεις εἴτε μὲ ἄλλη ἡγεσία.

Μόνο ἔτσι θὰ μπορέσουν νὰ ἐπιβληθοῦν καὶ νὰ ἀξιώσουν τὸν πραγματισμὸ τῆς ψήφου τῶν ναυτικῶν στὰ πολιτικὰ προγράμματα τῶν κομμάτων.

Υπάρχουν μεταξὺ τῶν συνταξιούχων μας πολλοὶ φιλόδοξοι. "Ἄς κινθοῦν αὐτοὶ πρώτοι.

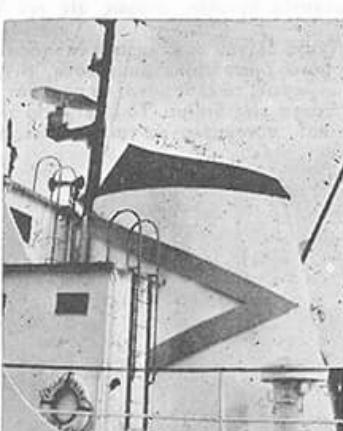
"Αποτελούμε μιὰ μεγάλη τάξη, πενήντα καὶ πλέον, χιλιάδων οἰκογενειῶν. Ή ἀδράνεια γύρω ἀπὸ τὸ θέμα της ψήφου εἶναι ἀπὸ τὶς κυριωτερες ἀφορμές τῆς κατάντιας μας. Δὲν φέρουν στότελεσμα οὔτε οἱ διακαστικές, οὔτε οἱ κλαυσιμωσιμοί, οὔτε τὰ δημοσιεύματα, οὔτε τὰ μεγάλα ἐπιχειρήματα. Μόνο μιὰ πίεση μὲ τὴν ψήφο γίνεται αἰσθητή καὶ λαμβάνεται ὑπ' άριστη.

Μιὰ πολιτικὴ δραγμωση τοῦ ναυτικοῦ κόσμου, σὰν πρώτο μέτρο καὶ σὲ συνέχεια ένας ἀποτελεσματικὸς ἀγώνας γιὰ νὰ ψηφίζουν καὶ οἱ ἀθρωποὶ τῶν πλοίων, πολλὰ καλὸ θὰ έχῃ ἐπακόλουθα γιὰ τὴν τάξη μας. Μήν τὸ πάριουμε στ' ἀστεῖα.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

"THE BLUE DIAMOND FLEET,"

SUPERIOR TUGS
SUPERIOR SERVICE



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.

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

Η ΝΕΑ ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ

ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΕΠΙ ΤΑΠΗΤΟΣ ΚΑΙ ΑΙ "ΣΗΜΑΙΑΙ ΕΥΚΟΛΙΑΣ".

ΓΕΝΕΥΗ, Μάιος, ('Εκτάκτου απεσταλμένου μας).— Κατά μίαν συνήθη σύμπτωση, την Διάσκεψιν τού «Δικαίου της Θαλάσσης», την συγκληθείσαν πρωτοβουλία τού Οργανισμού 'Ηνωμένων 'Εθνών, διεδέχθη έπειρα Διάσκεψις εις την Γενεύη, αφόρωσα την εύημεριάν ενός έκατομμυρίου ναυτικών. Αι συνεδριάσεις της προχισαν την 29ην 'Απριλίου και θα παρατάσσον μέχρι της 1ης Μαΐου, έλπιζεται δέ νά έπιπευχθῇ συμφωνίας επί τη διαφοράν ψεμάτων, άναφερομένων εις τούς δρόνις έργασιας τῶν ναυτιλιομένων. Εἰς τὴν δημορθούν διάταξιν περιλαμβάνονται ζητήματα, ως λ. χ. ή πρόσληψις ναυτικών μέσω κανονικών ιδρυμένων Γραφείων έργασιας, ή μεταφορά σημαίας σχετικώς με τὰς συνήθης κοινωνικῆς προνοίας και σαφαλίσεως (σημαία άσυνδοσίας), ή διος τού σύμματου παροχή λατρικών συμβούλων πρός σκάφη τὸν πλώ, ή δικαιοδοσία επί της άναστολής της ισχύος τῶν διπλωμάτων ειδικεύεσσων τῶν άξιωματικών και ή άμοιβαία ή διεθνής άναγνωρίσις τῶν έθνικῶν δελτίων ταύτων τῶν ναυτικῶν.

Σημαντική έχει ἐπιτελεσθῇ δηδούς διά τὴν ἐπίτευξιν συμφωνίας, κατὰ τὴν συνελθούσαν ἐν Λοιδίνῳ περὶ τὰ τέλη φθινοπώρου τοῦ 1956 προπαρασκευαστικήν διάσκεψιν, εἰς τὴν δημορθούν διάτηρος ποσού 21 χωρών. 'Υπάρχει ἐπί τούτοις ἔνα θέμα — καὶ ισως-ισως τὸ σπουδαιότερον ὅλων — διότε δινατῶν νά προκαλέσῃ πολλάς συζητήσεις. Προκειται περὶ τῆς άναθεωρήσεως τῆς συμβάσεως ήμερομισθίων, ὡρῶν έργασιας και συνθήκων ἐπανδρώσεως. Οι μετασχόντες εἰς τὴν προπαρασκευαστικήν διάσκεψιν τού Λοιδίνου δὲν κατεργώσαν νά συμφωνήσουν, ὅταν τὸ θέμα τοῦτο συνεζήτητο, μολονότι αἱ ἀντιδέσεις ἀπόφεων ήσαν ζωρότεραι, ώς πρὸς τὸν τρόπον και τὰ μέσα τῆς έφαρμογῆς, ἐνῷ ἐπὶ τῆς συνοίας τῶν δημάτων ήσαν ζητήσεις.

Κατὰ τὴν διαρρύσσασαν δωδεκετίαν ἀπό τῆς ναυτικῆς διασκέψεως τοῦ Σηπτέμβριου (1946), ἐπῆλθον πολλαὶ ἐπὶ τὰ βελτίω μεταβολαὶ εἰς τὰς συνήθης έργασιας τῶν ναυτιλομένων. Αι μεταβολαὶ αὗται ήλθον ώς ἀπότελεσμα τῆς συνεργασίας και τῆς άμοιβαίας κατανοήσεως, ποὺ υφίστανται εἰς ἀσύνθητον βαθμὸν μεταξὺ τῶν ἐργοδοτῶν και τῶν ἀντιπροσώπων τῶν ναυτεργατικῶν 'Ενώσεων. Βοηθητικὸς ἐξ ἄλλου παράγοντας ἀπότελεσμαν εἰς τὸν εὔημερον ημέραν, μολονότι αἱ ἀντιδέσεις ἀπόφεων ήσαν ζωρότεραι, ώς πρὸς τὸν τρόπον και τὰ μέσα τῆς έφαρμογῆς, ἐνῷ ἐπὶ τῆς συνοίας τῶν δημάτων ήσαν ζητήσεις.

Κατὰ τὴν διαρρύσσασαν δωδεκετίαν ἀπό τῆς ναυτικῆς διασκέψεως τοῦ Σηπτέμβριου (1946), ἐπῆλθον πολλαὶ ἐπὶ τὰ βελτίω μεταβολαὶ εἰς τὰς συνήθης έργασιας τῶν ναυτιλομένων. Αι μεταβολαὶ αὗται ήλθον ώς ἀπότελεσμα τῆς συνεργασίας και τῆς άμοιβαίας κατανοήσεως, ποὺ υφίστανται εἰς ἀσύνθητον βαθμὸν μεταξὺ τῶν ἐργοδοτῶν και τῶν ἀντιπροσώπων τῶν ναυτεργατικῶν 'Ενώσεων. Βοηθητικὸς ἐξ ἄλλου παράγοντας ἀπότελεσμαν εἰς τὸν εὔημερον ημέραν, μολονότι αἱ ἀντιδέσεις ἀπόφεων ήσαν ζωρότεραι, ώς πρὸς τὸν τρόπον και τὰ μέσα τῆς έφαρμογῆς, ἐνῷ ἐπὶ τῆς συνοίας τῶν δημάτων ήσαν ζητήσεις.

1) Selection Committee (10 μέλη ἐξ ἑκάστης πλευρᾶς): 'Αναπληρωματικοὶ οἱ κ. κ. Κ. Λύρας τῶν ἐφοπλιστῶν και Μ. Πετρουλῆς τῶν ναυτικῶν. 2) Ἐπιτροπὴ προτάσεων (12 μέλη ἐξ ἑκάστης πλευρᾶς): Τακτικὸν μέλος ὁ κ. Κ. Λύρας, μὲν ἀναπληρωτὴν τὸν κ. Ι. Α. Χατζηπατέραν. 3) Ἐπιτροπὴ συμβάσεως 93, περὶ μισθῶν κλπ. (15 μέλη ἐξ ἑκάστης πλευρᾶς): Μετέσχον οἱ κ. κ. Σπ. Γουλιέλμος κυβερνητικός, Κ. Λύρας τῶν ἐφοπλιστῶν και Δ. Μπενετάτος τῶν ναυτικῶν. 4) Ἐπιτροπὴ προσλήψεων ναυτικῶν (Γραφεῖον 'Έργοςίας, 10 μέλη ἐξ ἑκάστης πλευρᾶς): Οἱ κ. κ. 'Αντωνιάδης κυβερνητικός, Λύρας ή Χατζηπατέρας τῶν ἐφοπλιστῶν και Μ. Πετρουλῆς τῶν ναυτικῶν. 5) Ἐπιτροπὴ μεταφορᾶς σημαίας (πλοία σημαίων εὐκολίας, 10 μέλη ἐξ ἑκάστης πλευρᾶς): Οἱ κ. κ. Γουλιέλμος κυβερνητικός, Λύρας ή Χατζηπατέρας τῶν ἐφοπλιστῶν και Μ. Πετρουλῆς τῶν ναυτικῶν. 6) Ἐπιτροπὴ διπλωμάτων (8 μέλη ἐξ ἑκάστης πλευρᾶς): Ό κ. Δ. Μελέτης, τῶν ναυτικῶν. Καὶ 7) Ἐπιτροπὴ φαρμακείων πλοίων (8 μέλη ἐξ ἑκάστης πλευρᾶς): Δέν μετέσχεν 'Ελλην.

'Αναφορικῶς μὲ τὴν συγκρότησιν τῶν ἐπιτροπῶν, αἱσθησιν προεκάλεσεν, ὅτι τόσον ἀπό τῆς πλευρᾶς τῶν ἐφοπλιστῶν, δύον και ἀπό τῆς πλευρᾶς τῶν ναυτικῶν, ἀπεκλεισθήσαν οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς τάξεως τῶν οἱ προερχόμενοι ἐκ τῶν χωρῶν τοῦ Παραπετάματος και τῆς Γαλλίας, οἱ τελευταῖοι, διότι ἀνήκον εἰς τὴν κομμουνιστικήν Γαλλικήν Γενικήν Έργατικήν Όμοσπονδίαν.

Αι συσταθεῖσαι ἐπιτροπαὶ ἐπελήφθασαν συντόνως τοῦ ἔργου τῶν. 'Ηδη ή ἐπὶ τῶν διπλωμάτων ἐπιτροπῆς ἐπεράτωσε τὴν ἀποστολὴν τῆς και ἐψηφισθῇ τελικῶς ή σύμβασις, ητοι και προβλέπεται, διότι η χορηγούσα τὰ διπλωμάτα χώρα διέχει τὸ δικαίωμα και τῆς ἀφαιρέσεως αὐτῶν. 'Επερμάταισαν ἐπίσης τὸ ἔργον τῶν με γενικήν συμφωνίαν ή ἐπιτροπὴ διὰ τὰ ναυτικὰ φυλλάδια και η ἐπιτροπὴ διὰ τὰ φαρμακεία τῶν πλοίων. 'Η ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῆς προσλήψεως τῶν ναυτικῶν διὰ τῶν Γραφείων 'Έργασιας ἐπεράτωσε καὶ αὕτη τὰς ἔργασιας τῆς και η ἐκθεσίς τῆς ἐνέκριθη παρὰ τῆς διομελείας τῆς Διασκέψεως δι' 74 ψήφων, ἐναντίον 4 και ἀποχών 5. Μεταξὺ τῶν μειοψηφησάντων κατελέγοντο και οἱ 'Ελληνες κρατικοὶ ἐκπρό-

σωποι, ἐπίσης οἱ τῶν ἐφοπλιστῶν μαζὶ μὲ τοὺς ἀντιπροσώπους τῆς Λιβερίας και τοῦ Παναμᾶ. 'Η ἐν προκειμένῳ ἀπόφασις ἔχει ως ἔξης:

«Δεδομένης τῆς προκαλούσης ἀνησυχίας καταστάσεως, καθ' ἥν ναυτεργάται μιάς χώρας ὑπηρετούντες ἐπὶ πλοίοις ὑπὸ σημαίας ἄλλων χωρῶν, χωρὶς τὴν ὑπαρξίαν συλλογικῶν συμβάσεων, αἵτινες νά ἔξασφαλίζουν εἰς αὐτοὺς προστασίαν και τὰ διεθνῶς κρατούντα πρότυπα εἰς τὰ πλοία τῶν ιδίων τῶν χωρῶν, εἰσηγείται εἰς τὴν γενικήν συνέλευσιν τοῦ 'Διεθνοῦς Γραφείου 'Ἐργασίας»:

»1. 'Εκάστη χώρας-μέλος ὀφείλει νά πράξῃ πᾶν τὸ δυνατόν, ἵνα ἀποθαρρύνῃ τοὺς ναυτικούς της, ὅπως ναυτολογούνται ἐπὶ σκαφῶν νηολογημένων εἰς ξένας χώρας, ἐφόσον αἱ συνθήκαι, ὑπὸ τάς όποιας οἱ ναυτικοὶ οὐτοὶ προσλαμβάνονται, δὲν εἰναι γενικῶς αἱ ἀντίστοιχοι πρὸ τὰς ισχυούσας διὰ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων και προτύπων κοινωνικῆς προνοίας, τῶν παραδεγμάτων ἀπὸ τὰς καλησ πίστεως ἐφοπλιστικὰς και ναυτεργατικὰς ὀργανώσεις τῶν χωρῶν, ὅπου τοιαύται συλλογικαὶ συμφωνίαι και πρότυπα περιβολούνται ὡς ἐκ παραδόσεως ισχύοντα.

»'Ιδιαστέρως δι' ἔκστον ναυτεργάτην ὀφείλει νά ἔξασφαλίζεται πρόβλημα: α) Διὰ τὸν παλινόστηρον του, δοσάκις ὑπηρετεῖ ἐπὶ πλοίου νηολογημένου εἰς ξένης χώρας, και ἀπολένται διὰ λόγους μὴ βαρύνονται τας αὐτόν. Η παλινόστηρος δέοντα διὰ νειρεργήται εἴτε εἰς τὸν λιμένα τῆς χώρας, εἰς τὴν ποιαὶν οὐτοὶ ἀνήκει ἡ, τέλος, εἰς ἔτερον λιμένα, συμπεφωνημένου μετὰ τοῦ πλοίου και ἐφοπλιστοῦ και ἀνεκριμένου ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ἀρχῆς. Και 2) Διὰ τὴν ιστρικὴν περιθαλψιν και συντήρησιν τοῦ ναυτικοῦ, τοῦ ναυτολογημένου εἰς ξένης λιμένα, λόγω ἀσθενείας η ἀτυχήματος, ἐπισμάντος ὑπὸ την προτερεῖα ἐπὶ τοῦ πλοίου και μη ὀφειλούμενου εἰς σφάλματος.

Η ἐπὶ τῶν μισθῶν ἐπίσης ἐπιτροπὴ ἐπελήφθη τοῦ ἔργου της. Πρότασις τῶν ἐφοπλιστῶν, ὅπως ἡ σύμβασις ἐπὶ τῶν μισθῶν ισχύσῃ μόνον διὰ πλοίου τῶν 2500 τόνων και ἄνω (ἀντὶ τῶν 500 τόνων, ως μέχρι τοῦνδε ισχύει) ἀπερίφθη διὰ σοθαράς πλειοφύριας. 'Αντιθέτως, ἐπέρα πρότασις ὑποβληθεῖσα ἐκ τῆς πλευρᾶς τῶν ναυτικῶν, ὅπως η σύμβασις αὐτῆς χωρισθῇ εἰς δύο μέρη, ἵνα διὰ τοὺς μισθῶν και ἔτερον διὰ τὰς ώρας και συνθήκας έργασιας, ἵνα οὐτοὶ ὑποβοληθῇσι της, ἔστω και κατὰ την πλευρά τὰ διάφορα κράτη, ἐνεκριθῇ διὰ σοθαρᾶς πλειοφύριας.

Σ. Σ.: Διευκρινίζεται, διτι μεταξὺ τῶν ἀντιπροσώπων τῆς 'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Ἐφοπλιστῶν' εἰς τὴν διεθνή ναυτικήν διάσκεψιν καταλέγεται ὁ κ. 'Ιω. 'Αδ. Χατζηπατέρας και ούχι δι. κ. Κ. Χατζηπατέρας. ώς ἀνεφέρετο εἰς τὸ προηγουμένον τεύχος μας.



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, Civitanova, 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
Klaipdorp, 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
359, Dadabhai Naoroji Road Fort
BOMBAY
(also at Calcutta & Colombo)

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

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

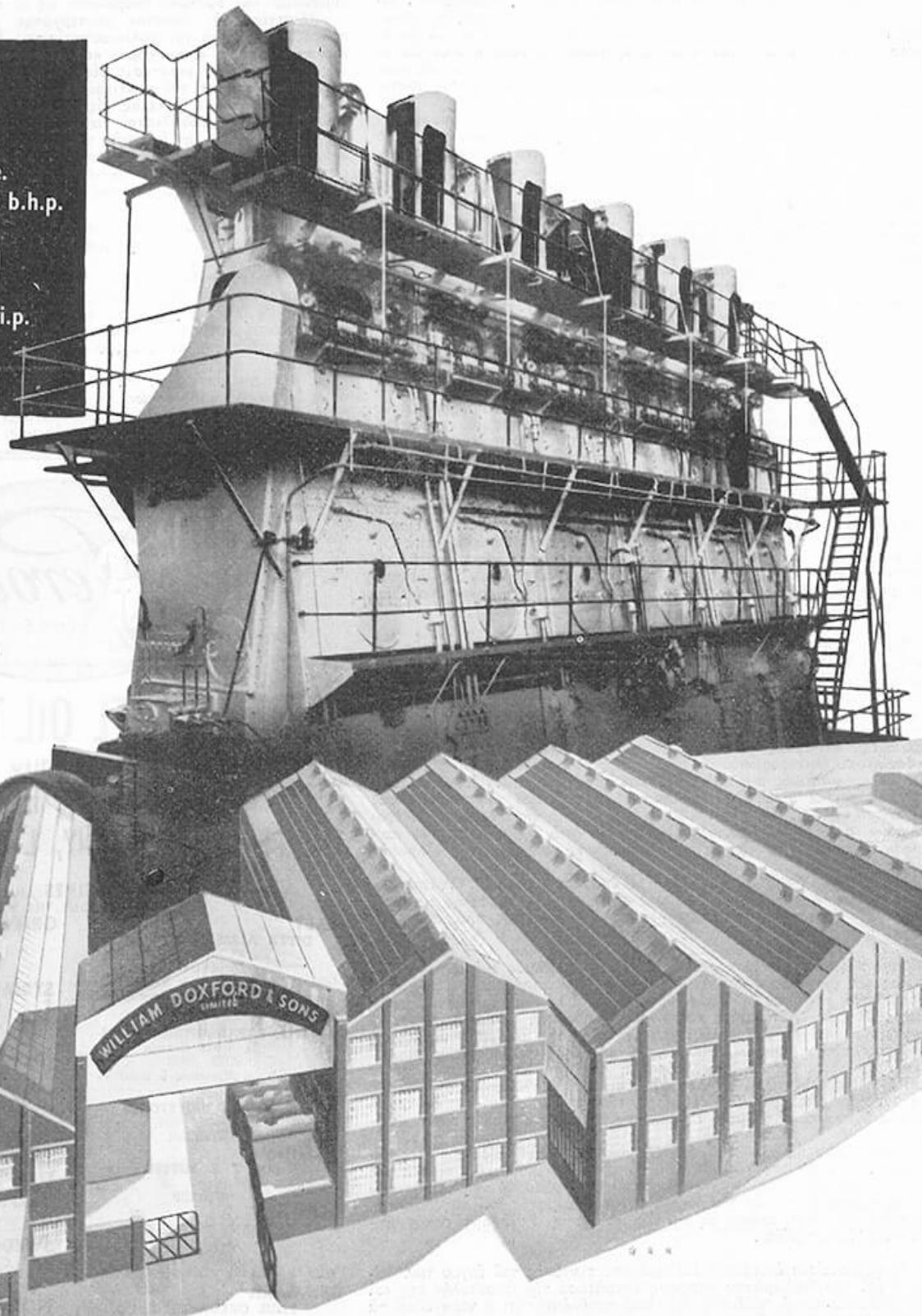
KRISTIAN HERLOFSEN
Uronningensgt. 81
KRISTIANSANDS

the DOXFORD

opposed piston

turbo charged engine

Six cylinders.
650 mm bore.
2,320 mm
combined stroke.
115 r.p.m. 8,000 b.h.p.
8,700 i.h.p.
92% mechanical
efficiency.
110 lb./sq. in m.i.p.



WILLIAM DOXFORD & SONS
(ENGINEERS) LTD
SUNDERLAND ENGLAND

WILLIAM DOXFORD & SONS
(SHIPBUILDERS) LTD
SUNDERLAND ENGLAND

Η ΚΡΙΣΙΣ ΑΜΕΙΟΤΟΣ ΣΥΝΕΞΙΖΕΤΑΙ

ΤΟ Α'. ΤΡΙΜΗΝΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

ΟΛΙΓΩΤΕΡΑ ΤΑ ΦΟΡΤΙΑ, ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Η άνασκόπησις τοῦ «Ούεστινφόρμ» διά τὸ α'. τρίμηνον 1958 τῆς διεθνούς ναυλαγορᾶς καὶ οἱ ἔξι αὐτῆς διαπιστώσεις καμμίαν δὲν ἐπιτέρουν ἐλπίδα βελτιώσεως τῶν ναυλῶν κατὰ τὸ β'. τρίμηνον, ἵσως δὲ καὶ δι' ὀλόκληρον τὸ τρέχον ἔτος. Ολιγώτερα προβλέπονται τὰ φορτία γαιανθράκων, σιτηρῶν, μεταλλεύμάτων καὶ ὅλων σχεδὸν τῶν ἄλλων εἰδῶν, τῶν συνήθως διὰ τῶν τράμπων μεταφερομένων, ἐνῷ τούναντιον ὁ στόλος βαίνει σταθερῶς αὐξανόμενος, λόγῳ τῶν νέων ναυπηγήσεων. Ἐπίδρασιν τινας ικανοποιητικὴν δὲν ἔσχεν ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς οὐδὲ αὐτὸς ὁ παροπλισμὸς σκαφῶν 4½ ἑκατομμυρίων τόνων.

Κατὰ τὴν τριμηνιαίαν παρὰ τοῦ «Ούεστινφόρμ» ἀνασκόπησιν τῆς ναυλαγορᾶς διὰ τὰ φορτηγὰ Ἑηροῦ φορτίου, τὸ σύνολον τῆς κλεισθείσης, κατὰ ταξίδιον χωρητικότητος κατὰ τὸ α'. τρίμηνον τοῦ 1958 εἶχεν ὡς κάτωθι, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀντίστοιχον τρίμηνον τοῦ 1957 καὶ πρὸς ὀλόκληρα τὸ ἔτη 1956 καὶ 1957 (εἰς χιλιάδας τόνων d.w.):

ΕΙΔΗ ΦΟΡΤΙΩΝ	Έτος 1956	Έτος 1957	α'. 3μην. 1957	α'. 3μην. 1958
Γαιανθράκες	48341	38523	19270	2596
Γενήματα	17751	14115	3546	4045
Παλαιοσίδηρα	3717	3174	1028	251
Μεταλλεύματα	5681	9322	2512	1359
Ζαχάρεις	2122	2766	884	644
Χημικὰ & λιπάσματα	2583	3134	794	1027
Ξύλεια	705	1170	152	338
Διάφορα	2313	3530	515	897
	83213	75734	28701	11157
ἘΚ ΤΟΥΤΩΝ:				
Συνεχῆ ταξίδια	41855	28705	15918	668
Ἐτοιμαὶ φορτώσεις	41358	47029	12783	10489

Διὰ πρώτην φορὰν ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1957, ὅτε ἥρχισεν ἕκδολομένη ἡ κάμψις τῆς δραστηριότητος τῆς ναυλαγορᾶς, ἐσημειώθη σημαντικὴ πτώσης τοῦ ἐπιπέδου τῶν ἔτοιμων φορτώσεων, ἐνῷ μέχρι τοῦδε ἡ γενικὴ ὑποχώρησις ἀνεφέρετο σχεδὸν ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὴν σφαράν τῶν ναυλῶσεων διὰ συνεχῆ ταξίδια διὰ συμβόλαια μεταφορᾶς ἀμερικανικῶν γαιανθράκων εἰς τὴν Εὐρώπην. Τὰ μόνια φορτία, ἀπίνατα ἐνέφανισαν σημαντικὴν ἀξησοῦν ἥσσαν τὰ σιτηρά, τὰ λιπάσματα καὶ ἡ ξυλεία ἀπὸ τὴν περιοχὴν τοῦ Βορείου Εἰρηνικοῦ.

Αἱ διὰ τὸ ὑπόλοιπον τμῆμα τοῦ 1958 προβλέψεις διέπονται — κατὰ τὴν γνῶμην τοῦ Γραφείου «Ούεστινφόρμ» — ἀπὸ τοὺς κατωτέρους παραγόντας: 1) Ἡ ὑφεσις τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς κινήσεως, ίδιῃ ἐγγένητη, ἥτις ἡδη ἀρχίζει νὰ καθίσταται αἰσθητὴ καὶ εἰς τὴν Εὐρώπην, εἰς τὴν πιθανὸν νὰ συνεχισθῇ. τούλαχιστον, μέχρι τοῦ φθινοπώρου, μὲν ἀποτέλεσμα τῶν μείωσιν, γενικῶν, τῆς ζητήσεως τονάκ. 2) Οἱ χειμερινοὶ μῆνες δὲν ἥσαν ἀρκούντως δριμεῖς εἰς τὴν Εὐρώπην, ὥστε νὰ συντελέσουν εἰς τὴν ἐπανάληψην τῶν ναυλῶσεων εἰς εὔερων κλίμασκο διὰ τὴν μεταφορὰν γαιανθράκων, εἴτε εἰς μεμονωμένα ταξίδια δι' ἔτοιμων φορτώσεως, εἴτε εἰπὶ τὴν βάσει χρονοαυλῶσεων. Τὰ εἰς Εὐρώπην ἀποθέματα γαιανθράκων συσταρεύοντα ραγδαίων καὶ αἱ προγραμματισμέναι παρὰ τῆς «Εὐρωπαϊκῆς Κοινωνίας Γαιανθράκων - Χάλυβδος» εἰσαγωγαὶ γαιανθράκων κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους εἰνε, ὡς ἔγγιστα, διλιγώτεραι πατὰ 2.000.000 τόνων, ἔναντι τῶν ἀντιστοιχίων εἰσαγωγῶν τοῦ πρώτου τριμήνου. Παρὰ τὸ γεγονός, διὰ τοῦ χαμηλοῦ ναυλοῦ καθιστοῦν τὸν ἀμερικανικὸν γαιανθράκα εὐθυνότερον ἐν Εὐρώπῃ ἀπὸ τὸν αγγλικὸν ἢ τὸν πολωνικὸν γαιανθράκα, δὲν δύναται τις, ἐν τούτοις, νὰ προβλέψῃ, διὰ αἱ Ἐγγενικῆς φορτώσεως δι' Εὐρώπην θὰ ἀναλάβουν τὸν προγούμενον ρυθμὸν των. 3) Αἱ τελευταῖαι ψυχραὶ καιρικαὶ συνθῆκαι εἰς τὴν Εὐρώπην ἔσχον ὡς ἀποτέλεσμα μίαν ἐλαφρὰν αὐξησιν τοῦ ποσοστοῦ τῶν ναυλῶσεων διὰ σιτηρά. Τούτο — πρωτίστως — ἀποτελεῖ ὑπόθεσιν προνοίας κατὰ ἐνδεχομένων δυσχερεῶν τῆς συγκομιδῆς, ἐνῷ ὑπὸ ὀμαλᾶς περιστάσεις εἶναι πιθανὸν νὰ ἀποτελῇ προσωρινὸν μόνον γεγονός. 4) Αἱ προσπτικαὶ ναυλῶσεων ἐν τῇ ἀγορᾷ τῶν τράμπων διὰ τὴν μεταφορὰν μεταλλεύμάτων εἰναι πενιχρότεραι ἔκεινα ποὺ ἐπεκράτησαν ἐπὶ τινὰ ἑταῖρα κατὰ τὸ παρελθόν, λόγῳ τῶν πιθανῶν περικοπῶν τῆς παραγωγῆς χάλυβος εἰς δῆλας τὰς μεγαλύτερας παραγωγικάς χώρας. 5) Μικρὰ ἀξιόλογα μεταδολὴ ἀναμένεται ἐνδεχομένων νὰ προκύψῃ εἰς τὸ ποσὸν τῶν ἔργασιν διὰ μεταφορᾶς ἀλλών προϊόντων ἀπὸ τράμπων φορτηγά. 6) Κατὰ τὴν πρώτην τριμηνίαν ἐ. ἐ. τὸ ποσοστὸν τῆς παραδόσεως νεοτέυκτου χωρητικότητος ἥτοι ἐλαφρῶς κατώτερον, εἶναι ὅμως πιθανὸν αἱ νέαι παραδόσεις νὰ σημειώσουν περαιτέρω πτώσιν κατὰ τὸν ἔρχο-

τένους μῆνας. 7) Ἐσημειώθη αὐξησις εἰς τὰς διαλύσεις παρηλίκων τράμπων, μολονότι αἱ σχετικαὶ μεταδολαὶ εἰναι μικραί, ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸ σύνολον τοῦ στόλου τῶν τράμπων. Καὶ 8) Ἡ δραματικὴ αὔξησις τοῦ παρωπλισμοῦ τονάκες ἐξηκολούθησε κατὰ τὸ α'. τρίμηνον καὶ ἡδη 4½ ὡς ἔγγιστα ἐκατομμύρια τόνων d.w., ἀναφέρονται εἰς ἀργούντα τράμπων. Τὸ τονάκες ἐν τούτοις δὲν περιωρίσθη ἀκόμη εἰς τὸσον Βαθμόν, ὥστε νὰ προκαλέσῃ σταθερωτέρας τιμάς ναύλων. Πολλὰ σχέδια παροπλισμῶν, πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ ἀποσυρθῇ περαιτέρω τονάκες, ἐπὶ προκαθωρισμένης βάσεως, ἐπρόταθησαν τελευταῖα.

Κατὰ κατηγορίας φορτίων αἱ ἔξης διαπιστώσεις συνάγονται:

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ: Αἱ ναυλώσεις διὰ μεταφορὰν γαιανθράκων ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδος διὰ τὸ Κόντινεντ ἀνῆλθον κατὰ τὸ 1956 (συνεχῆ καὶ ἀπλά ταξίδια) εἰς 39.768.000 τόν. καὶ κατὰ τὸ 1957 εἰς 49.407.000 τόν. Διὰ τούτων πρώτων τρεῖς μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους ὑπολογίζονται εἰς 9 μόλις ἐκατομμύρια τόνων. Δέον νὰ σημειωθῇ, διὰ τοῦτο τὸ 1958 προβλέπεται ἡ ἐκτέλεσης ναυλωσμάτων συνεχῶν ταξιδίων διὰ τοῦτο τοπίο 13.984.000 τόν. Διὰ τὸ 1959 ἔχουν ἡδη κλεισθή συνεχῆ ταξιδία διὰ φορτία 7.000.000 τόν. καὶ διὰ τὰ ἔτη 1960 καὶ 1961 διὰ φορτία 7.873.000 τόνων.

Ἐνεὶς προφανές, διὰ ὁ χειμῶνας εἰς τὴν Εὐρώπην δὲν ἥτο ἐπαρκῶς ψυχρός, ὥστε νὰ προκαλέσῃ, ἔστω καὶ μετρίαν τινὰ ἀναζωγόνησην τοῦ ἐπιπέδου τῶν φορτώσεων ἀπὸ Χάμπτον ρόδος δι' Εὐρώπην. Ήδη, φαίνεται ἡ προθίσταν, διὰ αἱ εἰς Εὐρώπην εἰσαγωγαὶ ἀμερικανικῶν γαιανθράκων θό διάθεστον εἰς σύνολον τῶν 40 ἑκατομμυρίων τόνων τέτησιώς, ἔκτος ἔξαντος ἀσφιδνίους ἀναδινοῦσης ὡς οἰκονομικὴ δραστηριότητα εἰς τὴν Εὐρώπην. Καὶ οὕτω ἡ ναυλαγορᾶ, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 1958, ὀλίγας ἐμφανίζεται πιθανότητας νὰ ἰδῃ τὴν πήγματην προσφορὰν τονάκες ισοσταθμιζομένην δι' αὐξησεως τῆς ζητήσεως, συνεπειὰς ἀντιστοιχού αὐξησεως τῶν ὑπεραστατικῶν μεταφορῶν γαιανθράκων.

Τὰ εἰς γαιανθράκα ἀποθέματα εἰς τὰς χώρας τῆς Ηπειρωτικῆς Εὐρώπης πηγήσθων μεγάλως ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους, λόγῳ — κυρίως τῆς μειώσεως τῆς καταναλώσεως γαιανθράκων, συνεπειὰ τοῦ περιορισμοῦ τῆς διομηχανικῆς δραστηριότητος εἰς πλείστας εὐρωπαϊκάς χώρας, ἐν συνδυασμῷ πρὸς περαιτέρω μετατροπάς διὰ καύσιν πετρελαϊκούς, αὐτοὺς γαιανθράκων. Συγχρόνως, ὡς ἔξι Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰσαγόμενος γαιανθράκος προχίσει νὰ δεικνύῃ σημαντικὴν πτώσιν, ὥστε νὰ φαίνεται ἀπίθανον, διὰ ὁ τελικὸς ἀριθμός διὸ τὸ 1958 θὰ είνε πολὺ ἀνώτερος τῶν 40 ἑκατομμυρίων τόνων. Ή εἰς τὰς Ηνωμένων Πολιτείας πόλεις δριχίζει νὰ ἀσκῆ τὸν ἀντίκτυπον της καὶ ἐπὶ τῆς διομηχανικῆς δραστηριότητος τῆς Δυτ. Εὐρώπης, θεωρεῖται δὲ ἀπίθανον νὰ εὑρεθῶνες ἔξαίφνης εἰς ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορίου ἀνά τῶν ύφισταμένων ἐπιπέδων, κατὰ τὸ

ΣΙΤΗΡΑ: Αὐξησις εἰς ναυλώσεις διὰ μεταφορὰν σιτηρῶν ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰ κρατικὰ ἀποθέματα (ὑπὸ μορφὴν θοιθείας) καὶ τὰ καναδικῶν πωλήσεων ἐπὶ μακροπροθέσμω πιστώσει εἰς ἀστιακάς χώρας ἐσημειώθη κατὰ τὸ α'. τρίμηνον τοῦ 1958, ἐνῷ φορτίων διὰ τὴν Εὐρώπην σταθερά ὑπῆρξεν ἡ ζητησία.

Οσον ἀφορά τὰς ἴνδικας ἀνάγκας, αἱ φορτώσεις σιτηρῶν ἀπὸ τὰς Ηνωμένων Πολιτείας, ὑπὸ τὴν ύφισταμένη συμφωνίαν, ἀναμένεται: νὰ τερματισθοῦν κατὰ τὰ τέλη Ιουλίου, ἀλλὰ παραχωρήσεις δι' ἄλλα ἀγαθά — δυνάμει τοῦ νόμου 480 — δυνατῶν νὰ στραφοῦν πρὸς τὰ σιτηρά, αὐξανομένων τῶν εἰσαγωγῶν σίτου εἰς Ἰνδίας, κατὰ ποσότητα 400 χιλιάδων τόνων. Πολλά, ἐν τούτοις, φορτία ἀπὸ τὸν ἀρχικὸν παραχωρήσαντα σίτου ἔχουν ἡδη ἀνασταλή καὶ αἱ μεταφοραὶ αὐταὶ δὲν ἀναμένεται, διὰ δύο συμβατῶν εἰς τὴν οἰκείαν των ναυλῶσεων πρὸς διακίνησην σιτηρών, κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ ἔτους. Οὔτε καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ εἰς τὸ Πακιστάν δύναται νὰ συμβάλουν εἰς τοιαύτην τινά

Εἰς τὸ Ηνωμένων Βασιλείου αἱ εἰσαγωγαὶ ἀπὸ τὸν Καναδάν καὶ τὰς Ηνωμένων Πολιτείας δὲν ἥσαν μὲν μεγάλαι, ἀλλὰ ὑπῆρξαν σταθεραὶ καὶ λίαν προσφάτως ηδησήθη τὸ ἐνδισφέρον διὰ δρώσιμων καναδικήν κριθήν. Ή προσπτική, διθεν, διὰ τοὺς ἔξαγωγεῖς κριθῆς εἶνε εὐνοϊκή, λόγῳ μεγάλης ζητήσεως ἀπὸ μέρους τῶν εἰσαγωγικῶν χωρῶν. Ή Ἀργεντινή, κυρίως, ἀλλὰ καὶ ἡ Νότιος Αφρική εἶχον μεγάλας ἐσοδείας. Εἰνε πιθανόν, διὰ ἡ Ἀργεντινή θὰ ἔχῃ 3.000.000 τόν. πρὸς πιθανήν, μὲν μεγάλας δὲν τιμάς δὲν θὰ ὑπάρξῃ ἐλλειψις ἀγοραστῶν.

Παρὸς τοὺς ἀνιστέρω παραγόντας, ή πιθανή προσπτική διὰ μακροπροθέσμους ναυλώσεις πρὸς μεταφορὰν σιτηρῶν θὰ ἔξακολουθησῃ εἰνοσού-

POR T SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

CABLES: "MARITIME,,

ADDRESS: P. O. Box 306

σα την καναδικήν και άμερικανικήν πολιτική διαθέσεως των πλεονασμάτων των είς σήν. Η ευρωπαϊκή ζήτηση διά σήν υπεραστλαντικής προελεύσεως δὲν φαίνεται πιθανόν νά αύξηθη. λόγω των προσφάτων δυσμενών συμβούλων, αύτινες απλών αύξενσιν την νέαν σποράν και έπειτα διά σήν πρόσδον της καλλιεργείας του χειμερινού σίτου. Μελετώνται ήδη είς τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας προτάσεις μείζονος έλαστικότητος των τιμών συγκεντρώσεως, άλλα και είναν ακόμη αι προτάσεις αύτοι υιοθετήθουν, διότι απότιμον νά φύγος της προβλεπούμενης διά το 1958 έσοδειας, θά παρασεινή προβλήμα, διότι διά δυνηθή, ίσως, νά έπιλυθη διά περαιτέρω έπεκτάσεως τού νόμου 480. Είς τούτο και έγκειται η μεγίστη έπιτις άπασχολήσεως πρό του τέλους του 1958 τών τράμτες είς μεταφοράς σιτηρών, ιδία δε είς τομέας μακρών ταξιδίων. 'Ολιγήν, έν τούτοις, αύξησην διάπιστων διά το δεύτερον τρίμηνο.

ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ: Αι ναυλώσεις πρός μεταφοράν μεταλλευμάτων, ως άνεμεντο, ήσως, ένεφάνισαν και πάλι, κατά το α', τρίμηνον, πτώσιν, φαινεται διά απότιμον νά φύσουν τά 9½ έκαπομπή των τού άντιστοιχον τριμήνου του 1957. Είς τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας, με παραγωγήν χάλυβος, ανερχομένην είς διλιγόντερον τών 50% της παραγωγικής δυναμικότητος της χαλυβουργίας (έτησια ανάλογοια 70 έκαπομπή των τούν, έναντι έπιτις ανάλογων 100 έκατ., τόνων και πλέον διά το 1957), τό έπιπέδον τών είς μεταλλεύματα είσαγωγών φαίνεται ήδη νά είνε πολὺ χαμηλότερον. Αι ένδειξεις δεικνύουν, διό πρέπει, όπωσδήποτε, νά άναμένεται παρατεταμένη περίοδος παραγωγής με τά 50%, περίοδον, της δυναμικότητος. Αι έκθεσεις από την Εύρωπαϊκήν Κοινότητα Γαιάνθρακος — Χάλυβος είναι άποθαρρυτικά. Νέαι παραγγελίαι διά προιόντα χάλυβος, κατά την έναρξην τού τρέχοντος έτους, δεικνύουν συνεχή πτώσην. Μολονότι κατά το 1957 ή παραγωγή έσπειρεσιν αύξησην 5.2 %, έναντι τού προηγουμένου έτους, ή αύξησης τών είσαγωγών μεταλλεύματος ήτο μεγαλυτέρα (15% κατά τούς πρώτους όκτω μήνας), με άποτέλεσμα την ραγδαίαν αύξησην τών είς μεταλλεύματα άποθεμάτων. 'Η δέ αύξησης αύτη τών άποθεμάτων έσπειρωθη, κατά το πλεύστον, είς την Γερμανίαν, την Ιταλίαν και τάς χώρας της Μπενελούζ, όπου και έφθασεν είς ποσοστόν 50% και πλέον μεταξύ 'Ιουνίου 1956 και 'Ιουνίου 1957. Είς τάς έν λόγω χώρας τά άποθέματα είνε άκομη με-

γάλα, παρά την περικοπήν τών είσαγωγών.

'Επέρα έξειδις άνεφέρετο είς σημαντικήν τινα αύξησην τών είς χάλυβα απόθεμάτων. διά τά όποια ούδεμια κατωράθη νά έξειρεθη έξωτερη άγορά. Συνέπεια του γεγονότος τούτου ύπηρεν ή είς τινα περιοχής περικοπή της παραγωγής μεχρι ποσοστού 20%, μειωθεισάν, έπιστης και τών τιμών έξαγωγής. 'Η ύποτιμησης τού πρός έξαγωγήν έκ της Ήπειρωτικής Εύρωπης χάλυβος και το πλέον της εύρωπαϊκής παραγωγικής δυναμικότητος, έδημοιούργησαν πενιχροτέρας προβλέψεις διά τάς έξαγωγώς βρετανικού χάλυβος. Μολονότι ή έγχωριος άγορά δέν έπειδειν αισθητάς τάσεις χαλαρώσεως, τό καθολικόν άποτέλεσμα ένειν, πιθανόν, έλαφρα πτώσις της παραγωγής χάλυβος και άντιστοιχος μειώσις τών είσαγωγών μεταλλευμάτων. 'Εν συνόλω, διέν, ή προστική δι' έργασίας έπιτις μεταλλευμάτων είς την ναυλαγοράν τών τράμτες είνε πολὺ άναλύσει, άποθαρρυτική.

Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΝΝΑΖ: Κατά το ύπο διάσκοπης α', τρίμηνον τού 1958, έσημειώνη και πάλιν αύξησης είς την χωρητικότητα ποστόλου τών τράμτες, μολονότι αύτη δέν ύπηρε τόσον μεγάλη, διόν κατά τά προηγούμενα τριμήνα. 'Ο κατωτέρω πίνακας δεικνύει τάς πραγματοποιηθείσας μεταβολάς κατά το α', τρίμηνον έ. έ., έν συγκρίσει με τά τρία προηγούμενα τριμήνα τού 1957 (είς 100άδας τόνων d. w. και διά πλοία τών 4.000 τόν. d. w. έκαστον και άνω):

	β' 3ην.	γ' 3ην.	δ' 3ην.	α' 3ην.
Σύνολον είς τέλος προηγ. 3ηνου	21179	22017	22466	23092
Νέαι ναυπηγήσεις	675	533	589	554
Πρώην λάινερς	197	74	149	122
Μετατραπήντα τάνκερς	42	12	—	29
MEION :				
Μετατραπέντα	—	—	12	12
Διασλιθέντα	—	—	36	157
Ναυαγήσαντα	46	14	33	49
Παληβέντα διά λάινερς	30	156	31	9
Σύνολον :	22017	22466	23092	23570
Πεσσοτόν αύξησης εν συνόλω :	4%	6%	9%	11%

Διωρθωμένοι άριθμοι νέων ναυπηγήσεων περιλαμβάνουν άναπροσαρμογάδια διά την μετατροπήν άπό άνοικτον είς κλειστόν «σέλτερ-ντεκ». Οι άριθμοι διεκδικούν, διότι τό ποσοστόν τών παραδόσεων καινουργών σκαφών είνε άκομη σημαντικόν, μολονότι κατώτερον τού κατά μέσον δρον ποσοστού τού 1957. Είνε πιθανόν νά ύπαρξη περαιτέρω πτώσης κατά τό προσεχείς έτος, καθόντων πολλά ναυπηγείσια έχουν άνα χειράς παραγγελίας διά την κατασκευήν μεγάλων δεξαμενοπλοίων. 'Επέρα πηγή προσφοράς διά τόν στόλον τών τράμτες, αι μετατροπά, δηλαδή, δεξαμενοπλοίων είς φορτηγά έπροσιν φορτίου, αρχίζει νά αυξάνη, λόγω τών κρατουσών ήδη πολὺ χαμηλών τιμών διά τά τάνκερ, 'Εξ άλλου, ή διάλυσις παρτηλίκων σκαφών αρχίζει νά είνε άξιολογος. Όν και πρέπει νά έκδηλωθη ούσιωδης αύξησης τών διαλύσεων, πριν ή αποκατασταθή θαρροτάτα είς τό προσφέρομενον τονάν. 'Υπό τάς παρούσας συμθήκας τής ναυλαγοράς και τάς διαφορών προτάσεις περί έφαρμογής σχεδίων παραπλησμού ή διαλύσεων, θά ύπαρξη πιέσις έπιτό τών πλοιοκτήτων νά πωλήσουν πρός τούς διαλυτάς. Διέξιδος θά ύπαρξη, άν οι διαλυτάς έπιδείξουν προδημίαν νά άγοράσουν τονάν. Μεγάλαις άφ' έτερου ύπηρεν αι άπωλεια πλοίων κατά το α', τρίμηνον, τούτο, δημως, έπρεπε νά άναμένεται, λόγω τών σφοδρών τρικυμών κατά τούς χειμερινούς μήνας είς τάς βορείους θαλάσσας.

Τό κατά σημαίας όπό παραγγελίαν ή ναυπήγησιν τονάζ έξακολουθεί νά βαίνη μειούμενον, ώς προκύπτει άπό τόν κατωτέρω πίνακα (είς 100άδας τόν. d. w.):

	30 'Ιουν.	30 Σεπτ.	31 Δεκ.	31 Μαρτ.
Λιθερία — Παναμάς	2176	2092	1850	1729
Νορβηγία	1552	1676	1540	1457
Μεγάλη Βρετανία	1216	1233	1205	1029
Γερμανία	910	890	823	707
Ίταλια	391	516	486	419
Ισπανία	423	320	297	195
Όλλανδια	—	236	233	233
Έλλας	—	195	168	137
Σουηδία	1391	147	147	127
Γαλλία	—	140	124	124
Λοιποί χώραι	—	532	481	478
Σύνολον :	8059	7977	7354	6635

Πολύ διλίγια παραγγελίαι έδόθησαν τελευταίως, ούτως ώστε τό συνολικόν ύπό ναυπηγήσιν ή παραγγελίαν τονάζ έμειωθη, συνεπεία παραδόσεων σκαφών, άλλα και συνεπεία άκυρώσεως συμθήκων. 'Εν τούτοις, αι περί τών άκυρώσεων πληροφορίαι είνε λίστας, εις τρόπον, ώστε ή μείωσις ένδεχεται νά είνε μεγαλυτέρας τής ως άνω έμφανισμένης.

ΤΑ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΑ: Εις τόν κατωτέρω πίνακα έμφανινται, κατά σημαίας, τά παγκοσμίως άργοντα τράμτα (έπι 4, τούλαχιστον, έδδομαδάς) τόν Ιην 'Απριλίου. Δέν συμπεριλαμβάνονται τά είδικα μεταλλοφόρα.

Σημαία	Πλοΐα	T. d.w.	Σημαία	Πλοΐα	T. d.w.
Λιθερίας	109	1148.9	Τουρκίας	12	80.7
Παναμάς	74	733.8	Ισπανίας	11	77.3
Άγγλιας	72	692.1	Όνδονώρας	7	70.1
Έλλας	48	475.5	Νορβηγίας	8	59.1
Ίταλίας	39	364.9	Ηνωμ. Πολιτειών	5	54.2
Κοσταρίκας	35	314.1	Σουηδίας	7	48.9
Γερμανίας	12	105.4	Λοιπών χωρών	14	109.1
Φιλανδίας	14	95.5			
Σύνολον:			467		4.429.6

Φρονούμεν — καταλήγει ή έρευνα «Ούγεστιφόρμα» — στις τό άνωτέρω σύνολον άντιπροσωπεύει τόν μεγαλύτερον δύκον παραπλησμένων τράμτας άπό τής προπολεμικής άκομη έποχης και έντευθεν. Δεικνύει τάς σφών της σοδαρότητας της χαλαρώσεως τής ναυλαγοράς, χωρίς ούδεμια μέχρι τής στιγμής ήταν ύπαρχη ένδειξης, διότι τό τόσον όγκων δέν έχειν οίσανθηπότε ικανοποιητικήν έπιτραπεραν τόν των ναυλών.



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

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΔΙΑ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

Ο Χ. ΝΙΑΡΧΟΣ ΤΗΝ ΑΠΟΚΡΟΥΕΙ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΑΡΟΝ

Εις τὸν ὀμερικανικὸν τύπον ἀνεγράφουσαν αἱ κάτωθι πληροφορίαι, σχετικῶς μὲ τὴν διεθνῆ συνεργασίαν μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν δεξαμενοπλοιῶν :

«Οι πλοιοκτήται τάνκερς – γράφουν οι «Τάιμς της Νέας 'Υδρκης» – όνειραν δι' ήνα, τούλαχιστον, έτος τὸν ἔφαρμογήν σκεδίου συστάσεως «Διεθνοῦς Πούλη τῶν Δεξαμενοπλοίων», πρωριούμενον νὰ διευκολύνῃ τοὺς ἐφοπλιστάς τῶν ἐν λόγῳ σκαφών, δηπαρτάντας ὅντες ἀντιμετωπίσουσαν τὴν πτώσιν τῶν ναύλων. 'Ανεκοινώθη πρὸ τινῶν ἡμερῶν ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων κυκλών, διτὶ δαι τοι εἴλπιδες συστάσεως τοῦ «πούλη» διελύθουσαν, κατόπιν τῶν ἐν Λονδίνῳ υσκέψεων, τὸ σκέδιον, διπερ εἰκὲ βασισθῆ ἐπὶ τοῦ γνωστοῦ προπολεμικοῦ προτύπου, οἱ πλοιοκτῆται τῶν παροπλιζομένων τάνκερς θὰ ἐλάμβανον ἀποζημιώσιν τινα. 'Η κατάρρευσις τοῦ σκέδιου πλήθε, κυρίων, ὡς συνέπεια τῆς στάσεως τοῦ κ. Στ. Νιάρχου, δοτὶς ἐλέγχει τὸν μεγαλύτερον στόλον δεξαμενοπλοίων μεταξὺ τῶν λεγομένων «ἀνέξερτήνων» πλοιοκτητῶν. Κατά τὴν ἀποψίν τοῦ ἐν λόγῳ «Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ, τὸ σκέδιον θὰ ἐπεβάρυνε τοὺς πλοιοκτήτας τῶν νεοτεύκτων δεξαμενοπλοίων, τὰ ὄποια τὸ ήδυναντο νὰ ἀνέθεσον εἰς τὴν παρούσαν οἰκονομικὴν θύελλαν. 'Ισχυρίσθη ὁ κ. Νιάρχος, διτὶ θὰ ὠφελοῦντο, κυρίως, οἱ πλοιοκτῆται παλαιῶν καὶ ἀντιοικονομικῶν σκαφών, ἐζήτησε δὲ, δηπαρτάντας τὸν σκέδιον θοηθείας ἀναβληθῆ, μέχρις διτὶ τὴν πτώσιν τῶν ναύλων ἀναγκάσει πλείστα τῶν προπολεμικῆς ναυπηγήσεως δεξαμενοπλοίων νὰ λάθουν τὴν ἄγουσαν πρὸ τὰ ἔργοστάσια τῆς διαλύσεως.

"Η κατάστασί, την όποιαν άντιμετωπίζουν οι πλοϊκοτήται τάνκερς άντικατοπτρίζεται χαρακτηριστικῶν εἰς τάς τρεχουσάς τιμάς τῶν ναυλών. Πρό ένός και πλέον έτους ὁ ναυλός διὰ τὴν μεταφορὰν πετρελαίου ἀπὸ τὰς Ὀλλανδίκας Δυτικάς Ἰνδίας διὰ τοὺς ἀμερικανικούς λιμένας τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ πῆται δολλ. 7.86 κατά τόννον, ἐνῷ διὰ τάς αὐτάς μεταφοράς προσεφέροντο σκάφη, κατά τὴν τελευταῖαν ἔθερμαδό του Ἀπριλίου ἐ. ξ., πρὸς 1 δολλάριον, ὡς ἔγγιστα, κατά τόννον.

"Εκυκλοφόρησε τελευταίως ένα δελτίον περί του ραγδαίως αύξανομένου τοννά τών παροπλιζομένων δεξαμενοπλοίων. Προκύπτει έξι αύτού, ότι τάνκερς 4.627.463 τόνων (d.w., καλύπτοντα ποσοστόν γύρω του 10% του παγκοσμίου τοννά τών τάνκερς, τελούν ένα παροπλισμό. 'Η υποχώρωση τών έργασιών, πιτις ραγδαίως έπειδεινώθη μετά τών 15 'Ιανουαρίου, έδημοι υπόρυπονες είναι πολλά ναυτικά κώρας αίσθημα φόβου, ύπό την πίεσην του όποιου ήρκισε σοβαρός νά μελετάται ή έπαναφορά εις τήν ένέργειαν του σκεδίου «Σπργουώτερ».

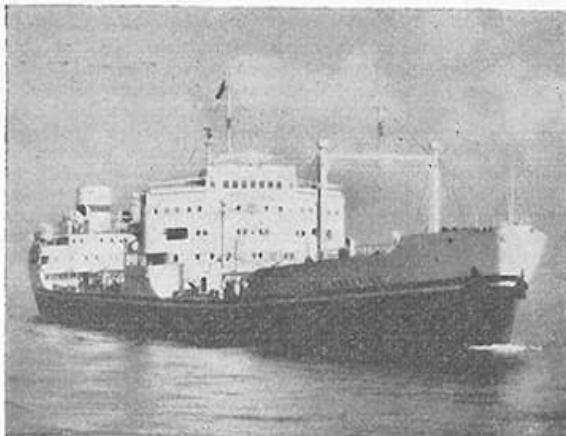
»Τότε έληγε σχέδιον, διπερ όφειλε την όνομασίαν του εις τὸν πρώτον πρόεδρον του συσταθέντον το 1934 «πούλω τῶν τάνκερων» κ. Ε. Τ. Σπυρούωντερ, προέβλεπεν, όπως ένα ποσούτον τῶν ἀκαθαρίστων εἰσόπραξών τῶν ἐν ύπηροις δεζαμενοπολίων περιέρχεται ὡς εἰσφορά εἰς τὸ Κοινὸν Ταμείον και διατίθεται εἰς ἀποζημιώσιν τῶν ἔκουσιων ἀποσυρμένων ἐκ τῆς υπηρεσίας τάνκερ. Η εἰσφορά τῶν πλοιοκτήτων ἐκυμαίνετο μεταξὺ 5 ἥκα 15%, κατὰ ταξίδιον, τὸ δὲ σχέδιον ἠπόνησεν, ὅταν, δλίγον πρὸ τῆς ἐκρήξεως τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, πύξθη ἡ ζήτησις τοννάς δεζαμενοπολίων. Προσπάθεια ἐπαναφορᾶς τοῦ σχεδίου εἰς ἐνέργειαν κατεβλήθησαν κατὰ τὴν δραχεῖαν, τ. 1950, καλάδισμοιν τῶν ἔοντασιν.

πολιορκήθηκαν τινές ώροστρηζουν, διτί ή παρούσα πτώσις των ναύλων θό διαρκέσαν μέχρι τού 1960. "Ηδη, μόνον εις τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας έχουν ἀκυρωθῆ παραγγελίαι δεξαμενοπλίων συνολικής ἀξίας 200 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, ἐνῷ κινδυνεύουν νὰ ἀκυρωθοῦν καὶ έτεραι παραγγελίαι ἀξίας 50 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, ἐφ' ὃν είκον κλεισθρούσυμφωνίαι. Εἰς τὴν προσπάθειάν των, ἔξ ἀλλου, πρὸς ἀποφυγὴν τοῦ παροπλισμοῦ ἑταῖρια τινές πετρέλαιων ἀπασχολοῦν τὸ δεξαμενόπλοιά των εἰς μακροτέρας δόδούς, ἐπὶ ταξίδιων ἢν Περιορικό Κόλπου εἰς Εὐρώπην, μέσων τοῦ Ἀκρωτηρίου, ἀντὶ τῆς διὰ Σουέζ συντομωτέρας δόδου. "Υπολογίζεται, διτί πλέον τῶν 200 τάνκερς, 4.000.000 τόννων ἰ. π., πήρισαν νὰ ἀκόλουθουν τὴν τακτικὴν ταύτην, οἱ δὲ πλοιοκτῆται τῶν ήρχαιαν εὔτυχες ἀπόδεξθενοι τὴν παράκλησιν τῶν ναυλωτῶν, ὅπως τὰ σκάφη των ταξιδεύουν μὲνειωμένην ταχύτητα.

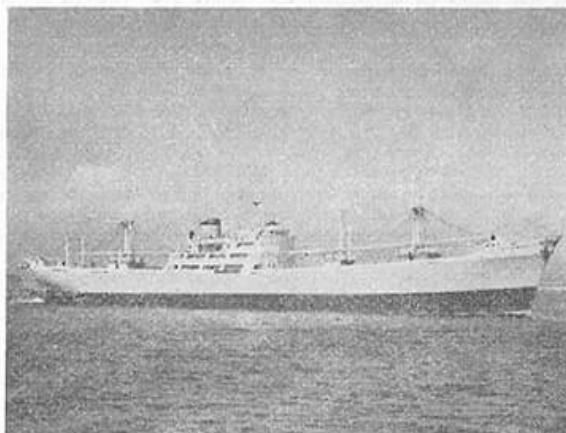
πολιτική της οποίας διέσπασε σε μεταρρυθμιστικές πολιτικές». Ο κ. Ρόπενερ, πρόεδρος του «Ναυτικού Επιμελητηρίου», του Λονδίνου, έλεγεν έκαστας : «Είναι, ιωσί, καλών, ότι αι περι μέτρων συνεργασίας γνώσεις μας θά είνε λιαν χρήσιμοι κατά τάς πρό ήμων κειμένας ήμέρας. Ο μπακανισμός του «Επιμελητηρίου τελεί ένι κινήσεις, διό να παίζωμεν τὸν ρόλον μας, ἀν και διαν σχέδιόν τι συνεργασίας αποτελέσω την Επιθυμίαν της ναυτιλιακῆς έπικειμένωσας. Πιοτέων, δι τη ζήτημα τοι καταλλήλου χρόνου είναι μενάλος οι πουδαριάτος».

Τὸ πρόβλημα τοῦ καταλλήλου χρόνου είναι μεγάλης σημασίας ιστορίας.¹⁰ Τὸ πρόβλημα τοῦ καταλλήλου πρὸς ἐπέμβασιν χρόνου, ἐτονισθεὶς καὶ παρὰ τοῦ κ. Νιάρχου, τοῦ ὁποίου ὁ μέγας ἀνεξάρτητος στόλος θά πῦντα νόθον σοδαρῶν ἐν κινδύνῳ σινδηπότε σκέδιον συνεργασίας, εἰς τὸ ὅποιον δὲν θὰ μετείχον τὰ 75 πλοιά του. Ο' κ. Νιάρχος ἐδίλωσεν, διτὶ οὐδὲν διφελος ἐθέλετο πρὸς τὸ παρόν δι'. Ἐναὶ σκέδιον σταθεροποιήσεως τῶν ναύλων. Τὰς ἀντιρρήσεις του διὰ τὴν συνεργασίαν ἔθαψεν ὁ κ. Νιάρχος εἰς τὴν πεποιθσιν του, διτὶ πᾶν σκέδιον θὰ ἐσώζει μόνον ἀπὸ τὴν διάλυσιν, προπολεμικὸν τοννάζ. Εἰς δηλώσεις του δοθείσας ἀπὸ τὸ ἐν Νέᾳ Ύδρᾳ Γραφείον του ἑτοίμενος, διτὶ ὁ ἡριθμός τῶν παρωπλιομένων δεζαμενοπλοίων ἀνταποκρίνεται πρὸς τὸ προπολεμικῆς ναυπυγίας τοννάζ. Ἔνα ἀκόμη ἔτος – εἰκεῖ εἶπει – μὲ τὸ σημερινὸν ἐπίπεδον ναύλων, θὰ ἐσήμαινε τὴν καταδίκην τῆς παρηλίκου ταῦτης κωρητικότητος. Ἡ ἑταῖρία του – ἀπεκάλυψε περιάτερω ὁ μεγιστὸν τῶν τάνκερ – εἰχε παροπλίσει ἀριθμὸν τίνα σκαφῶν της καὶ εἰργάζετο μόνον μὲ τὰ συγχρονισμένα δεζαμενόπλοια της. Ό μόνον τρόπος δημιουργίας ισορρόπου καταστάσεως θὰ πῆται τὰ τὸν κ. Νιάρχον – ἡ ἔξαστης τοῦ ἀντιοκονομικοῦ τοννάζ. Καὶ ὁ κ. Νιάρχος εἰχε προσθέσει ἐπειγηματικῶς τῶν ἀπόψεων του : «Κατὰ τὸ παλαιὸν σκέδιον τοῦ «πούλη», τὰ παρωπλιομένα τάνκερς θὰ εἰσέπραττον ἀρκετάν εισιφοράν, δυναμένων νὰ ἔξαστασιλήσουν κέρδος τι εἰς τοὺς πλοιοκτήτας των. Τοιούτων, διμος, σκέδιον, ἐφαρμοζόμενον σημερον, δέν θὰ ἐσήμαινεν ἄλλο τι, εἰμὶ τὴν ὑποχρέωσιν τῶν συγχρονισμένων δεζαμενοπλοίων νὰ διατηροῦν, ἐν εἰδεὶ τιμωρίας, τὰ παλαιά ἐν ἀποδέσμει».

MARINE PAINTS



M.V. LONDON PRESTIGE
Owners. London & Overseas Freighters Ltd.



M.V. STAMOS
Managed by Fafalios Ltd.



M.V. PEGASUS
Managed by Rethymnis & Kulukundis Ltd.

LINALUX AND DULUX MARINE PAINTS

ΧΙΜΑΙΡΑΙ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΣ

Η ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΩΝ ΑΛΙΕΥΜΑΤΩΝ

ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Καθώς άνέφερα εις τὰ προηγούμενα σημειώματά μου, ἔνα ἀπὸ τὰ πλέον συνιστών θέματα ποὺ συνεζητήθησαν εἰς τὰ πρό τινων ἑδδομάδων συνελθόντες ἐν Ἀθήναις Παινελήγιον Ἀλιευτικὸν Συνέδριον, ἥτο καὶ τὸ τῆς ἀξιοποίησεως τῶν πάσσας φύσεως, ἐλληνικῶν ἀλιευμάτων. Η̄ Κήπητα μαύτο, ίσως, νὰ είναι καὶ τὸ δυσκολώτερον πρός ἐπίλυσιν πρόβλημα τῶν ἀλιέων καὶ τῆς βιομηχανίας διοτι, μαζί μὲ τὴν προσπαθειὰν διὰ τὴν δύσον τὸ ινατόν ταχυτέρων διάδεσμον τῶν ἀλιευμάτων καὶ πώλησιν τούτων εἰς τιμᾶς καλυτέας, βά κανονισθή τελειωτικά καὶ τὸ μισθολόγιον τῶν φαράδων ἡ, μάλλον, ὁ τρόπος τῆς ἀμοιβῆς των, ποὺ τόσον είνει καθυστερημένος καὶ συγκεντρώνει σήμερον τὰ περισσότερα παραπονά των. Νά βελτιωθῇ, δηλαδή, ἡ ἀμοιβή των, εἴτε εἰς μηνιάτικα διδεται, εἴτε εἰς μεροκάμπτο ή εἰς μεριδικό καὶ νά συγχρονισθή σύμφωνα μὲ τὸ ρυθμό τῆς ἀξιοποίησεως τῶν ἀλιευμάτων.

Με το πολυυσθέτο αυτό ζητήμα θά άσχοληθώ σήμερον, άφ' ένός διά νά ένισχυσών τάς άποψεις των άλιεών και τούς ένθερρυνά, τις άπειμενους εις το δίκαιον αιτημά των και άφ' έτέρου νά υπομνήσω πώς ήξιοποιούντο τά άλιεύματα εις την πρασιάν έποχην και πώς άξιοποιούνται σήμερον εις τάς προηγμένας εις την άλιευτική βιομηχανίαν χώρας.. Βάσει τών παραδειγμάτων που θα άναφέρω, θα καταστη, τισα, σύνταξην που να ληφθούν και πρός ήμην τά κατάλληλα μέτρα πρός θεραπείαν ένός κακού και τα κτηποίησην μιᾶς χρονιζόυσης άνωμαλίας. Ή άξιοποιήσις τών άλιευμάτων διά νά είνε λυστελές, άποτελεσματική και υπέρδοκτος, πρέπει νά συμβαδίζῃ με την ικανοποιητική άμοιδην τών κόπων τού άλιεών, έπειτα ούτι, ποτε δεν θά πραγματοποιήθη μονοπλέυρως. Δεν είνε δυνατόν, άπο ένα μέρος νά πωλούνται τά ψάρια εις ύψηλάς τιμάς και άπο το άλλο, ό ψαράς, δηλαδή ο παραγωγός, νά μη άμειβεται έν αναλογία.

Οι ψαράδες μας παραπονούνται συνεχώς, διτί έργάζονται βαριά δύλο τό χρόνο καὶ οἱ κόποι τῶν πάνε χαμένοι, διότι μόλις καὶ μετὰ διας ἔνα πτωχὸ μεροκάματο εἰνε εἰς θέσιν νά κερδίσουν, ποὺ δὲν ἀρκεῖ διά νά νήσουν. Πράγματι, ἀπὸ δῆλα τὰ ἐπαγγέλματα, ἑκεῖνο ποὺ ἀμειβεται τὸ δηλιγύτερον εἰς τὴν χώραν μας, εἰνε τὸ τοῦ ψαρά, μολονότι εἰνε καὶ τὸ ἐπιπονώτερο. Ἔαν υπολογίσῃ κανεὶς τὸ εἰσόδημά του τῆς χρονιᾶς, θά διαπιστώθη διτί, οὔτε τριάντα δραχμές τὴν ημέρα μερδικὸ δὲν τοῦ ἀναλογεῖ. Ἐν τούτοις, τὰ ψάρια εἰς τὴν ἀγοράν πωλούνται πολὺ ἀκριβά καὶ ἐν ἀναλογίᾳ, μὲ τὸν πιὸ ἀπλοϊδὸ ἀλλὰ δίκαιο λογαρισμόν, ὃ ψαράς ἔπρεπε νά κερδίξῃ περισσότερα. Ἡ δυσαναλογία ποὺ ὑπάρχει μεταξὺ τῶν δύο συντελεστῶν, ψαρά καὶ ἀγοράς, τόσον δύο ἀφορᾶ τὴν συμβολῆν ἑκάστου εἰς τὴν κοινοπραξίαν διὰ τὴν ἀλιευτικὴν διοικητικὴν, σ-σον καὶ τὴν δικαίων διανομὴν κερδών, εἰνε ἐτεροβαρής καὶ ἀποτελεῖ τὸ πυρόντα τῆς γρανιτίσσης φραγματίσσης.

Κοντολόγης, διά νά ρυθμίσθη τελείως ή ώς άνω διαφορά, πρέπει απαραιτήτως νά γίνη μία συνενόησις, νά ἐπέλθῃ κάποιος συμβιβασμός μεταξύ των δύο παρατάξεων, του τομέως καθαρότητας και του τομέως τῆς ἔρας, δηλαδή, τῶν ἀλιέων καὶ τῶν ἰχθυμετόρων. Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸ θὰ προσθέσου, διτί ή συμβολὴ τῶν ἀλιέων εἰς τὴν κοινωνίαν τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας εἶνε κατὰ πολὺ ἀνώτερό τῆς τῶν ἰχθυμετόρων, καὶ κατὰ τὸ πλέον στοιχειώδη λογικήν, οἱ φαράδες ἐπέτρεψε νά ικανοποιούνται κατλύτερα, βάσει τῶν ἐμπορικῶν συνθηκῶν που ὑπάγορεύει ὁ αἰώνιος κανών, διτί τὸ μέτρον τῆς συμμετοχῆς εἰς μίαν ἐπιχείρησην, κανονίζουσι τὰ παρ' ἔκστατοι εἰσφοραί. Δέν εἶναι ἀνάγκη νά ἐπετηγήσησαν αλιστικήτερον τοι προσφέρουν οἱ μὲν καὶ τὶ οἱ δέ, διά νά καταφανή πρός ποιάν πλευράν κλίνει τὶ πλάστιγ.

‘Η ἀξιοποίησις τῶν πάσης φύσεως ἐλληνικῶν ἀλιευμάτων, ὡς θέμα συζήτησεως, ἐδημουργήθη ἐκ τοῦ γεγονότος, διὶ κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ἀλιείας τῆς σαρδελλας, συνέπεσε νὰ ἀλιευθῇ ποστός Ιχθύων μεγαλύτερος τῆς προβλεπομένης καὶ οὕτω, λόγῳ τῶν ἀθρόων προσφορῶν ἐκείνων τῶν ιχθυοπαραγωγῶν, μερικά φοστία δὲν ἐπωλήθησαν ἔγκαίρως, ἐστάπτουσαν καὶ ἐρριθμήσαν εἰς τὴν θάλασσαν. Τὸ τοπικὸν αὐτὸ γεγονός, ποὺ ἀφορᾶ τὰ μεταναστευτικά ψάρια μόνον, (ἀλιεία μὲ γρί-γρι γύρω ἀπὸ τὰς Σποράδας νήσους) ἐδωσεν ἀφορμὴν εἰς τοὺς ιχθυοπαραγωγούς, νὰ γενικεύσουν τὸ περὶ αξιοποίησεως τῶν ἀλιευμάτων θέμα καὶ νὰ τὸ ἐπεκτείνουν εἰς διὰ γενικῶς τὰ εἶδον τῶν ιχθύων.’ Ή συζήτησις διηγευνθῆ, ἀλιεῖς, πλοιοκτῆται, ἀλιεγράται καὶ ιχθυέμποροι ἐξέθεσαν τὰς ἀπόψεις των, ὃλοι δὲ μαζὶ ἐμείναν σύμφωνοι εἰς τοῦ, μόλις ὑπάρξη πλεόνασμα ἀλιεύματος ἐπιφανείας, τούτο μένει ἀδιάθετον ἐλλείψει ἀγοραστῶν καὶ εἰς τὸ τέλος ρίπτεται εἴς τὴν θάλασσαν.

αγρούς την και εις το τέλος ρίπτεται εις την θαλάσσαν.

Πρέπει, όμως, νά διευκρινώσου άπι, ή τελευταία παραπήρσις ἀφορά μόνον τά μεταναστευτικά ψάρια και σχι τά ἐνδημικά, τά άποια ποτὲ δεν αλιεύονται εις μεγάλας ποσότητας ώστε νά προκύψει άναγκη καταστροφής των λόγω γενικά έξεισθεών αγνώστων. Ή περίπτωσις τών

ψωριών ἐπίφανειας (μεταναστευτικῶν) εἶνε ἔντελως διάφορος καὶ εἶνε χρῆσιμον νὰ ἐπέξηγήσω τὶ εἰς τὴν πραγματικότητα συμβαίνει. Κάθε χρόνο, ἀλλὰ ὁρισμένας ἑτοχάς, σπηλεούται τὸ πέρασμα τῶν ἐπαγδιάρικων φωριών¹, δηπως τὰ ἀπόκολουν οἱ ἀλιεῖς μας. Κοπάδια ἀπὸ σαρδέλλες, γαύρους, κολιούς, σκουμπριά, παλαμύδες, περνοῦν ἀπὸ τὰ νερά μας, δηπως καὶ εἰς τὴν Βόρειο Θάλασσα περνοῦν τὰ κοπάδια ἀπὸ ρέγες καὶ σκουμπριά ἢ εἰς τὰ παράλια τῆς Πορτογαλίας ἢ ἀφονος σαρδέλλα. Πλήγη ἡ πορεία τῶν κοπαδών δὲν εἶνε σαφῶς καθωρισμένη, οὕτως ὥστε νὰ τὰ πειρίμενουν οἱ φαράδεις εἰς ὡρισμένα σημεῖα καὶ νὰ τὰ ἀλιεύσουν ἐκ τοῦ ἀσφαλούς. Αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι, ἡ θερμοκρασία των ὅδων, ἡ ταχύτης των ρευμάτων, ἡ ἀπότομος ἀλλαγὴ τῶν ἀνέμων, δὸλα αὐτὰ μαζὶ συντελοῦν ὥστε νὰ ἀλλάξῃ τὸ δρομολόγιο—αἷς πούμε τῶν κοπαδῶν.

Οταν ξέφανα έπισημανθούν τὰ ψάρια καὶ καθορισθῆ ἡ πορεία των (προχωροῦν μὲ ταχύτητα ἐνὸς ἔως δύο μιλίων τὴν ὥρα), τότε σπεύδουν ἐπὶ τόπου οἱ πλησιέστερον ευρισκόμενοι ψαράδες μὲ τὰ ἐργαλεῖα των καὶ ἀρχίζει τὸ φάσοντα. Κάθε συνεργείο θὰ ἀρτάξῃ δὲ τι μπορέσει καὶ θὰ σπεύσῃ νὰ μεταφέρῃ τὰ ἀλίευμά του, ἔγκαιρως, εἰς τὸν πλησιέστερο λιμένα διποὺ, κατὰ προτίμον, ὑπάρχει ἐργοστάσιον κουσερβοποιίας ἢ «παστοτζίδικο». Ἡ τιμὴ πωλήσεως τῶν ψαριών ποικιλεῖ σύμφωνα μὲ τάς προσφοράς καὶ τὴν ποσότητα ποὺ κάθε συνεργείον προσκομίζει. «Οταν εἶνε λίγο τὸ ψάρι δὲν τὸ δίνουν εἰς τὰ κουσερβοποιεῖα, ἀλλὰ τὸ προσφέρουν εἰς τὴν κατανάλωσιν, ἀρκετά φθηνά, γιὰ νὰ πωληθῆ ἀμέων καὶ νὰ ξαναφύγουν πρὸς συνάπτησιν τῶν κοπαδίων. Αὐτὸ τὸ «πάει κι' ἔλα» συνεχίζεται ἔως ὅτου τὰ ψάρια ἀπομακρυνθοῦν ἀπὸ τὴν ἀκτίνα δράσεως τῶν ἐπιτοπίων ψαράδων, διὰ νὰ ἀρχίσῃ τὸ φάσευμα ἀπὸ τὰ ἀλλὰ γη-γιρὶ ποὺ ἔχουν εἰδοποιηθῆ καὶ περιμένουν τὸ «διάβα» γιὰ νὰ ξαναρχίσουν καὶ αυτά τὴν διὰ ἕργασία.

Συμβαίνει, κακιά φορά, — σπανιώς όμως —, νά πέσῃ πολὺ ψάρι μονοκοπανία καὶ νά μεταφερθῇ εἰς τόν πλησιεστέρον πρός τά κοπάδια λιμένων. Τότε ή αγορά θά γεμιστή, ή τιμή θά σπάσῃ, τά παστοτζίδικα θά καλύψουν τάς ανάγκας των, ἐπειδὴ δὲ ή μεταφορά τών ψαριών πρός ἄλλην κατεύθυνσιν εἶναι δαπανηρά καὶ δύσκολος συνάμα (ἀλλοιούμεται πολὺ γρήγορα) καὶ κανεὶς δεν προθυμοποιεῖται νά τα ργοράτα, ανακαστικώς τότε οι δύστηνοι ψαράδες, ἀπλεπισμένοι, τά ρίπουν στή θάλασσας. Τό ἀποκαρδιωτικό αυτό περιστατικό συνέβη πρό ἐτῶν στή Μυτιλήνη, πρό διετίας εἰς τήν Ἀλεξανδρούπολιν καὶ πέρισσων εἰς τάς Σποράδας νήσους, δύναν ἐπεισ τούν ψάρι εἰς τάς αγοράς καὶ τά κονσερβοποιεία Βόλου·Ωρέων. Φθάσαν εἰς τόν λιμένα πολλά καϊκια μεζι γεμάτα ψάρια καὶ τά μὲν πρώτα φορτία, ἐπωλήθησαν ἀμέσως εἰς κάπως λογική τιμή, τά δεύτερα διετέθησαν καὶ αύτά σε τιμές ξεπομένες, τά υπόδοιπτα, όμως, λόγω κορεσμού τῆς ἀγορᾶς, μολονότι προσθέφερού ἀντί 15/20 δραχμών τό τελλάρο, δεν ἐπωλήθησαν καὶ δύναταν μπαγιάτεψαν τελείων, ἔρριφθησαν εἰς τήν θάλασσαν.

Τὰ μονομέρη αὐτά γεγονότα, άναμφισθήτως πολὺ λυπτρά, πρήλη σαφώς καθωρισμένα καὶ ἐντοπισμένα, εἴσωσαν ἀφορμὴν εἰς τους ἰχθυοπαραγωγούς νά δημιουργήσουν τὸ διά τὴν ἄξιο σιν τὸν ἀλί ευ μάτων ζήτη μα καί, μαζί μὲ αὐτό, νά ζητούν τελεσιγραφικῶς ἀπό τὴν Κυβέρνησην τὴν ἀπαγόρευσην τῶν εἰσαγωγῶν ἴχνων, τὴν ἀκύρωσιν τῶν διά τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείων δανείων, τὴν ἔγκαττάστασιν ἐργοστασίων διά τὴν παραγωγὴν ἰχθυαλέύρου καὶ πολλὰ ἄλλα. Τὰ ξένα τῆς Ἀλιγητικῆς πραγματικότητος αἵτηματα τῶν ἰχθυοπαραγωγῶν, (Ὀργανωτικῆς Ἐπιτροπῆς Παινελλήνου "Αλιευτικοῦ Συνεδρίου"), ως ἀνέφερα εἰς προηνούμενα σημειώματα μου, ἔδωσαν ἀφορμὴν καὶ αὐτῷ μὲ τὴν σειράν των εἰς τοὺς ἀλιεῖς, γὰ ἀντιτάξουν μὲ τὸν ίδιον ζῆλον, τὸ καθ' ὅλα δικαιον αἵτημά των πρὸι ἀναπτροσαρμογῆς του μισθολογίου των. Συνώδη, λοιπόν, μὲ τὸ αἵτημα τῆς ἀξιοποίησεως τῶν ἀλιευμάτων (λέγε ἀνατιμῆσεως τῶν ἴχνων), ἀδημιουργήθη καὶ τὸ αἵτημα τῆς ἀξιοποίησεως τῆς ἐργασίας τῶν ἀλιέων.

Τὰ προβλήματα τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας — δταν βεβαίως ὑπάρχουν τοιαύτα — δὲν ἐπίλυνται μὲ τελεστύραφα πρὸς τὴν Κυδέρηντιν, οὐτε μὲ θυριδώδεις ἐκδηλώσεις εἰς τὰ διάφορα συνέδρια, ἀλλὰ μὲ σαφῶς καθυστέμένα γεγονότα, καὶ ἐπεξηγητικῶς αἵτιολογήμενα τοιαύτα, μὲ εὐκρινῶς διατυπωμένα αἴτηματα—παράποτα, τὰ δόπια νὰ μὴ ἀφίστανται τῆς πραγματικότητος, μὲ δοκουμέντα, παραδείγματα, ἀριθμούς, στατιστικάς, πρὸ παντὸς δὲ μὲ ἐπιτελικῶς κατηρτισμένον σχέδιον ἡ πρόγραμμα, διὰ τῆς ἐφαρμογῆς του ὅπου δὴ ἐπιλυθῇ τοῦ φερόμενον ἐπὶ πάτπος, πρὸς ἐπίλυσιν πρόδηλομα. Εἰς τὴν προκειμένην περιπτωσιν, ζητηματικοῖς ἀξιοποίησεως τῶν ἀλιευμάτων δὲν ύψισταται διὰ τὴν χώρων μας, διότι, δόξα τῷ Θεῷ, ὅλα τὰ ψάφια καὶ εἰς οἰανδήποτε ποσότητα πωλοῦνται ὄχι μόνον εὐκόλως, ἀλλὰ καὶ εἰς τιμὰς ἀνάπτερας ἀπό καθέ αλλού μέρος του κόσπου.

Έάν συμβαίνει κάποια άνωμαλία, σποραδικώς, εις τὴν ἀλιείαν τῶν μεταναστευτικῶν Ιχθύων, νὰ πέσῃ, δηλαδή, πολὺν ψάρι, μαζεύμενο καὶ ἀπόδομας για λίγες μέρες εἰς τὴν ἄγροφά και νὰ μὴ πωληθῇ, σ' αὐτὸν δὲ πατείει η Πολιτεία. Οὔτε εἶνε δυνατόν ποτε, τὸ Κράτος, νὰ μεταπρατθῇ εἰς παστοτζῆ, κονσερβοποιὸν ἢ παραγωγὸν Ιχθυόλευρου και νὰ καιροφύλακτη πότε θά έμφανισθούν ασθόνα μεταναστευτικά ψάρια, πότε θά πλημμυρήσουν οι ἄγροις ἀπό αὐτά, διὰ νὰ κινηθῇ ἀμέσως τὰ ἔργονστασία του, νὰ ἀξιοποιήσῃ τὰ ἀλιεύματα ποὺ περιστεύουν και κιναποιη-

ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως
Ταγύτης ἐκτελέσεως

ΠΛΩΤΗ ΔΞΕΑΜΕΝΗ ΥΨΟΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

Τιμαὶ συμφέρουσαι

ΤΗΑΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ: "ΤΡΟΠΙΣ-ΣΥΡΟΣ

θούν, οὕτω, οἱ μεμψιμοιροῦντες ἐπιχειρηματίαι. "Ἄς μὴ μᾶς διαφεύγῃ, διὶ αὐτῆς εἶνε ὑπόθεσις ἐντελῶς ιδιωτική καὶ ἀφορᾷ τοὺς ὄλιευτικούς κύ-
λους μόνον, τοὺς πλοιοκτήτας, τοὺς ἰχθυέμπορους καὶ ἐν γένει τοὺς
περὶ τὰς ἀλιεύους ἀσχολουμένους." Ἀλλὰ καὶ ἀν καμμιά φορὰ ἡ Ἐλλη-
νικὴ Πολιτεία ἀσχολήθη μὲ τὴν ὁργάνωσιν τῆς ἀλιευτικῆς μας βιομηχα-
νίας καὶ μεριμνήσῃ ἵνα ἀποκτήσωμεν ἴχθυοδιμένας, ἴχθυαγοράς καὶ ἀ-
ποθήκας· ψεγεῖα, δόπες τούτῳ συμβαίνει εἰς δόλας τὰς προγεμένας χώ-
ρας, ἡ ὁφελεία καὶ τὸ εὑρεγέτημα θὰ είνε δι' ὀδόλκηρον τὸν ἐλληνικὸν
λαόν καὶ δῆ μονοπλέύρωα διὰ τὴν τάξιν τῶν ἴχθυοπαραγωγῶν.

Καὶ διὰ νὰ μὴ νομισθῇ, διὰ ἄπο της σκοτιάς της εὐδόκου κριτικής εξετάζω τὸ ὡς ἀνώ ζῆται, θά προσθέω διὰ οἱ πλοιοκήται αἰλιεύτικων καὶ οἱ ἵχθυοπαραγωγοὶ εἴνει κάλιστα εἰς θέσιν νὰ θεραπεύσουν μνοῖ των την μικράν αὐτὴν ἀνωμαλίαν, μόλις ἀπόφασίσουν νὰ συνεργασθοῦν καὶ νὰ ὄργανωθοῦν. Π. χ. κατὰ τὴν ἐποχὴν τοῦ περάσματος τῶν κοπαδίων, ὅταν καταφθάνουν ἐπὶ τόπου δέκα, είκοσι ἡ περισσότερα συνεργεια «εγγι-γρι» διὰ νὰ ψαφέψουν, ἀντὶ νὰ πργανισθοῦνται πρὸς τοὺς λιμένας διὰ νὰ ἔσφραγουν μικράς σχετικῶς ποσότητας, ἀφοῦ τὰ πλοιὰ εἶνε μικρά, νὰ ἔχουν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἐπὶ τόπου δύο πλοιασμαγεια ἑντὸς τῶν ὀποίων τὰ δύνανται νὰ ἐνσποθηκεύσουν 200/300 τόνους ἱγμάνων. Τὰ πλοῖα αὐτά, μόλις γεμίσουν τὰ κύτη των μὲ ψάρια, θὰ φεύγουν ἐναλλάξ διὰ νὰ διανείμουν τὸ φορτίον των εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ὅπου πάρχουν καὶ κονσερβοποιεῖται, κατόπιν δὲ θὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὰ ψαράδικα, ποὺ κυνηγοῦν τὰ κοπαδία, διὰ νὰ συνεχίσουν τὸ «πάπει καὶ ἐλα». Ἑώς ὅτου περασθῷ τὸ ψάρευμα τὰς ἐποπνί-

παιδεί καὶ ελαῖς, οὓς διότι περισσώτεροι τὸ φαρεύρια τῆς εποχῆς.
Δέ είναι ἀνάγκη νὰ είνει κανεὶς ἵχθυσιδόγος διὰ νὰ κατανοήσῃ τὴν χρη-
σιμότητα τῶν δύο πλοίων-ψυγείων διὰ τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἀλιευμά-
των ἐπὶ τόπου καὶ τῆς διανομῆς τούτων, ὅπουδηπότε, μὲ πᾶσαν ἀσφά-
λειαν. Ἐάν αὐτὸ τὸ ὁ λίγον γιον πού παγορεύει καὶ η πλέον στοιχειώ-
δεις λογική, δὲν ἔγινε μέχρι σήμερον, δὲν πταίει, βεβαίως, ἡ Πολιτεία.
Οἱ ἵχθυσιπαραγωγοὶ μήπορων νὰ λέγουν δὲ τι θέλουν, μὲ τὸ νὰ παρα-
πονοῦνται, ὡμῶς, ἀνέδαφικῶς καὶ νὰ ἀπειλούν διτι. Ἐάν δὲν γίνονται δεκτὰ
τὰ παράδοξα αἰτήματά των θὰ παροπλίσουν τὰ πλοϊά των, τὴν θέ-
σιν των μόνον τοι πισταρίαν καὶ ἐμφανίζονται ἐνώπιον τοῦ
ἔλληνοι λαοῦ ὡς ἐπαγγελματικῶς ἀκατάρτιστοι. Λέγω δὲν ἀκατάρτι-
στοι, διὰ νὰ μὴ μεταχειρισθῶ βαρύτεραν ἔκφρασιν, διότι, τὸ ἐπιχειρό-
μά των, διτι πετούν τὰ φάρια εἰς τὴν θάλασσαν Ἐλλείψει ἀγοραστῶν,
εἰνε τόσον ἀστήρικτον, παραδόξον καὶ ἀνακριβές συνάμα, ὥστε νὰ ἐπι-
βεβαιοῖ τὴν παντελή ἀγοράν των ὡς πρὸς τὴν ἀξίαν τοῦ φαριοῦ ὡς πο-
λυτίμου πρώτης ὑλῆς. Καὶ ἔχογούμαι;

Από τὴν προστοκίην ἀκομῇ περίοδον, ὅπου ὁ ἄνθρωπος καταγίνεται μὲ τὴν ἀλιείαν, τὰ φάρια ἡ τρώγονται ἢ χρησιμοποιούνται—κατόπιν προχείρου ἐπέχεργασσίας—ὅς πρώτη ὑπή. Αὐτὴ εἶναι μία πραγματικότης, μία ἀλήθεια που γνωρίζουν δύοι αἱ ἄνθρωποι τῆς γῆς, ἔτες ἄγριοι εἴνε, εἴτε ἡμιάγριοι, εἴτε πολιτισμένοι. Θά ἀποφύγω τὴν γύρω τοῦ θέματος τούτου φιλολογίαν, ἃς μοὶ ἐπιτραπῆ δύμας, νὰ ὑπομνήσω τὶ θέκαμεν οἱ «Ελλήνες γεωργοὶ εἰς τὴν Μικρὰν Ἀσίαν, πρὸ τῆς καταστοφῆς, τόσον εἰς τὰ παράλια τοῦ Εὔξείνου Πόντου ὅσσον καὶ τὰ παράλια τῆς Μεσογείου, ὅπα ἐπέφευ πολὺ φάρι κοπαδιστό. Ὡς γυναῖτον τοις πάσιν, ἡ Μαύρη Θάλασσα παράγει μεταξὺ πολλῶν ἀλλών ἔχθνων καὶ ἀθβόνων «χαστις» τὸ φύλο ἐκεῖ να ψάρικι που δμοίαζε μὲ τὴν σαρδελλα. Κάθε χρόνο, κοπαδία δλόκηρα ἀπό αὐτὰ τὰ φάρια γεμίζουν τὰ παράλια ἀπό τὸν Καύκασον μέχρι τοῦ Βαστπόρου. Οἱ γεωργοὶ μας τότε, (δέν γνωρίζω τὶ γίνεται σήμερον) συνεχίζοντες τὰς κληρονομικάς των ἐκ Βυζαντίου παραδόσεις, ἐπὶ τοῦ τρόπου τῆς καλλιεργείας των ἄγρων των, συνεκέντρων ὅσω τὸ δυνατόν περισσότερα ψαράκια, ἐσκαπτον λάκκους πλησίον τῶν κτημάτων των καὶ τοὺς ἐγέμιζαν μὲ αὐτά. Κατόπιν προσθέτον ὀλίγη «εκποτίοι» ἐσκεπτάζον τὴν μᾶλιστα αὐτὴν μὲ συκόφυλλα, κλιματόφυλλα, λαχανόφυλλα ἢ ἀλλα φύλλα τῆς ἐποχῆς καὶ τὴν δῆλη «φουρνιά», δύως ἔλεγαν, τὴν παράχωναν μὲ χῶμα διὰ νὰ χωνέψῃ. Μετὰ παρέλευσιν διάγου καιρού, τὰ χωνεμένα αὐτὰ φάρια μετεπέποντο εἰς λίπασμα πρώτης ποιότητος περιζήπτων διὰ τὴν γεωργίαν καὶ ίδια διὰ τὴν Βαμβακοκαλλιέργειαν. Τὸ λίπασμα αὐτὸν ἐπώλε το μὲ τὸν «τενεκέι» πολὺ ἀριδά, δύως βεβαιοῦν καὶ ἐδώ οἱ ἐπίτιτλοι Πόντιοι γεωργοί. Εἰς τὴν Μεσόγειον, ἐπίσης, παρὰ τοὺς κόλπους τῆς Ἀτταλείας καὶ τῆς Ἀλεξανδρέττας, τὰ ίδια συνέβαιναν μὲ τὰ κοπαδιάρικα πινέοι.

Αύτό είνε ένα άπό τά μύρια παραδείγματα, που δύναμαι νά παρατάω, διά την χρησιμοποίησιν των ψαριών ώς λιπάσματος των άγρων, ύπό των δισφόρων λαών, τόσον κατά τὴν ἀρχαιότητα δύον και σήμερον. Άλλα και ἄν δέν παραστά ἀνάγκη νά μεταπτωπούν τα ψαράκια αυτά εἰς ιπασμα δύνανται καλλιστα νά χρησιμοποιηθούν διά τὴν πτηνοτροφίαν και κτηνοτροφίαν ώς ἔχθιαλέυρον, παρασκευασμένο μένα άπλούστατο τρόπο τού χρησιμοποιεῖται παντού και πάντοτε. Θάναφέρω τὸ παράδειγμα μιᾶς χώρας, τῆς ὅποιας οι ψαράδες μαγούνον τελείον τὴν σύγχρονον ἀλειφαν και ἔξακολουθούν ων ψαρένουν, ὅπως και πρὶν ἀπό 2500 χρόνια και νά χρησιμοποιούν τὰ ψάρια εἴτε ώς τροφή των εἴτε διά τὸν ἐμπλουτισμό τῆς τροφῆς τῶν ζώων και πτηνῶν των. Ἡ χώρα αὐτή είνε ή πάλαι ποτὲ Εὐδαιμονία¹, Αραβία, ή νῦν Υεμένη, εἰς τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν, παρά το "Άρεν"

Εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν σημειοῦται, ἵσως, τὸ μεγαλύτερο πέρασμα τῶν μεταναστευτικῶν λιχθίων ἀπὸ κάθε ἀπὸ κάθε ἄλλο μέρος, εἶναι ἡ ἀνανία «διάβασις» μεγάλων καὶ μικρῶν φαριών ποὺ περνοῦν ἀπὸ τὸν Ἰνδίκον· Ὁκεανὸν πρὸς τὴν Ἐρυθρὰν. Οἱ «γεμίταις», λοιποί, ἀλιεῖς, μὲν ἐπελῶς πρωτόγονα μέσα, φερεύοντας τακτικά ἀσθόνα ψάρια μικρὰ καὶ μεγάλα. Κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν μεγάλων κοπαδιῶν, εἰνε τόσο πυκνὸ τὸ πέρασμα τῶν ψιλῶν φαριών ποὺ τὰ μαζεύουν — μὴ γελάτε — μὲ τὰ καλάθια καὶ τὰ ζευμπίλια. Τὰ ψαράκια αὐτὰ τὰ ξαπλώνουν ἀραιώτατα γιὰ νὰ ξεσαθύουν στὸν πλοῦ. Κατόπιν τὰ θωιωταῖται πάντα μέσεσ πὲ ἔχει δι-
λιγον γουδί καὶ μὲ τὸ ἰχθύαλευρο αὐτὸ γεμίζουν ψάθινοι σακκιά, τὰ δο-
ποια μεταφέρουνται εἰς τὸ ἑσωτερικὸν τῆς χώρας. Τὸ κοπανισμένο αὐτὸ
ἰχθύαλευρο χρησιμοποιεῖται, χειμῶνα-καλοκαστρι. διὰ τὸν ἐμπλουτισμὸ
τῆς τροφῆς τῶν ζώων καὶ πουλερικῶν, εἶναι ἡ ιδεώδης τροφή των γεμάτων πρωτείνες.

Μήτως θα ἦτο δύσκολο και ἐδώ, εἰς τὴν ἔρχουσαν ναυτικὴν Ἑλλάδα, ὡς γίνη τὸ ἴδιο, ἑλλείψει ἄλλων μέσων; Φαντάζομαι, ὅτι ἐπὶ τοῦ σπιείου τούτου να μὴ ὑπάρχῃ οὐδέμια ἀντίρρησις! Ἐπομένως, τὰ παράτονα τῶν ἰχθυοπαραγώγων, δύσσον ἀφορὰ τὴν ἀξιοποίησιν τῶν ἀλιευμάτων των, δὲν εὔσταχον καὶ εἰνες ἔξειτελιστικό γιὰ τοὺς ψαράδες μετά λέγουν, ὅτι πετοῦν τὰ ψάρια στὴ θάλασσα ἀφοῦ ὑπάρχουν τοσοὶ

τρόποι, ἔστω καὶ πρωτόγονοι, διὰ νὰ τὰ ἀξιοποίησουν, χωρὶς τὴν ἐπέμβασιν οὐδενένος. "Οσον ἀφορά τὴν ἐπιχειρηματολογίαν, δι! δὲν ἔχομεν ἐγκαταστάσεις διὰ τὴν παρασκευὴν ἰχθυαλεύρου, αὐτὰ μόνον εἰς τοὺς ἀδεῖας περὶ τὴν ἀλιείαν καὶ τὰ ἀλιευτικά πρέπει νὰ λέγωνται. Εἰς δλα τὰ συγχρονιζόμενα ψαράδικα σήμερον ὑπάρχουν καὶ μικροὶ ἐγκαταστάσεις διὰ τὴν παρασκευὴν ἰχθυαλεύρου, ἀπὸ τὸ ἀπομειναριά τῶν ιχθύων ἢ ἀπὸ τοὺς μὲν βρωσίμους τοιούτους. Αἱ ἐγκαταστάσεις αὗται δὲν εἶναι διαπαντραῖ, καὶ δύνανται κάλλιστα νὰ λειτουργήσουν καὶ ἐπὶ τῆς ξηρᾶς, ἐκεὶ ὅπου ὑπάρχει πρώτη ὑλὴ πρὸς ἐπεξεργασίαν.

Ἐάν, λοιπόν, παραδεχθῶμεν, ὅτι κατὰ τὴν ἐποχὴν τοῦ περάσματος τῶν κοπαδῶν, ὥρισμέναι ποσότητες δὲν πωληθοῦν καὶ δι' Ἀ ή Β λόγον δὲν είνει δυνατὸν νὰ ἀξιοποιηθοῦν μὲν τὰ πρωτόγονα μέσα ποὺ χρησιμοποιούν τόσοι ἀλλοὶ λαοί, εἰνει πάντοτε δυνατόν οἱ παραπονούμενοι καὶ μεμψιμοιρούντες νὰ ἔχουν εἰς τὴν διάθεσιν των, συνεταιρικῶς, εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἔξορμήσεώς των, μικρᾶς ἢ μεγάλας ἔγκαταστάσεις, μὲ συγχρόνα μηχανήματα, διὰ τὴν παρασκευὴν ἰχθυάλευρον καὶ ἰχθυλαῖον συνάμα. Τοιαύτα μηχανήματα ὑπάρχουν εἰς δλους τοὺς ἰχθυολιμένας καὶ εἰς ὄλας τὰς ἰχθυαγοράς τοῦ κόσμου, διὰ τὴν ἐπεκεργασίαν ἀπό 5 μέχρι 30 τόνων ἰχθυομάζης κατὰ 24ωρον. Ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Ὀργανωτικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Παναγιετικοῦ Συνεδρίου, ἀντί νὰ στέλλῃ τηλεγραφήματα πρὸς τὴν κυβερνήσιν, εἰχε τὴν πρωτοθουλίαν νὰ εἰσηγήσῃ τὴν ἐγκατάστασιν τοιστού μηχανήματος εἰς τάς καταλλήλους περιοχαῖς, ὅχι μόνον βά ἐπετύχασε τὴν ἀξιοποίησιν τῶν ἀλιευμάτων, ἀλλὰ βά ἀπέφευγε νὰ ἐκθέσῃ τοὺς φαράδες εἰς τὰ μάτια τοῦ ἐλληνικοῦ λαοῦ, διτι, λόγω ἀγνοίας, πετούν τὰ φάρια στὴ θάλασσα! Τι κρίμα! Καὶ δ ἔχων ὥτα ἀκούειν, ἀκούετω!

Θά διακόψω, ὅμως, τὴν συζήτησιν, διότι ὁ χῶρος διὰ τὸ σημείωμά μου ἔχειηται. Θὰ τὰ ξαναπούμε.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ



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.B. LN 8090))

Ο ΕΟΡΤΑΣΜΟΣ ΤΗΣ 100ΕΤΗΡΙΔΟΣ ΤΟΥ N.A.T.

Μὲ τὴν ἐπιβαλλομένην δραστηριότητα ἀνέλαβεν διευθυντής τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου κ. Παν. Θεοχάρης, Πλοίαρχος-Λιμενικός, τὴν προκαταρκτικὴν ἐργασίαν διὰ τὸν ἐπιβλητικῶτερον ἑορτασμὸν τῆς 100Ετηρίδος τοῦ Ἰδρύματος. Εἰς τὴν κατωτέρῳ δημοσιευμένην εἰσῆγησίν του πρὸς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον ἐκβέτει δ. κ. Θεοχάρης τὰς μέχρι τούδε καταβληθεῖσας ἐνέργειας καὶ διαγράφει τὰς μελλοντικὰς τοιάσιας, ἵνα εἴτε τὸ πανηγυρικῶτερον, ἀλλὰ καὶ τὸ ἀποδοτικῶτερον διὰ τὴν προσπάθειαν τῆς καθολικῆς τῶν ναυτικῶν μας ἀσφαλίσεως παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. ἑορτασθῇ ἡ σύστασις τοῦ ὀρχαιοτέρου παρ' ἥμīν ἀσφαλιστικοῦ ὄργανοισμοῦ.

ΕΙΣ ΗΓΗΣ ! Σ

ἐπὶ τῶν προπαρασκευαστικῶν ἐργασίων διὰ τὸν ἑορτασμὸν τῆς 100Ετηρίδος τοῦ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 18.9.57 ἡ Διεύθυνσις ἔθεσεν ὑπὸ ὅψει τοῦ Δ. Σ. προκαταρκτικάς τινας ἐνέργειας, εἰς τὰς ὁποίας πρόεδρη, διὰ τὴν συγκέντρωσιν τοῦ ιστορικοῦ ὑλικοῦ, τοῦ ἀπαραιτήτου διὰ τὸν ἑορτασμὸν τῆς 100Ετηρίδος τοῦ Ν.Α.Τ.

Ἡ σημειώθεισα ἔκτοτε πρόσδος καὶ αἱ γενικαὶ γραμμαὶ τοῦ προγραμματισμοῦ τῆς ἐτὶ τοῦ προκειμένου προπαρασκευαστικῆς ἐργασίας ἔκτιθενται; κατωτέρῳ:

Ἐπὶ τῆς ὑπὲρστασικῆς ἐπιστολῆς μας, τῆς ἀπευθυνθείσης πρὸς τοὺς διατελέσαντας, κατὰ καιρούς, Προέδρους καὶ Διευθυντάς τοῦ Ἰδρύματος καὶ πρὸς ἔτερα ἔξεχόντα πρόσωπα, ἐλήφθησαν ἀπαντήσεις τινές, δι' ὧν παρέχονται πληροφορίαι, στοιχεῖα καὶ ὑποδείξεις.

Τὰ στοιχεῖα ἐντούτῳ ταῦτα δὲ δύνανται γάνθερηθῶσιν ἐπειρκῆ, δι' ὅροισμούν, ὅτι ἡ ὄργανωσις τοῦ ἑορτασμοῦ τῆς 100Ετηρίδος ἐπιβάλλεται νότι ἀποτελέσθη ἀντικείμενον σοφαράς καὶ συστηματικῆς ἐργασίας, τοσούτῳ μᾶλλον καθ' ὅσον διὰ τὸν 100Ετηρίδος τοῦ Ἰδρύματος δὲν ὡς πρεπεῖ νὰ θεωρῆται μόνον μία ἴστορικη περίοδος διὰ τὴν ναυτικὴν κοινωνίκην ἀσφαλίσιν, ἀλλὰ καὶ μία πλουσία πηγὴ ποικίλων καὶ χρησίμων δεδομένων, ἡ προβολὴ τῶν ὁποίων εἶναι ἐπιβεβλημένη, ἵνα οὕτω ἀξιοποιηθῶσι τὰ ἐκ τῆς μακρᾶς ταῦτης περιόδου, λίαν πολύτιμα διδάγματα.

Υπὸ τῆς ἀποφίνιας ταῦτην, ἐπ' εὐκαιρίαρις τοῦ ἑορτασμοῦ τῆς 100Ετηρίδος, θὰ πρέπει νότι σχηματισθῆ ἔντοντος "Ιστορικὸν Ἀρχεῖον τῆς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως τῶν ναυτικῶν, πλῆρες στοιχείων καὶ πληροφοριῶν, κατὰ τὸ δυνατὸν ἡλεγμένων, τὰ ὅποια θὰ ἀποτελέσωσι τὰς πηγὰς, ὑπὸ τὸ φῶς τῶν ὁποίων τὸ Ἰδρυμα, ἐν τῷ περαιτέρῳ ἀναπτύξει τῆς ἀποστολῆς του, θὰ δηγήηται εἰς τὴν λήψιν τῶν ἐνδικυνομένων ἔκστατος μέτρων.

Διὰ μᾶτις τοιάντης ἐργασίας, ή̄ ὅποια προύποθετει τὴν συμμετοχὴν προστάπων, ἔχοντων ἔξειδικευμένας καὶ ἔγκύρους, ἐφ' ὑπό τοῦ ὀργάνωσης, θὰ καταστῇ δυνατὸν νὰ κληροδοτήσωμεν εἰς τοὺς ἐπιγιγνομένους πληρεστέραν τὴν εἰκόνα τοῦ παρελθόντος, εἰς δύλους τοὺς τομεῖς τῆς δραστηριότητος τοῦ Ν.Α.Τ.

Ἐν δοκεῖ τῶν ἀνωτέρω ὁ προγραμματισμὸς τῆς 100Ετηρίδος θὰ πρέπει, ἐνδεικτικῶς, νότι περιλαμβάνει:

A) ΙΣΤΟΡΙΚΗΝ ΜΕΛΕΤΗΝ: Αὕτη θὰ ἀποτελέσῃ τὸ ιστορικὸν τῆς ὑπέρ τῶν ναυτικῶν, ἐν γένει, προνοίᾳ, μὲν ἀνάδρομην εἰς τοὺς ἀρχαιοτέρους χρόνους ἀπό τῷ πρώτῳ ἑορτάσθων οὐτῆς, μέχρι τῆς σπουρινῆς μορφῆς τῆς ναυτικῆς κοινωνίκης ἀσφαλίσεως.

B) ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΝ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΝ: Δι' αὐτῆς θὰ ἐπισημανθῶσιν αἱ σπουδιότεραι διατάξεις τῶν Νόμων, Διαταγμάτων καὶ Κανονισμῶν, αἱ ὅποιαι ἥσκησαν βασικήν ἐπίδρασιν εἰς τὴν πορείαν τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τῆς ἐν γένει κυρίας καὶ ἐπικουρικῆς ἀσφαλίσεως τῶν ναυτικῶν καὶ θὰ μημονεύθωσιν αἱ εἰσηγητικαὶ ἐκθέσεις καὶ αἱ εἰς τὰς Βουλὰς συζητήσεις.

C) ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΝ: Εἰς ταῦτην θὰ ἀπεικονισθῶσιν αἱ εἰσφοραὶ ναυτικῶν καὶ ἐφοπλιστῶν, οἱ κοινωνικοὶ πόροι, αἱ ἀσφαλιστικαὶ παροχαὶ συντάξεως, αἰσθενείας καὶ ἀνέργιας, ἡ διαχείρισις τῆς περιουσίας τοῦ Ν.Α.Τ. κλπ. Σχετικοὶ στατιστικοὶ καὶ συγκριτικοὶ πινακες, διαγράμματα καὶ ἄλλαι παραστάσεις θὰ συνθέτουν τὴν ἀνασκοπήσιν ταῦτην, μετ' ἐνδεικτικῆς περιγραφῆς τῶν ἐξ αὐτῶν συμπερασμάτων.

D) ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑΤΑ: Δι' αὐτῶν θὰ μημονεύθωσιν αἱ περὶ Ν.Α.Τ. καὶ Ναυτικῆς Κοινωνίκης ἀσφαλίσεως μελέται, πραγματείαι, ἀρθραὶ καὶ διστάξεις καὶ θὰ ἀνατυπωθῶσι τὰ κείμενα τῶν σημαντικῶτερων ἔκ τούτων.

E) ΟΡΓΑΝΩΣΙΝ ΟΜΙΛΙΩΝ ΚΑΙ ΤΕΛΕΤΩΝ: Τὸ πρόγραμμα τῶν λόγων καὶ διαλέξεων καὶ τῶν τελεοθησίμων ἑορτῶν θὰ πρέπει πολὺ ἔγκαίρως νότι καταρτισθῆ, εἰς τρόπον, ὃστε νότι ἀποφευχθῆ πάσσα ἀνωμαλίαι.

Εἰς τὴν λαμπροτέραν τῶν τελετῶν, κατὰ τὴν ὅποιαν θὰ ἐκφωνηθῇ ὁ πανηγυρικός, θὰ πρέπει νότι κληρώσιν, δηπάτως παραστῶσιν αἱ A.A. M.M. οἱ Βασιλεῖς, ἡ πολιτική, στρατιωτική, ἐπιστημονική, ναυτιλιακή καὶ συνδικαλιστική ηγεσία τῆς χώρας.

Εὐκταῖον θὰ ἔσται τῆς 100Ετηρίδος τοῦ Ν.Α.Τ. νότι περιλάθουν ναυτικοὺς ὄγωνας καὶ νότι συγχρονισθῶν μὲν τὰ ἔγκαινα σημαντικούς ἔργους ή γεγονότως, ἀφορῶντος τὴν ναυτικὴν κοινωνίκην ἀσφάλισιν.

S) ΕΚΔΟΣΙΝ ΑΝΑΜΝΗΣΤΙΚΟΥ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ: Εἰς τοῦτο δυνατὸν νότι περιληφθῶσι προσωπογραφίαι, φωτογραφίαι καὶ εἰκόνες συναδόνων ιστορικῶν γεγονότων καὶ ἔργων, παραστάσεις, ὡς π. χ.

τοῦ Ναυτικοῦ Μεταλλίου καὶ ἄλλων κειμηλίων, αὐτόγραφα, προφορικαὶ παραδόσεις, ἀνέκδοτα κλπ.

Z) ΑΠΟΝΟΜΗΣ ΑΝΑΜΝΗΣΤΙΚΟΥ ΜΕΤΑΛΛΙΟΥ: Ἡ κατάλληλος σχεδίασις καὶ ἔκδοσις τιμητικοῦ ἀναμνηστικοῦ μεταλλίου ἐνδείκνυται νότι περιληφθῇ εἰς τὰς ἔκδηλωσεις τοῦ ἑορτασμοῦ τῆς 100Ετηρίδος τοῦ Ν.Α.Τ. Δι' αὐτοῦ θὰ είναι δυνατὸν νὰ τιμηθῶσιν οἱ εὐεργέται, οἱ θητεύσαντες εύδοκίμως ἐν τῇ διακονίᾳ τοῦ Ἰδρύματος καὶ ἄλλα ἔξεχοντα πρόσωπα, τῶν ὅποιων ἡ πνευματικὴ ἡ ὄλικη συμβολὴ εἰς τὴν ἐγένεν ναυτικῆς κοινωνίκης ἀσφαλίσιος, εἰναι ἀξία της ὑπικῆς ἀμοιβῆς.

Τὸ δολονότιον τῆς προπαρασκευῆς τοῦ ἑορτασμοῦ τῆς 100Ετηρίδος τοῦ Ν.Α.Τ. είναι δυσχέρες καὶ πολὺπλοκον, ἀπαιτούντων τὸν ἀπερίσταστον καὶ εἰδικὴν ἀπασχόλησιν πεπειραμένων καὶ εἰδικὰς γνώσεις ἔχοντων προσπώπων. Δι' οὐδὲν διάφορον τὸν Τριών τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλου καὶ τοῦ Διευθυντοῦ, ἡ ὁποῖα θὰ καταρτίσῃ τὸ δολονότιον πρόγραμμα τῶν ἑορταστικῶν ἔκδηλώσεων, θὰ συντονίσῃ καὶ ἐνάρμονισῃ τὰς εἰς εἰδικὰ πρόσωπα ἀνατεθησομένας, εἰπούσα μέρους ἐργασίας.

Ὦς εἰδικὸς πρόσωπα διὰ τὸ ἥργον τῶν συγγραφῶν προτείνονται οἱ κ. κ. Δημητρίου, Παπαχαλόπουλος, Βασιλ. Σκαρπέτης, Παναγ. Δουργούπης, Σπ. Ζάρκος καὶ Γεώργ. Χατζηγερίου.

Προτείνεται, ἐπίσης, ὅπως εἰς ἓντα τῶν ὑπηρετούντων παρὰ τῷ NAT ἀνάγεται ἀξιωματικὸν ἀνατιθέσαι ἐπιπροσθέτως ή Γραμματεία τῆς Ἐπιτροπῆς, ή ὅποιας θὰ ἐπιμελῆται τῆς συστηματικῆς ἀναζητήσεως, ἐπιλογῆς καὶ ταυτινήμσεως τοῦ ιστορικοῦ ὑλικοῦ καὶ θὰ βοηθῇ τὴν Ἐπιτροπὴν τὴν εἰς τὰ εἰδικὰ πρόσωπα εἰς τὸ ἥργον τῶν.

Ὦς κατάλληλος ἀξιωματικός, ἐκ τῶν νῦν ὑπηρετούντων εἰς τὸ NAT, προτείνεται ὁ Αντιπλοίαρχος Λ. Σ. κ. Κ. Ἀντωνόπουλος.

* * *

Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου ὠρίσε τοὺς ἔκ τῶν συμβούλων τοῦ κ. κ. Στρ. Ἀνδρέαδην, Λουκᾶν Νομικόν, Π. Πρωτοπαπάν, Π. Στεργιώπην, Δημ. Μελέτην, Θ. Κουτόν καὶ Δ. Μπενέταν, ὅπως, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τοῦ διευθυντοῦ τοῦ Ἰδρύματος, μελετήσουν τὰς λεπτομερεῖς τῆς προπαρασκευῆς καὶ ὄργανώσεως τῆς 100Ετηρίδος τοῦ Ν.Α.Τ. "Ηδη τὸ συμβούλιον ἐνέκρινε τὴν σχετικήν εἰσηγήσην διὰ τῆς ὅποιας ή ὄργανώσης τοῦ ἑορτασμοῦ τῆς 100Ετηρίδος ἐπιβάλλεται ν' ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον σοφαράς καὶ συστηματικῆς προεργασίας.

75 ΕΤΗ ΑΔΙΑΛΕΙΠΤΟΥ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΣ

H FINLAND STEAMSHIP COMPANY

ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗΝ ΖΩΗΝ

Οταν τὸ 1883 ιδρύθη ἡ «Finland Steamship Company Ltd», ὑπῆρχον πᾶσα ὄποι τοῦ 1850 «σύγχρονοι», ἀλλὰ μη τακτικαὶ ἀτμοπλοϊκοὶ γραμμαὶ αἱ πάντα τῶν Φιλανδικῶν διαθέσιμοις ἀριθμός τῶν φιλανδικῶν ιστοφόρων καὶ ή συνεχῶς αὐδανούμενοί εὑρίσκονται εἰς τοὺς φιλανδικοὺς λιμένας, οἵσερεν ἐπὶ τάππως τὸ πρόθλιμα τῆς ἀπίκοινωνας τῆς Φιλανδίας αἱ τάσεις, οἱ τάσεις τῆς Φιλανδίας κώρας, διὰ τακτικῶν φιλανδικῶν γραμμῶν. Ή πείσας τῶν αὐδανούμενῶν ἀξαγώγων προτέρευτον τῶν φιλανδικῶν λιμένας εἰς τὸ έπαρκές οἰκονομικὸν κίνητρον. 'Αφ' ἐτέρου, δημοσ., λόγω τῶν κλιματολογικῶν συνηθικῶν εἰς τὸν Βαλτικὸν, πολλὰ δύσκολα προβλήματα ἀνέκυππον. Οι παγετῶνες ἐκλειστοὶ τούς φιλανδικούς λιμένας εἰς τὸν άρκετον μῆναν. Αἱ προσπάθειαι διορατικῶν τινῶν προσώπων συνεργαζομένων μὲν ᾧριμόνες οἰκονομικούς δύμολους κατέληπον εἰς τὸν ίδρυσιν τῆς «Finland Steamship Company Ltd», εἰς τὸ 'Ελσίνκι, τὸν 23ντην Απρίλιον 1883. Γηραιόπορος, ἐκ τῶν ίδρυτων, ὁμοῦ μὲ τοὺς Eugen Wolf καὶ Wilhelm Hackmann, πόπος τοῦ Lars Krogius, πάππος τοῦ νῦν Γενικοῦ Διευθυντοῦ τῆς Εταιρίας.

Τὰ πρώτα χρόνια ήσαν δύσκολα, δυσμενεῖς αἱ ουνθῆκαι καὶ οὖτα τοῦ συναγωνισμός. Αὔλλα κατὰ τὸ 1890, η 'Εταιρία είχεν ἀντιμετωπίσει διὰ τὰς καταγιγδασ, καὶ κατέλαβε τὴν πρώτην θεών εἰς τὸν φιλανδικὸν Ναυτιλίαν, τὴν ὁποίαν καὶ διατηρεῖ μέχρι σήμερον.

Οἱ κυριώτεροι οκοποὶ τῆς 'Εταιρίας ήσαν η 'Αγγλίας (Λονδίνον καὶ Χούλλ.), μετὰ εἰδικῶς κατεσκευασμένα διὰ παγμένας θαλάσσας, καθὼς καὶ νέων γραμμῶν διὰ ἄλλους προορισμούς.

Παρὰ τὸν γνώμων τῶν εἰδικῶν πλοίων διπλέοντας τῆς κτηθείσας τὸν μεταφόρων διά μέπορεύματα καὶ ἐμπέρατα, μετὰ τὸν ἄπω τοῦ 1891 μέχρι τῆς ἐκρήξεως τοῦ Μεγάλου Πολέμου, διεξῆκθαν ἐπιτυχῶς καὶ ἀνελλιπῶς ἡ τακτικὴ γραμμὴ Φιλανδίας—Αγγλίας. Τὰ μεταφέρομενα ἐμπορεύματα πυζανόν, λόγω τῆς μεγάλης εξαγωγῆς φιλανδικῆς ζυλείας, πτῖς κατ' ἄρχας συνεπλήνωνται τετραϊκῶν τὰς ἔξαγωγάς γαλακτοκομικῶν προϊόντων. 'Αμεσώς κατόπιν νέας συνεπόθητη τακτικὴ γραμμὴ διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ τὴν Μεσόγειον, μετά νεότευκτος τὸν 28 πλοίο, κωρποτικότητος 30.792 τόννων γκρός.

Κατὰ τὸν ἐπομένων δεκαπενταετίαν, μέχρι τῆς ἐκρήξεως τοῦ πολέμου τοῦ 1914, μετὰ ρυθμὸν ἐπιβροδυνήμονον πινάκης διεβαίνεις, εἰς τὴν δεσπότιων τῶν ύφισταμένων τακτικῶν ὑπηρεσιῶν, παρὰ τούτα, πινάκη θεών τοῦ 13 ἐν διλφού μονάδας, φιθίδας, κατὰ τὸ 1913, εἰς τὸν νερόν.

Καὶ ὅταν, τῷ 1917, ἡ Φιλανδία ἀνέκπτει τὰν ἀνεξαρτούσιαν της, νέα φάσις δραστηριότητος ήρκοισεν ἐξελισσομένη διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας. 'Η ρωσικὴ ἀγορά, πίτις πρότερον πινάκης, διόγειραστη, λόγω τῆς 'Επαναστάσεως, νεγονός, διεργάστησε τὴν Φιλανδίαν εἰς τὴν ἔξευρεσιν νέων ἀγορῶν πρὸς δυομάς. Τοῦτο ἐπετεύχθη εἰς ἐκπληκτικῶς δραστηριότητος τὸν 1913. 'Η φιλανδικὴ φορτηγὸς ναυτιλία αἱ τακτικῆς πλεονέκτησης νέα τοιούτων. Οἱ εταιρικὸι στόλοι, παρὰ τούτα, πινάκη θεών τοῦ 13 ἐν διλφού μονάδας, φιθίδας, κατὰ τὸ 1913, εἰς τὸν νερόν.

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.
BALTIMORE
FITTING FOR GRAIN CATTLE AND HIGH EXPLOSIVES
SUPPLIERS OF LUMBER & DUNNAGE
LONDON AGENTS: JAMES A. McLAREN & CO. LTD.
65 BISHOPSGATE E.C. 2.

Ζούστης, ή "Εταιρία πυξιδών τάς ναυπηγήσεις και τάς άγοράς πλοίων και τῷ 1929 ὡς στόλος της ἀπέτελείτο και πάλιν ἀπὸ 44 μονάδας, 55.354 τόνων γκρός.

Ό στόλος της «Finska» υπέστη τρομακτικά άπωλεια, λόγω των πολέμων 1939-1940 και 1941-44. Έκ τών πλοιών της «Finska», 16 φορητά, 3 έπιβατηγά, 2 φορτηγίδες και 2 υπό παραγγελίαν πλοιά παρεδόθησαν εἰς τὴν Σοβιετικήν Ἐνωσιν τῷ 1944, ώς πολεμικοὶ ἐπι- νορθώσεις, ἀργότερον δὲ δύο ὀρόμια σκάφη. Οὕτω, ή ἐπανάληψις τῶν ἔργωνσιν, μεταπολεμικῆς, πήδη δύσκολος, μὲ μονάδας, παλαιὰ ὑπολειμματα τοῦ προγενετέρουν στόλου καὶ παντοειδεῖς ἀντίδοπτας. Μὲ τὴν θελτιώσιν, εὐτυχῶς, τῶν οἰκονομικῶν τῆς χώρας, ή Ἐταιρία ἡδυ- νῆθη νό ἀνανεώση τὰ πλείστα τῶν παλαιῶν τῆς πλοιῶν καὶ ν' ἀποκτη- θήσει νέον τοννάζ. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἴδιως δύο ἐπτ., μία ἀξιόλογος σει- ρὰ 9 νέων πλοιών, 2.200 ἑκαστον τόν. δ. w., ειδικῶν κατεσκευασμένων διὰ μεταφορὰς πρὸς τὸ Κόντινεντ καὶ τὴν Ἀγγλίαν, παρεδόθησαν εἰς τὴν Ἐταιρίαν. Πέντε ἔξι αὐτῶν κατεσκευάσθησαν εἰς τὰ φιλανδικά ναυπηγεῖα. Τέσσαραν 9 τούτων πλοιών, προηγήθησαν 16 ἔτερα σκάφη, κα- τὰ τὸ πλείστον ὀλλανδικῆς κατασκευῆς, τινὰ δὲ σουηδικῆς. Συνολι- κῶς, 26 νέοτερα καὶ 6 παλαιότερα, προσετέθησαν εἰς τὸν στόλον τῆς «Finska», δοτὶς νῦν ἀποτελεῖται ἀπό 55 πλοιά, 128.099 τόν. δ. w. η 91.631 τ. γκρός. Τὸ 1)8, δηλαδή, τοῦ συμεριστοῦ φιλανδικοῦ ἐμπορι- κοῦ στόλου. Εἰς τὸ δίκτυον τῶν προπολεμικῶν γραμμῶν προσετέθη μία νέα γραμμὴ πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν ἀκτὴν τῶν Ἕνωμένων Πολιτει-ῶν. Ἐν συνόλῳ ὡς στόλος τῆς «Finska» ἔχουπρετει σήμερον διὰ τα- κτικῶν γραμμῶν περὶ τοὺς 100 λιμένας.

"Η Έταιρια είναι ωραίωτας συμμετόχος της Finland Southamerica Line Ltd και της Έταιριας δεξαμενοπλοίων Turret Ltd. Τελευταίως έπειδη λεωφόρον και διά πήν Έταιριαν αεροπορικών μεταφορών Kar-Air Ltd.

Πρόεδρος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐταιρίας είνε ὁ κ. Goran Ehrlrooth καὶ διευθύνων Σύμβουλος ὁ κ. Birger Krogius.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΑΡΙΘ. 318/58 ΟΛΟΜΕΛΕΙΑΣ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

—Οι πλοιοκτήται τών ύπό έλληνικήν σημαίαν ποντοπόρων και άκτη πλοιών σκαφών διά τὸ ἐπὶ τούτων ἀπασχόλουμενον Ἑλληνικῆς ποκότητος προσωπικού ὑποχρεούντων εἰς καταδόλην τῆς εἰδίκης εἰ φορᾶς τοῦ N. 2054/1952. Ἀρμοδιότης Υπουργοῦ Ἐργασίας πρὸς αρσίν Δισφανίας μεταξὺ Διοικητικοῦ Συμβουλίου και Κυβερνητικοῦ Επιτελούτου διὰ τὴν καταδόλην τῶν ἀγωτέων ἔσθεικῶν ἐπίδουμάτων

Επειδή ή προσβαλλομένη ἀπόφασις ἔχειδόθη τῇ βάσει του § 2 και 3 του ἄρθρου 3 του Ν. 3252/1955 «περὶ διοικήσεως τοῦ Ὀργανισμού ἀπασχολήσεως καὶ ἀσφαλίσεως ἀνεργίας κλπ.» καθ' ἣς ὁ μετέχων τῶν συνεδριάσεων τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ ἀνών όργανον συμβούλιον τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ὀργανισμού κυριεύητος ἐπίτροπος, δύναται, ἔὰν ἥψελε κρίνει, ὅτι ἀπόφασίς τις ἀντικείται εἰς τὰ διατάξεις τῶν νόμων κλπ. νά τζητήσῃ τὴν ἀναστολὴν τῆς ἐκτελέσεως αὐτῆς καὶ τὴν ἄρσιν τῆς διαφωνίας παρὰ τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Ἐργασίας, οὐτινος ἡ ἀπόφασις, αἱρούσα τὴν διαφωνίαν, εἰνε ὑποχρεωτική διὰ τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ὀργανισμοῦ. Ὁθεν, παραδεκτῶς προσδάλλεται ἡ ἀνωτάτη ἀπόφασις τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐργασίας ἐκδοθεῖσα κατόπιν τῆς ἀνακυκλώσης ἐν προκειμένῳ διαφωνίᾳ μεταξὺ τοῦ κυριεύητοκύ ἐπίτροπου καὶ τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ὀργανισμοῦ, τοῦ τελευταίου ἔχοντος τὴν γνώμην, ὅτι οἱ πλοιοκτήται τῶν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημιαίν πλοίων ὑπάγονται εἰς τὸν Ν. 2054 διὰ τὸ ὑπὸ αὐτῶν ἀπασχολούμενον ἐλληνικῆς ὑπηκοότητος προσωπικόν, καὶ δι' ἡς ὑπουργικῆς ἀπόφασεως, ὑποχρεωτικῆς ουσῆς διὰ τοῦ Ὀργανισμοῦ, παρεμποδίζεται η διοικησις τοῦ τελευταίου τούτου, διπως ἐπιδιώκει τὴν κατεργαλή τῆς εἰσφοράς παρο αἰτούντων, οὓς θεωρεῖς ὑποχρέουσί πάρο τοῦτο.

Επειδή ή αρμόδιότης τού "Υπουργού" Έργασίας, πρός άρσην υφισταμένης διαφωνίας μεταξύ τού διοικητικού συμβουλίου και τού κυβερνητικού επιτρόπου του αύτούντος όργανισμού, διαγράφεται σαφώς εις τάξις προμηθεσίας διατάχεις του όρθρου 3 τού Ν. 3252/1957, ή αρμόδιότης της δέ αύτη, θεμελιώμενή ἐπὶ τού νόμου, παρέχει ἀπόφασιστικήν ἔξουσίαν διοικητικής φύσεως εις τόν "Υπουργόν" Έργασίας. "Οθεν, εἰνὲ ἀποριπεῖσθαι λόγοι οι στηριζόμενοι εἰς τό διτής η προσβαλλομένη ἀπόφασις ἔξεδόθη ἀνεύ νομοθετικής ἔξουσιοδοτήσεως καὶ διτής κατὰ πάραδιστιν τῶν περὶ διακρίσεως τῶν ἔξουσιων συνταγματικήν διατάξεων ὑπεισῆλθεν διπολικός εἰς ἔνονα ἀντεπεισιένα εἰς τόν νομοθετικήν ἔξουσιον.

Πουσεργού της εργά τανατεύειναι εις την νομοθετική έρευνας.
"Επειδή διά τού Ν. 2054/1952 «περί τροποποίησεως και συμπληρώσεως της νομοθεσίας περί τών στρατευμένων μισθωτών», διά την έπιδοτησιν τῶν στρατευμένων μισθωτῶν, με τὰ ύπό της κειμένης νομοθεσίας καθορίζεμαν έπιδομάτα, έπειδήδη εἰς τὰς πάστις φύσεως και μορφῆς ἐπιχειρήσεις, ἔργασίας κλπ. ἔφοστον ἀπασχολούν ἐντός τῶν δρίσιν τῆς χώρας προσωπικὸν Ἑλληνικὴν ὑπόκοπτήτος, συνδεμόνεν μετ' αὐτῶν διά σχέσεων ἔργασίας ιδιωτικού δικαιού, ειδίκη εἰσφορά ἐπὶ τῶν φύσεως ἀποδοχῶν τοῦ προσωπικοῦ τῶν, καταβλητά εἰς τὸ "Ιδρυμα Κοινωνικῶν Ἀσφαλίσεων, τοῦ ιδρυμένου παρ' αὐτῷ ειδικοῦ λογαριασμοῦ στρατευμένων ἀνάλογωντος τὰς ἐν τού Ν. 3514/1928, ὡς οὗτος ἐτροποποιήθη μεταγενεστέρων, ὑποχρέωσεις τῶν ἔργοδοτῶν, οτινες ἀπαλλάσσονται πάστις ὑποχρεώσεως πρὸς καταδόλην ἐπίδοματος. Διά δὲ τού Ν. Δ 2961/1954 «περί συστατεών όργανισμού ἀπασχολησεως καὶ ἀσφαλίσεως ἀνέργων», ὁ δργανισμός οὗτος κατέστη ἀρμόδιος διά την καταδόλην τῶν ἀνωτέρω ἐπίδομάτων στρατεύσεως (ξεβοηνον 2).

καὶ διὰ τὴν εἰσπραξιν τῆς ὑπὸ τοῦ Ν. 2052/1952 ἐπιβληθεῖστς εἰδικῆς εἰσφορᾶς (ἀρθρα 32, 33). Περαιτέρω, ἐν ἀρθρῳ 34 τοῦ ἐν λόγῳ 2961 Ν. Δ/ματος ὡρίσθη, διτὶ τὸ δικαιωμάτων τῶν μισθωτῶν ἐπὶ τὰ ὄντωτά του ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ κατασταλμένων ἐπιδομάτων ὡς καὶ ἡ ἀντίστοιχος ὑποχρέωσις πρὸς καταστολὴν εἰσφορᾶς ἀφορῷ τὰς περιοχὰς ἔκεινας, εἰς ἃς ἔχει ἐπεκταθῆ, διὰ τοὺς ἀπασχολουμένους μισθωτούς, ἡ ἀσφαλιστικοῦ τοῦ Ι.Κ.Α. ἡ τοῦ προσφεύγοντος Ὁργανισμοῦ. Μέχρι δὲ τῆς ἐπετακτάσεως τῆς τοιαύτης ἀσφαλίσεως οἱ οἰκεῖοι ἐργοδόται βαρύνονται μὲ τὰς ἑκ τοῦ νόμου 3514/1928 ὑποχρεώσεις ἐπιδοτήσεως τῶν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου τούτου δικαιούχων ἐφέδρων, τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ὁργανισμοῦ δυναμένου νά ἐπέκτεινη τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Ν. 2054/1952 καὶ τὴν καταστολὴν τῶν ὑπὸ τούτου προβλεπομένων ἐπιδομάτων ἐπὶ μισθωτῶν ἀπασχολουμένων ἐντὸς ἀσφαλιστικῆς περιοχῆς τοῦ Ι.Κ.Α. ἡ τοῦ αιτούμοτος Ὁργανισμοῦ, ἐφόσον ωτοι ὑπάγονται εἰχεις τῶν ἀσφαλίσιων κλαδικοῦ τινος ἀσφαλιστικοῦ ὄργανου.

Έπειδη έκ του διά του Ν. 2054 γενικώταυ παθορισμού τού κύκλου των υποχρέων πρός καταβολή της ίδνων είσφοράς ἐργοδότου, δοτις περιλαμβάνει τάς οιασδήποτε μορφῆς, φύσεως, σκοπού καὶ ἐθνικότητος ἐπιχειρήσεις, ἔκμεταλλεύσεις, ἐργασίας κλπ. συνάγεται, διτι καὶ ἡ ἐν αὐτῇ ἐπιφύλαξις ἐφ' δοσον ἀπασχολούν ἐντὸς τῶν δρίων τῆς χώρας προσωπικούν ἐλληνικῆς ὑπηκούτητος, νοεῖται. ὑπὸ τὴν ἐνύρτεραν ἔννοιαν τῶν δρίων τῆς χώρας, εἰς ἣν περιλαμβάνονται, διά τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου τούτου, καὶ τὰ ὑπὸ ἐλληνικῆν σημαίαν ὀπουδῆποτε εὑρισκόμενα πλοῖα, τούτων θεωρουμένων ὡς ἔδοφος τῆς ἐπικρατείας, ἐφ' δοσον δὲν ὑπόκεινται συμφωνάς πρὸς διεθνές δίκαιον, εἰς ἀλλοδαποῦ νόμον (οὕτω, διά τους ἐλληνικούς ποινικούς νόμους, ἀρθρ. 5 Ποι. Κώδ.). Ἀντίθετος βούλησις τού νομοθέτου τοῦ νόμου 2054, ἔξαιρούσα, τὸ μὲν τῆς ὑποχρεώσεως τῆς εἰσφορᾶς τούς ἐργοδότας τῶν ὑπὸ ἐλληνικῆν σημαίαν πλοίων, τὸ δὲ της ρυθμίζομένης ὑπὸ αὐτοῦ προστασίας, τὴν εὔρειαν κατηγορίαν τῶν μισθωτῶν τῶν ἀνηκόντων εἰς τὸ προσωπικὸν τῶν πλοίων, θά δέει να διεπιτύπωτο ρήτως, ὃν δεν καὶ τοῦ δεδηλωμένου, ὡς ἄνω, σκοποῦ τῆς ἐπιβολῆς τῆς εἰσφορᾶς εἰς πάντας τοὺς ἐργοδότας. Καὶ νοι μὲν διὰ τοῦ Ν. Δ/ματος 2961/1954 ἔξαιρονται, κατ' ἀρχήν, τῆς ὑποχρεώσεως εἰσφορᾶς οἱ ἐργοδόται διὰ τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς περιοχάς, εἰς ἣς δὲν ἔχει ἐπεκταῦθήν ἡ ἀσφάλισις τοῦ Ι.Κ.Α. ἢ τοῦ αἰτούντος Ὁργανισμού, ἡ ἔξαρσεις, δημως, αὐτὴ ὡς καὶ, ἀντιστοιχῶς, ἔξαρσεις ἀπὸ τῆς ὑποχρεώσεως τῆς ἐπιδοτήσεως τῶν δικαιουύκων ἐκ μέρους τοῦ αιτούντος Ὁργανισμού, ἐφαρμοζομένη εἰς τάς Ἐλαχίστας ἔκείνας περιοχὰς ἥπατα, εἰς ἣς δέ λόγω μικροῦ ἀριθμοῦ ἐπιχειρήσεων καὶ ἀπασχολούμενων μισθωτῶν δέν ἔχει ἐπεκταῦθήν ἡ ἀσφάλισις τοῦ Ι.Κ.Α. ἢ τοῦ αἰτούντος Ὁργανισμού, δέν ἀναφέρεται εἰς τὸ ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων ἀπασχολούμενον ἐλληνικῆς ὑπηκούτητος προσωπικόν. Τὸ Ν. Δ/γμα 2961/1954 διατηρεῖ τὴν ἀρχὴν τοῦ ὡς ἄνω Ν. 2054 περὶ τοῦ ἀπασχολουμένου προσωπικοῦ ἐντὸς τῶν δρίων τῆς χώρας, κατὰ τὴν δημόσιαν εἰς ταῦτα ἀνωτέρω ἔννοιαν, τὴν περιλαμβάνουσαν καὶ τὰ ὑπὸ ἐλληνικῆν σημαίαν πλοῖα. Οὐ πέτι αὐτῷ δὲ εἰσαγόμενος περιορισμός ὡς πρὸς τάς περιοχάς, εἰς ἣς δέχει ἐπεκταῦθήν ἡ ἀσφάλισις τοῦ Ι.Κ.Α. ἢ τοῦ αἰτούντος Ὁργανισμού, δέν ἔννοει νόθηξη καὶ τάς περιπτώσεις ἔκείνας τάς κατ' ἀρχὴν ὑπαγομένας εἰς τὸν Ν. 2054 καὶ διὰ τάς δοπίας, ὡς μὴ δυναμένας νά υπαχθωσαν εἰς ἀπεριοχάς δέν γεννᾶται ζήτημα ἐπεκτάσεως ἡ μὴ ἀσφαλίσεως τοῦ Ι.Κ.Α. ἢ τοῦ αἰτούντος Ὁργανισμοῦ.

οφάλισεως του Ι.Κ.Α. ή του αιτούντος Οργανισμού.
Επειδή, κατά τάῦτα, μὴ νομίμις ἐδέιχθη, δῆτας προσβαλλομένης ἀπαφάσεώς του, ό, Υπουργός της Ἐργασίας, διτὶ δὲν υπαγονται εἰς τὸν N. 2054 οἱ πλοικτήται τῶν ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίας ποντοπόρων καὶ ἀκτοπλοικῶν σκαφῶν διτὶ τὸ ἐπί τούτων ἀπαχούλουμενὸν Ἑλληνικῆς ὑπηρεσίας πρόσωπικόν, οὐτω δὲ ἀκυρωτέα καθίσταται ἡ ἀπόφασις αὕτη.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ : Ή ιστορία τῆς καθιερώσεως τῶν ἐφέδρικῶν ἐπιδομάτων καὶ τῶν ὑποχρέωσεων τῶν ἐργοδοτῶν ἔχει ὡς ἔξης: Διὰ τοῦ Ν. 1234/1918 τὸ Κράτος ἐπεδίωκε νό το προστατεύση τοῦς εἰς τάς τάξεις τοῦ Στρατοῦ ὑπηρετοῦντας μισθωτούς καὶ ιδιωτικούς ὑπάλληλους διὰ τῆς ἔξασφαλίσεως τῆς θέσεως εἰς τὴν δοπίαν ειργάζοντο πρὶν κληθώσιν ὑπὸ τὰ ὅπλα διὰ τῆς παροχῆς εἰς αὐτοὺς ἢ τὰς οἰκογενείας των μέρους τῆς μισθωτοῖς των, πτητὶς παροχή ἀπαλλήλη ἐφέδρικος ἐπίδομα. Μετά είκοσι περίπου ἔτη διὰ τοῦ Ν. 547/37 ἐπροστατεύθησαν οἱ μισθωτοὶ δύον ἀφορᾶ τὴν ἐπαναπρόσληψιν μετὰ τὴν ἀπόλυτην αὐτῶν ἐπάντα τάξεων τοῦ στρατοῦ, καὶ διὰ τῆς ἐπιδοτήσης τῶν ἐφ' δύσαν εἰχον ὑπηρετήσει δέκαντα τούλαχιστον μῆνας. Ἐσχάτας ἀδημοσιεύθη ὁ ἀναφερόμενος ἐν τῇ ἀνωτέρῳ ἀποφάσει υπὸ ἀριθμ. 2054/1952 Νόμος διὰ τοῦ ὅπου οἱ ἐπεδιώχθη νό την μεταχειρίσις δλῶν τῶν ἐργοδοτῶν διὰ τῆς ὑπαγωγῆς αὐτῶν εἰς τὰς ίδιας ὑποχρέωσεις δηλαδύος τῆς δυναμικότητος της ἐπιχειρήσεως διὰ τῆς θεστησεως μικρᾶς εἰσφορᾶς ἀναλόγου πρὸς τὸ ἐργαζόμενον προσωπικὸν καὶ οὐχὶ πρὸς τὸ στρατεύμενον τοιούτον. Συνεπεια τοῦ Νόμου τούτου καὶ τῆς ἐμρηματισας, ὅτι τὰ πλοιαριούντων τοῦ Ἑλληνικού Κράτους, ἔστω καὶ ἀν εύρισκωνται ἐκτὸς τῶν δρίων τῆς Ἑλλάδος, ἐπεβλήθη ἡ ἀνωτέρω εἰσφορᾶ εἰς τοὺς πλαισικτάτας.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

ARIST. THEODORAKOPULOS
REPRESENTATIVE OF
SCHAAR & NIEMEYER

ESTABLISHED 1851

ESALE SHIPCHAN
THE MURKOG 10

HAMBURG II
FREEPORT, BROOK 6

TELEF: 36 22 46) 47) 48) 49

SCILLA ARMENIUS

ΠΡΩΤΟΤΥΠΟΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΟΝ

ΑΥΤΟΕΠΙΒΙΒΑΖΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΑΠΟΒΙΒΑΖΟΝΤΑΙ

Νέος τύπος πλοίου είσηλθε προσφάτως εις τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Π. Ν. τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Πρόκειται περὶ τοῦ «Κόμετ», διάφοράς τοῦ φορτίου καὶ κατωτέρας ταχύτητας διὰ βαρέα φορτίο, τόσον κατά τὴν ἀνύψωσιν ὡσαν καὶ κατὰ τὴν καταδίβασιν αὐτῶν. Ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ὑπάρχουν δώδεκα κινητῆρες δυνάμεως 50 ἵππων, 625 στροφῶν κατά λεπτὸν καὶ 230 βόλτη, οἵτινες σύρουν πρὸς τὰ ἔσω ἥ πρὸς τὰ ἔξω τὰ σχοινιὰ τοῦ φορτίου. Ἐνδιαφέρον θέμα παρέχει ὁ ἐπὶ τοῦ «Κόμετ» ποικίλος ὑδραυλικός ἑξοπλισμὸς 883 τόννων, διὰ τὸν χειρισμὸν τοῦ φορτίου. Ἀσυνήθως συμπαγή εἰναι τὰ καλύμματα στομίων τοῦ κυρίου καταστρώματος καὶ τοῦ ὑποφράγματος, δυνάμενα νὰ βαστάζουν ἕγγυς συνεστοιχαγμένα τὰκτοῖς τοῦ στρατοῦ τῶν 40 τόννων καὶ ὄχηματα ἐπὶ τῶν ὅμαλῶν ἐπιφανειῶν των, ἐνῷ πελώριοι ἐσωτερικοὶ ὄριζοντιοι καὶ κάθετοι ὑδατοστεγεῖς θύραι συνδέουν τὰ κύτη ὄχημάτων καὶ ἔχουσι παμμεγέθη, στρεφόμενα περὶ τὰ στρόφιγγα, ἐπικλινῆ ἐπίπεδα καὶ

Ἔξασφάλιστοι ταχείας καὶ προσφόρου μεταφορᾶς μεγάλων ὄχημάτων καὶ ἡ ἀνεύ κινδύνου ζημιῶν φορτοεκφόρτωσις αὐτῶν ἀπετέλεσε τὸ ὑπὲρ ἐπίλυσιν εἰδικὸν πρόβλημα τῆς Ἐπιμελητείας τοῦ Στρατοῦ. Τὸ πρόβλημα τούτο ἀκριβῶς ἐπίλυε τὸ «Κόμετ». Γερανοὶ παρὰ τὰ ἀγκυροβόλια τοῦ ἡ πλωτοὶ γερανοὶ ἢ οἰαδῆποτε ἄλλο μέσος εἰς τοὺς λιμένας ἀφετηρίας καὶ τέρματος τῶν ταξιδίων του, διεριστοῦνται. Τὸ «Κόμετ», ἐπιπροσθέτως, διαθέτον δῆλα τὰ ἔφδοις ἐνὸς κανονικοῦ φορτηγοῦ πλοίου, εἶναι ικανὸν νὰ μεταφέρῃ καὶ γενικῶν φορτίουν κατὰ τὸν συνήθη τρόπον.

Τὸ πρωτότυπον αὐτὸν σκάφος ἐμφανίζει πολλὰ τὰ ἀσυνήθη χαρακτηριστικά, ἄπινα ἐπιτρέπονταν εἰς τὰ ὄχηματα παντὸς, εἰδους, ἀπὸ τῶν «τζίπτες» μέχρι τῶν ἡμιφορτηγῶν καὶ ρυμουλκουμένων ὄχημάτων, για παραλαμβάνονται ὑπὸ τοῦ πλοίου ἢ νὰ παραβαθίωνται ἐξ αὐτοῦ διὰ τῶν ιδίων τῶν δυνάμεων. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν τὸ «Κόμετ» είναι ἐφοδιασμένον μὲ τέσσαρα πλευρικὰ ἐπικλινῆ ἐπίπεδα, τὰ δόποις ἐναρμονίζονται μὲ τὸ ἐπίπεδον τῆς προκυμαίας, καθὼς καὶ ἔπειρον πρυμνεῖν ἐπίκλινες ἐπίπεδον, δυνάμενον νὰ ἐπιπρέψῃ τὴν αὐτοδύναμον παραλασθῆν ὄχημάτων ἀπὸ φορτηγίδας ἢ ἀπὸ τῆς προκυμαίας, ἀναλόγως τῶν διατίθεμένων.

Εἰς τὰ δύο κύτη τοῦ πλοίου, τὰ πρωτορισμένα δι' ὄχηματα, διαστάσεων 75 ἐπὶ 128 ποδῶν, διατίθεται χώρος σταθμεύσεως ὄχημάτων ἑκτάσεως, ὡς ἔγγιστα, 60.000 τετραγωνικῶν ποδῶν. Εἰς τὸν χώρον αὐτὸν δὲν περιλαμβάνονται οἱ χώροι τῶν ἐπικλινῶν ἐπίπεδων. «Οχημα φορτωνόμενον ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἀπὸ τοῦ πρυμναίου ἐπικλινούς ἐπίπεδου, δύναται: α) Νὰ κατέρχεται εἰς τὰ χαμηλότερα ἐπίπεδα τοῦ ἐμπροσθίου κύτους, β) Νὰ προχωρῇ δι' ἐπικλινούς ἐπίπεδου τῆς γεφύρας εἰς τὸ δεύτερον ἐπίπεδον καταστρώματος τοῦ ὅπισθιου κύτους. Καὶ γ) Νὰ προχωρῇ ἀπὸ τοῦ ἐμπροσθίου κύτους πρὸς τὸ κύριον κατάστρωμα.

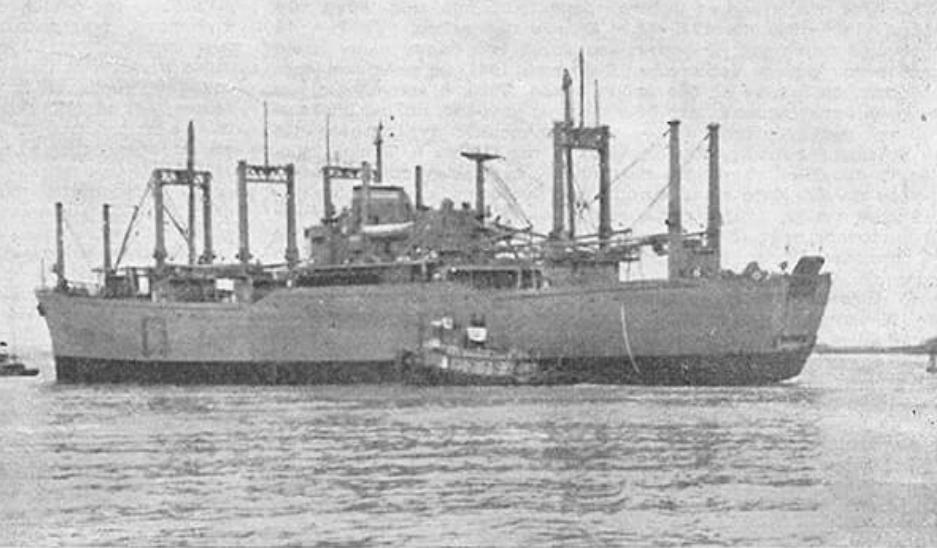
Τὸ «Κόμετ», 499 ποδῶν, ἀποτελεῖ ἡ δην ἔνα ἐκ τοῦ στόλου τῶν 65 μεταγωγικῶν φορτηγῶν καὶ ἄλλων ποικιλῆς κατηγορίας σκαφῶν τῆς ὑπηρεσίας τῶν διάθαλάσσης ἀμερικανικῶν Στρατιωτικῶν Μεταφορῶν. Απὸ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους θὰ ἐκτιμήθονται αἱ περαιτέρω δυνατότητες τοῦ ρηθέντος τύπου καὶ ὧδε λίμενοι θὰ προέλθουν πληροφορίαι διά την ναυτικήν βιομηχανίαν, δύον καὶ δι' ἄλλους κλάδους τῶν ἐνόπλων δυνάμεων τῆς Ἀμερικῆς.

Ἐν ὅδηγοι τῶν ὄχημάτων καθοδηγούνται, μέσον τοῦ λαβυρίνθου τῶν ἐπικλινῶν ἐπίπεδων τοῦ «Κόμετ» καὶ τῶν ἐν εἴδει πετάλου στροφῶν, διὰ συστήματος ἐλέγχου ἔγχρωμων φωτεινῶν σημάτων κυκλοφορίας. Αἱ δύο ταχύτητες τοῦ προστίθιμον, ἡλεκτρικοὶ ἐλάκυνστρες ἐγκεκοπτεύμενοι εἰς τὴν κορυφήν ἑκάστου ἐπικλινούς ἐπίπεδου τὸ ἀνασύρουν, ὑπὲ κλίσιν 14 μοιρῶν. «Οταν περατωθῇ ἡ φόρτωσις τοῦ πλοίου, οἱ δύοντοι καὶ τὰ ὄχηματα τῶν ἔχουν ἐπιτελέσει ἐντὸς ὀλίγων ὡρῶν ἔργον, ὅπερ ὡς ἀπήτει πολλὰς ἡμέρας, ἃν ἡ φόρτωσις διεχίγητο διὰ τῶν συνήθων μέσων.

Τὸ σκάφος κινεῖται διὰ δύο τετραπτερύγων δρειχαλκίνων ἐλίκων, διαμέτρου 16 ποδῶν. Τὸ «Κόμετ» χρησιμοποιεῖ διὰ τὴν πρόσωσιν του ἀτμοστροβίλους. Οἱ πρωστήριοι στρόβιλοι καὶ οἱ μειωτήρες στροφῶν κατεσκευάσθησαν ὑπὸ τῆς «Τζένεραλ Ἐλέκτρικα». Οἱ στρόβιλοι χρησιμοποιοῦν ἀτμὸν πιέσεως 600 λίβρων κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν, ὑπὸ θερμοκρασίας 855° F. «Εκστος στρόβιλος ἀναπτύσσει δύναμιν 6600 ἵππων εἰς τὰς 124 στροφὰς κατὰ λεπτὸν, ἀμφότεροι δὲ αἱ μονάδες, συνδυάζονται, ἀναπτύσσουν δύναμιν ἀτράκτου 13.200 ἵππων, κατὰ μέσον δρον. Η ἡλεκτρικὴ ἔνέργεια ἐλέγχει καὶ θέτει εἰς λειτουργίαν 200 περίποντα διαφόρους συσκευάς ἐπὶ τοῦ πλοίου. Τὸ ρεύμα παράγεται ἀπὸ δύο σειράς ἀτμοστροβίλων γεννητριῶν (τῆς «Τζένεραλ Ἐλέκτρικα»). Ε-

κάστη σειρά εἶναι δυνάμεως 600 κιλοβάτ, 60 κύκλων, τριφασική, 450 βόλτη.

Δώδεκα συστήματα βαρούλκων φορτίου, εῖναι ἔγκατεστημένα ἐπὶ τοῦ «Κόμετ». Τὸ σύστημα προβλέπει αὐτομάτως ταχυτέρας ταχύτητας διὰ ἐλαφρὰ φορτία καὶ κατωτέρας ταχύτητας διὰ βαρέα φορτία, τόσον κατά τὴν ἀνύψωσιν ὡσαν καὶ κατὰ τὴν καταδίβασιν αὐτῶν. Ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ὑπάρχουν δώδεκα κινητῆρες δυνάμεως 50 ἵππων, 625 στροφῶν κατά λεπτὸν καὶ 230 βόλτη, οἵτινες σύρουν πρὸς τὰ ἔσω ἥ πρὸς τὰ ἔξω τὰ σχοινιὰ τοῦ φορτίου. Ἐνδιαφέρον θέμα παρέχει ὁ ἐπὶ τοῦ «Κόμετ» ποικίλος ὑδραυλικός ἑξοπλισμὸς 883 τόννων, διὰ τὸν χειρισμὸν τοῦ κυρίου καταστρώματος καὶ τοῦ ὑποφράγματος, δυνάμενα νὰ βαστάζουν ἕγγυς συνεστοιχαγμένα τὰκτοῖς τοῦ στρατοῦ τῶν 40 τόννων καὶ ὄχηματα ἐπὶ τῶν ὅμαλῶν ἐπιφανειῶν των, ἐνῷ πελώριοι ἐσωτερικοὶ ὄριζοντιοι καὶ κάθετοι ὑδατοστεγεῖς θύραι συνδέουν τὰ κύτη ὄχημάτων καὶ ἔχουσι παμμεγέθη, στρεφόμενα περὶ τὰ στρόφιγγα, ἐπικλινῆ ἐπίπεδα καὶ



Τὸ πρωτότυπον πλοίον δι' ὄχηματα «Κόμετ».

πλευρικαὶ θύραι, λείως καὶ ἀθορύβως λειτουργούσαι, ὑπὸ τὴν πίεσιν ὑδραυλικοῦ μοχλοῦ ἐλέγχου, ἔξυπηρτεσιν ἀπάσας τάς ἀνάγκας τῆς φορτοεκφορτώσεως. «Ἔχει τις τὴν ἐντύπωσιν. διὰ κάθε τετραγωνικὸς ποὺς τῶν καταστρώματων καὶ διαφραγμάτων ἔχει, κατὰ τὸν ἐναὶ ἥ τὸν ἄλλον τρόπον μηχανοποιηθῆ, διότι εἰς τὸ «Κόμετ», διπέρ ἀντιπροσωπεύει ἐν προκειμένῳ τὴν μεγίστην σχετικὴν ἐφόρμογήν, διὰ ταταλαμβανόμενος χώρος διὰ τὸν ὑδραυλικῶν λειτουργούντα ἑξοπλισμὸν τοῦ, εἶναι ἄνω τῶν 24.000 τετρ. ποδῶν. Ἡ Ἐταιρία Μάκ - Γκρέγκορ - Κάμαραν ἐσχεδίασεν, ἀνέπτυξε καὶ κατεσκεύασεν δῆλα αὐτὰ τὰ μηχανῆματα.

Τὸ «Κόμετ», 499 ποδῶν, ἀποτελεῖ ἡ δην ἔνα ἐκ τοῦ στόλου τῶν 65 μεταγωγικῶν φορτηγῶν καὶ ἄλλων ποικιλῆς κατηγορίας σκαφῶν τῆς ὑπηρεσίας τῶν διάθαλάσσης ἀμερικανικῶν Στρατιωτικῶν Μεταφορῶν. Απὸ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους θὰ ἐκτιμήθονται αἱ περαιτέρω δυνατότητες τοῦ ρηθέντος τύπου καὶ ὧδε λίμενοι θὰ προέλθουν πληροφορίαι διά την ναυτικήν βιομηχανίαν, δύον καὶ δι' ἄλλους κλάδους τῶν ἐνόπλων δυνάμεων τῆς Ἀμερικῆς.

«Ἐν ἀπὸ τὰ τέσσαρα ἐπικλινῆ ἐπίπεδα διὰ τῶν ὅποιων τὰς ὄχηματα εἰσέρχονται εἰς τὰ κύτη τοῦ πλοίου. Απὸ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους θὰ ἐκτιμήθονται αἱ περαιτέρω δυνατότητες τοῦ ρηθέντος τύπου καὶ ὧδε λίμενοι θὰ προέλθουν πληροφορίαι διά την ναυτικήν βιομηχανίαν, δύον καὶ δι' ἄλλους κλάδους τῶν ἐνόπλων δυνάμεων τῆς Ἀμερικῆς.

DODWELL & COMPANY LTD.

P. O. Box 297

TOKYO JAPAN

Πρακτορεύσεις, ἀγοραπωλησίαι πλοιών καὶ ναυλώσεις.

Ἀντιπρόσωποι τῶν Βρετανικῶν ὑφαλοχρωμάτων (Torpedo Brand). Γραφεῖα εἰς Όζάκα, Κόμπε καὶ Γιοκοχάμαν, ὑποπρακτορεῖα εἰς δῆλους τοὺς βασικούς λιμένας τῆς Ιαπωνίας.

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ Κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Μάιος.—Φθέγγονται οι οίκονομολόγοι: Θά παρέλθη εντός του 1958 ή υφεσις των έργασιών. Η αναβίωσις της οίκονομικής δραστηριότητος θα άρχιση πρό τού τέλους του τρέχοντος έτους.

Ο κ. Κόλιν Κλάρκ, γνωστός, "Αγγλός οίκονομολόγος, προβλέψας την παρούσα κρίσιν, άπειλεσε την χειροτερεύσην της καταστάσεως. «Η κρίσις — είπε — τού 1929 δέν πρόκειται για έπαναθημόθι. Διάφοροι είναι αι τότε συνθήκαι πρό τάς σημερινάς. Τώρα αι τιμαί τών άγροτικών προϊόντων είναι σταθερά και ό πληθυσμός τών Ήνωμένων Πολιτών στο θερών αυξάνει, με παράλληλου αύξησην τών άνσυγκών τους».

• Διερωτώνται τινές: Διατί αι περι ύφεσεως ειδήσεις και τά μικρά μερίσματα τών έταιρων μικρών έχουν έπιδρασιν είς τάς τιμάς του χρηματιστηρίου τών άξιών της Νέας Υόρκης; Και ή απάντησις: Διατί οι συναλλασσόμενοι είναι πεπεισμένοι, ότι η συστολή τών έργασιών έφθασεν ήδη εις το κατώτατον αύτης δριού και ότι θα έπακολουθηση έν καιρώ ή ονόδος.

• Ένδειξεις τινές αναστολής της περαιτέρω άνοδου και της γερμανικής οίκονομιας ήρχισαν νά σημειούνται.

— Διά πρώτην φοράν ή παραγωγή χάλυβος ήτο κατώτερα κατ' Απρίλιον του άντιστοχού περυσινού. Αι παραγγελίαι βιομηχανικών άγαθών άμεσων καταναλώσεως ήσαν κατά τό α'. τρίμηνον τρέχ. Επους κατώτεραι κατά 16 % του άντιστοχού τριμήνου του 1957. Μέ τόν αύτον, δυως, ρυθμὸν συνεχίζονται αι παραγγελίαι μηχανήματων, ένω και τών άνεργων μείωσις διαπιστούται.

• Ετόνισεν είς τόν λόγον του, κατά τήν έτησίαν τακτική συνέλευσιν τών μεγάλων της μεγάλης έταιριας χάλυβος (τής μεγαλύτερας του κόσμου) «Γιουνάιτεν Σπήλαιον δ' πρόδερος αύτης: «Διότι πιστεύουμεν είς τήν μελλοντικήν άναπτυξήν της Αμερικής, νέαι έπενδυσίες 640 έκατομμυρίων δολλαρίων άπεφασίσθησαν. Και προχωρούμεν σταθερώς, βάσει τών καταρτισθέντων σχεδίων, πιστεύοντες, ότι πλείστα έξ αυτῶν θα έκτελεσθούν με χαμηλότερον κόστος και πρό το μεγαλύτερον δηλούση τής έταιριας μας και τών πρετατών της. Περισσότερον άπό κάθε άλλην φοράν προσβλέπομεν μετά πετοιθήσεως πρό το έγγυς μέλλον».

• Η ένωμερία έν δηλη της τή κυριολεξίας ήρχισεν έπικρατούσα είς τάς γεωργικάς περιοχάς της Αμερικής. Κατά έν και πλέον δισεκατομμύριον δολλαρίων προβλέπεται άνωτερον τό έφετεινόν γεωργικόν ιεσόδημα. Αι τιμαί διών τών προϊόντων είναι υψηλότεραι. «Ο άντικτυπος είς τήν δηλη κίνησιν τών έργασιών είνε εύνότος.

• Κατά 20% κατώτεραν προβλέπουν οι άρμοδιοι τής άμερικανικής διομηκανίας χάλυβος τήν παραγωγήν διά τό 1958, έναντι του 1957. Θά άνελθε είς 88—90 έκατομμ. τόν. (τά 64% τής παραγωγής δυναμικότης), έναντι τών 112.7 έκατομμυρίων τού παρελθόντος έτους.

— Τό πρόδηλημα τών άφισταμένων άποθεμάτων άπασχολει τήν διομηκανίαν. Δεν προβλέπεται περιορισμός των πρό τού γ'. τριμήνου τού τρέχοντος έτους.

• Η άμερικανή παραγωγή τού α'. τριμήνου του 1958 άντιπροσωπεύει έτησίαν άπόδοσιν 424 δισεκατομμύριων δολλαρίων. Μείωσις κατά 16 διά δισεκατομμύρια, έναντι του πρό έξαμηνον ρεκόρ.

— Τό άκαθάριστον, έξ άλλου, έθνικόν είσόδημα διά τό αύτο τριμήνον υπήρχε τό κατώτερον άπό τού γ'. τριμήνου του 1954.

• Εις πρόσφατον ομίλιαν τού ό πρών Αμερικανός ήπουργός τών έξωτηρικών κ. Ατσεσον προδιέγραψε τάς γενικάς γραμμάς ένος οίκονομικού προγράμματος τείνοντος νά προσαγάγη τήν οίκονομιαν τών ύποαντικτύκων χωρών, ίνα προσφορώτερον ούτω άντιμετωπισθή σχι μόνον ή υφεσις τής Βιομηχανικής δραστηριότητος, άλλα και ή άπειλή τής οικονομικής διεσδύσεως τής Μόσχας είς τήν Μέσην Ανατολήν, τήν Ασίαν και τήν Νότιον Αμερικήν.

— Τά τρία σημεία τού προγράμματος καθωρίσθησαν άπό τόν κ. Ατσεσον ώς έξης: Έπαρκης αισθήσις τών επενδύσεων είς τό έξωτηρικών κρατικών και ιδιωτικών άπό τήν Βόρ. Αμερικήν και τήν Δυτ. Εύρωπην. Αύξησης έν συνεχεία τών έσαγωγών είς τήν περιονή του δολλαρίου άπό τάς άλλας χώρας και τρίτον: Αι Ήνωμέναι Πολιτείαι και ή Γερμανία, κατέχουσιν σημερον τά μεγαλύτερα άποθέματα χρησού και δολλαρίων, πρέπει νά καταστούν αι πιστώτρια τού λοιπού Κόσμου. Τά συναλλαγματικά άποθέματα τής Αγγλίας δέν έπιστης νά ένισχυθούν. άναλόγως πρό τήν έσιν τής είς τό παγκόσμιον έμπτοριον.

• Ανανέωσαν τών πιστώσεων πρό έξαγωγήν τών περισσευμάτων γεωργικών προϊόντων ζητούν άπό τό Κογκρέσον οι κυβερνητικοί άρμοδιοι. Αι πιστώσεις 4 δισεκατομμύριων δολ. λήγουν τήν 30ήν Ιουνίου και αι φορτώσεις κατ' άκολουθιαν θά σταματήσουν, άν αι αιτούμεναι πιστώσεις (1.5 δισεκατομ. δολ.) δέν έξευρθούν.

• Τώρα, ποι συμφωνίας έκλεισθη μεταξύ τής Αίγυπτιανής Κυβερνήσεως και τή παλαιάς έταιριας τής Διώρυγος διά τήν άποζημιώσιν τής μετά τήν άπαλλοτρίωσιν, άποκαλύπτονται άρκετά ένδισφέρουσαι πληροφορίαι τής άλητης άποθέσεως τής Διώρυγος.

— Η Αίγυπτος είσπράττει τώρα 100 έκατομ. δολ. έτησίως άπό τά διόδια. Πρό τής έθνικοποίησεως τών μερίδιον τής άνηρχετο είς 17 μόνον έκατομ. δολλαρίων. Η διοφορά, πιστεύομεν, ήτο άξιόλογος, δικαιολογούντα τήν ένέργειαν τής κρατικοποίησεως.

— Εις 81. έκατομ. δολ., άνερχεται ή συμφωνήθετα άποζημιώσις, πληρωτέα είς έπτα δόσεις, έντος 5 ½ έτών. Η πρότη δόσης έν 15 έκατομμυρίων θά πληρωθή με τά δεσμευμένα άπό τήν Γαλλίαν και τήν Αγγλίαν ποσά τών διοδίων κατά τήν διάρκειαν τής κρίσεως τού Σουέζ.

— Έπιστης τά αιγυπτιακά άποθέματα τών λιρών και δολλαρίων άπελευθερώνται και ή Διεπίθης Τράπεζα θά μελέτηση τήν χρηματοδότησην βελτώσεως τής Διώρυγος (έκθαμνωσις και διεύρυνσις). Η Αίγυπτος, δηλαδή, έκρεδησε τήν ύποθέσιν της. Και τά κέρδη, φαίνεται, νά είναι μεγαλύτερα με τήν πολιτική τής φιλίας πρό τήν Μόσχαν και τήν Ουασιγκτώνα.

• Διά τών έκτελεσθέντων και πρό μηνός παραδοθέντων νέων έργων (κόστος 21 έκατομ. δολ.) είς τήν πετρελαιαγωγή τής Αράμκος, άπο

τάς πηγάς τής Σαουδικής Αραβίας, παρά τόν Περιακόν Κόλπον, μέχρι τής Σδώνος είς τήν Μεσόγειον (1068 μίλια) ένισχυθη ή ικανότης αύτού κατά 25 %. (Άπο 350 χιλ. βαρέλια ήμερησίως είς 435 χιλιάδας). Ο έν λόγω πετρελαιαγωγής είνε ό μεγαλύτερος τού κόσμου.

• Περιεκόπη σημαντικώς ή εισαγωγή πετρελαίων έκ τού έξωτηρικού είς τής Ήνωμένας Πολιτείας, κατόπιν τών γνωστών μέτρων τής κυβερνήσεως τής Ουασιγκτώνος, έπι 1.365.900 δι. ω. ένηκουν είς πετρελαίων είς μήνα Μάρτιον, ένω διά τήν Απρίλιον προεβλέποντο κατά 12% διλγάθεραι, διά τήν Μάιον και ή Ιούνιον κατά 20% μειωμέναι, διά δέ τήν Ιούλιον και ή Αύγουστον έπι πλέον χαμηλότεραι.

• Εθεασαν αισίως, άπο μηνός ήδη, τά 5 έκατομμύρια τόνων d. w. τά παρωπλισμένα δεξαμενόπλοια. Έξ αύτων 118 σκάφη, 1.764.026 t. d.w., ένηκουν είς έταιριας Πετρελαίων και 210, χαρητικότητος 3.193.909 t. d.w., είς ήδη τάς έποιηστάς. Αι προβλέψεις διμιούρην περι πετραιτέρων αι έποιηστάς έπει πετρελαίων πετρελαίων προετούτων είς τά 15% τού στόλου τών τάνκερς.

• Τό έκμεταλλευόμενον τά περιστά πετρελαίων «Κουσόρτσιουμ», ήρχισε τήν κατασκευήν είς τήν Περιακόν Κόλπον ένως γιγαντιαίου κέντρου φορτώσεως, δηδ, ήδη έπι πρέψη τό 1960, δηδ ήδη έπι πετρελαίων τήν πόρταν τρίων δεξαμενούπλοιών ταύτοχρωνών, ένω διά τήν έθεσην νά δέχεται και σούπερ-τάνκερς, τών 100.000 τόνων d.w.

— Τό έν λόγω «κουσόρτσιουμ» μετέχουν, ώς γνωστόν, άμερικανικαί έταιριαί κατά 40%, άγγλικαι κατά 24%, δ άλλανδικός «Ομίλος τής Σέλλα» κατά 14% και μία γαλλική έταιρια κατά τά ύπολοιπο 6%.

• Μία νέα συμβασις άμερικανικής έταιριας, τής Στάνταρ «Οίλ τής Ινδιάνας, μέ τήν Περιακήν Κυβερνήσην είνε χαρακτηριστική τών νέων τάσεων ή, μάλλον, τών ύποχωρήσεων τών έταιριων πετρελαίων προς τά κατέχοντα τάς πηγών κράτη.

— Η παραχώρησης τών 50% τών διών κερδών έγκαταλείπεται. Διά τής συμβάσεως παραχωρούνται τά 75% είς τήν Περιακόν Δημόσιον και μόνον τά 25% είς τήν διαλαμβάνουσαν τήν έκμετάλλευσην έταιρισαν, ήτης διά δαπανήση 82 έκατομμύρια δολλαρίων διά τήν άναπτυξήν τής παραγωγής. Αι οκολούθεται τό παράδειγμα τής Ιταλο-περιστικής συμβάσεως.

— Τό πλέον, δυως, άξιοσημένων τής νέας συμβάσεως είνε τό γεγονός, δηδ, ήδη έπι μεταφορά τών πετρελαίων θά διενεργώνται, κατά τό δυνατόν, έπι τάνκερς, ύπο τήν περιστικήν σημαίαν.

• Μέ λιμόν άπειλούνται και πάλιν αι ήνδια, «Αθρόατι άγοραι καναδικού σίτου, μέ φόρτωσιν Μαΐου — Ιουνίου, άνεκοινώθησαν. Από τόν λιμένας τού Βορ. Ατλαντικού και τού Αγίου Λαυρεντίου προβλέπεται ή φόρτωσις 200 χιλ.τόν.σίτου, έντος τήν δαπανήση 80 έκατομμύρια δολλαρίων διά τήν άναπτυξήν τής παραγωγής. Αι οκολούθεται τό παράδειγμα τής Ιταλο-περιστικής συμβάσεως.

• Κατά τήν Αμερικανός έξαγωγής, τά πρός έξαγωγήν φορτία γατάνθρακος θά είνε έφετος άλιγωτερα, έν συγκρίσει και πρό τό 1955. Θά φέτσουν τά 44 έκατομμύρια τόνων έξαιρουμένων τών πρός τήν Καναδάν και ήδη είνε άλιγωτερα κατά 24%, έναντι του σημειωθέντος κατά τό 1957 σεκό.

— Διά τήν δύο πρώτων μήνας τού έτους αι έξαγωγαί άνηλμον είς 6.8 έκατομμύρια τόνων και ήσαν κατά 21% άλιγωτεραι τής άντιστοχού περιόδου τού 1957, δηδ είχον φθάσει τά 8.6 έκατομμύρια τόνων. Τού Μαΐου αι έξαγωγαί ήσαν κατά 30% κατώτεραι. Διά τήν Καναδάν προβλέπεται πτώσης κατά 13.5%.

• Εις Κάτα 1.000.000 τό διλγάτερα προβλέπονται τά έξαχθησμένα έφετος άπό τάς Ήνωμένας Πολιτείας παλαιοιστίδηρα. Έναντι 6.8 έκατομμύριων τόν. τού 1957, θά φέτσουν ήδη είς τά 5.8 έκατομμ.τόνων.

• Διά πρώτην φοράν τό ζεροπλάνον προβαδίζει είς τήν κίνησην τού Βερείου Ατλαντικού. Κατά 20% προβλέπεται έφετος άνωτέρα (1.213.000 άποντα). έν συγκρίσει πρό τό 1957.

• Η Πολωνία πρόκειται νά άγοράστη 7.5 έκατομμύρια μπούσελς άμερικανικού σίτου. Έξ άλλου ή Γιουγκοσλαβία ήγόρασε 350.000 μπούσελς, μέ παράδεισον Μάιον είς λιμένας τού Κόλπου και έν συνεχεία έτέρας 350.000 μπούσελς, ένω και ή Φορμόζα ήγόρασε 4.000.000 μπούσελς.

• Τά 85% τού διών έργου τής νέας διώρυγας τού Αγίου Λαυρεντίου συνεπληρώθησαν ήδη. Τήν άνοιξην τού 1959 πλούσια μέ βύθισμα 27 ποδών θά διπλάσιαν. Τά διόδια πρόκειται συντόμως νά άνακοινωθούν.

— Εν τώ μεταξύ άλαισαί τάς έπειταν τά διμορφούγια τών μέχρι τών λιμένων τών Μεγάλων Λιμνών. Μόνον ή «Ελληνική» δέν έχει άκομη άνακοινώσει τά σχέδιά της.

• Καί ένω έτος μάς χωρίζει άπό τό τόνοιγμα τής Διώρυγος ή πρώτη άπεργια, θίγοντας άμεσως τά πλούσια πού έκτελούν πρό τάς Μεγάλως λιμνών προμολόγια, έκρημηθη.

— Οι πλοηγοί άξιουν όπως κατά τά ταξιδιά τών Μεγάλων Λιμνών προσλαμβάνωνται ούτοι καθ' άλον τό διάπλωσιν έκστοτο πλούσιον κατά δύο περίπου χιλιάδας δολλαρίων τό ταξιδιόν. Οι λιμενεργάτες ύποστηριζούν τούς άπεργούς. «Ηδη ή περτριάκνταντο πορτηγή σκάφη άπρακτον είς τήν λιμένας τών Μεγάλων Λιμνών.

J. P. KATSOULAKOS

CONSULTING ENGINEER AND MARINE SURVEYOR

RIZARIOS BUILDING

AKTI POSIDONOS 24

PIRAEUS-GREECE

CABLES: "EZKOS" - PIRAEUS

TELEPHONE: 42.753

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. 1582/1, 1713
After Hours J. 6869
Cables « PORTADPROV »

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

Amsterdam

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

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

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

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

STEVEDORING CO. GYLSEN
Rue de Genes 7,
Tele: 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 5259

Cape Town

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

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

Casablanca

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

L. BARBER LIMITED
(Also SAFFI, AGADIR, PORT LYAUTÉY, ALGIERS)
119, Avenue du General Drude
Telephone: 607-21 Cables « BARIMER »

Ceuta: NORTH-STAR

(RIERA & AMARANTINIS)
Falange Espanola 59.
Teleph.: 1613 & 2278 Cables RIHERMA or AMARANTINI

Columbia & Willamette River Ports

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

Dakar

SOCOMAR,
Tele: 108 21 Bd. Pinel, Laopade Cables « OVERALL »

Dunkirk

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

JOKELSON & HANDSAEM
18 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 »

SHIPPING, CLEARING
AND TRAVEL AGENTS

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

STEVEDORES

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

Fremantle

NICHOLLS PTY LIMITED
28 Mount St. Tele: L 1064 Cables « STEVNICHOL »

STEVEDORES

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

SHIPCHANDLERS

Georgetown (Dem)

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

SHIPCHANDLERS

Gibraltar

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

SHIPCHANDLERS

Hamburg

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

STEVEDORES

BASTE & LANGE
Brook, (Free Harbour) Cables « PROVISIONS »
Tele: 36 62 0899

Hull

P. E. HOLLAND, LTD.
H. 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

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
620 North Beach Road.
Tele: 3680 Cables « STEVEDORE-MADRAS »

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

Melbourne

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

STEVEDORES

THE FLEET FORCE PTY LTD.
Tele: MX 5231 88102 Normanby Road SC 5
Cables: « FLEETWAYS »

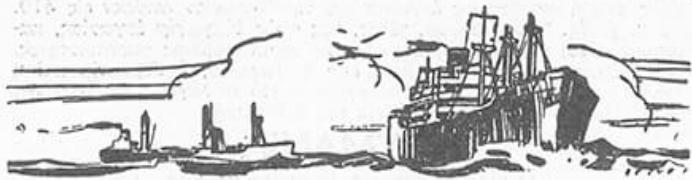
SHIP REPAIRERS

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

SHIP'S FITTINGS

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

STEVEDORES & CONTRACTORS



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΓΕΙΑ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

Τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέκας, τὰ μεγαλύτερα τῆς Γιουγκοσλαβίας, προβλέπεται νὰ ἔχουν ἀφέντος ρεκόρ παραγωγῆς, μὲν ἕνα σύνολον σκαφῶν 220.200 τόνων δ.ω. Αἱ πλεισταὶ τῶν παραγγελιῶν τῶν ἀναφέρονται εἰς παραδόσεις μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1959 καὶ 1961, εἰς δὲ τὸ τέλος τοῦ τρέχοντος ἔτους θὰ τεθῇ ἡ τρόπος καὶ τοι πρώτων δεξαμενοπλοίου, ὅπερ θὰ εἶναι καὶ τὸ μεγαλύτερον σκάφος, ἐξ ὅσων ποτὲ κατεσκευάσθησαν εἰς τὰ γιουγκοσλαβικὰ ναυπηγεῖα. "Ηδη, ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν πρόκειται νὰ παραδοθοῦν εἰς γιουγκοσλαβικούς ναυπλιακούς ὄργανισμούς σκάφη συνοδικῆς χωριτοκτοποτος 93.000 τόνων, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ περισσότερα ἀνήκουν εἰς τὸ μέγεθος τῶν 10.000 τόνων.

"Ἐπίσης τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σπαλάτου ἔχουν ὑπὸ ἐκτέλεσιν ἀρκετὰς παραγγελίας διὰ λογαριασμὸν ἔνων ἐφοπλιστῶν, αἵτινες ἔξασφαλίζουν εἰς αὐτὰ πλήρη ἀπασχόλησην μέχρι τοῦ 1962. Δι' ἀφέντος προβλέπεται ἡ παραδοσίας 6 φορτηγῶν τῶν 12.800 τόνων δ.ω. ἔκαστον, εἰς Νορβηγούς, Σουηδίους καὶ Ἐλβετίους ἐφοπλιστάς, διαπραγματεύεις δὲ διεξάγονται μὲ ἐφοπλιστάς της Νέας Υόρκης διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς φορτηγού τῶν 20.000 τόνων δ.ω. Μεταξὺ συνόλου παραγγελιῶν διὰ 33 σκάφη, τρία εἶναι δεξαμενόπλοια τῶν 20.000 τόνων δ.ω. ἔκαστον, 22 φορτηγὰ τῶν 12.800 τόνων, 6 φορτηγὰ γραμμῆς τῶν 6500 τόνων δ.ω. καὶ δύο ἐπιβατηγὰ τῶν 3.000 τόνων.

* * *

"Ἐξ ἄλλου ἔνας νέος λιμήν, ὁ τοῦ Κοπάρ, κείμενος ἐπὶ τῆς Ἀδριατικῆς εἰς τὴν Β. Δ. Γιουγκοσλαβίαν, θὰ είναι ἀπὸ τοῦ φθινοπώρου ἔτοιμος νὰ δεχῇ πλοῖα ἀνοικτῆς θαλάσσης. "Ηδη αἱ λιμενικαὶ τοῦ ἔγκαταστάσεως βάσινων πρὸς τὸ τέρμα των. "Ο ἐν λόγῳ λιμήν, ἔξυπητρούμενος ἀπὸ ἔνα στενὸν δίκτυον ἐπικοινωνίας μὲ τὴν ἐνδοχώραν, εἴνε σημαντικός οὐχί μόνον διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν οἰκονομίαν τῶν γειτονικῶν χωρῶν, λ. χ. τῆς Αύστριας καὶ τῆς Ούγγαριας. Οἱ Αὐστριακοὶ εἰσαγωγεῖς καὶ ἔξαγωγεῖς θὰ δύνανται νὰ τὸν χρησιμοποιήσουν ἀνευ τελωνιακῶν τινῶν διατυπώσεων.

"Ο νέος ἄρα ἔτέρου λιμὴν τοῦ Σπαλάτου, θορείως τῆς πόλεως, ἐπιτάπει τὴν φορτοεκφόρτωσιν 350.000 τόνων ἐμπορευμάτων ἑπτσιών. Περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους θὰ ἔχουν συμπληρωθῆναι κρηπιδώματα μήκους 500 μέτρων δυνάμενα νὰ δεχθοῦν ταύτοχρόνως τέσσαρα πλοῖα πρὸς φορτοεκφόρτωσιν. Προβλέπεται ἀκόμη καὶ κατασκευὴ ἐνὸς νέου κυματοθραύστου μήκους 120 μέτρων καὶ ἡ ἔγκαταστάσις ἐνὸς μεγάλου γερανοῦ. Τὸ πρώτον τμῆμα τῆς λιμενικῆς διαρρυμίσεως προβλέπεται νὰ τερματισθῇ τὸ 1961, ὅτε ὁ λιμὴν τοῦ Σπαλάτου θὰ διαθέτῃ κρηπιδώματα μήκους 1300 μέτρων, δυνάμενα νὰ δεχθοῦν ταύτοχρόνως 15 σκάφη.

Rio de Janeiro

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD.

Praca Maua No 7 Sala 1709.

Cables: PANELLENICA - Rio Janeiro

Rotterdam

STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD.

Tele: 27190 Moeskade 113

Cables: FRANSWEST

N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK

Tele: 72868 Bolnes Cables: BOELE

N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS.

Tele: 23168 Willemskade 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, SUPERINTENDENTS,
GRAIN ELEVATOR & GRAB DIS-
CHARGING ALL CARGOES

SHIP REPAIRERS
& BUILDERS

STEVEDORES

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

STEVEDORES

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

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

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΔΥΟ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ ΘΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΘΟΥΝ

"Η Βουλὴ τῶν ἀντιπροσώπων διὰ ψῆφων 289 κατὰ 94 ἐψήφισε νομοσχέδιον, προβλέπον τὴν παροχὴν τῶν ἀναγκαίων πιστώσεων διὰ τὴν ναυπηγησιν δύο μεγάλων σουπερ-λάινερς τῆς ὑπερατλαντικῆς γραμμῆς. Κόστος 206 ἑκατομ. δολλαρίων. Τὸ νομοσχέδιον ἀπεστάλη εἰς τὴν Γερουσίαν πρὸς κύρωσιν.

Τὸ πρώτον σκάφος διὰ 2000 ἐπιβάτας ὑπολογίζεται νὰ στοιχίσῃ 130 ἑκατομμύρια καὶ θὰ παραχωρῇ εἰς τὴν «Γιουνάιτεντ Λάϊν» ἀντὶ 47 μόνων ἑκατομ. δολλαρίων. Τὸ δεύτερον θὰ στοιχίσῃ 73 ἑκατομ. δολλ., καὶ θὰ παραχωρῇ εἰς τὴν ἑταῖραν «Ἀμερικανὸν Πρέζιτεντ» ἀντὶ 34 ἑκατομ. δολλ. ἢ τὸν 45 % τοῦ κόστους τοῦ σκάφους. Προορίζεται διὰ τὴν γραμμὴν Εἰρηνικοῦ. Μεταφορική ικανότης 1400 ἐπιβατῶν. Ταχύτης 26 μιλίων. "Η Γερουσία θὰ ἀρχισῃ καὶ αὐτὰς τὰς ἀκροάσεις ἐπὶ τοῦ νομοσχέδιου.

ΙΣΡΑΗΛ

NEON NAUTIPIΓΙΚΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ "ZIM",

Ναυπηγικὸν πρόγραμμα μὲ συνολικὸν κόστος 100 ἑκατομμύριων δολαρίων κατήρτισεν ἡ Ἑβραϊκὴ ἑταῖρια «Zim» καὶ τὸ ἀνεκοινωσέ τελευταῖς, ἐπὶ τὴν συμπληρώσει δεκαετίας ἀπὸ τῆς ιδρυσεώς της. Θὰ προστεθοῦν εἰς τὸ στόλον της 23 νέας μονάδες μεχρι τοῦ 1963. Εἰς σχετικὰς ἀνακοινώσεις τῶν ἀρμόδιων τοῦ Τέλ-Άδιδ ἐτονίζετο, ὅτι ἐπιδιώκεται, διποτασθεῖσαν ὑπὲρ τῶν ἔθνικῶν πλοίων τὰ 50 % τῶν μεταφορῶν τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας. παραλλήλως δὲ νὰ μετάσχουν ταῦτα καὶ εἰς τὸν στόλο τῶν διεθνῶν μεταφορικῶν ἔργων.

"Η «Zim» πρόκειται νὰ ἀπόκτησῃ καὶ «τρόμπες» φορτηγά. Προβλέπει τὸ νέον ναυπηγικὸν τῆς πρόγραμμα τὴν κατασκευὴν καὶ πέντε σκαφῶν διὰ χῦμα φορτία χωρητικότητος 18.000 ἐως 20.000 τ. δ.ω. ἑκατοντ., πέντε δεξαμενόπλοια τῶν ἰδίων διαστάσεων καὶ δύο σουπερ-τάκνερ τῶν 4000 τόνων δ.ω. Μὲ τράπτη μεταφοράς ἀσχολεῖται καὶ μία ἄλλη ἑβραϊκὴ ἑταῖρια, η κατὰ τὸ 1952 συστάθεσα «Ελ-Γάιμ», ηῆτις κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος προσέθεσεν εἰς τὸν στόλον της τέσσαρα νεότευκτα δηζοκίνητα φορτηγά τῶν 14.000 τόνων δ.ω. ἑκατοντ.

"Η ἑταῖρια «Zim» διαθέτει σήμερον ἑνὶ υπερεοίᾳ 25 ἐν δόλω σκάφη, ἀτίνα ἔξυπηρετούν ἓνα δίκτυο διακτικῶν γραμμῶν. Τὰ δύο νεότευκτα τὰ λίανερς «Ισραὴλ» καὶ «Σιών» δρομολογηθῆν, ὡς γινωστόν, εἰς τὴν γραμμὴν Μεσογείου—Νέας Υόρκης, ἐνώ ἔνας στόλος ἀπὸ κάργκο-λάινερς ἔξυπηρετετ τὰς γραμμὰς Μεσογείου—Κόντινεντ καὶ λιμενῶν Ατλαντικοῦ. Διατηρεῖ ἐπίσης ἡ «Zim» καὶ μηνιαίαν γραμμὴν πρὸς τὰς Μεγάλας Λίμνας, μὲ διαμέσους προσεγγίσεις εἰς τοὺς λιμένας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Τελευταῖς προσθήκη 15.050 τόνων δ.ω., ἀδελφού σκάφους τοῦ «Νέγκυμπα», διπερ ἀπὸ ἐνὸς μηνὸς εἰσῆλθεν εἰς τὸν υπερεοίαν. "Ετεραι γραμμαὶ τῆς «Zim» συνδέουν τοὺς τόσης ιστρηλιούντων λιμένας μὲ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, τὴν Ν. Α., τὴν Ν. καὶ Δ. Αφρικήν καὶ μὲ τὰ κυριότερα λιμενικὰ κέντρα τῆς Μεσογείου. "Ηδη ἡ «Zim» ἐπέτυχε νὰ μεταφέρῃ τὰ 27 % τοῦ εἰσαγωγικοῦ ἐμπορίου τοῦ Ισραὴλ, τὰ 33 % τῶν ἔξαγωγῶν καὶ τὰ 85 % τῆς ἐπιβατικῆς του κινήσεων.

MET. BRETAGNIA

ΑΝΑΒΟΛΗ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΥ

Διὰ πρώτην φοράν εἰς τὴν μακράν ιστορίαν της ἡ μεγάλη ἀγγλικὴ ἑταῖρια «Κιούναρ Λάϊν» ἀνέβαλεν ἐπ' ἀρριστον τὴν παραγγελίαν ἐνὸς ἀπὸ μακροῦ μελετηθέντος υπερωκεανίου 30 χιλ. τόνων γκρός, εἰς ἀν-

τικατάστασιν τού 27ετούς ήλικιας «Μπριτάννικ». Προεδρέπετο ή δαπάνη ένεστα περίπου εκατομμ. λιρών.

Ο συνταγματάρχης Μπέϊτς, γενικός διευθυντής της έταιριας, έδηλωσεν, ότι λόγω τών οικονομικών αποτελεσμάτων της παρελθόντης έταιρικής χρήσεως, τών μη ικανοποιητικών, έκριθη όρθιν νά αναδηλθῇ ή παραρρείσα.

Ενδέκα ύπερωκεάνια της έταιριας είναι απησχολημένα εἰς τάς γραμμάς τού Βορείου Ατλαντικού. Ή μικροτέρα κίνησις τών έπιβατων (11 χιλ. διηγήσεων τού 1957), ή βαρυτάτη φορολογία και ή ναυτιλιακή κρίσις κατέστησαν έπιφαλακτικούς τούς ιθύνοντας τὴν «Κιούναρ Λάιν».

Ενδιαφέρουσα είναι μία παραπήρησις τού Συνταγματάρχου Μπέϊτς: «Έάν, είπε, τὰ σκάφη μας κατά τὴν τελευταίαν ἔξαετίαν ἔφερον τὴν λιβεριανή σημαίαν, θα ἔξικον μετόπι τὸ προσδόν τῶν 39.200.000 λιρῶν, υπεραρκετὸν δὲ γὰ καλύψῃ τὴν ὑπέρθασιν τῶν μεταπολεμικῶν ναυπηγήσεων τῆς έταιριας μας».

ΤΟ Α'. ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΤΡΙΜΗΝΟΝ

Συμφώνως πρὸς τὰς στατιστικὰς τού «Λόδδ' Ρέτζιστερ», αἱ παγκόσμιοι ναυπηγικαὶ ἐργασίαι — ἔξαιρετο τῶν τῆς Ρωσίας καὶ Κίνας — περιλαμβανον εἰς τὸ τέλος τοῦ πρώτου τριμήνου τρέχ. ἔτους 1732 σκάφη (100 τ. γκρός καὶ ἄνω ἔκαστον), συνολικῆς χωρητικότητος 10.065.459 τ. γκρός καὶ μὲ αὐξησιν, ἔναντι τοῦ προηγουμένου τριμήνου, κατὰ 117.482 τ. γκρός. Έκ τῆς ἐργασίας ταῦτης τὰ 24.49%, ητοι 342 σκάφη, 2.263.854 τ. γκρός, ἀνεφέροντο εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν καὶ Ἰρλανδίαν, μὲ μείωσιν κατὰ 81.554 τ. γκρός. ἔναντι τοῦ προηγουμένου τριμήνου. Εἰς τὰς λοιπὰς χώρας ἐναυπηγούντο τὰ ὑπόλοιπα 77.51% τῆς δῆλης ἐργασίας, ητοι 1390 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 7.801.605 τ. γκρός, μὲ τὴν ἀκόλουθην κατανομὴν εἰς τὰς κυριώτερας ναυπηγικάς χώρας καὶ μὲ τὴν σημειωθεῖσαν, ἔναντι τοῦ προηγουμένου τριμήνου, αὐξομείωσιν:

ΧΩΡΑΙ	Πλοία	Τ. γκρός	Διαφορὰ έναντι προηγ. 3μήνου
Ιαπωνία	163	1.457.791	— 131.489
Γερμανία	254	1.058.069	+ 129.982
Ιταλία	100	884.343	+ 55.194
Ηνωμ. Πολιτείαι	49	797.496	+ 102.157
Όλλανδία	174	695.364	+ 52.050
Σουηδία	68	563.559	+ 47.693
Γαλλία	64	557.046	+ 35.209
Νορβηγία	72	315.746	+ 8.946
Ισπανία	116	276.770	+ 13.069
Δανία	35	235.639	+ 59.880
Φιλλανδία	67	201.844	+ 7.001
Πολωνία	66	168.477	+ 18.155
Βέλγιον	18	152.872	+ 8.444
Γιουγκοσλαβία	26	142.288	+ 3.791

Εἰς τὴν παγκόσμιον ταύτην ναυπηγικὴν ἐργασίαν τὰ δεδιαμενόπλοια (1.000 τόνων γκρός καὶ ἄνω, ἔκαστον) ἀντετροσωπεύοντο μὲ 363 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 5.052.802 τόν. γκρός, ὁ δὲ κυριώτερος δγκος αὐτῶν κατενέμετο εἰς τὰς κάτωθι ναυπηγικὰς χώρας :

Χώραι	Πλοία	Τ. γκρός	Χώραι	Πλοία	Τ. γκρός
Αγγλία - Ιρλανδία	76	1.069.238	Γαλλία	16	296.135
Ιαπωνία	51	798.700	Γερμανία	54	294.944
Ην. Πολιτείαι	28	652.383	Νορβηγία	16	199.025
Ιταλία	31	556.984	Δανία	10	152.900
Σουηδία	23	361.955	Ισπανία	13	135.410
Όλλανδία	23	341.481	Βέλγιον	6	93.410

Διὰ πρώτην φοράν ἐν καιρῷ εἰρήνης τὸ ὑπὸ ναυπηγησιν ἀνά τὸν Κόσμον τονάκα ὑπερέβη τὰ 10 ἑκατομμύρια τόνων γκρός εἰς τὰς τριμήνιας στατιστικὰς τού «Λόδδ' Ρέτζιστερ». Πέντε χώραι, ἥγωνται τῆς Γερμανίας, ἐστημέωσαν τὸ ὑψηλότερον ρεκόρ δραστηριότητος, τόσον διὰ τὴν πολεμικήν, δυστοιχίαν καὶ διὰ τὴν εἰρηνικὴν περιόδουν. Ή Γερμανία διὰ πρώτην φοράν είχεν εἰς τὰς ἔσχάρας νέα πλοῖα ἄνω τοῦ ἑνὸς ἑκατομμυρίου τόνων. Αἱ Ηνωμέναι Πολιτείαι εἶναι τούτην τὴν ἀνωτάτην ἐν καιρῷ εἰρήνης αὔξησιν τῶν ναυπηγικῶν ἐργασιῶν των, ἐνῷ νέους σταθμοὺς προσδούνται εἰσημείωσαν ἡ Όλλανδία, ἡ Γαλλία, ἡ Ισπανία καὶ ἡ Δανία. Επὶ κεφαλῆς τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν εὑρίσκονται ἡ Μεγάλη Βρετανία καὶ ἡ Ιαπωνία, μοδονότα ἀμφότεραι εὑρεφάνισαν κατὰ τὸ α'. τριμήνον μείωσιν τῶν ἐργασιῶν των. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν εἰδικώτερον, τὴν μείωσιν προέκυψε διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου τού 1954. Τὴν τρίτην θέσιν, ὡς ναυπηγικῆς χώρας, κατέχει ἡ Δυτικὴ Γερμανία, τὴν τετάρτην ἡ Ιταλία καὶ τὴν τέττην αἱ Ηνωμ. Πολιτείαι.

Ἀναλυτικώτερον, ἡ Ισπανία προηγεῖται εἰς καθελκύσεις καὶ συμπληρώσεις σκαφῶν, ἐνῷ ἡ Γερμανία ἔρχεται πρώτη εἰς ἐνάρεις ἐργασιῶν (τοποθετήσεις τρόπιδος). Οὕτω, εἰς τὴν Ιαπωνίαν καπειλκύσθησαν σκάφη 588.371 τ. γκρός, καλύπτοντα δύκον ὑπερδιπλάσιον τῶν ἐν Αγγλίᾳ καθελκύσεων, συνεπληρώμασθαν δὲ καὶ παρεδόθησαν σκάφη 538.712 τ. γκρός, ητοι, κατὰ μίαν καὶ ἡμίσειαν φοράν περισσότερα τοῦ ἀντιστοίχου διὰ τὴν Αγγλίαν ἀριθμοῦ. Εἰς νέαν ἐργασίαν ἡ Γερμανία

ῆλθε πρώτη διὰ τῆς τοποθετήσεως τῆς τρόπιδος σκαφῶν 412.760 τόν. γκρός, ἐνῷ ἡ ἀντίστοιχης ἐργασία διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἀνήλθει εἰς 410.085 τ. γκρός. «Οσον ἀφορᾷ, τέλος, τὰς πρὸς ἔξαγωγὴν ἐργασίας, καλύπτονταν αὐτοὶ τὸ 40% τῆς παγκοσμίως ναυπηγουμένης χωρητικότητος. Κύριαι ἔξαγωγικαὶ πλοίων χώραι είναι ἡ Ιαπωνία, ἡ Γερμανία καὶ ἡ Ιταλία καὶ αἱ κύριαι χώραι νηολογήσεως τοῦ ἐν λόγῳ πρὸς ἔξαγωγὴν τονάκα, είναι ἡ Λιβερία, ἡ Νορδηγία καὶ ὁ Παναμᾶς.

POΥΜΑΝΙΑ

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΤΗΣ BIOMΗΧΑΝΙΑ

Προόδους σημειώνει ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία καὶ εἰς τὴν Ρουμανίαν. Οὕτω, εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Τούρνου Σεβερίου συγχρονισμένα μέθοδοι παραγόντες εἰσήχθησαν, ἡ ηλεκτροσυγκόλλησις ἀντικατέστησε τὴν κάρφωσιν καὶ ὁ ἐλεγχός τῆς ηλεκτροσυγκόλλησεως διενεργεῖται διὰ τῶν νεωτέρων ραδιοσκοπικῶν μεθόδων. Κύριώς τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεῖα τὰς ἀπασχολοῦνται εἰς τὴν κατασκευὴν ποταμοπόλεων τύπου, περιλαμβανομένου καὶ ἐνὸς τῶν 2000 τόνων, μὲ μηχανὰς νηῆς, δυνάμεως 800 πτηῶν. Δημολοκίντας ἐπίσης ποταμοπόλεων τῶν 2000 τόνων, καθὼς καὶ ἀλιευτικὰ καὶ ρυμουλκὰ κατασκευάζονται εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Όλτενίτσας. Τὰ ναυπηγεῖα τῆς Βραΐλας ἀπασχολοῦνται μὲ τὴν κατασκευὴν πλοτῶν γερανῶν, ρυμουλκῶν καὶ φορτηγίδων, ἐνῷ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Κωνστάντζης, ἐπεκτείνονται τὰς ἔγκαταστάτεις τῶν, κατασκευάζονται δεξαμενόπλοια τῶν 1000 τόνων, εἰδικά διὰ ποταμοπόλεων. Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα κατασκευάζονται καὶ ἀκτοπλοϊκά σκάφη τῶν 1100 τόνων, τὸν, ἐνια τὸν όποιων μάλιστα, προορίζονται διὰ ἑνὸς ἐφοπλιστάς. Τέλος εἰς τὰ ναυπηγεῖα Γαλαζίου ἐτέθη ἡ τρόπις ἑνὸς φορτηγού τῶν 4500 τόνων, μῆκους 330 ποδῶν καὶ ταχύτητος 13 μιλῶν, καταλλήλου διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίων ξυλείας. Ή δεξαμενή δοκιμῶν τῆς Βιέννης ἔχροιτιμοποιήθη διὰ τὰς δοκιμάς ἐπὶ προτύπων, ἢδη δὲ ἀντιμετωπίζεται ἡ μελυτικὴ ἀνάληψη τῆς ναυπηγήσεως σκαφῶν καὶ μεγαλυτέρου μεγέθους.



SOL
(Always at your service)

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL,, GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA - NORTH AFRICA - NEAR EAST

SOUTH AMERICA - MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,, GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED - CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

DINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

Telegrams: MITHA SHIPBROKERS AND AGENTS
PIRAEUS PIRAEUS - GREECE

NTINOS MITROPOULOS - ΑΘ. ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

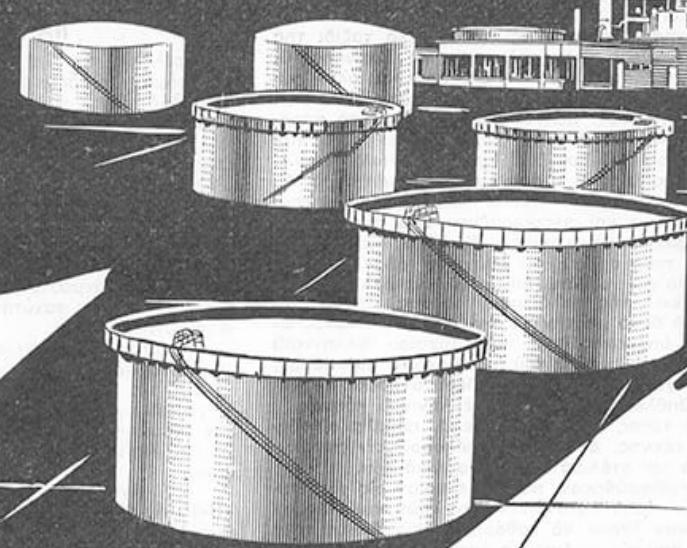
*Ακτή Ποσειδώνος 3—Τηλ. 475.652, 40.851, 40.798

Τηλεγρ. Διεύθυνσις: ΜΗΤΧΑ - ΠΕΙΡΑΙΑ

"ΡΟΜΒΟΣ,,

Η Ναυαρχίς τοῦ Ἑλληνικοῦ
Ἐπιβατικοῦ Στόλου ΒΑΣ. ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ
καὶ τὰ Ἑλληνικὰ Διϋλιστήρια
βάφονται μὲ HEMPEL'S MARINE PAINTS

QUEEN FREDERICA



Hempel's Marine Paints

ΔΑΝΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ
IMCA

ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ 474.054

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΟ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

ΟΙ Κ.Κ. A. E. SHEPPARD & CO. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE

BEVIS MARKS TELEPHONES: ANENUE 2671/2 LONDON E.C. 3

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΤΟ ΝΕΟΝ ΦΟΡΤΗΓΟΝ "ΑΡΓΩ-ΔΗΛΟΣ,,

Την 3ην Μαΐου καθειλκύσθη από τα ναυπηγεία Ντέ Σέλιντε του Φλάσιγκ, το τέταρτον κατά σειράν φορτηγόν του Οίκου Ιω. Κ. Καρρά, το «Αργώ - Δήλος», 10.300 τ. γκρός ή 15.000 τόνων d. w., με προβλεπόμενη ταχύτητα 16 μιλίων. Είς την τελετήν παρέστησαν αι τοπικοί άρχαι, καὶ πολιάρχιμον κεκλημένοι έπι τῆς ἑλληνικῆς παροικίας. Ανάδοχος τοῦ σκάφους παρέστη ἡ ἀδελφὴ τοῦ πλοιοκτήτου κ. Μαρία Α. Λαιμού, τὴν δὲ Κυανόλευκον ψύφωσεν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὁ ἀντιπρόδερος τῆς Ἐνόσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν κ. Ἀνδρ. Λαιμός. Ἡ ἀνάδοχος κ. Μαρία Λαιμοῦ ὡμίλησεν, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς καθειλκύσεως, ὡς ἔξης :

«Τὴν στιγμὴν αὐτὴν, καθὼς μὲ συγκινοῖσι σᾶς ἀτενίζω, κυρίαι καὶ κύροι, αἰσθόμαντο τὴν ἀνάγκην νὰ συμχωρῷ δόλους ἑκείνους, ποὺ συνέθαλον στὸν δημιουργία τοῦ ὥραιον αὐτοῦ σκάφους, ποὺ καθειλκύσθη πρὸ δλίγου. Ἀναφέρουμα εἰς τοὺς διευθυντάς - Ιδιοκτήτας τοῦ ναυπηγείου Skelde, στὸ ἀνώτερον καὶ κατώτερον προσωπικὸν καὶ στὸν Ιδιοκτήτην ἑταῖρον τοῦ σκάφους.

»Τὸ ὑγρὸ στοιχεῖο στάθηκε ἀπὸ τὰ πανάρχαια χρόνια τὸ λίκνο τοῦ πολιτισμοῦ. Ἡ ναυπηγικὴ καὶ ἡ ναυσιπλοία ἀπέτελεσαν τὴν πηγὴν, τὴν ἀφετησίαν γιὰ τὴν γένεσιν καὶ τὴν κυκλοφορίαν τῶν ἀγάθων τοῦ πολιτισμοῦ. Ἡ ναυπηγίας τῆς «Ἀργοῦ» καὶ τὸ θρυλικὸ ταξίδι τῆς ἔγκαινίας μία καινούργια περίοδο στὸν πολιτισμὸ τῆς Εὐρώπης. Οἱ «Ἀργοναῦτες» ὑπῆρχαν οἱ πρωτόποροι δόλων τῶν Ἑλλήνων καὶ δόλων μετέπειτα τῶν τολμηρῶν θαλασσοπόρων ποὺ μετεμόρφωσαν οιγά-οιγά τοὺς ἄξενους σὲ Εὔξεινους Πόντους. Εὔχομαι, λοιπόν, καὶ στὸ καράβι αὐτῷ, ποὺ σὰν πρώτο δόνομά του φέρει τὸ δόνομα τῆς ἑνδόξου «Ἀργοῦ», ν' ἀποτελῇ πάντα σκεύες πρόδου, εὐπερίεις καὶ πολιτισμοῦ.

»Κοιτίδα τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ πολιτισμοῦ στάθηκεν ἀναντίρρητα τὸ Αιγαίον Πέλαγος. Στὴ μέσον τοῦ ιστορικοῦ αὐτοῦ πελάγους, τοῦ καταστάτου ἀπὸ σμαραγδένια νησιά καὶ πλουμιαμένου ἀπὸ δαντελλωτά ἀκρογιάλια, βρίσκεται ἔνα μικροσκοπικό νησάκι. Ἡ δόξα, δύμας, καὶ ἡ φύση τοῦ ἀγκαλιάζει δόλους τοὺς αἰώνες καὶ φθάνει σ' ὅλοκληρη τὴν Οἰκουμένην. Στὸ κατάξερο αὐτὸν νησάκι, κατὰς ἀπ' τὸν γλαυκὸ ἑλληνικὸ οὐρανὸ καὶ μέσα στὶς ἀνταύγειες τῆς γαλάζιας θάλασσας, στὴ σεριά αὐτή, ποὺ ἔναδύνθηκε ἀπὸ τὸ βυθὸ μετὰ τὴν Τρίαινα τοῦ Ποσειδόνα, εἴδε τὸ φῶς τῆς ζωῆς ὁ ποὺ ὑπέροχος θεός τοῦ ἀρχαιού Ἐλληνικοῦ Πανθέου, ὁ θεός τοῦ φωτός, ὁ προστάτης τοῦ πνευματικοῦ πολιτισμοῦ, ὁ Μουσιγέτης Ἀπόλλων. Ἡ γέννησι τοῦ ὥραιον θεοῦ ἀνέθασε τὸ υποστήτο στὸν περιπτώτη τῆς Βιθλέεμ τοῦ ἀρχαιού Ἐλληνικοῦ κόσμου.

»Τὸ νησί καρακτηρίσθηκε τόπος ιερός. Ναοί, ιερά, ποικιλά σικοδομήματα, ἀπάραμιλα ἔργα τέχνης, ἀφειρώματα πολυαριθμών προσκυνητῶν, ἀπλώθηκαν οιγά-οιγά καὶ στόλισαν τὴν ἐπιφάνειά του.

»Ἐόρται καὶ πανηγύρεις καθιερώθηκαν, ποὺ συνέτειναν εἰς τὴν ἐπικοινωνίαν καὶ εἰς τὴν πληροτέραν κατανόσιον τῶν λαῶν καὶ διδάξαν τοὺς ἀνθρώπους, πώς καθῆκον ἔχουν νὰ καθαρίζουν τὶς ψυχές τους ἀπ' τὰ πάθη καὶ τὶς κακίες καὶ πώς πρέπει νὰ ἀποδύνωνται σὲ ἀγώνες εύγενεις, μὲ ἀντικειμενικὸ σκοπὸ τὴν πρόδοι τῆς ἀνθρωπότητος καὶ τὴν δύνοδο τοῦ πολιτισμοῦ.

»Στὰ προσκυνήματα αὐτὰ ἔτρεχαν, μὲ τὰ καράβια τους, ἐμποροὶ κάθε λογῆς ἀπὸ Ἀνατολὴ καὶ Δύσι, Νότο καὶ Βορρᾶ, γιὰ νὰ πλουτίσουν τὰ ἐμπορεύματα τους. «Ἐτοι, τὸ νησί, μὲ τὸ κύρος καὶ τὴν προσασία τοῦ μεγάλου θεοῦ, ἔγινε μὲ τὸν καιρὸ μὲ διεθνῆς ἀγορὰ καὶ τὸ μεγαλύτερο στὸν ἐποχή του ἐμπορικὸ καὶ πνευματικὸ κέντρον.

»Τὸ ιερό, λοιπόν, δόνομα τῆς Δήλου ἔδωσα σὸν δεύτερο δόνομα στὸ πλοίο τοῦτο. Τὸ ὄντομα «Ἀργώ-Δῆλος», γιὰ νὰ ἔχῃ κάτι ἄπ' τὴν ἄγια κάρι της Δήλου, γιὰ νὰ στυλώνται τὴν δύναμι τοῦ καλοῦ καὶ τοῦ ωραίου καὶ γιὰ νὰ φέρνῃ στὰ λιμάνια καὶ στοὺς ἀνθρώπους δῶλων τῶν χωρῶν μπούματα αἰσιόδοση γιὰ μιὰ καλύτερη αὔριον, γιὰ καλές δουλειές, γιὰ κυκλοφορία ἐλεύθερη καὶ ἀνεμπόδιστη τῶν υλικῶν καὶ τῶν πνευματικῶν ἀγαθῶν μεταξύ τῶν λαῶν, γιὰ μιὰ ἀνόρθωσι οὐλική, πήθικη καὶ πνευματική τῆς ἀνθρωπότητος.

»Στὸν συναλλαγὴ αὐτὴ τῶν διαφόρων σκαφῶν «Ἀργώ», δύο εὐγενεῖς χωραὶ, η Ὀλλανδία καὶ η Ἐλλάς, συνεργάζονται τόσον ἀρμονικῶς.

»Εὔχομαι καὶ πνευματικὴ καὶ ἐμπορικὴ αὐτὴ ἐνώσις νὰ ἀποδώσῃ πλουσίους τοὺς καρπούς της.

ΛΙ ΚΑΘΕΙΛΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 3ην Ἀπριλίου, ὡς εἶχομεν ἡδη ἀναγγείλει, καθειλκύσθη εἰς Σιμίζου ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Νιππον Κοκάν, τὸ δεξαμενόπλοιον «Νέα Τύχη» 13.000 τόν. γκρός ή 19.600 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Ἄχιλλες», ἐλεγχομένη παρὰ τοῦ Οίκου Φαφαλιοῦ. Διὰ τὴν πρώσων του ἐφωδιάσθη τὸ σκάφος μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 10.000 ἵππων, κατασκευῆς τῆς «Τζένεραλ Ελέκτρικ». Προβλεπομένη ὑπηρεσιακὴ ταχύτης 15.5 μιλίων καὶ παράδοσις μέσα τοῦ Ιουνίου.

— Ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Χιτάπτι, τῆς Ινοσίμας, καθειλκύσθη τὴν 21ην Ἀπριλίου, ὡς ἀνεγράψαμεν ἡδη, τὸ δεξαμενόπλοιον «Μέρκιουρος» 21.000 τόν. γκρός ή 33.000 τόνων d.w., διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρίας «Ἄστοιρίας» (διαχείριστις κ. Ἐμμ. Χατζηλια).

Διὰ τὴν πρώσων του ἐφωδιάσθη μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 15.000 ἵππων. Προβλεπομένη ταχύτης 17 μιλίων καὶ παράδοσις τέλη Αύγουστου.

— Ἐπίσης ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Μιτσουμπίσι, τῆς Γιοκοχάμας, καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρίας «Πολάρις», (διαχείριστις Ἀνδρεάδη), καθειλκύσθη τὴν 19ην Ἀπριλίου τὸ σούπερ-τάνκερ «Νεφέλη» 25.000 τ. γκρός ή 40.000 τόνων d.w. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι, δυνάμεως 17.000 ἵππων, προβλεπομένη ταχύτης 17 μιλίων καὶ παράδοσις περὶ τὰ τέλη Ιουλίου.

— «Ἐτίσης ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Μιτσουμπίσι, τῆς Γιοκοχάμας, καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρίας «Σόκουνο-Μόμπιτ Οἴλη, καθειλκύσθη τὴν 8ην Μαΐου διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ἀρ. Ωνάση τὸ δεξαμενόπλοιον «Ολύμπικ» 46.000 τόνων d.w. Τὸ σκάφος ἔχει διαστάσεις μήκους 736 ποδῶν καὶ πλάτους 102π., μὲ ἐμφόρον βύθισμα 38 ποδῶν, θά φέρῃ δὲ πλήρωμα 66 ἀνδρῶν.

— Τὴν 3ην Μαΐου καθειλκύσθη ἐπὶ τῶν ναυπηγείων τῆς Δουγκέρκης, ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ, τὸ φορτηγὸν «Κίγκ Μίνως» 10.500 τόν. γκρός ή 14.560 τόνων d.w. Προκειται περὶ σκάφους πράγματι ἐπιλέκτου.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὴν 1ην Ἀπριλίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Μιτσουμπίσι, τῆς Γιοκοχάμας, τὸ δεξαμενόπλοιον «Ἀνδρος Τάσουερ» 23.600 τόν. γκρός ή 41.846 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Σάντα Τερέζα», παραφύσασα τοῦ ποδῶν, μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 19.000 ἵππων, ἀνέπτυξε κατὰ τὰς ἀποτελέσεις δοκιμάς του, ἐν πλήρει φορτίῳ, ταχύτητα 18.11 μιλλίων.

— Τὴν 4ην Ἀπριλίου παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ Σασέσεμπο, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν τὸ μικτὸν (πετρελαιοφόρον-μεταλλοφόρον) «Ἄτλαντικ Φαιθη» 15.564 τόν. γκρός ή 23.044 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν «Ἄτλαντικ Μπάλκ Κέρριερ». Τὸ σκάφος ἐφωδιάσθη διὰ τὴν πρώσων του μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 8200 ἵππων, ἀνέπτυξε δὲ κατὰ τὰς δοκιμάς του ταχύτητα 15.11 μιλλίων. Είνε προναυλωμένον, εἰς τὴν Ειουνάντετ της Στήλης.

— Ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ Καθασάκι παρελήφθη τὴν 1ην Ἀπριλίου, μετά ἐπιτυχῶν δοκιμῶν τὸ μικτὸν (πετρελαιοφόρον-μεταλλοφόρον) «Νταϊνάμικ», 29.500 τόν. γκρός ή 45.000 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Γουντηγούωρων», (τελούσταν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Κ. Μ. Λαιμού). Διὰ τὴν πρώσων του ἐφωδιάσθη τὸ σκάφος μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 20.250 ἵππων, ἀνέπτυξε δὲ κατὰ τὰς δοκιμάς του ταχύτητα 16.25 μιλλίων.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Τσουρινάκη μικρὸν σουηδικὸν φορτηγὸν «Helfrid» 933 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραληφθὲν εἰς Λαστακρόνα, ψώσει τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνόμασθη «Σοφία Τ.».

— Κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, παρελήφθη πρὸ ημερῶν ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Φέρνες τὸ δεξαμενόπλοιον «Βι ο λέ έ τ τ α» 18.200 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς ἑταῖρίαν τοῦ ξεχωριστούς τοῦ κ. Μαυρολέοντος. Διὰ τὴν πρώσων του ἔχει ἐφωδιάσθη μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 8200 ἵππων εἰς τὰς 104 στροφὰς κατὰ λεπτόν, εἰνε δὲ προναυλωμένον, ὅπως καὶ τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ τάνκερ «Βιργινία».

— Τὸ πωληθὲν μεταξύ Ἐλλήνων λιβεριανὸν φορτηγὸν μας «Κ αν-σταντίνος Κ.», 1999 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1916, παραλ-

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΕΝΤΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

PANTAP - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ - ΛΟΡΑΝ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Π. ΒΡΑΝΑ

ΑΙ ΜΟΝΑΔΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ
(ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΠΑΡΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ)

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

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

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

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

φθέν ἀπό τοὺς ἀγοραστάς του εἰς τὴν Κοπεγχάγην, μετωνομάσθη «Εὐαγγελίστρια».

— Ἐπίσης, τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων μικρὸν νορβηγικὸν φορτηγὸν «Ranen», 463 τ. γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1918, παραλοφθὲν εἰς Τρονχάιμ, ὑψωσε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Παναγῆς Βενετσάνος».

— Εἰς τὸ Κιέλον, ἐξ ἄλλου, παρελήφθη πρὸ ἡμερῶν τὸ ἀγορασθὲν παρ', ἑλληνοιδιανικῆς ἑταῖρας μικρὸν γερμανικὸν φορτηγὸν «Hunneberg» 1512 τ. γκρός (τοῦ 1920), ὑψωσε δὲ σημαίαν Λιβάνου καὶ μετωνομάσθη «Μάστερ Φουάντ Κ.».

— Τὸ πωληθὲν εἰς ἀφοπλιστὰς τῆς Ἀπο Ανατολῆς, ἀγγλικὸν φορτηγὸν ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας «Alegone Fortune», 7308 τὸν γκρός (τοῦ 1945) παραδοθὲν εἰς Χόρκ-Κόρκ, ὑψωσε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Northern Venture».

— Εξ ἄλλου τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων δανικὸν ἐπιβατηγὸν σκάφος «Frederikshavn» 1554 τὸν γκρός (τοῦ 1914) παρελήφθη εἰς τὴν Κοπεγχάγην, δῆπον ὑψωσε τὴν λιθεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ατρεύς».

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

— Τὸ ὑπό αμερικανικὸν ἔλεγχον λιθεριανὸν λίμπερτον «Dingy L. S.» 7192 τὸν γκρός ἡ 10.920 τὸν γκρός, ἀπὸ 140.000 λιρῶν εἰς τὴν καλυπτούσαν ἑλληνικὴν σημαίρουσαν παναμαϊκὴν ἑταῖριαν «Ντιχόδα», παράδοσις ἐντὸς τοῦ Μαΐου εἰς λιμένα τοῦ Κόντινεντ.

— Παρὰ τοῦ κ. Ἀλ. Τσαβλίρην ἥγορασθε ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 70.000 λιρῶν τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «City of Sidney» 7003 τὸν γκρός ἡ 10720 τὸν γκρός, καὶ ναυπηγῆσεως 1930, μὲ σερβέν τοῦ 1953 (ῆδαν) καὶ μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ τρέχ. μηνὸς Μαΐου εἰς τὸν λιμένα τοῦ Λιθερπούλ.

— Τὸ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Sterling Valour» 7321 τὸν γκρός ἡ 10.318 τὸν γκρός, μὲ κλειστὸν σέλτερ-ντέκ καὶ ναυπηγῆσεως 1945, μὲ σερβέν τοῦ 1954, ἐπωλήθη παρὰ τῶν ἀδελφῶν Βεργωτῆς εἰς Ἰταλοὺς ἀφοπλιστὰς, μὲ ἀμεσον παράδοσιν ἐν «Ἀγγλίᾳ, ἀντὶ τιμῆς 107.500 λιρῶν.

— Τὸ φορτηγόν μας «Μαριάνθη Τετενέ» (δηζελοκίνητον) 2400 τὸν γκρός ἡ 4000 τὸν γκρός, μ. w., καὶ ναυπηγῆσεως 1943 (ἀποβατικόν) μὲ διασκευὴν τοῦ 1949 εἰς φορτηγόν, ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Ο. Λ. Τετενέ εἰς Ἰταλούς ἀφοπλιστὰς ἀντὶ τιμῆς 70.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Γένοβαν.

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου φορτηγόν μας «Μαντελαίν» μὲ δύο καταστρώματα, 5670 τὸν γκρός ἡ 8550 τὸν γκρός, μ. w., καὶ ναυπηγῆσεως 1919, ἀργούν εἰς Πειραιά, ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Φοίδου Κυπριανού εἰς Γιουγκοσλαβίους διαλυτάς, ἀντὶ τιμῆς 42.500 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς γιουγκοσλαβίους λιμένα, ὅπου καὶ θά ρυμουληθῇ ἐκ Πειραιών.

— Τὸ τύπου «Ἐμπάτριο», ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Ελ ὁ ρδος Γλάδστων» 7051 τ. γκρός ἡ 10.280 τὸν γκρός, μ. w., καὶ ναυπηγῆσεως 1943, μὲ σερβέν τοῦ 1958, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν Οίκον Νικολάου εἰς τὸν ἀφοπλιστὴν κ. Μινακούλην, ἀντὶ τιμῆς 130.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ Μαΐου εἰς ἀγγλικὸν λιμένα.

— Τὰ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγά «Μα μ πρ ο ω κ» 3756 τ. γκρός (τοῦ 1918) καὶ «Μπα παρ κά τ» 4475 τ. γκρός (τοῦ 1911) ἐπωλήθησαν εἰς Ἰταλούς διαλυτάς, μὲ παράδοσιν εἰς Τεργέστην, ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 62.000 λιρῶν.

— Τὸ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας λιθεριανὸν λίμπερτον «Βενερέιτορ» 7253 τὸν γκρός ἡ 10.920 τὸν γκρός, καὶ ναυπηγῆσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς Ἰταλούς ἀντὶ τιμῆς 145.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Νιούπορτ, ἐνθα ἀργεῖ καὶ ἀφοῦ προηγουμένων διέλθει σερβέν.

— Ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν τὰ παναμαϊκὰ φορτηγά μας «Νέπτουν» 5686 τὸν γκρός (τοῦ 1921), μὲ παράδοσιν εἰς Ρόττερντα, ἐνθα εἶνε παραπλισμένον καὶ «Βαπτιστής» 6438 τὸν γκρός (τοῦ 1919) εἰς Πορτογάλους, μὲ παράδοσιν εἰς πορτογαλικὸν λιμένα. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

— Παρ' Ἑλλήνων ἥγορασθη ἀντὶ μὴ γνωθείσης τιμῆς τὸ δανικὸν ἐπιβατηγόν «Frederikshavn» 1554 τὸν γκρός καὶ ναυπηγῆσεως 1914.

— Ἐπίσης παρὰ τοῦ ὅμογενούς τῆς Ἀμερικῆς κ. Χαρ. Μπιλίνη ἥγοράσθη διὰ τὴν γραμμὴν Πελοποννήσου τὸ ἰταλικὸν «Σάντα Μαρία» 1200 τὸν γκρός, μὲ δύο ἀποκαὶ καὶ ταχύτητος 14 μιλλίων. Τὸ σκάφος παραλαμβανόμενον εἰς Βενετίαν παρὰ τοῦ ἀδελφοῦ τοῦ πλοιοκτήτου πλοιάρχου κ. Σπ. Μπιλίνη θά διασκευασθῇ εἰς ἐπιβατηγόν.

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγόν μας «Μάστερ Νίκος» 8452 τὸν γκρός 13.000 τὸν γκρός, καὶ ναυπηγῆσεως 1953, ἥγοράσθη παρὰ τὸν κ. κ. Ἀδελφῶν Πήττα. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

— Ἐπίσης τὸ ἀργοῦν εἰς Πειραιά ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγόν «Βικτορ» 2890 τὸν γκρός ἡ 4000 τὸν γκρός, μ. w., καὶ ναυπηγῆσεως 1909, ἥγοράσθη παρὰ τὸν κ. Δημ. Κοφάνη ἀντὶ τιμῆς 21.000 λιρῶν.

ΑΝΤΙΔΙΚΙΑ ΔΙ' ΕΠΙΒΡΑΔΥΝΣΙΝ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΣ

Μεταξὺ τοῦ Οίκου Ανδρεάδην καὶ τῶν ναυπηγίων Χάμιλτων (τῆς Γλασκώνης) ἔχει ἀπό καιροῦ ἐγερθῆ ἀντιδίκια, δօσον ἀφορᾶ τὸν χρόνον παραδόσεως τοῦ δεξαμενοπλοίου «Μελίτη». Τὸ συμβόλαιον διὰ τὴν ναυπηγῆσιν τοῦ ἐλόγω σκάφους εἶχε συναφθῆ τὴν 29ην Αὔγουστου 1951, μὲ προβλεπόμενην παράδοσιν τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1955, ἐνῷ τελικῶς ἡ παράδοσις τοῦ ἐπραγματοποιήθη μόλις τὴν 28ην Ιουνίου 1957. Εὐνόητον ἀποδαίνει, δὅτι ἐκ τῆς τοιαυτῆς μακράς καθυστερήσεως ὑπέστησαν σοθαράς ζημίας οἱ πλοιοκτῆται, διότι ἐστερηθήσαν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ σκάφους κατὰ τὴν περίοδον τῶν ὑψηλῶν ναυάλων. Ἀμοιβαία συγκαταθέσει παρεπέμφθη τὸ ζῆτημα εἰς διαιτησίαν, ὡρίσθησαν δὲ δι-

αιτηταὶ ὁ κ. Στόκης (τοῦ Κάρδιφ) ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν ναυτηγῶν καὶ ὁ κ. Τάσος Λώς (τοῦ Λονδίνου) ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν πλοιοκτητῶν. Ἡ διαιτησία δὲν ἔπειτε εἰς ἀποτέλεσμα, λόγω διαφωνίας, δ' ὅτι ἡ ζητήθη ἀπό τὸ ἀρμόδιον δικαστήριον ὁ διορισμός ἐνὸς ἐπιδιαιτητοῦ. Όταν πρέπει κύριος νὰ ναυπηγήσει τὴν παραδόση τοῦ σκάφους, προκειμένου νὰ διακριθεῖ ἔξ αὐτῶν, ἀν δικαιολογήται ἡ δοκίμη ἡ σημειωθεῖσα μεγάλη καθυστερήσης τῆς παραδόσεως.

ΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ

Συμφώνως μὲ στατιστικὸν πίνακα καταρτισθέντα ύπό τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. ἡ κίνησις τῶν Ἑλλήνων ἀνέργων κατὰ τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1958 ἔχει ως ἔπις:

— Ανεργοί ὑπάρχουν τὴν 1ην Ἀπριλίου, 4482. Ανεργοί ἐγγυραφέντες διαρκούντος τοῦ μηνὸς 1623. Σύνολον ἀνέργων 6114. Εξ αὐτῶν κατὰ τὸν διοικούντος μῆνα ἐναυτολογήθησαν 1253. Οὕτω οἱ ἐναπομείναντες ἀνεργοί τὴν 30ην Ἀπριλίου ἀνήρχονται εἰς 4862.

Κατά τὸν μῆνα Απρίλιον, ἐξ ἄλλου, καὶ κίνησις τῶν ναυτολογήσεων ἀναλυτικῶς εἶχεν ως ὁκολούθως:

Ναυτολογήθησεντες δινευ προϋπηρεσίας ἐπὶ ἄπι πέστηρικού 13 καὶ ἐπὶ ἄπι ἀπότερηρικού 166. Ναυτολογήθησεντες μὲ προϋπηρεσίαν μέχρι τριῶν μηνῶν ἐπὶ ἄπι πέστηρικού 9 100 καὶ ἐπὶ πέτρελαιοκινήτων 9.

Ναυτολογήθησεντες μὲ προϋπηρεσίαν ἐξ μηνῶν ἐπὶ ἄπι πέστηρικού 32, ἐπὶ ἄπι πέστηρικού 401 καὶ ἐπὶ πέτρελαιοκινήτων 66.

Κατά τὸν αὐτὸν μῆνα, ως ἀναφέρει ἡ στατιστικὴ τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., οἱ ναυτολογήθησεντες ἐπὶ ἑλληνικῶν καὶ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν ἐργάται θαλάσσης ἀνήλιθον εἰς 987. Εξ αὐτῶν οἱ 335 ἐναυτολογήθησαν ἐπὶ ἑλληνικῶν πλοίων ἑκτελούντων πλόας ἐν Ἑλλάδι, οἱ 150 ἐπὶ ἑλληνικῶν πλοίων ἑκτελούντων πλόας εἰς τὸ ξεωτερικόν, οἱ 104 ἐπὶ δέκαν πλοίων ἑστηρικού καὶ οἱ 398 ἐπὶ δέκαν πλοίων ἑκτελούντων πλόας εἰς τὸ ξεωτερικόν.

Τέλος, εἰς τὴν ίδιαν στατιστικὴν ἀναφέρεται, δὅτι οἱ κατὰ τὸν Ἀπρίλιον ναυτολογήθησεντες ἐργάται θαλάσσης εἰς δάνωτέρας θέσεις τῶν προσόντων τῶν αὐτῆλθον εἰς 33.

ΕΙΣ ΤΟΝ ΣΤΟΛΟΝ ΤΟΥ Κ. ΝΙΑΡΧΟΥ

Κατηρτίσθη πλήρωμα ἡ 45 Ἑλλήνων ναυτικῶν πρὸς ἐπάνδρωσιν τοῦ παραλαμβανομένου κατ' αὐτὰς ἀπό τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεία δεξαμενοπλοίους «Γουόρλεν», τοῦ κ. Νιάρχου. Αντικαθίστανται ἐπίστης μὲ «Ἐλλήνας τὰ δέναν πλήρωματα τῶν δεξαμενοπλοίων «Γουόρλεν Γκλέ», «Γουόρλεν Μπόντ» καὶ ἐνὸς ἑτέρου, ἐνῷ καὶ εἰς δοσα εἰσέτει σκάφη τοῦ κ. Νιάρχου ὑπέρτερον δένοι ναυτικοί, οὗτοι, εὐθὺς ως λήξουν αἱ συλλογικαὶ συμβάσεις τῶν, θά ἀντικατασταθούν δι' «Ἑλλήνων».

ΤΑ ΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩΝ Ν.Α.Τ.

Κατά τὸ ποώτον δεκαπενήμερον τοῦ μηνὸς Μαΐου οὐδεμία σύμβασις ἀσφαλείας πληρώματος εἰς τὸ Ν.Α.Τ. πλοίοις ὑπὸ δέκαν σημαίαν, ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας, ὑπεγράφη. Εστημείωθη ἀντιθέως μία διαγραφὴ ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ησφαλισμένων, αφορώσα τὸ φορτηγόν «Βαρκό

ΝΕΑΙ ΕΚΔΟΣΕΙΣ:

**Παρὰ τοῦ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ
ἐξεδόθη πλήρες βιβλίον ΚΑΝΟΝΩΝ ΚΑΙ
ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ κατασκευῆς καὶ κατατάξεως χαλυβδίνων πλοίων.**

**Περιλαμβάνει πάντα τὰ ἀφορῶντα:
Τὴν κατασκευὴν σκαφῶν, πρωστηρίων
ἐν γένει μηχανῶν, βοηθητικῶν μηχανημάτων,
λεβήτων, σωληνώσεων, φυκτικῶν
ἐγκαταστάσεων, ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων,
τὸν ἔξαρτισμόν τοῦ πλοίου, τὴν
ποιότητα καὶ τὰς δοκιμὰς ύλικοῦ κλπ.**

**“Εκδοσίς λιαν ἐπιμελημένη, ἐτέθη ἡδη
εἰς κυκλοφορίαν.**

Οι ἐνδιαφερόμενοι δύνανται ν' ἀποτείνωνται εἴτε εἰς τὰ ἐν ΑΘΗΝΑΙΣ γραφεῖα τοῦ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ, ὁδὸς Σταδίου 7, ἢ εἰς τὰ “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,”

Τιμή: ἀπλή βιβλιοδέτησις δραχ. 350 ἡ ε 4. 4.0 ἡ \$ 11.70
πανόδετος » 400 ἡ ε 4.16.0 ἡ \$ 13.35
Ταχυδρομικά ἀπλά γενικῶς Δραχ. 15 ἡ 4/— ἡ \$ 0.50

ΕΚΥΚΛΟΦΟΡΗΣΕΝ
HAIA I. ΤΣΑΓΚΑΡΙ
Δρός ΝΟΜΙΚΗΣ, ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ ΠΑΡ' ΑΡ. ΠΑΓΩ
ΕΡΜΗΝΕΙΑ
ΚΩΔΙΚΟΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ
ΗΜΙΤΟΜΟΣ Α'.

ΠΕΡΙΕΧΟΝ: ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΑΣ ΕΚΘΕΣΕΙΣ — ΠΕΡΙ ΠΛΟΙΩΝ
ΚΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ — ΠΕΡΙ ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ —
ΠΕΡΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ — ΠΕΡΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ — ΠΕΡΙ ΕΥ-
ΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΚΑΙ ΠΕΡΙ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ.
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΩΛΗΣΙΣ: ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΕΙΟΝ «ΠΡΩΤΕΥΣ».
ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΟΡΑΗ. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ.

ύπό λιμενιανή σημαίαν τόνων γκρές 7160 λόγω πιλοτισμούς του είς άλλοδαπούς. Κατόπιν τούτου τά ύπό ξένας σημαίας πλοιό, μας τών οποίων τά πληρώματα έχουν άσφαλισθη εἰς τό N. A. T. άνερχονται εἰς 481, τόνων γκρές 5.335.136.

NEA ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

Κατά τάς διενεργηθείσας έξετάσεις πρός απόκτησιν διπλώματος οικονομικού άξιωματικού Β'. τάξεως έπετυχον οι κ. κ. Ιω. Δικαίος, Σωτ. Πολυχρονόπουλος, Νικ. Πετρόπουλος καὶ Χαρ. Τσελέντης.

Έξ αλλού, κατά τάς έξετάσεις πρός απόκτησιν διπλώματος ραδιοτηλεγραφητού Β'. τάξεως έπετυχον οι κ. κ. Ιω. Βασιδούνης, Ιάκ. Λιανός, Παν. Μπενέζης, Γ. Παπαδόπουλος, Μιχ. Σγουρός, Γ. Στεφάνου, Παν. Στρίγκος, Μιλ. Σπύρου, Ιω. Σαμαράς, Θεόδ. Τεσέρης, Βασ. Ταβουλάρης, Αντ. Χρυσός, Αντ. Χατζηδαμιανός καὶ Δημ. Χρυστάλλης.

ΤΑ ΚΕΦΑΛΛΑΙΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Τό διοικητικόν συμβούλιον τού Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου άπεφάσισεν όπως τά πλεον τού 1)3 τών διαθεσίμων τού Ν.Α.Τ., τά κατατείμενά παρά τή «Κομμέρσιοι Μπάνκ», τού Λουδίνου, άνερχόμενα ήδη εἰς £ 150.000, μεταφερθούν άντι τής 'Εθνικής Τραπέζης τής 'Ελλάδος τού Λουδίνου εἰς τήν «Μπάρκλεϋς Μπάνκ», εἰς λογαριασμὸν ὄψεων πρός 4%.

ΑΙΤΗΣΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ

Εἰς τό 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας ύπεβλήθη αίτησις τής 'Εταιρίας Υἱών Γεργυρ. Σιγάλα διά τής όποιας ζητεῖται ή χορήγησις άδειας πρός πώλησιν τού έπιβατηγού ἀτμοπλοίου 'Καδίω' εἰς Αιγαίουποιούς ζηγοραστάς.

ΔΙΑ ΤΑΣ ΝΑΥΤΙΚΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

Μετεφέρθη έξ 'Αγγλίας διά τού φορτηγού γραμμῆς «Πλάτρα» καὶ παρελήφθη ἀτμοστρόβιλος ἐκπαιδευτικού τύπου διά τάς άναγκας τής Δημοσίας Σχολῆς Μηχανικῶν 'Εμπορικού Ναυτικού 'Ασπροπούργου.

Η ΑΓΟΝΟΣ ΚΡΗΤΗΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Έκ τού ύπουργείου Ναυτιλίας άνεκοινώθη, διά τελικῶν ἡ Γενικὴ Διεύθυνσις Δημοσίου Λογιστικοῦ, ἔνέκρινε τήν ἐπί τρίμηνον μόνον μίσθωσιν τής ὁγόνου γραμμῆς περιφερειακῆς Κρήτης — Βορείου 'Ελλάδος, ἀντί τού ποσού τών 80 χιλιάδων δραχμῶν κατά ταξίδιον. Η ἕναρξις τής έξυπητησεως τής ως ἄνω ὁγόνου γραμμῆς θά συμπέσῃ μὲ τό πρώτον δεκατετρήμερον τού Μαΐου καὶ θα λήξῃ τήν 31ην 'Ιουλίου.

ΤΟ ΝΑΥΛΟΛΟΓΙΟΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Εἰς τό 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας συνήλθε τήν 9ην Μαΐου ἡ Επιτροπή Ναυλολογίου, ητοις έλαβε τάς ἀκολούθους ἀποφάσεις: 1) Έχαρακτήρισεν ως λιμένας έπιναύλου τήν περιοχήν 'Ελευσινίων, ἔνθα αἱ ἔγκαταστάσεις πετρελαίου Μαυμάκη. Κατά συνέπειαν θά καταβάλλεται ἐπίναυλος 15% εἰς δλα τά διενεργούντα εἰς τήν περιοχήν φορτώσεις καὶ ἐκφορτώσεις.

2) Η διακίνησις σίτου ἐκ μέρους τής ΚΥΔΕΠ θὰ γίνεται μὲ ἔκπτωσιν ναύλου 12% ἐπί τού ισχύοντος ναυλολογίου καὶ οὐχὶ 20% ως ἐξ-

τήθη ὑπό τής προαναφερθείσης ὑπηρεσίας.

3) Οσον ἀφορᾶ τόν καθορισμὸν ναύλου διά τήν μεταφορὰν τῶν κατεμμένων ίχθυων, ἡ ἐπιτροπή ἀνέβαλε τήν λήψιν ἀποφάσεως μέχρις διοτού οι ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτῆται προσκομίσουν τά ζητηθέντα παρά τής υπηρεσίας τού 'Υπουργείου συμπληρωματικά στοιχεῖα.

Ως γνωστόν, διά τήν μεταφορὰν κατεψυγμένων ίχθυών ώρισμένοι πλοιοκτῆται έχουν κατασκευάσει ειδικά ψυγεῖα εἰς τά σκάφη των, ζητούν δὲ διά τήν μεταφορὰν ἐκ τῶν ἀλιευτικῶν πεδίων εἰς τόν Πειραιά ἀρραχήν κατά κιλόν.

ΜΙΑ ΝΕΑ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΙΣ

Πρὸς ἀπάσας τάς ύπηρεσίας τής διοικήσεως καὶ ἀπαντᾶ τά υποκαταστήματα τού Ι.Κ.Α. ἐκοινοποιήθη ἡ κατωτέρω έγκυλος, ἀναφερομένη εἰς τήν υποχρέωσιν τῶν πλοιοκτητῶν πρός καταβολὴν εἰσφορῶν τού Νόμου 2054/1952 :

«Άναφερόμενοι εἰς τάς ὑπό τήριο 52/1957 καὶ 331/1957 ἡμετέρας ἐγκυλίους κοινοποιούμενοι ὑμῖν κατωτέρω τό ύπο τήριο 43337/19-3-58 ἔγγραφον τού 'Οργανισμού 'Απασχολήσεως καὶ 'Ασφαλίσεως 'Ανεργίας, καθ' διατόπιν τής ὑπό τήριο 318/1958 ἀποφάσεως τού Συμβούλου 'Επικρατείας, οι πλοιοκτῆται ἀκτοπλοϊκῶν καὶ ποντοπόρων πλοίων υπὸ Ἑλληνικῆς σημαίας υποχρεούνται εἰς καταβολὴν εἰσφορᾶς στρατεύσεως (Ν. 2054/1952) διά τά ἑλληνικῆς υπηκοότητος πληρώματα τῶν πλοίων τούτων.

»Η υποχρέωσις αὕτη υφίσταται ἀπὸ τής ισχύος τού Ν. 2054/1952 καὶ ἐπομένων δέοντος ὅπως ἐπιδιώξῃτε τήν ἐκτοτε εἰσπραξίν τῶν οὔτως φοιλομένων εἰσφορῶν.

»Οἶκοθεν νοεῖται, διά τάς δύοιλας ταύτας δύνανται οι υπόχρεοι ἐργοδότησις νάντασθαι συμφωνῶς τό Ν. Δ. 3762/1957 ἐκ τούτων δὲ τάς ἀναγομάσιν εἰς περιόδους ἀπὸ 1-4-1957 καὶ ἐφεδῆς εἰς δύσσεις κατά τόν κανονισμὸν τῶν ἀναστολῶν.

Εἰς τήν ἔγκυλον έπισυνάπτεται καὶ τό κατωτέρω ἔγγραφον τού 'Οργανισμού 'Απασχολήσεως καὶ 'Ασφαλίσεις ἀνεργίας πρός τήν διοίκησιν τού Ι.Κ.Α., ἐξ οὐ προκύπτει ἡ προσφυγή πρός τό Συμβούλιον 'Επικρατείας.

«Ἐγ συνεχεία πρός τό ύπο τήριο 1408/5-6-1957 ἡμέτερος ἔγγραφον, ἐν σχέσει μὲ τήν ἀναστολήν ἔνεργειών τῶν ὑμετέρων ἀρμόδιων υπηρεσίων περὶ καταλογισμοῦ ἡ εἰσπράξεως εἰσφορῶν Νόμου 2054/1952 παρὰ τῶν πλοιοκτητῶν ποντοπόρων κλπ. πλοίων διά τά παρ' αὐτοῖς ἀπασχολούμενα Ἑλληνικῆς υπηκοότητος πληρώματα, ἔχομεν τήν τιμὴν νά γυριστούμενον ὑμῖν, διό το Σ. Ε. ἐνώπιον τού διοτού κατά αποφάσισμαν τού παρ' ἡμῖν Δ. Σ. προσφέρουν ὁ ἡμέτερος 'Οργανισμὸς κατά τής υπό τήριο 23673/2886/1957 ἀποφάσεως 'Υπουργού 'Εργασίας, διά τής υπό τήριο 317/1958 ἀποφάσεως του ἔδεχθη τήν ύψος ἡμίου ὑποστορηχθεῖσαν ἀποφίων, διό τ. Ε. οι πλοιοκτῆται ἀκτοπλοϊκῶν καὶ ποντοπόρων πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίας, ἀπασχολούμενοι προσωπικόν ἐλληνικῆς υπηκοότητος υποχρεούνται, συμφωνῶς πρός τό ἀρθρον 1 τού Νόμου 2054/52 ἐν συνδυσμῷ πρὸ τό δρόμου 34 τού Ν. Δ. 2961/54, εἰς τήν καταβολὴν ἀντιστοίχων εἰσφορῶν.

»Κατόπιν τής ἀποφάσεως ταύτης, τό Δ. Σ. τού ἡμέτερου 'Οργανισμού κατά τήν υπό τήριο 239/6-3-1958 συνεδρίασιν αὐτοῦ ἀπεφάσισεν δύος ἐπιδιωχθῆσιν διά τῶν ἀρμόδιων, ὑμῶν δράγμων καὶ ἐισπραξίδων τού Ν. 2054/1952 καὶ διό ἀναδρομικῶς ἀπὸ τής ισχύος τού Νόμου τούτου.

ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τό ύπό λιμενιανή σημαίαν φορτηγόν μας «Βιολαντώ» 7058 τόν. γκρός (τού 1945) μετωνομάσθη «Αἴτιαν Σάν» καὶ ἐπλευσεν ἐκ Ρότερνταντος εἰς Μπρούζες, ἔνθα καὶ παρεπλίσθη.

— Τό ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας καναδικὸν φορτηγόν «Fernlhurst» 7131 τόν. γκρός (τού 1942) τελούν ἐν παροπλισμῷ εἰς τήν 'Αμερικανή σημαίαν διά τής λιμενιανῆς καὶ μετωνομάσθη «Ναύδραρος».

— Τό ύπό ἀμερικανής σημαίαν λίμπερτο «Pion» 7253 τόν. γκρός (τού 1945) τής ἑταίριας «Aktivon» μετωνομάσθη «Morič-Tzortz». — Τό μικρὸν φορτηγόν μας «Σουσάννα» 848 τόν. γκρός (τού 1918) τῶν κ. κ. Α. Κατσογιώργη, Ν. Κουδάλια καὶ Φ. Γεωργοπούλου, υποστελλούν εἰς Πειραιά τήν σημαίαν τής Κοσταρίκας, ὑπώστη τήν ἑλληνικήν.

— Παρεχεδίσθαν προσωρινά ναυτιλιακά ἔγγραφα εἰς τό ἀγροασθένειαν παρὰ τού κ. Αλεξ. Τσαβλίρη άγγλικον φορτηγόν «City of Sidney» 7003 τόν. γκρός (τού 1930), δόπερ προορίζεται διά τήν ἑλληνική σημαίαν.

— Τό λίμπερτο-τάκνερ «Ταξιάρχης» 7280 τόν. γκρός (τού 1943), διά τό δόποιον παρεχεδίσθαν ἀδειαί ἐπανδύσου ἀπὸ τήν λιμενιανήν εἰς τήν ἀμερικανήν σημαίαν, μετωνομάσθη «Πλανδώρα».

ΟΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΝΕΦΕΛΗ» (1331 τόν. γκρός καὶ ναυπηγ. 1920): Κατευθυνόμενον ἐκ Πειραιῶς διά Τζέδδαν μὲ φορτίον τοιμέντων ειδύσθη 200 μιλλία νοτίων τού Σουέζ, συνεπείδειο εἰσροής δύοτάν των εἰς τά κάτω. Τής θυσίασσας προηγήθη ἐκρηξί. Τό πλήρωμα ἐκ 18 ἀνδρῶν διεσώθη ἀπὸ τό γερμανικόν «Φραγκόφουρτη» καὶ ἀπεδιέδοθη εἰς 'Αδεν, δόπερ ἐπαναπατρίσθη εἰς 'Ελλάδα.

«ΑΘΑΜΑΣ» (Κοσταρ.): Εἰς 'Αλεξανδρίαν μὲ ζημιάς ἐκ τρικυμίας: Η ἐκφότωσις τού συνεπληρώματος την 29η Μαρτίου, εὑρέθησαν δὲ ύγροι 100 τόν. κώκ. Τά κύρια εξόρα τής μηχανῆς ήταν σημαντικῶν δεδομένων καὶ διετάθη ἡ ἀναμετάλλωσις εἰςτούντων, καθὼς καὶ ἀλλών σημείων τής μηχανῆς. Ἐπάλλια κομητέων καὶ κομητέων κατέστησαν διεθάδησαν καὶ ωρίσμεναι καρφώσεις ἐχαλαρώθησαν. Διετάθησαν αἱ δύοις εἰς τούς τούς.

(Απρ. 30)
«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ» (Λιβύες δεξαμ.): Μιαν ὥραν μετά τόν ἀπόπλου τού ἀποτέλεσματος εἰς τήν Σιγκαπούρην μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τό μηχανοστάσιον. Δὲν ἐπρόκειτο περὶ ζημιάς, ἀλλ' ἀπλῶς τό ἀλατηρίου τού ἐμβόλου εἰς φθαρεῖ καὶ ἐπέτρεπε διαρροήν τῶν καυσαρίων εἰς τό μηχανοστάσιον. Ο πλοιάρχος, ἐκ φόδου πυρκαϊάς, ἐπανέφερε τό σκάφος εἰς τό λιμενίον, όπου τό ἀλατηρίου ἀντικατεστάθη καὶ τό πλοιόν ἀπέπλευσε τήν θητήν Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον.

(Μαΐου 6-9)
«ΑΡΜΑΡ» (Λιβύες): Από Σταύλου διά Κούδαν, ἔζωκεις Β. Δ. τής διώρυγος Πρόδιντες (Μπαχαρές), ἀλλ' ἀνελυσθεῖσαν συνέχεισ τόν πλούτον του.

(Μαΐου 1)
«ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ» (Λιβύες δεξαμ.): Μεταξὺ 18ης καὶ 24ης 'Απριλίου ἐπεκεύσασε εἰς Κάδις ὥρισμένας ζημιάς του εἰς τάς υπερκατασκευάς, τόν υπερθερμαντήρα καὶ τήν πλινθόδοσιν τού λεβητού.

(Μαΐου 1)
«ΕΛΣΠΟΙΝΑ Κ.» (Λιβύες): Από Νέαν 'Ορλεάνη δι' 'Αγγλίαν μὲ φορτίον στηράν συνεκρούθη μὲ ένα ρυμούλκον 50 μιλλία μακράν τής Νέας 'Ορλεάνης. 'Αρθρότερα τά σκάφη ὑπέστησαν ζημιάς καὶ τό δέσποινα Κ.» ἐπαναπλέυσαν εξερρόφτευσε το φορτίον τού κύριου, Νο. 2, ίνα διεσχαθούν αἱ ἐπισκευαί, χωρὶς νά δεξαμενισθήση. Τό δικάσιο αἱ ἀπέλαυνετούντων λέβητος.

(Μαΐου 2)
«ΙΝΔΙΚΟΣ» (δεξαμ.): Δεξαμενισθήση τήν 29ην 'Απριλίου εἰς Μοντεβίδεο ἐξετέλεσε της προσωρινής ἐπισκευαίς. Αἱ δριστικοί ἀνελθήσθησαν διά τόν Ιούνιον τού 1959, ὅτε

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

τὸ σκάφος θε διέλθη σερβέν.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» (δεξαμεν.): 'Από Ήστχαρν διά Περσικόν Κόλπου ύπερ-στη ζηρίαν εἰς τους μηχανάς του εἰς θέσιν πλάτους 38—32 Β. και μήκους 39—52 Α' και έζητησε· βοήθειαν. Ναυαγοσωστικόν σπεύσαν τὸ ξύρουμούλησσαν εἰς τὸ Αέραν.' (Μαΐου 12)

«ΜΑΡΙΑ Λ.» (λιθερ.): Προσερχόμενον ἐκ Ρουέν κατέπλευσε εἰς Βαλτιμόρην τὴν 30ην Απριλίου μὲν άνομαλον εἰς την μειοτήτη στροφών. Διετάχθησαν προσωρινοί έπισκευαι.

(Μαΐου 1) «ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ»: 'Από τὴν διεισθείσαν εἰς Μπουένος "Άρες" έπιβερώσιν του διεπιστώθη κάμψις τοῦ προδάιου κατά 45ο πρὸς τὰ οριστερά. Τὰ υφάλωτα εύρηθησαν ἀπό τους δύτας ἀδιαβότην. 'Υπερείχη δὴ διάλυσις τοῦ προδάιου πρὸς ανέμοταν τὸν ζημίαν καὶ ἀντικατάστασι τῶν πιθανῶν ἔθραμμων μηρῶν.' (Μαΐου 2)

«ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ» (λιθερ.): 'Ἐφεύρετο εἰς Δουνγκέρην μὲν ζηνίας εἰς τρικυμίας εἰς τὸ κατόπιντα και τὰς σωληνώσεις.' (Απρ. 30)

«ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ» (λιθερ., δεξαμ.): Κατευθυνόμενον ὁπό 'Αρούμπαν εἰς Ρόττερνταμ εἰσέπλευσεν εἰς Βερμούδας μὲν ζηνίας εἰς τὸ φυγεῖον.' (Μαΐου 10)

H ΝΑΥΔΑΓΟΡΑ

Τὸ πρώτον δεκαήμερον τοῦ Μαΐου ἀνέπτεράεσ πας τὰς ἀπίδας διὰ μίαν βελτιώσιν τῆς ναυλαγορᾶς. 'Η εἰκότος δῆπτσις στιρπῶν ἀπὸ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην καὶ ἄρχος και τὰς ἀπειλωμένας ἀπὸ τὸν λιμενὸν Ινδίαν — ἐλέγετο, δὶ πορτία 200 χιλ. τὸν πέντε δύτας δύτας ἀδιαβότην. 'Υπερείχη δὴ διάλυσις τοῦ προδάιου πρὸς ανέμοταν τὸν ζημίαν και τὸν ζημίαν σκοψία, οἱ φωταῖς ὑπέκρεβονται νά παροχήσανται ναύλων υψηλότερους. Τὰ 76/3 ἐπληρώθησαν διὰ τὸν Μάιον ὁπό τὸ Νόρδερν Ρέιντις διὰ τὸν Ινδίαν. Αὔξησην 19 έναντι τῶν προ μήνος ναύλων εῖναι. 'Ἐν συνεχείᾳ ἐπιληρώθησαν ἀπὸ τὸν "Άγιον Λαυρέντιον διὰ τὸ Καρπάτος 743/3 εἰς μεγαλόσαφός (Μάιον). Πρὸ τίνων ἀνδράδων τὰ 60) — ἀνεφέροντο διὰ τὴν αὐτὴν ἐργασίαν. Οι ναύλοι εἰν συνεχείᾳ υπενχωρίσανται. Τὰ 48) — ἐπιληρώθησαν ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' 'Άγγλιαν (Ιούνιον—Ιούνιον). Επισής τὸ 413/3 ἐπληρώθησαν εἰς λίμπερτον σκόψας δέρησαν τὸν "Άγιον Λαυρέντιον (βαρύα γεννήματα ἡ κριθή) δι' 'Άγγλιαν. Διὰ τὸν Ινδίας, ἐπισής οἱ ναύλοι ὑποχωροῦνται ζέμασσαν τὰ 70)— διὰ δυτικὴν ἀπτὴν ἀπὸ τὸν Άγιον Λαυρέντιον (Ιούνιον). Μὲ τὸν ναύλον αὐτὸν ἀρκετά σκάφη ἐπιτίθεσαν. Διὰ τὸ Κόντινεντ ἐναυλιθή τονάλι εἰς τὰ 4 και 425 δολ. Τίσαρα συνεχῇ ταξίδια διὰ Πολωνίαν ἀπὸ τὸν Κόλπον ἐπλεισθησαν εἰς 15.7 δολ. (ὅψιν ὁπό τὸ Νόρδερν Ρέιντις 5.75 δολ.).

Ἄν και τὸ γαιανθράκοφεροι κατ' ἀνάλογον μοιράν προσεφέροντο εἰς τὸν ἄγρον — διὰ τὴν Ἰταλίαν ἐπεδειχνή μόνον ἔνδιαστρον — οἱ ναύλοι, ἀσφαλῶς, θὰ ἀποτελεποιούνται εἰς ἰκανοποιητικὰ πας ἀπίπεδον διὰ τὰ νότευκτα, τούλαχιστον, πλοῖα. Αὐτὸν ἀκρίβειαν δὲν συνέθη και ἡ ἄρχος, μετὰ τὴν διλογίημενον ζηρότητα, ἐπανήλθεν εἰς χαρηλότερα ἀπίπεδα ναύλων, ὦχι, ὅμως, τὰ πρὸ μήνος κρατοῦντα. Καποία Ληπτόδοφος στοθερόπτης διετηρήθη.

Οι Ρώσοι, ἐπίσης, ἀπέδειξαν περιεργά τὸν ίδιον αἴροντας εἰς τὸ 37/6 ἔνας 36/6 δὲ βάσιν ἐκφόρωτον Αλμυρώγον. Απὸ τὸν Κόλπον διὰ 6.50 δολ. προσεφέροντο.

'Ἐκ συμπαθητικῆς ἐκδηλώσεως και οἱ ναύλοι τῶν γαιανθράκων συμπεισώνται καποιαν βελτίσσον. Τὰ 4.35 δολ. ἐπιληρώθησαν δι' ἀπλᾶ και συνεχῇ ταξίδια διὰ Δυτικῆς Ἰταλίαν, ἔναντι τῶν 3.65 πληρωμῶν τε εἰς τὸν ἄρχοντα "Απρίλιον" και ἐν συνεχείᾳ δολ. 4.20 και διὰ Βενετίαν 4.65. Διὰ τὸ Μπουένος "Άρες" ἐκείσθησαν σκάφη εἰς τὰ 6. — δολ. και διὰ τὸ Ρίον εἰς τὰ 5.15 (Ιούνιον). Διὰ τὸ Κόντινεντ (Μάιον—Ιούνιον) εἰς σκόψας 14 χιλ. τὸν ἐπληρώθησαν 23/6 και διὰ Πολωνίαν 29/6. Σκόψας λιμπερτού ἐπληρώθη διὰ τὸ Κόντινεντ (ἀπλούν ταξίδιον) 22/9). 'Εκυκλοφόρησεν η πληροφορία, δητεὶς έκλεισθη πρὸ τίνων συμβόλαιον διὰ 5 ἑκατοντά. τὸν γαιανθράκων εἰς 'Άμερικης διὰ τὸ Κόντινεντ έπι την ἔνδεκα έτη, ἀπὸ τοῦ 1959, εἰς τὰ 38/6.

Αἱ ζαχαρές τῆς Κούβας μὲ ἀρκετάς διατογάς. Προσεφέροντο διὰ τὸν "Άγιον Λαυρέντιον και ἀρκετά σκάφη ἐκδηλώσεων εἰς τὸ 37/6 ἔνας 36/6 δὲ μὲ βάσιν ἐκφόρωτον Αλμυρώγον. Απὸ τὸν Κόλπον διὰ 5.50 δολ. προσεφέροντο.

'Ἐκ συμπαθητικῆς ἐκδηλώσεως και οἱ ναύλοι τῶν γαιανθράκων συμπεισώνται καποιαν βελτίσσον. Τὰ 4.35 δολ. ἐπιληρώθησαν δι' ἀπλᾶ και συνεχῇ ταξίδια διὰ Δυτικῆς Ἰταλίαν, ἔναντι τῶν 3.65 πληρωμῶν τε εἰς τὸν ἄρχοντα "Απρίλιον" και διὰ τὸν Ηπειρωτικόν 11.01½ (Ιούνιον). Απὸ τὴν Μπάχιαν Μτλανίκων δι' 'Άμερουργον 57/6 (Μάιον) σκάφης 8.800 τόνων.

'Απὸ τὸν Βόρ. Επρινκόν διαταγαί έκωλφόρουν διὰ σιτηρά. Προσεφέροντο διὰ Νακόντα Μπαϊΐ 7.50 δολ. ἔναντι τῶν 7 δολ. προσεγουμένων. Διὰ τὴν Πολωνίαν ἐκλείσθησαν τονάλι 10 χιλ. τὸν διεισθητούν δολ. 8.50 (Μάιον—Ιούνιον).

Καλὴ κίνησης ναύλωσισ συνήτησ διὰ ζαχαρέως ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν. Τὰ 97/6 ἐπληρώθησαν δι' 'Άγγλιαν Γαιάνθρακες διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 32/6 και 33) — φίο ἔντ τρέμησεν (Μάιον) και διὰ τὴν Κίναν 30). — Σιτηρά δι' 'Άγγλιαν εἰς τὰ 57/6 εἰς σκάφης 14 χιλ. τὸν σκάφης (Μάιον).

'Απὸ τὴν Νότ. Αφρικήν (Ντόρμπαν) ἀνθρακίτης διὰ Γένοβαν ἐπιληρώθη 41/6 φίο. Ζαχαρέως δι' 'Άγγλιαν ἀπὸ τὸ Ντρόμπαν 56/3. Λιπάσματα ἀπὸ τὴν Αμερέσον διὰ Βαμπόα ἐκλεισθησαν εἰς τὰ 62/6 φίο και διὰ Νότιον Αφρικήν 43/6.

Απὸ τὴν Τουρκίων μετάλλευμα διὰ Νόρδερν Ρέιντις δολ. 4. — φίο ἔντ τρίμεντ, ἔνα λιμένα ἐκφόρωσεις, 25 σάντες διὰ δεύτερον. Λιπάσματα ἀπὸ τὴν 'Αδριατικήν (Ίταλία) διὰ Βόρειον Κίναν 63) — φίο ἔντ στόνευσ (Μάιον).

Τα τάμητα περιεργά με μικρά ζητησι. Σκόφας ἀτμοκίνητον 9.246 τὸν. δ. w. (12½ — 13 ½ μι.) με δύο γερανούς τῶν 25 τόνων Ταξίδιον πρὸ τὴν Νότιον Αφρικήν 18), — ἐπαναπαράσθισ Κεπ Τάσου.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΔΙΑ ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΟΛΙΔΑ

'Ἐπι τὸ χέιρο βαίνει ἡ κατάσθισ τε εἰς τὸν ναύλογον πάντα πετρελαίων. Τὸ ἀδιέδοντα φέρει τοὺς ἀφοπλιστάς εἰς τὸ παροπλισμὸν και μεγάλων νεοτεύκτων πλέων σκάφων. 'Η ἀργόυσα χωρητικότης τείνει ἐντὸς τοῦ 'Ιουνίου νὰ φθάσῃ τὰ 6 ἔκαποντα τόνων, χωρὶς να ληφθῇ ψυγά. Τὸ γεγονός να κυριεύσειν τῶν κοινωνητηρίων εἰς σκάφη.

Τὸ 60 % κάτω τῆς Κλίμακος ἐπιληρώθησαν ἀπὸ τὴν Καραϊδίκην δι' 'Άγγλιαν—Κόντινεντ—Μεσόγειον (Μάιον). 'Η προσφορά τονάλι διάθεμον πάντα τοῦ ἀμερικανικού ναύλολογουν διηληρουντο.

Μετὰ τὴν κατάσθισιν ἀπογνώσεως εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον, ἀξιοσημείωτος, ἀλλὰ παρεδική, ὑπῆρξε μία ἀναδίωσις τῆς κινησιῶς ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον. Τὰ σκάφη

ἥσσαν ὀλιγότερα και ή κάποιος βελτιωμένη προσφορά φορτίων προσκάλεσε τὴν καλλιτέρευσιν τῶν ναύλων. Γάλλοι φορτωταὶ ἐπιληρώσαν 67 ½ % μείον τοῦ ἀμερικανικού ναύλολογουν εἰς σκάφης 27.500 τόνων, ἔναντι τῶν 78 ¾ % μείον ποὺ ἐπιληρώσασαν πρὸ 158ησέτων εἰς ιταλικὸν σκάφης 31 χιλ. τόνων. Σκάφος 17.500 τὸν. ἐκλεισθησαν τὸ 52 ½ % μείον τῆς Κλίμακος, τρία δὲ τῶν 28 χιλ. τόνων ὅμερικαν ναύλολογουν διηληρωθησαν 37 ½ % κάτω τοῦ ἀμερικανικού ναύλολογουν δι'. 'Άπο Ανατολήν.

Διὰ χρονοναύλωσεις κόποιοι ἐνδιασέρουν ἀστιμειώθη, λόγῳ προσφορᾶς νεοτεύκτων σούπερ-τάνκερς γύρω τῶν 20 σελλινίων, όλλα και κάτω εἰς τὰ 18/6).

Η ΠΕΙΡΑΙ·ΙΚΗ ΝΑΥΔΑΓΟΡΑ

'Η ἀγόρα διετηρήθη κατὰ τὸ πρώτον ήμιον τοῦ Μαΐου, μὲ χαλαράς τὰς τιμῶς τῶν ναύλων και στοραδικῶν τὴν κυκλοφορίαν διαταγῶν. 'Άπο τὴν Κωνσταντίνα διὰ φορτίων 5000 τόνων, τοιμήντων δι' Ἑλλήνα Περσικόν Κόλπου και φορτωτία Μάιον—Ιουνίον, προσεφέροντο 45) — (ἔναντι προσγουμένων τιμῶν 40) — ένων 42/6 φίοι. Διὰ φορτίων διάφορων μετάλλων και γενικῶν εἰδῶν ἀπὸ θέση Οδησσόν δι' Ινδίας, φόρτωται Μάιον—Ιουνίον — 1500 τόνων, τοιμήντων προσφορών δι' θέση η Θεοφάνης 8000 ἔως 10.000 τόνων. Επίσης διὰ τοιμήντων ἐκ Νοδορωσίσκης ἐξηθουντό προσφορῶν (φίοι και στούπους) 20 σελλινίων, όλλα και κάτω εἰς τὰ 18).

ΤΑ ΝΑΥΔΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Έκ Βορείου Αμερικῆς και Καναδᾶ

ΚΑΛΑΗ (λιθερ.) εἰς Αγίου Λαυρέντιου 11.500 τόν. γεννημάτων δι'. Αμερέσαν δολ. 4.60, ώριον διλευτρά δολ. 4.85, μὲ 3000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ἐν διὰ δούλων σκάφηκρην δολ. 6.10, μὲ 2500 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 20 — 28

ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε. (λιθερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 12.500 τ. γεννημάτων διά τοιμήντων δι' ὁλίμενους διαφοράς ιγγείας 50-, φόρτωσις 23 - 31 Μαΐου.

ΜΙΝΙΤΑΥΡΟΣ (λιθερ.) ἀπὸ Χάρμπτον πόδες 9500 τόν. γαιανθράκων δι'. Αμερέσαν — Ρότερνταμ πή Τερένουτρας 28), — μὲ 3.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις Μάιον — Ιουνίον — 1500 τόν. Επισήμων η Μεράρη — Ρέιντερντας 28) — μὲ 1.300 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 - 31 Μαΐου.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιθερ.) 'Άπο Αγίου Λαυρέντιου 12.500 τ. γεννημάτων Δάντισγκ 36/6, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 - 31 Μαΐου.

ΣΑΜΟΣ 'Άπο Αγίου Λαυρέντιου 9.500 τ. κριθῆς δι'. 'Ειδονθράμου 42), — μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 28 Μαΐου - 10 Ιουνίου.

ΕΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων ου δι'. Αμερέσαν — Επανθράκων 36/5, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 - 31 Μαΐου.

ΔΑΠΩΡΙΣ (λιθερ.), ὁπό λιμένας Κόλπου 9800 τ. γεννημάτων, ὀλιώρων και σόγίων δι'. 'Αμερέσαν — Αμερούργον ρέιντς δολ. 5.50, έων 3500 τ. βράμης 50 σάντες πόσηρων ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 16—31 Μαΐου.

ΔΩΡΙΣ (λιθερ.), ὁπό λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων, ὀλιώρων και σόγίων δι'. 'Αμερέσαν — Αμερούργον ρέιντς δολ. 5.25, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 20—30 Ιουνίου.

ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΡΑ (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων διά τοιμήντων διά τοιμήντων 5.15, φόρτωσις 20 Μαΐου—13 Ιουνίου.

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ ΓΟΥΙΝΗΣ (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Κόλπου 9600 τ. γεννημάτων διά τοιμήντων διά τοιμήντων 17 τὸν Ιουνίου 78/9, ὁπόν διά Νόρδερν ρέιντς 2/6 εἰπε θατον, ὁπόν διά δύο λιμένων 2/6 έξτρα, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 Μαΐου—5 Ιουνίου.

ΝΟΥΤΣΙ (λιθερ.), ὁπό λιμένας Αταλαντικού (θρειών τοῦ Χάττερας) 11.400 τόν. γεννημάτων διά δυτικήν ἀπτὴν Ιουνίου 76/3, ὁπόν ἀπὸ Κόλπου 78/9 διάσιν, τοιμήντων διά τοιμήντων 2/6 έξτρα, μὲ δύο λιμένων 2/6 έξτρα, μὲ δύο λιμένων τῆς αὐτῆς ἀπτῆς.

ΕΥΡΥΤΑΝ (λιθερ.) ὁπό λιμένας Αταλαντικού (θρειών τοῦ Χάττερας) 11.400 τόν. γεννημάτων διά δυτικήν ἀπτὴν Ιουνίου 76/3, ὁπόν ἀπὸ Κόλπου 78/9 διάσιν, τοιμήντων διά τοιμήντων 2/6 έξτρα, μὲ δύο λιμένων 2/6 έξτρα, μὲ δύο λιμένων τῆς αὐτῆς ἀπτῆς.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ "ΠΟΣΕΙΔΩΝ,"

ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ Δ. ΜΗΛΙΑΡΕΣΗ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

'Αποτελέσματα τῶν τελευταίων ἔξετάσεων τῶν Πλοιαρχῶν συμφώνων πρὸς τὸν ἐπίσημον πίνακα τοῦ Υ.Ε.Ν.

ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Γ'.

ΤΜΗΜΑ Α'. Πρωτεύσας ὁ κ. ΜΑΡΚΟΣ Ι. ΒΑΠΤΙΣΜΑΣ τῆς Ν. Σ. Ποσειδών. Οι 25 πρώτων κατὰ σειρὰν ἐπιτυχίας δημιουργήθησαν τῆς Ν. Σ. Ποσειδών.

ΤΜΗΜΑ Β'. Πρωτεύσας ὁ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΦΑΛΑΓΚΑΣ τῆς Ν. Σ. Ποσειδών. 'Εκ τῶν 25 πρώτων κατὰ σειρὰν ἐπιτυχίας οι 22 ησαν μαθηταὶ τῆς Ν. Σ. Ποσειδών.

ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Β'.

Πρωτεύσας ὁ κ. ΙΩΑΝΝΗΣ Κ. ΦΑΝΕΛΗΣ τῆς Ν. Σ. Ποσειδών. 'Εκ τῶν 14 πρώτων κατὰ σειρὰν ἐπιτυχίας οι 13 ησαν μαθηταὶ τῆς Ν. Σ. Ποσειδών.

ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Α'.

Πρωτεύσας ὁ κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΜΑΡΜΑΤΣΟΥΡΗΣ τῆς Ν. Σ. Ποσειδών.

'Η Σχολὴ διαμένει τὴν ουρανοκοπικὴν πυξίδαν SPERRY 14 και SPERRY 18 ἐν λειτουργίᾳ.

ΕΛΑΣΤΙΚΑ Σ

216 έπι πλέον, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 20 Μαΐου — 5 Ιουνίου.

«ΑΡΑΓΚΟΝ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδις 14.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αρδέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 25), με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης Ιουνίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΑΙΖ» (λιβερ.) από ένα αμερικανικόν λιμένα Κόλπου 12.600 έως 13.400 τ. γεννημάτων διό Γιοκοχόμαν—Κόρμπε ρέιντς δολ. 8.75 ένα λιμένα έκφορτωσες η δολ. 9 διό δύο λιμένες έκφορτωσες, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 21—31 Μαΐου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ» (ύπο τάιμ-τόπτερ) από Χάμπτον ρόδις 10.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αρδέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 23), με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης Μάιου.

«ΑΝΑΣΣΑ» (λιβερ.), από Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διό Δυτικήν Τιταλίαν (τέσσαρα συγκεκι ταξίδια) δολ. 4.30, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης Μάιου—Ιουνίου.

«ΚΑΝΤΙΑ» (λιβερ., δεξαμ.) από αμερικανικόν λιμένας Κόλπου 19.000 τ. γεννημάτων δι' 'Αρδέρσαν ή Ρόττερνταμ δολ. 4.50, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 12—27 Ιουνίου.

«ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ» από αμερικανικόν λιμένας Κόλπου 10.000 τ. σύγια διό Χάϊφαν δολ. 6.50, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης Μάιου.

«ΑΝΙΑΣ έξι 'Αγιοι Λαυρεντίου 9500 τόν. γεννημάτων δι' θώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 4113, φόρτωσης 1—15 Ιουνίου.

«ΕΛΑΥΟΝ ΘΩΡΥΞ» (λιβερ.) έξι 'Αγιοι Λαυρεντίου 9800 τόν. γεννημάτων διό δυτικήν άκτην 'Ινδιών 70), όφιν δι' ανατολικήν άκτην 'Ινδιών 72), διό δύο δύο λιμένες έκφορτωσεως της ιδιαί άκτης 2) δέτρα, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 2—20 Ιουνίου.

«ΗΡΩΝ» (παναμ.) από Χάμπτον ρόδις 9500 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αρδέρσαν, Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 22), με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, σύμεση φόρτωσης.

«ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδις 9000 τόν. γαιανθράκων διό Τεργεστην δολ. 4.60, με 2000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης άρχας Ιουνίου.

«ΓΑΛΗΝΗΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδις 14.000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αρδέρσαν, Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 23), με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης Μάιου.

«ΓΙΚΓ ΘΗΣΕΥΣ» (σημ. αγγλική) από Χάμπτον ρόδις 12.000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αρδέρσαν, Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 23), με 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών.

«ΚΟΜΕΤ» (λιβερ.) από 'Αγιοι Λαυρεντίου 9800 τόν. γεννημάτων διό δυτικήν άκτην 'Ινδιών 70), όφιν δι' ανατολικήν άκτην 'Ινδιών 72), διό δύο δύο λιμένες της ίδιας άκτης 2) δέτρα, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 12—25 Ιουνίου.

«ΑΝΑΞ» από 'Αγιοι Λαυρεντίου 11.000 τόν. γεννημάτων διό δυτικήν άκτην 'Ινδιών 70), όφιν δι' ανατολικήν άκτην 'Ινδιών 72), διό δύο δύο λιμένες της ίδιας άκτης 2) δέτρα, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 17—28 Ιουνίου.

«ΕΚΡΟΦΟ ΑΙ-ΛΑΝΤ» (παναμ.) έξι 'Αγιοι Λαυρεντίου 9800 τόν. γεννημάτων διό δυτικήν άκτην 'Ινδιών 70), όφιν δι' ανατολικήν άκτην 'Ινδιών 72), διό δύο δύο λιμένες της ίδιας άκτης 2) δέτρα, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 14—25 Ιουνίου.

«ΟΥΟΡΑΝΤ ΖΑΠΩΝΙΚΑ» (λιβερ.) έξι 'Αγιοι Λαυρεντίου 14.000 τόν. γεννημάτων διό δύο Καράπτοι 70)—, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 15—30 Μαΐου.

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ» (σημ. αμερικ.) από Νόρδερν ρέιντς 9500 τ. κριθής διά Πολωνίαν δολ. 13, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 15—25 Ιουλίου.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΠΑΝΑΓΙΑ» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 9500 τόν. ξυλείαν και γενικά είδη διά αμερικανικόν λιμένα 'Αλανταντίκον (Βορείεις του Χάττερες) κατ' άποκοπήν δολ. 70.000 φίο, σύμεσος φόρτωσης.

«ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΙ-ΟΝ» (λιβερ.) από Καλιφόρνιαν 9500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ.π. διά δέματα) δι' ένα λιμένα 'Ιαπωνίας, κατ' άποκοπήν δολ. 70.000 φίο, φόρτωσης Ιουνίου.

«ΠΗΓΑΣΟΣ» (Κοσταρίκας) από έξι θέσεις Βρετανικής Κολομβίας 9400 τ. ξυλείας και γενικών είδων (475.000 κ.π. διά δέματα) διά τέσσαρας λιμένες μεταξύ Βάλδης Μπαΐη και Λαρέντζο Μάρκες ρόδις, κατ' άποκοπήν δολ. 105.000 φίο, φόρτωσης 1—23 Ιουνίου.

«ΕΘΝΙΚΟΥΗΝ» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 13.700 τ. γεννημάτων δι' 'Αρδέρσαν ή Ρόττερνταμ δολ. 6.25, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιν διά Μασσαλίαν δι' Έγενον δολ. 6.73, με 2000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 1—20 Ιουνίου.

«ΠΛΙΤΣΑ Χ.» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 9500 τ. ξυλείας και γενικών είδων (499.000 κ.π. διά δέματα) δι' αμερικανικόν λιμένας 'Αλανταντίκον (Βορείεις του Χάττερες) κατ' άποκοπήν δολ. 70.000 φίο, όφιν διά Πουέρτο Ρίκο ή Μπάρμπαντος δολ. 3500 φίο έπι πλέον, φόρτωσης 5—31 Αύγουστου.

«ΑΙ-ΙΟΝΙΑΝ ΑΝΤΕΡ» (λιβερ.) από 'Αγιοι Φραγκίσκον (συμπεριλαμβανομένου του Στόκτων) 9000 τ. κριθής διά Πολωνίαν δολ. 8.50, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 26 Μαΐου—10 Ιουνίου.

«ΤΡΑΝΣΚΕΙ-Π» (λιβερ.) από 'Αγιοι Φραγκίσκον (συμπεριλαμβανομένου του Στόκτων) 10.000 τ. κριθής διά Πολωνίαν δολ. 8.50, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 26 Μαΐου—10 Ιουνίου.

«ΣΩΦΙΑ Κ.» (λιβερ.) από μίαν ή δύο θέσεις Πούγκετ Σάουντην ή άπο μίαν ή δύο θέσεις Κολούμπια Ρίβερ, με όφιν τών ναυλωτών άπο μίαν ή δύο θέσεις του Σάουντ Φραντζίσκο Μπαΐη (συμπεριλαμβανομένου του Στόκτων) 10.300 τόν. κριθής διά Πολωνίαν δολ. 8.50, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 19—26 Μαΐου.

«ΘΑΛΑΣΣΟΣΟΠΟΡΟΣ» (λιβερ.) από μίαν ή δύο θέσεις Πούγκετ Σάουντην ή άπο μίαν ή δύο θέσεις Κολούμπια Ρίβερ, με όφιν τών ναυλωτών άπο μίαν ή δύο θέσεις του Σάουντ Φραντζίσκο Μπαΐη (συμπεριλαμβανομένου του Στόκτων) 9500 τόν. κριθής διά Πολωνίαν δολ. 8.50, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 19—26 Μαΐου.

νίσιν δολ. 8.50, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 5—15 Ιουνίου.

Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΤΣΑΙΔΑ» (λιβερ.) από Ρόττερνταμ 5000 τόν. λιπασμάτων είς σάκκους διά Πόρτ Εβεργκλέτιν: κατ' ή Τάμπαν (280.000 κ.π. διά δέματα) κατ' άποκοπή δολ. 23.500 ένα λιμένα ή δολ. 24.500 διό δύο λιμένας έκφορτωσεως, φίο και στοιαντεν, φόρτωσης 10 Ιουνίου—10 Ιουλίου.

«ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ» (εχ 'Thiemistos, σημ. Κοσταρίκας) από 'Αριθερών 5000 τόν. σιδηροτροχών διά Χαδάννων δολ. 4.25 φίο, σύμεσος φόρτωσης: «ΕΛΛΗΝ» (παναμ.) από ένα λιμένα 'Αρδέρσαν—'Αρβουργον ρέιντς 7000 τ. γεννιών ειδών (390.000 κ.π. διά δέματα) δι' ένα λιμένα μεταξύ Κολούπο—Καλκούτας τα ρέιντς, κατ' άποκοπή λίρας 22.500 φίο, με 300 λίρας έξτρα διό δύντερον λιμένας φόρτωσες και 500 λίρας έπι πλέον διό δύντερον λιμένας έκφορτωσεως, φόρτωσης Μάιου.

«ΤΑΣΟΣ» (Κοσταρίκας) από Δανιάν 4000 τ. τιμέντων διά Τζεδδάν 40)—φόρτωσης άσχες Μάιου.

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» από Γδενιάν 4200 τ. γαιανθράκων διά Δυτικήν Ιταλίαν 203, ομήσος φόρτωσης.

Έκ Μεσογείου καὶ Ἀδριατικῆς

«ΑΡΙΑ» (Κοσταρίκας) από Λαττάκια 500 τόν. βάρβαρος είς δέματα διά Κωνστάντζαν 90)—, σύμεσος φόρτωσης.

«ΑΡΙΑ» (Κοσταρίκας) από Σάρφι 2300 τόν. μεταλλεύματος γύψου διά Ντακάρ 22)—φίο, φόρτωσης άσχες Ιουνίου.

«ΑΥΛΙΣ» έκ Νεαπόλεως 5000 πόλης φόρτωσης Ιουνίου.

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» έκ Νεαπόλεως 5100, φόρτωσης Ιουνίου.

«ΕΓΕΡΓΙΟΣ Σ.» (λιβερ.) από Σουέζ 3000 τόν. διαφόρων έμπορευμάτων διό Τζεδδάν, κατ' άποκοπή λίρας 4000, φόρτωσης Ιουνίου.

«ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ» έκ Σμύρνης 1100 τ. καπνών είς σάκκους δι' 'Ακαμπτα, κατ' άποκοπή λίρας 5600, φόρτωσης Ιουνίου.

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» έκ Νεαπόλεως 10. ποτάσης 1000 τ. άλευρων είς σάκκους διά Βηρυτόν,

κατ' άποκοπή λίρας 5100, φόρτωσης Ιουνίου.

«ΕΓΕΡΓΙΟΣ Σ.» (λιβερ.) από Σουέζ 3000 τόν. διαφόρων έμπορευμάτων διό Τζεδδάν, κατ' άποκοπή λίρας 4000, φόρτωσης Ιουνίου.

«ΕΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ» (Κοσταρίκας) από Χάϊφαν 950 τ. ποτάσης είς σάκκους διά Κόλατος ή Γκάλες 110)—φίλη παι Κατώπιαν 1000 τ. ποτάσης είς σάκκους διά Κολάτος.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (Κοσταρίκας) από Βασιλικό Μπαΐη 4500 τόν. σιδηρομεταλλεύματων διό Πόρτο Μάργκερα 18), με 600 τόν. φόρτωσην είς τά 16 και 600 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 1—15 Ιουνίου.

«ΕΙΑΝΗΣ» (Κοσταρίκας) από Κωνστάντζαν 33)—, σύμεσος φόρτωσης.

«ΕΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ» (λιβερ.) από Καλκούταν 5500 τόν. μεταλλεύματων και όπι Βιζαγκαπατάν 8000 τόν. μεταλλεύματων δι' αμερικανικόν λιμένας 'Ατλαντού, (Βορείεις του Χάττερες) δολ. 7.30 διό τό δε Καλκούτας φορτίον και δολ. 7.15 διό τό έκ Βιζαγκαπατάμ φορτίον, με δολ. 1.25 έκφορτωτικά, φόρτωσης 15 Μαΐου—20 Ιουνίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (Κοσταρίκας) από Νιούκαστ Νιούς (Νίας Ζηλανδίας) 9500 τόν. γαιανθράκων δι' Ιαπωνίαν 32 φίο, με 1500 τόν. φόρτωσην και 1000 τόν. έκφορτωσην, φόρτωσης 10—28 Μαΐου.

«ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ» (λιβερ.) από Δυτικήν Αύστραλιαν 14.000 τόν. γεννημάτων διό δια 'Αγγλιας 57) 6 ένα λιμένα, 60) — δύο λιμένες ή 62) 6 τρεις λιμένες έκφορτωσεων, φόρτωσης 20—31 Μαΐου.

Έκ παντοίων άλλων άγρων

«ΜΙΧΑΗΛ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβερ.) από ένα δύο λιμένες Σάν Ντομίρικο 11.000 (ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ 52ΔΑΝ ΣΕΛΙΔΑ)

Your shipchandler at Emden

Sjept van Brethorst-Emden
Day on 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



ΑΝΤΙΡΡΙΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΔΗΣ

Ναυτιλιακά · Βιομηχανικά είδη · Χρήματα

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ Η ΠΛΕΟΝ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΕΣΥΝΗΡΕΤΗΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

ΔΙΑΒΕΤΟΜΕΝ ΜΕΓΑΛΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΚΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΕΙΣ Χρώματα πλοίων και 'Υψαλοχρώματα του Οίκου 'Ιντερνάσιοναλ Σχοινία Μανιλα και Συμματόσχοινα του Οίκου Μπρίτις Ρόπς Σαλαμάστρες και Περμανίτες του Οίκου Μπέλδαρ Πάροτ Μηχανέλαια, Μοτορέλαια και Τουρμπινέλαια του Οίκου 'Οσεάν Οΐλ Λευκά Μέταλλα 'Αντιτριβής του Οίκου Στόν Ελάσματα, Σιδηρογωνιών, Λεβητόκαρφα, Τούμπα, Μάνεσμαν, Λινέλαια, Γράσσα, Βαλβολίνες κ.λ.π. ΟΙ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΗ ΠΟΙΚΙΛΙΑΝ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΩΝ ΜΗΧΑΝΗΣ & ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ 'Αρτιά και οικονομική έξυπηρτης τών πλοιων

14. ΟΔΟΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ · ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 40.435, 75.453 • ΤΗΛ. ΑΝΤΜΑΡ. ΠΕΙΡΑΙΑ

ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΣΥΝΗΡΕΤΗΣΕΩΣ ΔΙΑ ΚΥΡΙΑΚΑΣ ΚΑΙ ΑΡΓΑΣ

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα»	57	11630	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 Μαΐου
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	άνεχ. Λονδίνον 2 Μαΐου διὰ Πειραιά
ΑΓΓΑ ΖΩΝΗ	Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πέραμα ἀπό 21 Νοεμ.
ΑΓΓΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 10 Μαΐου δι' Άλεξανδρέτταν.
ΑΓΓΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώψη»	55	8450	εἰς Σιγκαπούρην ρόδης ἀπό 8 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενια I. Χανδρή	18	2974	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 7 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Πρίνα Ρούπερτ 6 Μαΐου δι' Άγγλιαν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοι Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άνεχ. Λός «Αντζελες 8 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. Κ. Χατζηπατέρας	43	7231	άνεχ. Μομπάσα 2 Μαΐου διὰ Μολέπετταν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	εἰς Ωμαγκούσταν 13 Μαΐου (δι' Άλεξανδρειαν)
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικολέρπης - Παπαζούγλου	27	1887	άνεχ. Βαγκούθερ 2 Μαΐου δι' Οδησσόν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	άδ. Τσουρινάκη	22	988	άνεχ. Πειραιά 12 Μαΐου διὰ Θεσσαλονίκην
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	άργει Κυνόσουραν ἀπό 11 Φεβρ.
ΑΓΓΥΡΑ	Mix. Βασιλειάδης	46	1982	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 10 Μαΐου
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7180	διῆλθε Κάδιξ 9 Μαΐου διὰ Μπουένος "Άυρες
ΑΘΗΝΑΙ	Μιχ. Βασιλειάδης	56	2744	άργει Γάνδην ἀπό 6 'Απρ.
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή N. Άμερ.	53	3575	άνεχ. Βαγκούθερ 9 Μαΐου διὰ Βοστώνην
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	44	7125	άργει Μπρούτζες ἀπό 19 Δεκ.
ΑΚΤΗ	(«Αδ. Ιλιανού») Α.Ε.	44	7176	εἰς μεταφοράς Στρατωνίου-Πειραιῶς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμυρα»	42	7191	άργει Πειραιά ἀπό 25 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	άδ. Τσουρινάκη	20	1112	έφθ. Αστόρια 14 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρέαδης	44	7207	άνεχ. Βαγκούθερ 9 Μαΐου δι' Αγγλιαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανών» Α. Ε.	43	7266	εἰς Ήγκουάνταν 13 Μαΐου διὰ Θεσσαλονίκην
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7194	άνεχ. Βαγκούθερ 9 Μαΐου δι' Βρέμην
ΑΝΑΣ	έτ. «Αναξ»	55	8332	άργει Αγκουάνταν ἀπό 7 'Απρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Χρ. Σαρλής	21	1037	άνεχ. Πειραιά 13 Μαΐου διὰ Θεσσαλονίκην
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άργει Κάρδιφ ἀπό 14 Σεπτ.
ΑΝΙΑ	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7176	εἰς Είθονμάουθ 8 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	άργει Ντωντές ἀπό 20 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	άδ. Κυρτάτα	29	6022	άνεχ. Μοντεθίδεο 23 'Απρ. διὰ Βρέμην
ΑΞΙΟΣ	A. Δημάδη - Δ. Γκιούλη	43	7253	άργει Ελευσίνα ἀπό 27 Δεκ.
ΑΡΓΩ - ΔΗΛΟΣ	έτ. Καρρᾶ	58	10300	εἰς Όλλανδίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	έτ. Καρρᾶ	58	10100	άνεχ. Αδεν 26 'Απρ. διὰ Σαγκάνην
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. Καρρᾶ	57	10376	άνεχ. Βαγκούθερ 22 'Απρ. διὰ Βόρ. Κίναν
ΑΡΓΩ - ΧΙΟΣ	έτ. (Σίπηηγκ Ντεθέλη)	58	10000	εἰς Φλώσιηκ, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΡΙΕΤΤΑ	(«Λιβανός») Α.Ε.	41	7460	εἰς Όζάκαν ἀπό 15 Μαρτ.
ΑΡΚΑΔΙΑ (ὑπερωκ.)	«Γκρήν Λάινα»	31	20256	εἰς Αμπούργον ἀπό 4 Φεβρ.
ΑΡΜΟΝΙΑ	Δ. Εύθυμιος κλπ.	24	2740	άνεχ. Τζακάρταν 7 Μαΐου διὰ Σιγκαπούρην
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. (Τρόπις)	44	7240	έφθ. Βαλτιμόρην 26 'Απρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	'Ασημ. Γκούμα	39	1007	άνεχ. Θεσσαλονίκην 3 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	53	13415	εἰς Φλάμουθ ἀπό 22 'Απρ.
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Ρουέν 5 Μαΐου δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιδανός	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 3 Μαΐου διὰ Λιοσσαδῶνα
ΑΤΛΑΣ	έτ. «Αναξ»	57	9500	έφθ. Μαδράς 5 Μαΐου
ΑΥΛΙΣ	έτ. «Αθανάς»	21	3275	έφθ. Νέαπολιν 2 Μαΐου
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελίξη»	44	7176	άργει Ελευσίνα ἀπό 16 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΘΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	'Εθν. Γραμμ. 'Ελλ. - 'Αμερ.	27	21329	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΗΣ	Πούσαλ., Καλλίκ. Τσούτσας	11	1881	άνεχ. Καράτοι 1 Μαΐου διὰ Γένοθαν
ΒΕΛΓΙΟΝ	(«Ελληνική») Α.Ε.	46	2025	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου δι' Αμδούργον
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	(«Ελληνική») Α. Ε.	45	1982	διῆλθε Θέουσταν 7 Μαΐου διὰ Τζέδδαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	ἀγνεῖ Ντάρτμουθ ἀπό 5 Μαρτίου
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	δδ. Κοντού	30	739	άργει Πειραιᾶ
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	(«Ελληνική») Α. Ε.	44	1923	έφθ. Πόρτ Σουδάν 2 Μαΐου
ΒΡΥΞΗ (δεξ.)	K. I. Στεργιόπουλος	22	3846	άργει Σύρον ἀπό 17 Δεκ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	έφθ. Λονδίνον 11 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.	N. Λαμπίρης	31	967	διῆλθε Κωνσταντίνοις πολὶν 18 'Απρ. διὰ Κωνσταντζον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	άδ. Μάτας	23	4701	εἰς Πειραιά ἀπό 10 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.	«Νομικός» Λτδ	21	1975	διῆλθε Σουέζ 6 Μαΐου διὰ Τζέδδαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	άργει Ελευσίνα ἀπό 25 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	άδ. Καθρέπτη-Π. Τούρλος	07	1317	άργει Αμπελάκι ἀπό 26 Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΘΡΕΠΤΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	άργει Πειραιᾶ ἀπό 21 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ	άδ. 'Ανδρεάδην	43	7233	άργει Ελευσίνα ἀπό 22 Νοεμ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ	έτ. (Γουόρλητ Τάνκερς)	54	20991	άργει Πειραιᾶ ἀπό 4 'Ιαν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άνεχ. Περαιών Κόλπον 7 Μαΐου διὰ Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	διῆλθε Σύρον 3 Μαΐου διὰ Βόρ. Αμερικήν
ΔΑΝΑΗ	«Φρήντον»	18	5275	έφθ. Πειραιά 3 Μαΐου καὶ Ελευσίνα 11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	διῆλθε Σουέζ 3 Μαΐου δι' Ερυθράν
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	έτ. Βεργωτή	44	7207	άργει Κυνόσουραν ἀπό 28 Φεβρ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. & B. Πανταλέων	43	7260	άργει Πέραμα ἀπό 10 Οκτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9092	άνεχ. Ρεσιφ 4 Μαΐου διὰ Γένοθαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	'Αδ)φο Πατέρα	43	7280	έφθ. Καράτοι 20 'Απρ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ				άργει Αμπελάκι ἀπό 25 Νοεμ.
ΔΙΡΟΥΣ				

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,
Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.
διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

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

Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,"

'Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΑΛΗΝΗΝ.
'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ.μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

'Εκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΑΛΗΝΗΝ,
ΚΑΣΤΡΟΝ (Λίμνου).

Δ/Π "ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ,"

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

'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ.μ. διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ,
ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

"Εκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2.30 μ.μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΒΑΘΥ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ.

Διεύθυνσις : Τηλ. 470.895 καὶ εἰς όλα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ		'Αδ. Λιθανού	37	4839	άργει Σίενταμ από 2 'Ιουλ.
ΕΒΡΟΣ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7256	άνεκ. 'Αμβέρσαν 20 'Απρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ,
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος»	27	4164	άργει Κάρδιρ από 7 Νοεμ.
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)		άδ. Τυπάλδου	27	6346	άργει Ούντεθδάλα από 6 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ Δ.		«Άλκυων» Α. Ε.	44	7253	άργει Ρόττερνταμ από 12 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΔΟΥΚΟΥΝΤΗ		άδ. Κουλουκούντη	38	5503	άργει Ρίβερ Στόουρ από 7 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Δ. Σταθάτος & Σια	43	7176	άνεκ. Βάλδις Μπαιν 7 Μαΐου διά Κέπ Τάουν
ΕΛΕΥΣΙΣ		Κουμαριάνου - Πρίντεζη	21	1549	διπλήθε Κων) πολιν 10 Μαΐου διά Ζντάνωφ
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πέραμα από 30 Σεπτ.
ΕΛΛΑΣ		«Ελληνική» Α. Ε.	56	2746	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 8 Μαΐου διά Πειραιά
ΕΛΛΑΣ		Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άργει Καλάμας από 18 'Ιαν.
ΕΛΛΗΜΙΝΑ		Εύτ. Γκούμας	22	1055	έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ		«Ελληνική Α.Ε.»	57	7068	διπλήθε Σουέζ 6 Μαΐου διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ		«Ελληνική Α.Ε.»	39	6281	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		«Ελληνική Καλιμανού.	44	7207	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 16 'Απρ. διά Νταμάμ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ		«Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	άνεκ. Μαδράς 30 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ		«Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	έφθ. Καλκούτταν 1 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΟΣ ΑΣΤΗΡ		«Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	άνεκ. Νέαν 'Ορλέάνην 26 'Απρ. διά Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		«Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 8 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΟΥΡΑΝΟΣ		«Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	έφθ. Καράτσι 18 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ		«Ελληνική Α.Ε.»	56	7063	έφθ. Κολόμπο 6 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΣ		Άγγ. Λούζης	43	7302	άνεκ. Βρυττόν 5 Μαΐου διά Πειραιά
ΕΛΠΙΣ		Π. Πρίντεζης	19	1492	άνεκ. Πειραιά 13 Μαΐου διά Σφάξ
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ		«Επίδαιρος» Α.Ε.	43	7176	διπλήθε Παναμάν 6 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ		Νευρέπ. - Σταθάτος	44	7251	άνεκ. Ν. 'Υόρκην 6 Μαΐου διά Χάρην
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		Σιγνάλας	21	2369	άνεκ. Καράτσι 3 Μαΐου διά Περσ. Κόλπον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II.		άδ. Γ. Δομεστίνη	28	1707	εις Πειραιά από 23 'Απρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ		«Ωκεανόπορος» Α.Ε.	43	7194	έφθ. Πόρτ Σαιδ 10 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)		Παπά - 'Ελευθερίδην	17	3976	έφθ. Έλευσίνα 13 Μαΐου
ΕΥΑΝΘΙΑ		Υιοι Πέτρ. Γουλανδρή	43	7244	άνεκ. 'Αγιον Θρακισκούν 2 Μαΐου διά Κόμπε
ΖΑΤΟΥΝΑ · ΠΟΛΙ!		Θανόπουλος - Κουτλάκης	08	1699	άργει Πέραμα από 16 Σεπτ.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		άδ. Κουλουκούντη	38	5548	άργει Ρίβερ Στόουρ από 10 Μαρτ.
ΗΡΩΝ II.		Δ. Ν. Κουφός	44	1815	άργει Πέραμα από 17 'Ιουλ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Ιόνιον»	44	7198	έφθ. Ριον Χαίνα 8 Μαΐου
ΘΕΜΩΝΗ		έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	44	7198	άργει Σύρουν από 22 'Οκτ.
ΘΕΟΦΑΝΝΑ ΔΩΗΓΤΡΙΑ		Απ. Πεζάς	56	8424	άνεκ. Χιούστον 4 Μαΐου δι' 'Αιμούργον
ΘΕΟΦΑΝΟΝ ΔΙΒΑΝΟΥ		«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	6636	άνεκ. Πόρτ 'Εθεργκλαντ 26 'Απρ. δι' 'Ολλανδίαν
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)		Κ. Διαμαντῆς	29	2231	άνεκ. Χιούστον 4 Μαΐου διά Περσ. Κόλπον
ΙΓΓΟΡ		Απ. Πεζάς	43	7207	άνεκ. 'Αγ. Θρακισκούν από 24 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνία
ΙΝΑΙΚΟΣ (δεξαμ.)		άδ. Τυπάλδου	30	7924	έφθ. Μοντεβίδεο 22 'Απρ.
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ		Υιών Δ. 'Ιγγλεσόν	42	7035	άνεκ. Ριον Χαίνα 30 'Απρ. διά Κολόμπο
ΙΩ. Ρ. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ		άδ. Γουλανδρή	44	7176	άνεκ. Σπάττλ 19 'Απρ. δι' 'Ιντσόν
ΙΩ. Ρ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)		έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	άργει Έλευσίνα από 17 'Οκτ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		I. & άδ. Κ.Χ. 'πατέρας	43	7244	άργει Μπρούτζες από 11 'Ιαν.
ΚΑΔΙΩ Σ.		Καδίω Σιγάλα	17	2032	έφθ. Αλεξάνδρειαν 7 Μαΐου
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ		'Ιω. Παράρχος κλπ.	13	1877	άργει Κυνόσουραν από 16 'Ιαν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Ζεπάγκας»	57	9092	διπλήθε Ούζάν 10 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Μικαλίνος»	44	7198	διπλήθε Μπάρρυ 29 'Απρ. διά Κούδαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΑΥΛΙΤΗΣ		έτ. «Μικροβίλι»	56	6538	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΩΡΓΗΣ		άδ. Ποταμιάνου	19	5182	άνεκ. Δάνταιχ 3 Μαΐου διά Πόρτ Σουδάν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ		Σκαρβέλης	43	7176	άργει Μπρούτζες από 28 Μαρτ.
ΚΑΣΟΣ		«Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	άργει Σύρουν από 7 'Απρ.
ΚΑΣΤΩΡ		άδ. Γράτους	44	7198	άργει Κυνόσουραν από 24 Μαρτ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)		«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 11 Μαΐου διά Καρθαγένην
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ		άδ. Τυπάλδου	25	1816	έφθ. Πειραιά 6 Μαΐου
ΚΕΧΡΕΑ		Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	άργει Ελευσίνα από 4 'Ιαν.
ΚΙΡΚ ΑΙΓΑΙΟΙΟΥΣ		Μ. Νομικός	56	8429	ονεκ. Χάμπτον ρόδες 5 Μαΐου διά Πειραιά
ΚΙΡΚ ΜΙΝΩΣ		Μ. Νομικός	58	10500	εις Γαλλιάν, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΙΜΩΔΟΣ		Βεντούρης κλπ.	31	511	άνεκ. Σέταν 28 'Απρ. διά Συρακούσας
ΚΡΗΤΗ		Ν. Κονδύλης	44	7244	άργει 'Ελευσίνα από 27 'Ιαν.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ		Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	άργει Κυνόσουραν από 11 Μαρτ.
ΚΟΡΑΔΙΑ III.		άδ. Γ. Δομεστίνη	34	1802	εις Πειραιά από 12 'Απρ.
ΚΟΡΩΙΟΝ		άδ. Γουλανδρή	23	4693	άργει Πέραμα από 30 Σεπτ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ		Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	άργει Σύρουν από 15 'Οκτ.
ΚΥΜΑ		έτ. «Ντιαμάντε»	55	6110	άνεκ. Αμοτερνταμ 8 Μαΐου δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)		«Άδ. Λιθανού» Α.Ε.	43	7244	διπλήθε Παναμάν 21 'Απρ. διά Συράνον
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ		έτ. «Τρανσόπετρόλ»	20	6496	έφθ. Γάνδην 28 'Απρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Χ.		έτ. «Άρδα»	56	9086	έφθ. Μπουνέον 4 Μαΐου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ		Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ εις Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άργει Αυπελάκι από 13 Σεπτ.
ΚΩΣΤΗΣ		Μιχαλίνος	45	7176	άνεκ. Πρόβιτνετς 6 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΛΑΚΟΝΙΑ		άδ. Λώνς	56	8474	έφθ. Δουγκέρην 7 Μαΐου
ΛΕΟΝΤΙΟΣ		Άλεξάτος - Δούκας	25	964	έφθ. Αιμούργον 4 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ		Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 27 Αύγ.
ΛΕΥΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ		Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άργει Αιμπελάκι από 21 Σεπτ.
ΛΕΥΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ		έτ. Καμπάνη	43	6766	διπλήθε Τζιμπούτι 5 Μαΐου διά Μπάραν
ΛΕΥΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		'Αφ. Κυρτάτα	22	2225	έφθ. Βαλτιμόρην 7 Μαΐου
ΛΙΒΥΗ		«Μικαλίνος» Α.Ε.	43	7176	εις Πειραιά από 8 'Απρ.
ΛΙΓΥΡΙΑ		'Ιω. Λάτος	24	1556	άνομένται Πειραιά 15 Μαΐου
ΛΙΔΗ		έτ. «ΕΛ-ΜΕΣ»	11	1459	άργει Πέραμα από 22 'Ιαν.
ΛΙΔΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Μικαλίνος» Α.Ε.	25	5525	άργει Κέαν από 4 Δεκ.
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		Εύάγγ. & Μ. Νομικός	43	7176	άργει Ντέβονπορτ από 12 'Απρ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ		«Λιθανός» Α.Ε.	45	7281	διπλήθε Παναμάν 6 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΜΑΙΩΤΙΣ		άδ. Συνοδινού	19	3858	άργει Αιμπελάκι από 3 Δεκ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ		'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	άργει Λισσαβόνα από 4 Φεβρ.
ΜΑΝΕΣ		N. Εύστοβιου	55	8526	ανεκ. Βαγκούθερ 15 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ		Εύν. I. Χανδρή	20	5401	άργει Ρέτζιο από 14 Μαρτ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)		έτ. «Χανδρής»	21	6703	άργει Αιμπελάκι από 3 Μαρτ. 1957

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

ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7187	άργει Ρόττερνταμ από 6 Ιαν.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άργει Ρίζερ Μπλακγουώτερ από 19 Δεκ.
ΜΑΡΙΑΜ	«Είρηνικός» Α.Ε.	44	7243	άνεχ. Νίκαιαν 19 Απρ. (διαταγάς)
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΕΤΕΝΕ	«Θων Κ. Λέφας Τετενές	43	2400	ΕΠΩΛΗΘΗ είς ιταλούς
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	Ίω. Λάτος της	20	6490	άργει Πέραμα από 10 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	διπλής Σουέζ 8 Μαΐου διά Περαιών Κόλπον
ΜΑΡΙΟΣ Η. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	άργει Πειραιᾶ από 1 Οκτ.
ΜΑΤΡΩΖΟΣ	Άδ. Κουλουκούντη	38	5500	άνεχ. Ρίζερ Στόουρ από 5 Μαρτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Έτ. «Φούπαν»	57	9138	άνεχ. Ρίζερ Ιανέριον 6 Μαΐου διά Γδυνιαν
ΜΕΝΤΩΡ	Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	Έφθ. Νεάπολιν 8 Μαΐου
ΜΙΜΙΝΑ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	άνεχ. Τάμπαν 1 Μαΐου διά Μάντζεστερ
ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Μοτορνάρες»	57	9200	άνεχ. Βαγκούμερ 28 Απρ. διά Βομβάν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	«Δάδαμαστος» Α.Ε.	43	7207	άργει Ντόρτρετ όπα 13 Αύγ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	Ν. Εύταθιου	44	7176	άργει Ρίζερ Μπλακγουώτερ από 6 Μαρτ.
ΜΥΡΤΙΑΙΩΤΙΣΣΑ	Έλλην. Γραμμ. Ν. Αμερ.	34	2709	Έφθ. Μπουένος «Άύρες 27 Απρ.
ΝΑΒΙΓΚΕ ΙΤΟΡ	έτ. Φαφαλιού	57	9345	διπλής Παναμάν 6 Μαΐου διά Οδοσόν
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Ντέλ Κάριμπη»	43	7264	άργει Καλάμας από 20 Φεβρ.
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	Λουζης	44	7247	άργει Βαλτιμόρην από 4 Ιαν.
ΝΕΔΩΝ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	Έφθ. Νέαν Ύόρκην 9 Μαΐου
ΝΕΣΤΟΣ	έτ. «Εύγενια»	43	7264	άργει Έλευσίνα από 7 Μαΐου
ΝΕΦΕΛΗ	Θεοφανών Α. Ε.	43	7261	άργει Μπρούτζες από 28 Μαρτ.
ΝΗΡΕΥΣ	Π. Λαπατάς	20	1331	ΕΒΥΘΙΣΘΗ είς Ερυθράν Θάλασσαν
ΝΙΚΟΛΑΣ	Η.Α. Ε. Χατζηλιάς κλπ.	37	5205	άργει Ζευμπρούγκες από 22 Δεκ.
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	Κ. Πατέρας & Σια	43	7176	άργει Κυνόδουραν από 9 Μαρτ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Θωμάς «Επιφανειάδης	43	7176	άργει Πειραιᾶ από 26 Ιαν.
ΝΙΚ. ΚΑΙΤΡΗΣ	άδ. Σιτινά	43	7244	άργει Πειραιᾶ από 10 Μαΐου
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	Ε. Κουλουκ. - Ι. Καίρης	43	7233	διπλής Παναμάν 22 Απρ. διά Χουάσκο
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Μικαλινός» Α.Ε.	41	7176	άργει Κέαν από 11 Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Λα Πλάτα»	55	7216	εις Μπουένος «Άύρες 24 Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. «Εψιλον»	58	6750	εις Αγγλίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΝΟΒΟΡ ΡΙΤΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7231	άργει Αμπελάκι από 24 Αύγ.
ΝΟΒΟΡ ΤΖΕΝΝΥ	έτ. Χανιώρη	43	7133	άργει Γάνδην από 26 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. Χανδρή	43	7135	άργει Γάνδην από 3 Φεβρ.
ΝΟΡΛΑΝΤΑ	Άντ. Παπαδάκης	58	8639	Έφθ. Πόρτ «Αρθουρ 2 Μαΐου
ΟΩΡΗ	έτ. «Ιαμπόνη»	20	7581	άργει Φλωσιγκ από 14 Ιαν.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Αϊτζιαν»	57	9367	διπλής Λάδεστεν 24 Απρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΟΛΓΑ	έτ. «Λα Πλάτα»	56	9217	άνεχ. Πούλο Μπούκου 4 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	Έμπορ. - «Εφοπλιστική	44	7176	διπλής Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Ελληνική»	56	2745	άνεχ. Πειραιᾶ 6 Μαΐου διά Βόλον
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κ. Γράτος	45	7258	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 3 Μαΐου διά Δανιάν
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7176	άργει Μπρούτζες από 30 Απρ.
ΟΡΦΕΥΣ	Δ. Ψυχογιός	17	3703	άργει Κυνόδουραν από 20 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	έτ. «Ορφεύς»	56	9942	Έφθ. Φόττερνταμ 9 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΝΕΤΣΑΝΟΣ	Α. Καραβίας	43	7176	άργει Πειραιᾶ από 5 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	έλληνικά συμμέροντα	18	463	έφθ. Χερβούργον 3 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Δράκος - Χ. Πατέρας	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 13 Απρ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Βικτωρίαν 27 Απρ. διά φιλαδέλφειαν
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Επιλοιαν»	45	7240	έφθ. Λός «Αντζελες 3 Μαΐου
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	47	2754	διπλής Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Δανιάν
ΠΑΣΙΟΙΚΕ ΙΤΟΡ (δεξ.)	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Βαγκούβερ 1 Μαΐου διά Κεϋλάνην
ΠΑΣΙΟΙΚΟΣ ΚΟΓΚΕΡΟΠ	Δ. Πατέρας	57	12200	αργει: Κιέλον από 21 Νοεμ. (ΕΝΑΥΛΩΘΗ)
ΠΕΤΑΛΟΙ	έτ. «Πασιφίκ Κονκέρορ»	57	10314	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 4 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΠΕΤΡΟΣ	Μαρ. «Εμπειρίκος	45	3861	άνεχ. Μόμπιλ 6 Μαΐου διά Χιούστον
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Υιοι Γ. Κουλανδρή	44	11762	διπλής Κιέλον 6 Μαΐου διά Χουάσκο
ΠΗΝΕΙΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7258	άργει Καλάμας από 28 Ιαν.
ΠΙΝΔΑΟΣ (δεξ.)	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	έφθ. Αστόρια από 9 Απρ.
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Τζένεραλ Θινανς»	22	7053	άργει Αμπελάκι από 23 Απρ. 1957
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	έτ. «Κομμέρια» κλπ.	54	6154	άνεχ. Μπλέφαστ 3 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	Στρ. «Ανδρεάδης	43	10193	άργει Πειραιᾶ από 25 Ιαν.
ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Λα Πλάτα»	56	7213	έφθ. Βίλλα Κονστιτούσιον 7 Μαΐου
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II (τάνκερ)	έτ. «Φιλιόρι»	43	7124	άργει Πειραιᾶ από 25 Ιαν.
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	Βαγιάνης & Σα	16	1808	εις μεταφόρας «Ελλάδος - Μαύρης Θαλάσσης
ΡΙΤΑ	έτ. «Αλλαρίζ»	55	16718	άνεχ. Αμπερνταμ 6 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΟΝΕ	Υιοι Σιγάλα	25	1412	άργει Πλέλαστ 4 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Γαλαζιάς»	45	7176	άργει Πέραμα από 16 Δεκ.
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	άργει Γάνδην από 2 Απρ.
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Τρανσπετρόλ»	18	5563	έφθ. Κωνσταντζαν 9 Μαΐου
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιοι Δ. Ιγγλέσον	43	7268	άνεχ. Αρντρόσαν 17 Απρ. διά Καραϊθικήν
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	γιών Σιγάλα	43	7176	έφθ. Κόρκ 5 Μαΐου
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	έτ. «Σάντα Ήλενα»	19	2472	άργει Πέραμα από 29 Ιαν.
ΣΟΥΖΕΣ	Α. Πρίντεπης	28	1660	εις ταξίδιον Κωνσταντζαν
ΣΟΥΖΑΝΝΑ	Ίω. Λάτος	24	1564	διπλής Κων. πολιν 5 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΣΟΥΖΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	έτ. «Κάμαρον»	18	849	άργει Πέραμα από 5 Μαΐου
ΣΟΦΙΑ Τ.	Νικ. Παπαδάτος	22	2201	εις Σουηδίαν, υπό παραλαβήν
ΣΤΑΜΟΣ	Τσουρινάκης	21	933	άνεχ. Ήστ Λόντον 10 Μαΐου διά Αγγλίαν
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Φάραλλον»	56	8789	έφθ. Εισβούλαθ 6 Μαΐου
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	άγνει Σύρου από 5 Ιαν.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	έτ. «Κάδος»	44	7223	άργει Βαλτιμόρην από 19 Ιαν.
ΣΤΥΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	άνεχ. Χάμπτον πόδας 28 Απρ. διά Γαλλίαν
	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ Α, Β, Γ ΤΑΞΕΩΣ ΑΛΕΞ. ΛΑΜΠΡΟΥ - Α. ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ

ΒΑΣΙΛ. ΚΩΝ/TINOY 54 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛΕΦ. 471.633)

Ο ΑΡΤΙΩΤΕΡΟΣ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΜΗΧΑΝ. ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ Α, Β, Γ ΤΑΞΕΩΣ

Η Δ/σις τῶν Φροντιστηρίων ἀνακοινοῖ, ὅτι τὰ μαθήματα Γ'. Μηχανικῶν διὰ τὰς ἔξετάσεις Αύγουστου ἐ. ἐ. ἥρχισαν εἰς ἀνεξάρτητα τμῆματα ΑΤΜΟΥ καὶ Μ.Ε.Κ. εἰς ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΜΑΘΗΜΑΤΑ. Τὸ ἐπίλεκτον καὶ πολυπληθές διδακτικὸν προσωπικὸν τῶν Φροντιστηρίων μας, ἡ μακρά μας φροντιστηριακὴ πείρα καθὼς καὶ τὸ ἐπιμελῶς κατηπτισμένον ἐκπαιδευτικὸν πρόγραμμα προπαρασκευῆς τῶν υποψηφίων, ἔχοντας φιλοτεχνίαν τῶν μαθητῶν μας, ὅλων τῶν ΤΑΞΕΩΝ καὶ ἐγγύαται τὴν ἐπιτυχίαν κατὰ τὰς ἔξετάσεις. Δεικτῆς τῆς ἀρτίας προπαρασκευῆς τῶν υποψηφίων μαθητῶν μας, είναι καὶ οἱ ἐκάστοτε ἐπιτυχίαι μας κατὰ τὰς ἔξετάσεις, ὅπου τὸ ποσοστὸν ἐπιτυχίας ἔγγιζε ΠΑΝΤΟΤΕ τὸ 100 %. Όμοιώς πλείστοι εἴκ τῶν μαθητῶν μας ἀριστεύουσι κατὰ τὰς ἔξετάσεις, ἔρχομενοι πρώτοι εἰς τὴν γενικὴν σειρὰν ἐπιτυχίας μεταξὺ ὅλων τῶν συμμετεχόντων εἰς τὰς ἔξετάσεις.

I. Εἰς τὰς ἔξετάσεις τῶν Μ.Ε.Κ. Γ'. τάξεως (Ιανουάριος 1958) "Εις τῶν 72 ποὺ ἔλαβον μέρος εἰς τὰς ἔξετάσεις ἡμέτεροι μαθητᾶι: ΓΚΡΙΝΙΑΤΣΟΣ Ίω. Ιος, ΛΥΡΗΣ Ίω. Σος, ΣΚΟΥΛΑΞΙΝΟΣ Παν. Ζος, ΓΟΝΙΔΑΚΗΣ Νικ. 4ος, ΣΑΚΕΛΛΑΡΟΠΟΥΛΟΣ Σωτ. Ζος, ΚΟΡΝΕΖΟΣ Αναστ. 8ος, ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ Ίω. 9ος κ.λ.π. II. Εἰς τὰς ἔξετάσεις ΑΤΜΟΥ Γ'. τάξεως (Ιανουάριος 1958) (α'. τιμητα) ΠΡΩΤΟΣ ηλθεν ὁ μαθητής μας ΚΟΥΡΗΣ Στυλ. Όμοιώς ἐπρώτευσαν ΜΠΑΚΡΩΖΟΣ Μ., 5ος ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ Γεώργ. 6ος ΓΚΙΛΙΜΠΑΦΗΣ Αντ., 7ος ΚΟΚΚΑΛΗΣ Γεώργ. 8ος κ.λ.π. κ.λ.π. III. Εἰς τὰς ἔξετάσεις Β'. ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ (Ιανουάριος 1958). ΠΡΩΤΟΣ ηλθεν ὁ μαθητής μας ΠΕΤΡΙΤΗΣ ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ. Όμοιώς ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: I. Εἰς τὸ Φροντιστήριο λειτουργεῖ ΕΙΔΙΚΟΝ ΤΜΗΜΑ πληροφοριῶν ἐπὶ τῶν πιστοποιητικῶν καὶ λοιπῶν δικαιολογητικῶν διὰ τὰς ἔξετάσεις.

II. ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΠΡΟΣΕΡΧΟΜΕΝΟΥΣ ΒΡΑΔΥΤΕΡΟΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΜΕ ΠΟΛΥΩΡΟΝ ΔΙΔΑΣΚΑΛΙΑΝ.

ΤΑΣΜΑΝΙΑ	
ΤΑΣΙΔΑΡΧΗΣ	
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	
ΤΟΥΡΚΙΑ	
ΤΡΙΤΩΝ	
ΥΑΡΑΙΟΣ II	
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	
ΦΟΙΒΟΣ	
ΦΡΑΓΚΙΣ	
ΦΡΥ	
ΦΡΥΓΙΑ	
ΧΑΙΔΙΩΤΗΣ	
ΧΑΡΑΛΑ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	
ΧΙΟΣ	
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ	
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.)	
ΨΑΡΑ	

'Ελλην. Μεσού. Γραμμαι.	40	7637	όργει Πέραμα όπω 28 Σεπτ.
Μίχ. Καραγιώργης	24	877	διηλθε Κων) πολιν 2 Μαΐου διά Μασσαλίαν
Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	όργει Ρέτζιο όπω 19 Μαρτ.
έτ. «Τρανσπατσίφικ»	56	2745	διηλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Νέαν 'Υρκην
άδ. Γράσσοι	44	7207	άνεχ. Βαλτιμόρων 4 Μαΐου διά Γενοβαν
Κλρ. 'Αθ. Κουλούρα	30	4557	όργει 'Αμπελάκι όπω 16 'Απρ.
Λουκάς Νομικός	21	1783	όργει Πειραιά όπω 19 'Ιαν.
έτ. «'Αμφίων»	57	9950	άνεχ. Σορέλ 1 Μαΐου διά Λονδίνον
Θ. Σταφυλοπάτης	27	755	είτ. Πειραιά όπω 15 Μαρτ. (επισκευαι)
Καθρέπτης - Φουντής	07	1117	όργει Πέραμα όπω 28 'Ιαν.
έτ. «Ελ. Μέση»	37	1230	έν πλω 14 Μαΐου διά Πειραιά
(Κάσσος) Α. Ε.	45	7240	όργει Σύρον όπω 12 Δεκ.
Χ. Χατζηπατέρας	44	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 2 Μαΐου διά Νότ. 'Αφρικήν
(Κάσσος) Α. Ε.	44	7176	όργει Σύρον όπω 13 Νοεμ.
«Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10748	άνεχ. Χάμπον πόδες 7 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
·Απ. Πεζάς	55	8225	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου
Α. Μ. Πρίντεζης	44	1293	είτ. μεταφοράς Πειραιώς-Μαύρης Θαλάσσης
έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	όργει 'Αμπελάκι όπω 23 Σεπτ.

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΕΛΙΚΗ (κοοτ.)		44	7158	διηλθε Σουέζ 2 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)		21	1173	όργει Μασσαλίαν όπω 17 Σεπτ.
ΑΙΓΓΕΛΟΣ (Κοοτ.)		44	7261	άργει 'Ελευσίνα όπω 3 'Απρ.
ΑΙΓΑΙ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λιθ. δεξ.)		44	7314	διηλθε Σαΐδ 8 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΑΙΓΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιθ.)		56	20153	όργει Βαλτιμόρων όπω 4 Μαρτ.
ΑΙΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ		43	7238	άνεχ. Χάρηρν 28 'Απρ. διά Νέαν 'Υρκην
ΑΙΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ. δ.)		43	7176	άνεχ. Περο. Κόλπον 5 Μαΐου διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΑΙΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		56	20140	όργει Πέραμα όπω 21 Φεβρ.
ΑΙΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοοτ.)		10	1471	έφθ. Σουραμπάγια 20 'Απρ.
ΑΙΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ		44	7214	είτ. Σαντακάν όπω 24 Φεβρ.
ΑΙΔΑΜΑΣ		21	6803	άργει Καλάμας όπω 27 Δεκ.
ΑΙΕΛΛΟΦΟΤΗΣ II (λιθ.)		44	7265	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 3 Μαΐου διά 'Αρούμπον
ΑΙΔΡΙΑΣ (λιθ. δεξ.)		29	3714	άνεχ. Σιγκαπούρων 26 'Απρ. διά Σαϊγκόν
ΑΙΔΩΝΙΣ (Κοοτ.)		14	2467	διηλθε Σουέζ 6 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΙΕΛΩ (λιθ. δεξ.)		44	21000	άργει Βαλτιμόρων όπω 24 Δεκ.
ΑΖΙΑΝ		57	7223	άνεχ. Κιέλον όπω 11 Δεκ.
ΑΖΟΥΕΡΟ		44	7176	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 3 Μαΐου διά 'Αρούμπον
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λιθ. δεξ.)		44	7201	άνεχ. Κιουρασόδ 3 Μαΐου διά Μπούκοπορτ
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (Λιθάνου)		20	1618	έφθ. Φαμαγκούσταν 8 Μαΐου
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοοταρ.)		20	5227	άνεχ. Λισσαβώνα 30 'Απρ. διά Μομφαλκόνε
ΑΘΑΜΑΣ (Κοοτ.)		41	4729	έφθ. Γένοβαν 8 Μαΐου
ΑΘΕΝΕ (Κοοταρ.)		44	7161	είτ. Κρίμπεν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΘΗΝΑ (λιθερ.)		44	2893	συνέχ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου διά Χάμπον πόδες
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)		54	18784	διηλθε Σουέζ 4 Μαΐου διά Λάδοεντ
ΑΘΩΣ (Κοοταρ.)		29	3958	άργει Κάρδιφ όπω 25 'Ιαν.
ΑΓΓΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λιθ.)		58	10600	άνεχ. Κιουρασόδ 3 Μαΐου διά Μπούκοπορτ
ΑΓΓΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΙΕΡ (λιθ.)		57	10000	έφθ. Φαμαγκούσταν 13 'Απρ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δεξ.)		31	8879	άργει Αλεξάνδρειαν όπω 2 'Απρ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.		43	7197	άνεχ. Χάμπον πόδες 27 Νοεμ.
ΑΙΝΟΣ		44	2547	έφθ. Καρπενέαν 30 'Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ (λιθ.)		57	8184	άνεχ. Χάμπον πόδες 5 Μαΐου διά Γαλλιαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (λιθ.)		43	7144	άργει Μπρούτζες όπω 2 'Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (λιθ.)		56	8835	άνεχ. Χάμπον πόδες 27 'Απρ. δι 'Ολλανδίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λιθ.)		44	7058	άργει Μπρούτζες όπω 29 'Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥΛΑΡ		44	7240	άργει Μπρούτζες όπω 13 Δεκ.
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ. δ.)		58	24000	είτ. Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΑ (λιθ. δεξ.)		57	13000	έφθ. Οιλαδέλφειαν 2 Μαΐου

FRANK B. HALL & CO., INC.
INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS
67 WALL STREET, NEW YORK 5, N.Y.

THE SHIP-OWNER

His markets, his interests, and therefore his problems span the world. A strike, almost anywhere, a fall in the rate of exchange in the Far East, a political turmoil in South America — any or all of these may alter the course of his business. It is his job to plan on such a scale that all of them are taken into account.

He faces daily problems of logistics that would give pause to the greatest general. All over the world he is catering to the wants of humanity. He has no assembly line. His product changes with the day. His customer is the world and its peoples.

The ship owner is enthroned on an empire of anxiety. As the master of sea captains, he rules men who themselves know few peers in absolute authority. Yet he is the servant of millions who ship or travel by sea.

To such a man, each single risk that can be provided against, each problem that can be responsibly delegated represents an important elimination among myriad worries. Frank B. Hall & Co., Inc. is proud to have been chosen to represent so many shipping companies in the planning of their insurance programs in all phases of the business from Hull, P. & I., and Cargo insurances to the personal Life insurance of shipping executives.

Πρὸς τοὺς κ. κ. Πλοιοκτήτας
Ἐφοπλιστὰς καὶ Ἀξ)κοὺς' Ασυρμάτου

Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ πᾶν ζήτημα ἀφορὸν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, ραδιογνωσιμέτων, φαντάρ, βυθομέτων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν σα; καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς ὑδρογείου.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT
BRUSSELS - BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΩΡΗΣ : 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΑΣ 26 - Ι.Π.Α.:

ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ' (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	13000	εις 'Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΚΡΩΝ (λιθ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7135	άργει Κυνόσουραν ἀπό 9 'Ιαν.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5244	ἀνεχ. Γένοβαν ἀπό 18 'Απρ. διά Πορτοφεράγιο
ΑΚΤΗ (λιθερ.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7093	άργει Σύρον ἀπό 12 'Ιαν.
ΑΚΤΙΟΝ (λιθερ.)	έτ. «Ρόντα»	43	7213	ἀνεχ. Σάντος 20 'Απρ. διά Βαλπαραΐζο
ΑΛ - ΚΟΥΒΕΙΤ (λιθερ.)	Γρ. 'Άδρ. - Περο. Κόλπου	18	5268	ἀνεχ. Ριγιέκαν 4 Μαΐου διά Μορμουγκάο
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ	Γρ. 'Άδρ. - Ονάσης	54	28738	ἀνεχ. Ράς Τανούρα 27 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΛ - ΝΤΑΜΜΑΜ (Κοστ.)	Γρ. 'Άδρ. - Περο. Κόλπου	27	5011	εἰς Τεργέστην ἀπό 25 Φεβρ.
ΑΛ-ΡΙΑΝΤ (λιθ.)	Γρ. 'Άδρ. - Περο. Κόλπου	30	4696	έφθ. Κουνέιτ 23 'Απρ.
ΑΛ-ΧΟΡΡΙΑ (Κοστ.)	Γρ. 'Άδρ.-Περο. Κόλπου	27	4966	ἀνεχ. Μορμουγκάο 30 'Απρ. διά Ριγιέκαν
ΑΛΑΣΚΑ (λιθ.)	έτ. «Αρκτούρους»	43	6989	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 8 'Απρ.
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρίταλεξ»	25	2323	άργει Μασσαλίαν ἀπό 3 Δεκ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (λιθ.)	έτ. «Κολόν»	56	10482	ἀνεχ. "Αγιον Θρακικούν 6 Μαΐου δι' Αμερίσσαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λαιμόπιραν»	56	20926	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαΐου διά Μένα Σαούδ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόδηλα»	18	5555	άργει Πέραμα ἀπό 30 Αύγ.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδια»	53	7409	ἀνεχ. Καλκούτταν 10 Μαΐου διά Κεῖπ Τάουν
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άλιτσα»	24	5026	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 31 Δεκ.
ΑΛΚΗΣ (λιθερ.)	έτ. «Αλκιβιάδης»	42	7066	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 6 'Οκτ.
ΑΛΚΙΜΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Αλκιμος»	43	7176	άργει Βρεστόν ἀπό 16 Δεκ.
ΑΛΚΥΩΝ (λιθ.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άργει Κυνόσουραν ἀπό 29 Σεπτ.
ΑΛΚΥΩΝΗ	έτ. «Μεντιτεράννιαν»	24	2117	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 3 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΑΛΜΑ (λιθερ.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	άργει Κανάπαν 13 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΛΜΕΡΙΑ (λιθ.)	έτ. «Μαρκουέντο»	21	4356	ἀνεχ. Μπαντάρ Μασσάρ 25 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7233	έφθ. Χούλλ 4 Μαΐου
ΑΛΜΠΑ (λιθ.)	έτ. «Βιλλάλμπα»	43	7231	άργει Θάλμουθ ἀπό 12 Δεκ.
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	έτ. «Τεσότερ»	42	3304	ἀνεχ. Θιλαδέλφειαν 1 Μαΐου διά Λιττλ Νάρρουν
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσατ. Φράγκτερ»	53	12897	ἀνεχ. Καμπάνα 13 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΛΤΑΙΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	50	10426	ἀνεχ. Μπαντάρ Μασσάρ 25 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΑΜΑΝΤΑ (παναρ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8571	έφθ. Χούλλ 4 Μαΐου
ΑΜΑΝΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	10721	άνεχ. Λάς Πάλμας 9 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΜΑΝΤΑ II (Κοσταρ.)	έτ. «Νιτέάρο»	11	3131	έφθ. Βαλτιμόρην 27 'Απρ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 7 Φεβρ.
ΑΜΕΔΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10578	άργει Κάρδιο ἀπό 6 'Οκτ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Άλτος Μάρες»	44	7164	έφθ. Βαλτιμόρην 12 'Απρ.
ΑΜΠΑΛΟΝ (λιθ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	44	7258	ἀνεχ. Νέαν 'Υρκην 24 'Απρ. διά Γάνην
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ησητάνουντ»	38	7949	έφθ. Σαιν Ναζαίρ 27 'Απρ.
ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ (λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	31	7910	άργει 'Εμοτερντάμ ἀπό 5 'Ιουλ.
ΑΝΑΣΣΑ (λιθ.)	έτ. «Αταλάγια»	43	7237	άργει Πειραιών ἀπό 8 'Απρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέρνα»	42	7999	άνεχ. Σιγκαπούρων 9 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ (λιθ.)	έτ. «Αστούριας»	42	7132	άργει Ζευμπρούκε ἀπό 17 Δεκ.
ΑΝΔΟΡΑ (λιθ.)	έτ. «Μπιενδενίντο»	45	7282	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 4 Μαΐου διά Στεττίνον
ΑΝΔΡΕΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ουέστ 'Αφρικαν»	56	13262	άνεχ. Μπρεμεράχφεν 1 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανζόσαν»	55	21075	διπλήθε Ιθιράλταρ 6 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 4 Φεβρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Κ. (λιθ.)	έτ. «Ατλαντικ»	38	6118	άργει Κυνόσουραν ἀπό 24 Δεκ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11978	διπλήθε Παναμάρ 29 'Απρ. διά Λός 'Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πατσίφικα»	43	7188	άργει 'Αμβούργον ἀπό 8 Δεκ.
ΑΝΔΡΟΣ Α' ΓΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ριο Βεντούραντο»	53	18736	άνεχ. Τενερίφων 5 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕΥ' (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	43	8459	άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάζ 22 'Απρ. διά Νιουπορτ
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7136	άνεχ. Βαλτιμόρην 9 Μαΐου διά Χουάσκο
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	53	17845	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 9 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕ'ΓΑ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	57	10048	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 4 Μαΐου δι' Ούζαν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΙΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8432	διπλήθε Ντόρερ 20 'Απρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10048	έφθ. Καράτσι 17 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10080	άνεχ. Βαγκούθερ 30 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΗΓΚΑ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8394	διπλήθε Τρίνινταν 23 'Απρ. διά Γλασκώθην
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	57	25183	άνεχ. Λός 'Αντζελες 5 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΙΛ (λ. δ.)	έτ. «Σάν. Τζερόνυμο»	58	24500	εἰς 'Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΟΥΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Μοντεπάντο»	43	8390	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 10 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕ'ΓΠ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	24520	άνεχ. Περοκόν Κόλπον 6 Μαΐου διά Λός 'Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπεναδέντε»	56	24502	έφθ. Κόμπι 10 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ (παν. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	40	8427	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 14 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΜΕΤ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8423	άνεχ. Μίδδλεσον πρ 7 Μαΐου διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	45	8557	διπλήθε Λάδσεντ 21 'Απρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	41	7257	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 31 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΥΡΕΔ (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	42	7010	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 5 Μαΐου δι' Ούζαν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΡΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	44	10530	άνεχ. 'Αμβεράσσων 6 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΣΕΝΤ	έτ. «Οράιον»	43	7206	άνεχ. Βαγκούθερ ἀπό 27 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑ'ΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7239	άνεχ. Βαγκούθερ ἀπό 13 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΙΗΝΤΕΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	57	13909	άνεχ. Λός 'Αντζελες 3 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	57	14300	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 Μαΐου διά Γιουκάρο
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μονφόρτε»	58	14300	εἰς 'Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8434	άνεχ. Λός 'Αντζελες 18 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8466	διπλήθε Τρίνινταν 24 'Απρ. διά Μίδδλεσον πρ
ΑΝΔΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8462	εις ζέβιαν 21.38 B. - 57.47 Δ., Μαΐου 5 δι' Εμδεν
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	45	7136	διπλήθε Σουέζ 1 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8395	έφθ. Νέαν 'Υρκην 21 'Απρ. διά Αγγλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΡΑ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8371	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 Μαΐου διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΠΙΑΓΚΡΙΜ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8444	διπλήθε Τρίνινταν 24 'Απρ. διά Μίδδλεσον πρ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	44	6725	εις ζέβιαν 21.38 B. - 57.47 Δ., Μαΐου 5 δι' Εμδεν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ'ΥΔΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	23232	διπλήθε Σουέζ 1 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σανταντέρ»	53	18713	έφθ. Νέαν 'Υρκην 21 'Απρ. διά Χαστλεπουλ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΜΕΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8443	άνεχ. Βαγκούθερ 11 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7197	άνεχ. Βαγκούθερ 11 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	44	7242	άνεχ. Γλασκώθην 15 'Απρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8465	άνεχ. 'Αρούμπαν 1 Μαΐου δι' Αμμουδιν Μπαϊν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΥΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	43	10459	άνεχ. 'Αρούμπαν 1 Μαΐου δι' Αμμουδιν Μπαϊν

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.

CHARTERED BANK CHAMBERS,

BATTERY ROAD,

P.O.BOX NO. 1382,

SINGAPORE, 1.

SINGAPORE OFFICE TELEPHONE NOS: 24541/2
HONGKONG > > NO: 34174
TOKYO > > NOS: 5488 & 0379
LONDON > > WALL 4806
SYDNEY > > WA 1412

CHARTERED BANK CHAMBERS,

BATTERY ROAD,

P.O.BOX NO. 1382,

SINGAPORE, 1.

ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	23232	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Χάθρων
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10059	ανεκ. Κοκούμπο 7 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8479	διπλήθε Τρίνινταν 4 Μαΐου διά Ρίον Ιανέριον
ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΟΥΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάντα Τερέζα»	58	24500	ανεκ. Περσικόν Κόλπον 21 'Απρ. διά Λός 'Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	28200	εις Ιννοσίμα, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΓΟΜΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	57	27400	εις Ταμάνο, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7224	έφθ. Βρέμην 7 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8394	ανεκ. Μόμπιλ 7 Μαΐου διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΦΑΥΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7233	άργει Φάλμουθ (ΕΠΩΛΗΘΟΝ)
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	44	8453	ανεκ. Περού 3 Μαΐου διά Μπαλμπάδα
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	44	7166	άργει Γάνδην άπό 3 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	54	17847	ανεκ. Βοστώνην 28 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕΙΤΣ	έτ. «Οράιον»	45	7256	εις Μόμπιλ άπό 29 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντούραντο»	53	18735	έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Απρ.
ΑΝΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	ανεκ. Πόρτλαντ 1 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	ανεκ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού
ΑΝΝΑ Ο. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Καρρίμπια»	45	10708	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 4 Μαΐου
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Νολίντο»	20	4992	άργει 'Ελευσίνα άπό 3 'Ιαν.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκα»	45	7149	άργει Βαλτιμόρην άπό 12 Δεκ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα 'Αννα»	44	7258	ανεκ. Χούλλ 5 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Άννιτσα»	44	7165	ανεκ. Καλλάδ 3 Μαΐου δι' 'Αγιον Θραγκίσκον
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λιθ.)	έτ. «Σάν νικόλαος»	36	5017	ανεκ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου διά Κάρδιφ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνιας»	08	1763	έφθ. Λαττάκια 3 Μαΐου
ΑΝΤΑΡΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάνονιους»	57	11976	ανεκ. Περσικόν Κόλπον 27 'Απρ. διά Λάδεεντ
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσοσεανίκα»	57	12443	διπλήθε Θόρνστατιν 'Αιλαντ 22 'Απρ. διά Φάδο
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λιθ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	44	7259	άργει Ρόττερνταμ άπό 20 Σεπτ.
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	ανεκ. Χάμπτον ρόδης 1 'Ιαν.
ΑΝΤΩΝΥ (λιθ.)	έτ. «Άντάρες»	44	7126	έφθ. Χάμπτον 25 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πασιφίκ Τράιντιγκ»	57	10889	εις μεταφοράς 'Αρούμπας-Μαρακάϊμπο
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Γκρίνθιλλα»	43	7244	άργει Κατανών άπό 16 Νοεμ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ. «Σπηφάριγκ»	43	7131	έφθ. Τζιμπούτι 6 Μαΐου (δι' 'Ολλανδίαν)
ΑΟΥΡΟΡΑ ('Ονδουρ.)	έτ. «Ηγκλι»	44	7249	άργει 'Ελευσίνα άπό 24 'Ιαν.
ΑΠΕΣ (λιθ.)	έτ. «Απεξ»	41	6706	άργει Κέαν άπό 5 'Απρ.
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Απόλλων»	10	3314	έφθ. Αλεξάνδρειαν 1 Μαΐου
ΑΡΑΓΚΟΝ (λιθ.)	έτ. «Αθηνιαν»	57	9452	άνεκ. Χάμπτον ρόδης 3 Μαΐου διά Γερμανιαν
ΑΡΓΚΟΣΥ (λιθ.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	10180	άνεκ. Χάμπτον άπό 18 Μαρτ.
ΑΡΓΚΥΛΛ (λιθ.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	7078	έφθ. Χάμπτον ρόδης 1 Μαΐου
ΑΡΕΝΑ (παν.)	έτ. «Βιλανούσεδα»	56	10657	διπλήθε Γιβραλτάρ 28 'Απρ. διά Βορδώ
ΑΡΕΤΗ Σ. (λιθ.)	έτ. «Φίνανσερέα»	19	1754	έφθ. Λός 'Αντζελες 5 Μαΐου
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Άλμπιον»	43	7265	έφθ. Χαβάννα 26 'Απρ.
ΑΡΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Απόστολο»	20	3330	διπλήθε Κωνιτάντζαν 3 Μαΐου διά Κωνιτάντζαν
ΑΡΙΑΝΑ (Λιβάνου)	έτ. «Σοράγια»	21	1498	ανεκ. Καζαπλάγκαν 4 Μαΐου διά Δανιαν
ΑΡΙΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πιθέας»	21	1153	άνεκ. Χάμπτον άπό 30 'Ιαν.
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (λ. δ.)	έτ. «Κάννονιους»	57	11897	άνεκ. Καζαπλάγκαν 4 Μαΐου διά Δανιαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Άλταντος Όιλ»	58	23500	άργει 'Ελευσίναν άπό 1 'Ιαν.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λιθ.)	έτ. «Άριστομενένης»	43	7254	εις Ήνωμένας Πολιτείας, υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΟΤΟΝ (δεξ., δύνουρ.)	έτ. «Άγκουαρούτα»	43	7120	άργει Σύρουν άπό 12 Δύν.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΝΗΣ	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άργει Φερρόλ άπό 2 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άριστομενήνης»	43	7244	άργει Αμδούργον άπό 12 Δεκ.
ΑΡΙΩΝ (λιθ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	άργει Φερρόλ άπό 11 Φεβρ.
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Άριστε»	44	7216	άργει 'Ελευσίνα άπό 1 'Ιαν.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Άριννι»	28	1707	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 28 'Απρ. διά Βασιλικό
ΑΡΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Άστρα»	53	18288	έφθ. Κόριτον 8 Μαΐου
ΑΡΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άρο»	30	7221	άνεκ. Λάδη πλάμα 1 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπουέντε»	43	7236	άνεκ. Αγ. Θραγκίσκον 9 Μαΐου διά Μανζανίλλο
ΑΡΤΑ (λιθ.)	έτ. «Μπινεντίνο»	43	7232	άνεκ. Αμπαντάν 3 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	έφθ. Στρεττίνον άπό 8 'Απρ.
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιθ.)	έτ. «Λάιμπ. Σ. Τράντον»	43	7288	διπλήθε Φλωσιγκ 7 Μαΐου διά Τερνέουζεν
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	έτ. «Σιέρρα»	45	7198	άργει Γάνδην άπό 13 Μαρτ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άργει Μπρούτζες άπό 29 'Ιαν.
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πινέντο»	44	7161	άργει Μπρούτζες άπό 9 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλλα»	43	7198	εις Στρεττίνον άπό 6 Φεβρ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	άργει Γάνδην άπό 3 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	έτ. «Σάν Γκαμπριέλλα»	44	7176	άργει 'Αμδούργον άπό 20 Σεπτ.
ΑΣΗΜΙΝΑ Κ. (γύγλ.)	έτ. «Μεγκάντικ»	43	7142	άργει 'Αμπελάκι άπό 9 'Οκτ.
ΑΣΠΙΡΕΤΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	άργει 'Αμπελάκι άπό 8 'Οκτ.
ΑΣΤΡΩΝ	έτ. «Φάργουντην»	42	7176	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 24 'Απρ. διά Βρέμην
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8560	άργει Κυνόσουραν άπό 25 'Ιαν.
ΑΤΕΝΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Σαντάγκο»	25	4853	άνεκ. Χαβάναν 6 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΒΙΛΛ	έτ. «Κορτελεάνες»	43	2861	άνεκ. Χαβάναν 6 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	άνεκ. Νέαν 'Ορκρην 10 διά Ταμπίκο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	άνεκ. Σάντος 4 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	20608	άνεκ. Χάλιφας 29 'Απρ. δι' 'Αμμουσαιν Μπαίν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	58	20500	εις Μαϊζουόρου, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΞ'ΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	57	10100	άνεκ. Βρέμην 6 Μαΐου διά Χάμπτον ράδης
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10096	διπλήθε Πόρτα Σαιδ 10 Μαΐου δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10092	άνεκ. Εμδεν 6 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10091	έφθ. Νέαν 'Ορκεάνην 8 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεκ. Κέιπ Τάουν 28 'Απρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΤΕΡ	έτ. «Άστροδολύδη	44	7250	άνεκ. Ριοκοχάμον 1 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7257	άργει 'Ελευσίνα άπό 15 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	17062	άνεκ. 'Αμδούργον 6 Μαΐου διά Περο. Κόλπον

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY C° SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ήτις έξασφαλίζει πλέον ίκανο-ποιητικήν έκτελεσιν τῶν έπισκευῶν, παρά αἱ πλωταὶ δεξαμεναὶ, διὰ τὰ «Λίμπερτυς» ίδιως, διὰ τὰ ὅποια ἡ εύθυγράμμισις τοῦ πυθμένος εἶναι μεγίστης σημασίας.

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

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

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

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικης»	49	9869	έφθ. Νέαν Υόρκην 4 Μαΐου άργει Χάμπτον ρόδας από 17 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	54	10758	άνεχ. Γκεελόνγκ 24 'Απρ. διά Βομβάνων
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	51	10351	άνεχ. Πόρτ Εθεργκλάντ 5 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΥΝΤΕΣ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικης»	54	9833	άργει Ελευσίνα από 16 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικης»	43	7176	άνεχ. Σιδώνια 29 'Απρ. διά Γουέστθιλλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	57	25000	άργει Ελευσίνα από 18 'Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	58	20000	έψη. Μάλταν 27 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικης»	44	7176	διπλήθει Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Σιδώνια
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57	24812	άργει Ελευσίνα από 3 'Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ατλάντικης»	55	12985	άργει Ελευσίνα από 16 Νοεμ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	53	11322	άνεχ. Νέαν Υόρκην 5 Μαΐου δι' Αμμουδιν Μπαιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	54	11248	άργει Χάμπτον ρόδας από 28 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	55	11241	άνεχ. Μοντεβίδεο 25 'Απρ. διά Βενεζουέλαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	53	12696	άνεχ. Νέαν Υόρκην 26 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	53	12712	διπλήθει Πόρτ Σαιδ 5 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	52	11767	άργει Ελευσίνα από 29 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικης»	43	7200	έφθ. Γιοκάσι 3 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	56	14839	άργει Ελευσίνα από 11 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	52	10930	έφθ. Καλλάρ 6 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	50	8631	άργει Ελευσίνα από 19 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (λιθ.)	έτ. «Οριόλη»	43	7248	άργει Αυτοπερνταμ από 6 Δεκ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικης»	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 9 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	48	10928	έφθ. Εμδεν 3 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης»	49	10908	άνεχ. Οζάκαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικης»	57	10500	άνεχ. Βομβάν 30 'Απρ. διά Λονδίνον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΑΛΑΙΤ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10500	άνεχ. Λός Αντζελες 9 Μαΐου διά N. Υόρκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10500	έφθ. Καλλάρ 8 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10500	άργει Ελευσίνα από 30 'Ιαν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικης»	43	7176	έφθ. Πρίνς Ρούπερτ 6 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙΓ'	έτ. «Ατλάντικης»	43	7176	διπλήθει Γιβραλτάρ 1 Μαΐου δι' Οδοσσόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαριτιμα»	45	7160	διπλήθει Παναμάν 1 Μαΐου διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικης»	56	10100	εις Αμέρεραν 5 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικης»	44	7247	άργει Ελευσίνα από 6 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΙΘ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικης»	58	14600	άργει Φλώσιγκ από 16 Φεβρ.
ΑΤΡΕΥΣ (λιθ. έπιθ.)	έλληπνικά συμφέροντα	14	1554	άργει Νέαν Υόρκην από 12 Αύγ.
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Ατλάντικης»	27	5214	άργει Φάλωνιθ από 20 Φεβρ.
ΑΥΓΗ (λιθ.)	έτ. «Μπηθέρ»	56	10312	άνεχ. Λιβερπούλ 8 Μαΐου διά Λά Γκουαίρα
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμές»	42	7177	ΕΠΟΛΗΘΗ πρός διάλυσιν
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	άργει Αυτοπερνταμ από 24 Δεκ.
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Ριό Βαλιόζο»	44	7198	άργει Πειραιᾶς από 5 'Απρ.
ΒΑΛΜΑΡ (δεξαμ.)	έτ. «Τσέμπικαλ»	30	9720	άνεχ. Ήτσχαρ 30 'Απρ. διά Βενεζουέλαν
ΒΑΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	έφθ. Ριγιέκαν 26 'Απρ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Λά Γκουαγάρι»	44	7211	άργει φλένουμποργκ από 1 Μαρτ.
ΒΑΠΤΙΣΤΗΣ (λιθερ.)	έτ. «Μαραθεντούρα»	19	6438	άργει Νιούπορτ από 12 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	έφθ. Λονδίνον 4 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αίθαλην»	44	7242	έφθ. Τζιμπούτι 5 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νουέβα Βίστα»	55	10507	άργει Αμδουργον από 7 Δεκ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίσισπο»	12	5944	άργει Ελευσίνα από 28 'Οκτ.
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Φίλια»	42	6751	άργει Φάλωνιθ από 13 Φεβρ.
ΒΕΓΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαρλίντο»	57	21000	άνεχ. Φίλαδελφειον 5 Μαΐου διά Πεοσικόν Κόλπον
ΒΕΝΕΡΕΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Οσεάνικης»	43	7253	-Iος : «ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ», ώς μετωνυμάσθι
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)	έτ. «Γκλόμπο»	20	7631	άνεχ. Φίλαδελφειον 5 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολιορέα»	10	8089	άργει Ελευσίνα από 15 'Ιαν.
ΒΙΒΑ II	έτ. «Βίβα»	23	5906	άργει Σύρου από 23 Δεκ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρτομάντες»	52	11362	έφθ. Ρόττερνταμ από 2 Μαΐου
ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)	έτ. «Αίγαιον»	09	2890	έφθ. Πάραρτον 8 Μαΐου
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. Ν. Ι. Γουλανδρής	57	28200	έφθ. Λίβερπούλ 4 Μαΐου
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιθ.)	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7058	έφθ. Τζιμπούτι 5 Μαΐου
ΒΙΡΓΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νουέβα Βίστα»	57	12123	άργει Αμδουργον από 5 Νοεμ.
ΒΙΡΓΝΙΑ Γ.	έτ. «Βιργνία»	44	7281	άργει Ελευσίνα από 28 'Οκτ.
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίο»	42	7076	άργει Ειρηνία από 13 Φεβρ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	άνεχ. Αλεξανδρειαν 5 Μαΐου διά Πεοσικόν Κόλπον
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιθ.)	έτ. «Αντες»	56	9462	-Iος : ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ, ώς μετωνυμάσθι
ΓΑΛΗΝΗ (λιθ.)	έτ. «Βόγκα»	56	9462	άνεχ. Κιουρασάο 27 'Απρ. διά Σαουθάμπτον
ΓΑΛΙΚΙΑ (λιθ.)	έτ. «Αστούριας»	44	7149	άργει Φιράντερτραμ από 16 'Ιαν.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Τέροντας»	43	7271	άργει Πειραιάς από 22 Φεβρ.
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιθ.)	έτ. «Ράντλαντ»	44	7205	άργει Ντόρτερχτ από 25 Μαρτ.
ΓΕΩΡΒΙΑΚΑ (λιθ.)	έτ. «Μιραμάρη»	18	5210	άνεχ. Λίβανονδρειαν 29 'Απρ. διά Λίβανον
ΓΕΩΡΓΕΑ (λιθ.)	έτ. «Σέντραλα»	45	7253	άργει Βρινδίσιον από 10 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλια»	27	5407	άργει Ρόττερνταμ από 5 Νοεμ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονρόβια»	51	5739	άργει Μπρούτζες από 22 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	έτ. «Μάρ ντέλ Πρέο»	16	1449	άργει Ντόρτερχτ από 25 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικης Οίλη»	54	18790	άνεχ. Αλεξανδρειαν 29 'Απρ. διά Λίβανον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	όδ. Λύρα	55	10490	άργει Πέραμα από 10 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκρέταζ»	43	7273	άργει Πέραμα από 8 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Αρκουλά»	22	1271	άνεχ. Κιουρασάο 27 'Απρ. διά Σαουθάμπτον
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ντέλ Πασιφίκο»	42	7142	άργει Φιράντερτραμ από 16 'Ιαν.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Πρόπερο»	43	7166	διπλήθει Σουεζ 5 Μαΐου διά Περού
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΚΑΠΤΟΛΑ (λιθ.)	έτ. «Γιούνιον»	28	6610	έφθ. Μπότανον Μπαιν 8 Μαΐου
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόπον»	43	7207	άνεχ. Βούμην 5 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδας
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	έφθ. Μπάραρον 3 Μαΐου
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	άνεχ. Ντάρμπαν 26 'Απρ. διά Κολόμπο
ΓΚΛΑΝΤΙΕΤΟΡ	έτ. «Πάλμαρ»	43	7252	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 'Απρ.
ΓΚΛΑΝΤΥΣ (λιθ.)	έτ. «Τούεστερ Όρε»	43	3304	έφθ. Κολόμπο 30 'Απρ.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Μίνι Ατλάντικης»	43	7229	άργει Ελευσίνα από 17 'Ιαν.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτες»	55	20667	άνεχ. Λός Αντζελες 22 'Απρ. διά Περού
ΓΚΟΥΛΦΟΓΟΥΤΕΡ	έτ. «Εστελλα»	43	7254	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 Μαΐου δι' Ουζαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΤΛΑΣ (λιθ.)	όδ. Γουλανδρή	56	8800	έφθ. Ρόττερνταμ 30 'Απρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΑΡ (λιθ.)	όδ. Γουλανδρή	57	8800	άνεχ. Τακόμαν 25 'Απρ. διά Χάδρην
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λιθ.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9500	έφθ. Νέαν Υόρκην 3 Μαΐου
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιθ.)	έλληπνικά συμφέροντα	58	9000	έφθ. Σπάττλ 2 Μαΐου

LOUCAS HAJI IOANNOU
P. O. BOX 419
JEDDAH (SAUDI ARABIA)
SHIPPING AGENTS
GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.
ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ,
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ" & "ΟΛΥΜΠΟΣ".
TÉLEGRAMS: LOUCAS JEDDAH

ΓΟΥΙΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	άργει Μπρούτζες από 13 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α'ΙΝΤΗΑ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. Νιάρχος	57	26032	διπλήσεις Σουέζ 8 Μαΐου διά Πέρα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52	20131	άνεχ. Πούντα Καρντόν 1 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Διεθνής»	57	13750	άνεχ. Πέρα. Κόλπον 1 Μαΐου διά Νεάπολιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	54	27812	άνεχ. Λός 'Αντζελες 30 Απρ. διά Χάντιγκτων Μπάτς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Διεθνής»	55	20432	διπλήσεις Πόρτ Σαιδ 9 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ'ΙΝΤΑΝΣ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Διεθνής»	55	20432	διπλήσεις Σουέζ 6 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Πανοσεανίκ»	55	25317	διπλήσεις Σουέζ 7 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δεξ.) ..	έτ. «Ιντερνάσιονα»	54	20580	διπλήσεις Σουέζ 5 Μαΐου διά Σπέτζιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΙΣ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Διεθνής»	54	20431	διπλήσεις Γιμπραλτάρ 3 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. Νιάρχος	57	13750	διπλήσεις Πόρτ Σαιδ 8 Μαΐου διά Καρθαγένην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤ'ΙΖ (Λιθ.δεξ.) ..	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	53	20536	διπλήσεις Σουέζ 30 Απρ. διά Περσικόν - Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΩΤ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Γουόρλντ Θώτη»	43	10591	άργει Σκαραμαγκάν από 24 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΟΤ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Γουόρλντ Θρίφτη»	43	10513	άργει Σκαραμαγκάν από 3 Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΕΠΙΡΕΣΙΟΝ (Λιθ.δεξ.) ..	έτ. «Ταίστος Μπαίνη»	57	25489	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. Νιάρχος	57	25490	άνεχ. Φόλευ 11 Μαΐου διά Σουέζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. Νιάρχου	56	26031	διπλήσεις Γιμπραλτάρ 3 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΖΕΝΣ (Λιθ.δεξ.) ..	έτ. «Μπέλμοντ»	57	24883	άνεχ. Περιακόν Κόλπον 4 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (Λιθ.δεξ.) ..	έτ. Νιάρχου	56	26032	άνεχ. Περιακόν Κόλπον 5 Μαΐου διά Γιμπραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Κίρικ Όυλλ Μπαίνη»	57	26031	διπλήσεις Γιμπραλτάρ 7 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΤΙΑΝΣ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52	25000	άργει Μπρούτζες από 6 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Γουόρλντ Λίτζιον»	43	7244	άργει Σκαραμαγκάν από 10 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΗΤΣΙΟΝ (Λιθ.) ..	έτ. «Γουόρλντ Λάκη»	42	7257	άργει Σκαραμαγκάν από 22 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (Λιθ.) ..	έτ. «Γουόρλντ Λόγιοτσλυ»	42	7231	άργει Σκαραμαγκάν από 8 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (Λιθ.) ..	έτ. «Γουόρλντ Λόρη»	44	7255	άργει Μπρούτζες από 1 Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ (Λιθ.) ..	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	49	17736	έτ. «Ηνωμένα Πολιτείας, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. Νιάρχος	58	21000	άνεχ. Μένα Σαούδ 4 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ (Λ. δ.) ..	έτ. Νιάρχος	57	27902	διπλήσεις Γιμπραλτάρ 5 Μαΐου διά Ν. Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. Νιάρχος	57	20019	άνεχ. Καρθαγένην (Κολ.) 27 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	49	10892	άνεχ. Ν. Υόρκην 2 Μαΐου διά Κιουρασό
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	άνεχ. Μόντρεαλ 29 'Απρ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΠΙΤΥ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Μέρκιουριον Τάνκερς»	55	20731	εις Μάλμη, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ' (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	διπλήσεις Γιμπραλτάρ 6 Μαΐου διά Φόλευ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΔΑ	έτ. Νιάρχου	58	14000	άργει Σκαραμαγκάν από 10 Δεκ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. Μερκαντίλε Τάνκερ	57	25000	άργει Σκαραμαγκάν από 27 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑ'ΙΝΤ (δεξ.) ..	έτ. «Γουόρλντ Τάντη»	43	10448	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Γουόρλντ Τήμη»	43	10577	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΝΟΝΙΚΑ (Λιθ.) ..	έτ. Σ. Νιάρχου	57	10499	άργει Σκαραμαγκάν από 10 Λεκ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (Λιθ.) ..	έτ. Σ. Νιάρχου	57	10499	άργει Σκαραμαγκάν από 1 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (Λιθ.) ..	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	άργει Σκαραμαγκάν από 16 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Ντόροετ»	57	10449	άνεχ. Αμπαντόν 22 'Απρ. διά Τακοράντι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	άνεχ. Περιακόν 2 Μαΐου διά Γιμπραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΓΑ (δεξ.) ..	έτ. «Γουόρλντ Τόλι»	44	10448	άνεχ. Βοστόνη 2 Μαΐου διά Κιουρασό
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.) ..	έτ. Γ. Τρανσοπόρτερ	43	10195	άργει Σκαραμαγκάν από 1 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.) ..	έτ. Γ. Τραβελλέρ	43	10195	άργει Σκαραμαγκάν από 16 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. Γουόρλντ Τρήτυ	43	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 29 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. Γουόρλντ Τρόφυ	43	10195	άνεχ. Αμπαντόν 22 Απρ. διά Τακοράντι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. Γουόρλντ Τρούθ	43	10595	άργει Σκαραμαγκάν από 24 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.) ..	έτ. Γουόρλντ Τράστ	43	10195	άργει Σκαραμαγκάν από 8 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.) ..	έτ. Γ. Τρεντίσιον	44	10535	άργει Σκαραμαγκάν από 27 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. Γουόρλντ Τέμπεστ	45	10570	άργει Σκαραμαγκάν από 13 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤ (δεξ.) ..	έτ. Γουόρλντ Τρέιντ	44	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 16 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑ'ΙΟΜΟ (δεξ.) ..	έτ. Γουόρλντ Τράϊομφ	44	10172	άργει Σκαραμαγκάν από 9 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.) ..	έτ. Γουόρλντ Τρέζαρ	43	10488	άργει Σκαραμαγκάν από 1 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	άργει Σκαραμαγκάν από 13 'Ιαν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Περιακόν 9 Μαΐου διά Χάδρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	διπλήσεις Γιμπραλτάρ 7 Μαΐου διά Αμβούργον
ΓΟΥΡΙ	έτ. «Άτλας»	41	6056	άνεχ. Γιαδάτα 24 'Απρ. διά Χατοίνοε
ΓΡΑΝΑΔΑ (Λιθ.) ..	έτ. «Σαγκόδια»	56	10180	άνεχ. Γκουρία 1 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΔΑΦΝΗ (Λιθ.) ..	έτ. «Τρανσοτοσάενικα»	54	5779	άργει Αργοστόλιον από 6 'Απρ.
ΔΕΛΦΙΝ (Λιθ.) ..	έτ. «Χίαν»	45	7255	έφθ. Μόμπιλ 9 Μαΐου
ΔΕΛΦΟΙ (Λιθ.) ..	έτ. «Ρίο 'Αντον»	45	7252	άργει Φλώιογκ από 8 'Απρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7216	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 Μαΐου δι' Β.θονμάουθ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιθ.) ..	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	6100	άργει Καλάνας από 16 Νοεμ.
ΔΕΣΠΟ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άργει Κυνόδουραν από 23 Αύγ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Σ. (Λιθ.) ..	έτ. «Σπφάρικ»	43	7005	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΔΗΜΟΣ (Λιβάνου) ..	έτ. «Καρπενόδζα»	55	10360	άργει Πέραμα από 25 Μαρτ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (Λιθ.) ..	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαΐου
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς»	54	6042	άργει Πέραμα από 13 Σεπτ.
ΕΒΕΡΕΣΤ (Λιθ.) ..	έτ. «Γουόρλντουάνι»	43	7031	διπλήσεις Φλώινκ 24 'Απρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΕΒΗ (Λιθ.) ..	έτ. «Μπάλκη»	43	7247	άνεχ. Μπαντάρ Μασάύρ 7 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (Λιθ. δεξ.) ..	έτ. «Μονρόδια Τ.»	57	13000	άνεχ. Λός 'Αντζελες 25 'Απρ. διά Μόζι.
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (Λιθ.) ..	έτ. «Ντάροκα»	56	10692	άνεχ. Σαβάννων 10 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΕΒΗΚΥΝΙΑ	έτ. «Σάνι 'Εμπλιο»	44	8247	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαΐου
ΕΒΗΝΑΙΖ (Λιθ.) ..	έτ. «Ρίο Καριμπία»	44	8327	άνεχ. Ριούζ 22 'Απρ. (διαταγάς)
ΕΒΗΜΠΙΕΛΛ	έτ. «Σικκρεστ»	44	7253	άνεχ. Ν. 'Ορλεάνην 1 Μαΐου (διαταγάς)
ΕΓΝΟΣ (Λιθ.) ..	έτ. «Τριτωνι»	56	10318	έφθ. Αλεξανδρέιαν 6 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.) ..	έτ. «Ειρήνη»	13	1462	άργει Πόττερνταμ από 6 'Ιαν.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πουντά 'Αρενάς»	29	6941	άργει Πέραμα από 22 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.) ..	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	11	4465	διπλήσεις Τρίνιταντ 8 Μαΐου διά Βαλτιμόρων
ΕΙΡΗΝΗ Λ. (Λιθ.) ..	έτ. «Ελτράνόν πορτ»	56	10289	διπλήσεις Άν. Βικέντιον 24 'Απρ. διά Γδύνιαν
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.) ..	έτ. «Νουέδο Μούντο»	41	7289	εις Τεργέστην (έπισκεψι)
ΕΛΑΙΝ - MARIA	έτ. Π. Βράγκου	38	2588	

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύ-
κτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χώρον ψυγείου
Ἐκ ΔΑΝΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, καὶ ΓΑΛΛΙΑΣ
δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ
καὶ ΤΟΥΡΚΙΑΝ καὶ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

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

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΙΥ 'Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

ΕΛΕΝΗ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Βιοτα Ρίος»	36	8064	διήλθε Σουέζ 11 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΕΛΕΝΗ Β.		έτ.	«Πουέρτο Λιμπερτάντη»	44	7213	άργει 'Αμπελάκι από 10 Δεκ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΛΙΣ (λιθ. δεξ.)		έτ.	Παπαχωτιόδη	57	12500	όνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου διά Κιουρασό
ΕΛΙΖΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Πουόρλη Τάνκερς»	43	7218	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 30 'Απρ.
ΕΛΛΗ (Κοοταρ.)		έτ.	«Οξιλιάρη»	30	4123	όνεχ. Ρόττερνταμ 8 Μαΐου διά Μπρεμερχάφεν
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λιθ.)		έτ.	«Μαρπόξα»	44	7138	εις 'Αμπερτραντάμ από 8 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝ (λιθ.)		έτ.	«Σάνκα»	56	10312	όνεχ. Λιπτάλ Πέντρο 3 Μαΐου διά Μπατόν Ρούζ
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Ελλήσποντος»	44	7189	άργει Σύρον από 13 Φεβρουαρίου
ΕΛΑΜΠΑ (λιθ.)		έτ.	«Μορέλος»	43	7190	άργει Φάλμουθ από 2 'Ιαν.
ΕΛΠΙΣ (λιθ.)		έτ.	«Καζταμίλη»	44	8541	όνεχ. Φιλαδελφειαν 8 Μαΐου διά Πουέρτο 'Ορνταζ
ΕΜΑΝΣΙΠΕ ΙΤΩΡ		έτ.	«Τρανσοπασίφικα»	43	7207	διήλθε Σουέζ 1 Μαΐου διά Κουβέιτ
ΕΜΙΑΥ		έτ.	«Βιθάλετη»	28	2407	άργει Εύρυπον από 25 'Ιουλ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ		έτ.	«Γκόλφο 'Αζουλή»	42	7058	άργει Σύρον από 28 'Οκτ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ		έτ.	«Εναενάντα»	44	7207	άργει Μπάρου από 19 Σεπτ.
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοοταρ.)		έτ.	«Λατοιφέρους»	43	7264	έφθ. Βαλτιμόρην 27 'Απρ.
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοοταρ.)		έτ.	«Λόγγος»	41	7122	άργει Κάρδιο από 28 'Οκτ.
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΩΡ (λιθ.)		έτ.	«Ντέ Μόρφιλ»	44	7245	άργει Ρόττερνταμ από 19 Νοεμ.
ΕΝΤΥ (λιθ.)		έτ.	«Έντυ»	25	3320	εις Ρόττερνταμ από 8 'Απρ.
ΕΠΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Αλθάρες»	44	7176	άργει Φάλμουθ από 25 'Ιουλ.
ΕΣΤΡΕΛΛΑ		έτ.	«Στάρη»	26	3503	άνεχ. Μπάρι 26 'Απρ. διά Σπαλάτον
ΕΣΠΕΡΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Άτλαντις»	57	10317	άργει Βαλτιμόρην από 28 'Ιαν.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Μαροφάρη»	27	5843	άνεχ. Ήπακαν 8 Μαΐου διά Λονδίνον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ		έτ.	«Ελληνικά ουμφέροντα	16	1999	άργει Κοπεγχάγην από 24 Νοεμ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ.)		έτ.	«Οσεαν»	42	6975	άργει εις λιμένας 'Ελλάδος
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λιθ.)		έτ.	«Οράιον»	56	10053	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε. (λιθ.)		έτ.	«Λόδε Σάντος»	57	8800	έφθ. 'Αμπερτραντάμ 4 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)		έτ.	«Ατλάντικ Όι»	54	18730	διήλθε Γιβραλτάρ 11 Μαΐου (διαταγάς)
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λιθ. δεξ.)		έτ.	Νέποτου Τάνκερς	56	30150	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΕΥΔΑΛΛΑΣΟΣ		έτ.	«Γκόλφο Ντεζεάντο»	44	7264	άνεχ. Νέαν 'Ορκην 3 Μαΐου διά Βορμάν
ΕΥΡΥΛΑΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Σάν Νικόλας»	57	8800	έφθ. Μπράκε 20 'Απρ.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λιθ.)		έτ.	«Σάν Νικόλας»	56	8985	διήλθε Χονολουλού 30 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθ.)		έτ.	«Σάν Νικόλας»	52	15869	άνεχ. Περο. Κόλπον 6 Μαΐου διά Κιασσιούγκ
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ		έτ.	«Σάν Νικόλας»	47	7176	άργει 'Αργοστόλιον από 23 Νοεμ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		έτ.	«Μπαζιλίο»	57	8775	διήλθε Παναμάν 5 Μαΐου διά Βαλπαραΐζο
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Γουέστ Ατλάντικ»	36	9927	άνεχ. Σαΐντ Τόμας 9 Μαΐου διά Σαν Ζουάν
ΕΥΡΥΝΠΟΛΟΣ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Γουέστ Ατλάντικ»	41	7874	άργει Καρβαγένην από 20 'Ιαν.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ		έτ.	«Σάν 'Αντόνιο»	45	7170	άνεχ. Σαβόνα 23 'Απρ. διά Πειραιᾶ
ΕΥΡΥΤΑΝ (λιθ.)		έτ.	«Σάν Μπαζιλίο»	56	8985	έφθ. Τρίνινταντ 6 Μαΐου
ΕΦΘΗ (λιθ.)		έτ.	«Μαλάγια»	43	7194	εις Πειραιᾶ από 27 Μαρτ. (έπισκευαι)
ZANE B. Λ. (λιθ.)		έτ.	«Λόγη Σπηπη»	43	7282	έφθ. Ρουέν 3 Μαΐου
ZANO (Αιθιοπ.)		έτ.	«Ζαννής»	08	1982	άνεχ. Πειραιᾶ 5 Μαΐου δι' 'Ερυθρών
ΖΕΟ Γ. (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Βεσπούκιο»	44	10641	άργει Τζάκονθιλλ άπό 29 Δεκ.
ΖΕΟΥΡΟΣ (Κοοταρ.)		έτ.	«Ζέφυρος»	43	7231	άργει Θλάσιγκ από 7 Σεπτ.
ΖΕΦΟΥΡΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Ούλτραμάρ»	44	4296	άνεχ. Βέρα Κρούζ 7 Μαΐου διά Ν. 'Ορκην
ZINI (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	άνεχ. Φιλαδέλφεια 6 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ZOZIAN (Κοοταρ.)		κ.	«Ατυχίδης	20	7638	άργει Γένοβαν από 15 Φεδρ.
ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Αφρικαν Κέρριερ»	43	8318	άργει Βρέστην από 24 'Ιαν.
ΗΛΙΑΣ (λιθ.)		έτ.	«Ηλίας»	42	7025	άνεχ. Λός 'Αντζελες 26 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΗΡΩΝ (Χονδ.)		έτ.	«Ντέλ Εστε»	44	7161	διήλθε Θλώσιγκ 24 'Απρ. διά Χάμπτον ρέδς
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Θαλασσοπόρος»	44	7252	έφθ. Μόζ, 10 Μαΐου
ΘΑΡΡΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Ορίζων»	56	10316	άργει Βαλτιμόρην από 10 'Ιαν.
ΘΕΝΚΣΤΙΚΙΒΙΓΚ (λιθ.)		έτ.	«Ελληνικά ουμφέροντα	44	7250	εις Νορβηγίαν, ύπο παραλαβήν
ΘΕΟ (Κοοταρ.)		έτ.	«Αίλα Μπελλά»	28	2407	διήλθε Ντόμερ 30 'Απρ. διά Κατάνην
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ		έτ.	«Ντέλ Νόρτε»	43	7050	άνεχ. Λός 'Αντζελες 4 Μαΐου διά Λονδίνον
ΘΕΟΛΩΡΑ		έτ.	«Δώρα»	45	7151	άργει Ρόττερνταμ από 27 'Οκτ.
ΘΕΟΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		έτ.	«Μαρ Μπη»	42	6997	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ από 10 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ (λιθ.)		έτ.	«Πουάρκα»	45	7252	άργει Περισιάδην από 23 Νοεμ.
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ.)		έτ.	«Μοντετζούμα»	43	7132	άργει Πειραιᾶ από 7 Δεκ.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Κομέρσιπαλ»	43	7188	έργει Σύρου από 15 Φεδρ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λιθ.)		έτ.	«Λάς Πέρλας»	43	7167	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 7 Μαΐου
ΘΕΟΤΟΚΟΣ		έτ.	«Κομμέρσιαλ»	43	7185	άργει Σύρου από 15 'Οκτ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (ονδ.)		έτ.	«Εύτολμια»	43	7176	άργει Καλάμας από 31 'Ιαν.
ΙΝΤΑΣ ΓΡΙΟΥΣ (δεξ.)		έτ.	«Παταγκόνια»	35	8072	διήλθε Σουέζ 7 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ Α' ΓΑΛΑΝΤΕΡ (λιθ.)		έτ.	«Μαιφάτρι»	56	10410	έφθ. Καούται 20 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ		έτ.	«Νάβικ Κριοτομπαλ»	44	7176	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 15 'Απο. διά Γιοκοχάμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)		έτ.	«Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13555	διήλθε Παναμάν 5 Μαΐου (άπο Βενεζουέλαν)
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιθ.)		έτ.	«Μαιφάρη»	56	10422	άνεχ. Καλνδονίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.)		έτ.	«Τρανσόσεαν»	53	15826	διήλθε Σουέζ 10 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΤΙΝΤΕΡ		έτ.	«Νάβιγκ Κριοτομπαλ»	44	7198	έφθ. Αιμέρραν 8 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)		έτ.	«Τρανσόσεαν»	53	13485	εις Σιγκαπούρων, ύπο παραλαβήν
ΙΟΛΙΑ (λιθ.)		έτ.	«Χατζηλίας	44	7223	έφθ. Βάλθις Μπαιν 1 Μαΐου
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Τζουλία - Νίκο»	22	1323	άνεχ. Βαγκούθερ 7 Μαΐου διά Βορμάν
ΚΑΔΜΟΣ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Σασουθ Ατλάντικ»	56	10122	εις Κλειδον., ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΙΤΗ		έτ.	«Κορεαντόρ»	58	13750	άργει Φάλμουθ από 13 'Ιαν.
ΚΑΙΤΗ Δ. (λιθ.)		έτ.	«Πατοφίκα»	43	7176	άνεχ. Αδεν 19 'Απρ. διά διά Τζακάρταν
ΚΑΛΛΗ (λιθ.)		έτ.	«Μαρίν Τράσοπορτ»	57	8650	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαΐου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιθ.)		έτ.	«Αουρόρα»	57	8758	έφθ. Χάδρην 5 Μαΐου
ΚΑΛΦΑ		έτ.	«Κάλφα»	26	2031	άργει 'Αμβέροαν από 18 'Ιαν.
ΚΑΜΠΑΝΟΣ		έτ.	«Αρεκουίπα»	43	7257	έφθ. Γιουκάρο 1 Μαΐου
ΚΑΝΟΠΟΥΣ		έτ.	«Κανόπους»	44	7138	άργει Ρίθερ Στόρου από 23 'Ιαν.
ΚΑΝΤΙΑ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Οσεάνικ»	53	12897	άνεχ. Κόρπους Κρίσι 24 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ.	«Ελληνικά ουμφέροντα	44	7279	άργει 'Ελευσίνα από 22 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ		έτ.	«Τράνσοπορτ»	41	5588	άνεχ. Μορμουγκάο 5 Μαΐου διά Πιομπίνο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοοτ.)		έτ.	«Κρήνη»	43	1790	άργει 'Αμπελάκι από 25 Νοεμ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ		έτ.	«Φιάντζα»	56	10015	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην

Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS,"

ALSO AT: DJIBOUTI, MASSAWA, ASSAB, ADDIS ABABA, ASMARA
Affiliated with:RED SEA SHIPPING C^o. (SUDAN) L^{TD.}

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουντεφιονίδη»	24	5185	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 29 'Απρ. διά Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβ.)	έτ. «Φάντζης»	56	10015	διπλήθε φόδερ Φόιντ 1 Μαΐου διά Ρόπτερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	διπλήθε Κωνιός πολιν 3 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδη»	19	5173	άργει Καλάμας από 20 'Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Τράμπη»	20	6157	άργει Καλάμας από 2 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1606	σ' εχ. Ρόπτερνταμ 2 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Τράμπη»	54	8005	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Μάντζεστερ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5331	άνεχ. N. 'Ορλεάνην 3 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λιμπανό»	43	7281	άργει Καλάμας από 20 Δεκ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Τράμπη»	55	8799	άργει Καλάμας από 11 'Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (Λιβ.)	έτ. «Κρίνα»	57	9235	Έφθ. 'Εμδεν 4 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ (Λιβ.)	έτ. «Ιρίς»	42	6782	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβ.)	έτ. «Άντορ»	43	7129	άργει Πέραμα από 27 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (Λιβ.)	έλληνικό συμφέροντα	41	8325	Έφθ. Γιοκοχάμαν 7 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δεξ.)	έτ. «Γιουρόπα»	44	7123	άνεχ. N. 'Υόρκην 3 Μαΐου διά Νουέβιτας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Εθέρμαρια»	58	8961	άργει Καλάμας από 14 'Ιαν.
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ (Λ.)	έτ. «Κορτές»	43	7161	εἰτ. Ριγκέκαν, υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (Λιβ.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	άργει 'Ελευσίνα από 7 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	άνεχ. Ταμπίκα 5 Μαΐου διά Τάμπαν
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ (Λιβ.)	έτ. «Μαρίν Στάρ»	44	10551	άνεχ. 'Αμπελάκι από 29 Μαρτ.
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΣΤΑΡ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Καρέρρα»	43	7214	άνεχ. Μπαντάρ Μασσάρη 19 'Απρ. διά Κέπιν Τάουν
ΚΑΡΡΕΤΟ (Λιβ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	ενεχ. Σεμαίνους 5 Μαΐου διά Θιλαδέλφειαν
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10268	άργει Μπρούτζες από 15 'Ιαν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	42	9796	διπλήθεν Γιβραλτάρ 27 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ (Λιβ.)	έτ. «Πίνιορ»	36	10291	διπλήθεν 'Αδεν 6 Μαΐου διά Περαικόν Κόλπον
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανοκοντίνεντάλη»	43	7150	διπλήθεν Γιβραλτάρ 11 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (Λιβ.)	έτ. «Πανόραμά»	43	7245	άργει Σύρον από 30 Νοεμ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (Λιβ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άργει Σεμπρούγκε από 10 'Ιαν.
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (Λιβ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	42	7120	εἰς Αματερνταμ από 27 Μαρτ.
ΚΑΤΑΛΩΝΙΑ (Λιβ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7068	άργει Μπρούτζες από 22 Φεβρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Σάν Μπερντάνο»	45	7255	άργει Βαλτιμόρην από 9 'Ιαν.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Ροσίνο»	13	2000	άργει Κιελόν από 23 'Οκτ.
ΚΑΤΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Φιντέλιντονταντ»	57	12500	άργει εἰς Γιοκοχάμαν
ΚΕΙΓΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (Λιβ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7093	άργει Σεμπρούγκε από 16 Δεκ.
ΚΕΙΓΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έτ. «Χάρτλαντην»	42	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην 23 'Απρ. διά Τζιμπούτι
ΚΕΙΓΙΠ ΠΑΛΜΑΣ	έτ. «Οσεανίκα»	44	7141	άγει Σύρουν από 13 Σεπτ.
ΚΕΙΓΙΠ ΡΙΟΝ (Λιβ.)	έτ. «Λαϊμπηρίαν»	44	7281	άργει Φάλμουθ από 6 'Ιαν.
ΚΕΙΓΙΠ ΣΤΑΡ	έτ. «Γκάλλαροι»	37	5282	άργει Ρόπτερνταμ από 3 'Οκτ.
ΚΕΙΓΙΠ ΩΡΑ	έτ. «Κάνοπους»	41	7431	άργει Ρίβερ Στόουρ από 21 Μαρτ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (Λιβ.)	έτ. «Τζ. Σπή Τάνασπορτη»	26	5717	άργει Ρόπτερνταμ από 12 Μαρτ.
ΚΕΦΑΛΑΣ (Λιβ.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλη»	43	7150	έφθ. Νιούπορτ 11 Μαΐου
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	άνεχ. 'Αρούμπαν 4 Μαΐου δι' 'Αμμουαίν Μπαίν
ΚΙΓΚ ΗΘΕΥΣ (άγγλ.)	έτ. «Νταλχάσουζ»	57	9153	εφθ. 'Αμβούργον 4 Μαΐου
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Μυρμπόνων»	58	20500	εἰς Κόμπη, υπό συμπλήρωσιν
ΚΛΑΣΣΙΚ (Λιβ.)	έτ. «Μπελμάρη»	44	7190	άνεχ. Μόμπιλ 9 Μαΐου
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Τράμπη»	43	7248	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 1 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Ορόγια»	44	7159	άνεχοι Μπρούτζες από 2 'Απριλίου
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (Λιβ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	άργει Κυνόσουρων από 8 Νοεμ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	13	9424	άργει Πειραιά από 30 Ιαν.
ΚΟΜΕΤ (Λιβ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Κόμπη, υπό οικοδόμησην
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Αγκουιλλά»	19	2949	άνεχ. Μπουζί 5 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (Λιβ.)	έτ. «Σάν Αγκουστίν»	42	7178	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Ριγκέκαν
ΚΟΝΤΣΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρόζας»	19	662	διπλήθε Πόρτα Σαιδ 8 Μαΐου δι' 'Εμδεν
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Οξίλιαρη»	41	5173	έφθ. Ρουέν 4 Μαΐου
ΚΟΡΘΙ (Λιβ.)	έτ. «Αγιαλάνκο»	44	7239	έφθ. Αματερνταμ 3 Μαΐου
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (Λιβ.)	έτ. «Σάν Πεντρό»	45	7176	άνεχ. Κόραλλ 9 Μαΐου διά Τοκοπίλλαν
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (Λιβ.)	έτ. «Φιγκούσερας»	56	10567	άνεχ. Χάρπην 30 'Απρ. διά λός 'Αντζελες
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Ζίτα»	43	7075	άνεχ. Μόντρεαλ 7 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΚΟΣΜΙΚ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Χόμη»	57	17827	διπλήθε Πόρτα Σαιδ 8 Μαΐου δι' 'Αγαδήρ
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλη «Εστε»	44	7198	έφθ. Φάλανδρες από 19 Δεκ.
ΚΡΕΣΤΑ (Λιβ.)	έτ. «Βιλλαδιόζα»	44	7187	άργει Κυνόσουρων από 1 'Οκτ.
ΚΡΗΝΗΣ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Μέρα»	56	24000	άνεχ. Λός 'Αντζελες 27 'Απρ. διά Λενινγκραντ
ΚΡΙΕΙΓΤΟΡ (Λιβ.)	έτ. «Αίλο Γκράντες»	43	7275	έφθ. Πειραιά 1 Μαΐου
ΚΡΟΝΟΣ (Λιβ.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	άργει Καλάμας
ΚΥΑΝΟΣ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Κυανός»	43	10448	άνεχ. Χαρόπειρην 9 Μαΐου διά N. 'Υόρκην
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοντους»	54	10608	άργει Σεμπρούγκε από 4 'Οκτ.
ΚΥΜΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Εσκόριαλη»	44	7292	άνεχ. Αμπαντάν 28 'Απρ. διά Ντώρμπαν
ΚΥΜΟ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άργει Κυνόσουρων από 7 'Ιαν.
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (Λιβ.)	έτ. «Αντριά»	43	7133	άνεχ. Χαλκίδα από 27 Νοεμ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	21	2294	άνεχ. Λιοσαϊδώνων 25 'Απρ. δι' 'Αγαδήρ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκιστάντρη»	45	7157	άργει Βαλτιμόρην από 19 Δεκ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Ντέ Κάργκα»	44	7214	άργει Μόμπιλ από 13 'Ιαν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ. (Λιβ.)	έτ. «Εστέρελλα»	16	1999	Ίδε: «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ» ως μετωνομάσθιν
ΚΩΣΤΗΣ (Λιβ.)	έτ. «Κωνστίς»	44	7243	άνεχ. Τρίνιταντ 27 'Απρ. διά Καναδάν
ΛΑΙΑΥ ΝΤΟΡΟΒΥ	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	άργει Πειραιᾶς από 20 'Ιαν.
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπλάτικα»	43	10195	άργει Κυνόσουρων από 29 Μαρτ.
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλη»	45	7247	αονεί Μπαρόρρου από 26 'Ιαν.
ΛΑΡΓΚΟ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάργκα»	56	23880	διπλήθε Σουεζ 29 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΛΕΝΚΟ (Κοστ.)	έτ. «Κρούς»	24	3658	άργει Ρόπτερνταμ από 26 'Ιαν.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	άργει Κυνόσουρων από 11 Μαρτ.
ΛΙΛΑ (Λιβ.)	έτ. «Κορούνα»	43	7156	έφθ. Μόμπιλ 19 'Απρ.
ΛΙΛΑ (δεξ.)	έτ. «Φορταλέξα»	43	7030	έφθ. Αματερνταμ 2 Μαΐου
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7256	έφθ. Ρόπτερνταμ 26 'Απρ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Ατλάντικα»	43	7176	άργει Κυνόσουρων από 10 'Ιαν.
ΛΙΝΤΑ (Λιβ.)	έτ. «Ρίο ντέ Κάστρο»	43	7262	άργει Ρόπτερνταμ από 5 Φεβρ.
ΛΟΓΙΝΤΑ (Λιβ.)	έτ. «Ρίο Άζυλη»	44	8536	έφθ. Ρίον 'Ιανείρον 26 'Απρ.
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (Λιβ.)	έτ. «Γουέστ Ιντιες»	44	1910	έφθ. Ντεμεράρων 4 Μαΐου
ΛΟΥΚΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Εθερεστ»	19	974	άργει Πειραιᾶς από 20 'Οκτ. (ΔΙΑΛΥΤΑΙ)
ΛΟΥΔΟΥ (Λιβάνου)	έτ. «Λέβαντη»	17	1936	άργει Κυνόσουρων από 10 Μαρτ.
ΛΟΥΔΟΥ (παναμ.)	έτ. «Οριγνταλ»	20	2051	έφθ. Χόγκ Κόγκ 25 'Απρ.
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιθάλετη»	27	6192	άργει Ζάντων από 1 'Απρ.
ΛΟΥΣΥ (Λιβ.)	έτ. «Μονρόδια»	57	7350	άνεχ. Αματερνταμ 2 Μαΐου διά Βαλτιμόρου
ΛΥΡΙΚ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Φηταρη»	43	10428	έφθ. Φίλαδελφειαν 10 Μαΐου

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ

'Αναλαμβάνονται οιασδήποτε φύσεως και μεγέθους έπισκευαί είς τιμάς συναγωνισμού και μὲ ταχύτητα ἀσύγκριτον.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ "ΠΗΓΑΣΟΣ," ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΤΗΛ. 471.690 - 471.763

"ΠΗΓΑΣΟΣ,"

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ.: "ΝΑΥΠΗΓΑΣΟΣ," - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΜΑΓΓΑΛΑΝΕΣ (λιθ.)	έτ. «Μαγγαλάνες»	44	7215	έφθ. Μουρόπαν 4 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Πάρενα»	21	1489	έφθ. Αλεξανδρειαν 8 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5685	άργει: Ρόττερνταμ από 7 Φεβρ.
ΜΑΙΡΗ – ΣΟΦΙΑ (λιθ.)	έτ. «Αουρόρα»	57	8000	έφθ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαΐου
ΜΑΚΡΩΝ (λιθ.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	άργει: Έλευσίνα από 29 Ιουλ.
ΜΑΜΠΡΟΥΚ (Κοσταρ.)	Γρ. 'Ανδρ.–Περο. Κόλπου	18	3756	ΕΠΟΛΗΘΗ πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ
ΜΑΝΟΛΙΟΤΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολμέντο»	43	7210	άργει: Βρινδησίον από 14 Ιαν.
ΜΑΝΤΕΛΕΝ (Λιθάνου)	Φ. Κυπριανού	19	5670	ΕΠΟΛΗΘΗ πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ
ΜΑΝΤΙΣΙΟΝ ΜΠΕΛΛΑ (λιθ.)	έτ. «Μάντισον»	44	7216	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝΗ (λιθ.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	44	7138	ανεχ. Μοντεβίδεο 23 Απρ. διά Λονδίνον
ΜΑΟΥΝΤ ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.)	έτ. «Μάουντ 'Ολύμπους»	19	2042	έφθ. Μπασσέν 2 Μαΐου
ΜΑΟΥΝΤ ΘΘΡΥΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν θελήσια»	43	7128	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 Μαΐου διά Γένοβαν
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λιθ.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	άργει: Κυνόδουραν από 27 Φεβρ.
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ	έτ. «Ράλλη»	19	6862	άνεχ. Χαδάνναν 21 Απρ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΜΑΡΑΘΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	2050	άνεχ. Ράς Τανούρα 3 Μαΐου διά Γένοβαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Σάουερερ Κρός»	44	7244	έφθ. Ρίον Ιανέριον 24 Απρ.
ΜΑΡΓΚΟ	έτ. «Οὐλτραμαρίνα»	43	7160	άργει: Φλώσιγκ από 28 Αύγ. (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΜΑΡΙΑ II. (λιθ.)	έτ. «Κριότομπαλ»	44	7163	εις Βηρυτόν από 25 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ Δ. (λιθ.)	έτ. «Κοντανίαν»	56	10311	έφθ. Βαλτιμόρην 30 Απρ.
ΜΑΡΙΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	6250	διπλήθε Χονόλουλοϋ 1 Μαΐου διά Πουσάν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7176	άργει: Αργοστόλιον από 14 Δεκ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (λιθ.)	έτ. «Μαγκλιθέρας»	45	8197	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρκουλι»	22	4949	έφθ. Εμδεν 28 Απρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίανη»	43	7059	άργει: Ρέτζιο από 28 Ιαν.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 7 Μαΐου διά Πουέρτο λα Κρούζ
ΜΑΡΙΚΑ (λιθ.)	έτ. «Μαρόλας»	43	7137	άρνει: Πειραιᾶς από 21 Φεβρ.
ΜΑΡΙΕΡΝΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8046	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 10 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ II. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	40	8142	άνεχ. Τάιν 7 Μαΐου διά Ιταλίαν
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ (λιθ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7242	άργει: Γάνδον από 14 Απρ.
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	άργει: Άμπελάκι από 1 Οκτ.
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λιθ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7245	άργει: Αμβούργον από 24 Νοεμ.
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλαναρι.–Εουρόπα»	44	10668	εις Τάλι, ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΙΣΤΕΡΕΛΛΑ (λιθερ.)	έτ. «Μαριστρέλλα»	21	8396	άργει: Σπέτζιαν από 14 Οκτ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	εις Τζάκοσονθιλ από 11 Απρ.
ΜΑΡΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Εύκαριερφ»	43	7033	άρνει: Ρόττερνταμ από 19 Νοεμ.
ΜΑΡΠΗΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 10 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
ΜΑΡΣΕΑ Μ. Χ. (λιθ.)	έτ. «Τράνοπορτ»	44	7251	άργει: Μπρούτζες από 18 Απρ.
ΜΑΡΤΖΟΥΚ (Κοσταρ.)	Γρ. 'Αδρ.–Περο. Κόλπου	27	5185	έφθ. Μορμουγκάο 28 Απρ.
ΜΑΣΚΟΤ	έτ. «Ορίενταλ»	17	2042	έφθ. Τζακάρταν 19 Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κόσμικ»	55	23871	άνεχ. φόλευ 5 Μαΐου διά Μπάνιας
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Μοτόρες»	53	8452	άνεχ. Ρίον Ιανέριον 24 Απρ. διά Γδύνιαν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιθ.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	άργει: Φάλμουθ από 24 Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Καστέλλα»	54	18763	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διά φόλευ
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονθία»	57	8906	έφθ. Ροζάριο 1 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μίρολάγκα»	55	8425	άργει: Ελευσίνα από 21 Νοεμ.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Πιουνάντεντ»	41	7195	άργει: Αμέρερσαν από 12 Δεκ.
ΜΑΤΑΝΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μότορ»	34	7310	έφθ. Οζάκαν 1 Μαΐου
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεολία»	27	6144	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διά Στοκχόλμην
ΜΑΤΟΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρε Πασιφίκ»	43	7176	διπλήθε Μπρόνμποτελ 23 Απρ. διά Κριστούμπαλ
ΜΑΧΗΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Πιουνιβερσαλ»	57	9200	άνεχ. Βαγκούθερ 23 Απρ. δι' Ινδίας
ΜΑΧΟΟΥΖ (Κοστ.)	Γρ. 'Αδρ. – Περο. Κόλπου	18	5182	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 2 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Ινκάικα»	45	7254	άνεχ. Τεργέστον 19 Απρ. διά Κάσσα 'Αιλαντ
ΜΕΛΙΤΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11800	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 2 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Λινάρες»	44	7198	άργει: φάλμουθ από 17 Οκτ.
ΜΕΜΟΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλανεζίτο»	44	10611	άνεχ. Μπανάριαν 24 Απρ. διά Κέπι Τάουν
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέρδα Γρανάδα»	45	7198	άργει: Κυνόδουραν από 7 Μαρτ.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Αστούριας»	58	21000	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΡΑΙΝ (λιθ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	διπλήθε Ντόθερ 28 Απρ. διά Μόντρεαλ
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΓΩ (λιθ.)	έτ. «Εύπότρια»	58	8961	άνεχ. Γένοβαν 22 Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΜΙΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Καστέλλα»	55	20630	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 10 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Μίντρικ»	25	6806	εις Σουραμπάγια από 12 Μαρτ.
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Η. Κορντόμπα»	44	7215	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαΐου
ΜΙΡΑΝΤΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μιράντορ»	57	21000	εις Γένοβαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λιθ.)	έτ. «Σαιν Μικέλη»	29	2666	άργει: Χιον από 12 Ιαν.
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	έτ. «Αρθιγκτώνι»	43	7228	άργει: Γάνδον από 23 Ιαν.
ΜΙΧΑΗΑ ΔΙΒΑΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Φόρμεντατόρ»	56	8390	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαΐου δι' Αμέρερσαν
ΜΙΧΑΗΑ Ζ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	37	7140	έφθ. Σάν Ζουάν (Πουέρτο Ρίκο) 5 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Άντρια»	56	8000	έφθ. Ρίον Ιανέριον 8 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	57	24000	άνεχ. Ράς Τανούρα 18 Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δεξ.)	έτ. «Σάν Άντρες»	53	11289	άργει: Βαλτιμόρην από 1 Φεβρ.
ΜΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ισαβέλλα»	18	3089	εις Φρεντερίκοβεν από 16 Φεβρ.
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λιθ.)	έτ. «Ηότερν»	43	6674	άνεχ. Αμπαντάν 9 Μαΐου διά Κουβέιτ
ΜΟΝΤΕΛΑΝΟ (δεξ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12400	έφθ. Ράς Τανούρα 4 Μαΐου
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (λιθ.)	έτ. «Μοντεπλάτα»	42	7137	άνεχ. Βρέμπον 4 Μαΐου δι' Αμέρερσαν
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λιθ.)	έτ. «Καλάο»	43	7129	άργει: Κυνόδουραν από 20 Μαρτ.
ΜΠΑΖΙΑ II. (λιθ.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	άνεχ. Βοσδώ 30 Απρ. διά Ρεουνίον
ΜΠΑΡΑΚΑΤ (Κοστ.)	Γρ. 'Αδρ. – Περο. Κόλπου	11	4475	ΕΠΟΛΗΘΗ πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σεγκούριτας»	55	9922	άνεχ. Τζιμπούτη 30 Απρ. διά Τοιτταγκόκ
ΜΠΑΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	άνεχ. Μόπιλ 6 Μαΐου διά Πουέρτο Όρντας
ΜΠΕΝΤΙΤΑ (λιθ.)	έτ. «Ελκέρριερφ»	44	7207	έφθ. Μορμουγκάο 25 Απρ.
ΜΠΟΥΕΝ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιαμάντε»	56	10061	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ	έτ. «Άλμα»	44	7256	άργει: Νιούπορτ από 23 Σεπτ.
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Στανόδι»	30	9243	άνεχ. 'Αδεν 1 Μαΐου διά Μπαντάρ Μασούν
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	έτ. «Γκαρραγουαίν»	42	7303	άργει: Μπασαλίαν από 17 Σεπτ.
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιθ.)	έτ. «Μαραθώνι»	43	7314	άργει: Μπρούτζες από 4 Απρ.
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άνεχ. Κυνόδουραν από 8 Δεκ.
ΜΥΡΙΑΜ III. (λιθ.)	έτ. «Οσεαν Τ. Λ.»	45	7255	έφθ. Πειραιᾶς 3 Μαΐου
ΜΥΡΤΩ	έτ. «Αρίστα»	43	7176	άργει: Μπρούτζες από 12 Μαρτ.
ΜΥΡΤΩ	έτ. «Τόζα»	18	2297	άργει: Πέραμον από 1 Δεκ.
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)	έτ. Ν. Γ. Νικολάου	58	12600	εις Γκρίνοκ, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΑΒΑΡΡΑ (λιθ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	42	7131	άργει: εις Ρόττερνταμ
ΝΑΒΑΡΝΟ (λιθ.)	έτ. «Ρόκκο»	56	9995	έφθ. Βρέμπον 7 Μαΐου
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Στάρ»	25	4954	άνεχ. Γκρείντζεμάου 29 Απρ. διά Μπόναν
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ.)	έτ. «Νόγια»	57	24000	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 30 Απρ. διά Σουμάτραν
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΔΗΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μοντεβέρντι»	43	8500	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 Μαΐου
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	45	7176	διπλήθε Τρίνινταντ 20 Απρ. διά Πιούμπινο
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΠΑΟΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	διπλήθε Τζιμπούτη 3 Μαΐου διά Σιγκαπούον
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΠΙΓ'ΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πανεζίτο»	43	10611	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 Απρ. διά Χιούζτον
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λιθ.)	έτ. «Βιάννα»	56	10044	έφθ. Τρίνινταντ 4 Μαΐου διά Λιβερπούλ
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9972	άνεχ. 'Αμερερσαν 7 Μαΐου διά Σέβεν 'Αϊλαντς
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8513	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου διά Πουέρτο Όρντας
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8490	άνεχ. Μόπιλ 4 Μαΐου διά Πουέρτο Όρντας
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΦΑΥ'. ΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Αλμάκρο»	43	7228	άνεχ. Πουέρτο Όρντας 4 Μαΐου διά Μιδδλεσεμπρο
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λιθ.)	έτ. «Αλμάκρο»	43	8479	διπλήθε Τρίνινταντ 27 Απρ. διά Εμδεν
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΧΟΠ (λιθ.)	έτ. «Αντριβάτορ»	43	8428	άνεχ. Πουέρτο Όρντας 6 Μαΐου διά Χάρτλεπου
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δεξαμ.)	έλληνικά συμφέροντα	58	12500	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μάργκραντ»	57	24150	άνεχ. Ράς Τανούρα 22 Απρ. δι' Ηνων. Πολιτείας
ΝΕΒΑΔΑ (λιθ.)	έτ. «Νεάδασ»	29	4142	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 4 Μαΐου διά Γένοβαν
ΝΕΛΛΑ	έτ. «Νέλλα»	38	5106	άνεχ. Λάγγος 10 Μαΐου διά Δουγκέρκην
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθ.)	έτ. «Εσπέρια»	54	5669	διπλήθε Χονόλουλοϋ 1 Μαΐου διά Κολόμπο

ΝΕΠΤΟΥΝ (παναυ.)	έτ. «Νέπτουν»	21	5686	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 20 Φεβρ. (ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ)
ΝΕΦΕΛΗΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πολάρις»	58	25000	εἰς Ἰαπωνίαν, υπὸ συμπλήρωσιν
ΝΗΡΜΕΡΤΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	άργει Ἐλευσίνα ἀπὸ 3 Μαΐου
ΝΙΚΟΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ναυτίλος»	10	1182	ἀρνεῖ Μπαρρόου ἀπὸ 4 Νοεμ.
ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πετρόλεουμη»	53	12395	ἀργει Τάροντα ἀπὸ 16 Νοεμ.
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2437	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντονόζο»	44	7255	άργει Μπρούτζες ἀπὸ 2 Δεκ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ ἀπὸ 31 Ιαν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλονίρη»	37	7991	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διὰ Σιδῶνα
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Παναμά»	42	7290	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 24 Ἀπρ.
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Άζδρες»	45	7003	ἔφθ. Λιβερουλί 1 Μαΐου
ΝΙΚΥ (λιθ.)	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα»	53	9188	ἀνεχ. Βρέμον 8 Μαΐου διὰ Χάμπτον πόδις
ΝΙΚΦΙΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Άφροσσα»	18	3335	άργει Μπερντάλαντ ἀπὸ 14 Δεκ.
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλαναμ-Πιουρόπα»	28	9002	ἔφθ. φιλαδέλφειαν 26 Ἀπο.
ΝΟΝΑ ΜΑΡΟ (δεξ.)	έτ. «Πλαναμ-Πιουρόπα»	28	6857	εἰς μεταφοράς Σουέζ - Ράς Κάριμη
ΝΟΡΦ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Παλαμέντες»	56	10632	διῆλθε Λάδοεντ 5 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδις
ΝΟΡΦ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιθ.)	έτ. «Πανκοκούιστα»	58	10600	εἰς Ἀγγλίαν, υπὸ συμπλήρωσιν
ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πλετρόλεα»	52	12191	ἔφθ. Μπαρέιν 16 Ἀπρ.
ΝΟΡΦ ΚΟΥΗΝ (λιθ.)	έτ. «Παλιμύρα»	53	5826	άργει Ντάρτμουθ ἀπὸ 20 Φεβρ.
ΝΟΡΦ ΛΑΙΔΗ (λιθ.)	έτ. «Πετούνια»	41	5079	άργει Φάλμουθ ἀπὸ 15 Αὔγ.
ΝΟΡΦ ΜΟΝΑΡΧ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πετρολέρα»	55	18210	ἀνεχ. Περσικὸν Κόλπον 6 Μαΐου διὰ Πώλομπορο
ΝΟΡΦ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ.)	έτ. «Πρίμουλα»	43	7027	άργει Ἀμπελάκι ἀπὸ 26 Αὔγ.
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12029	διῆλθε Σουέζ 6 Μαΐου διὰ Περοικὸν Κόλπον
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 7 Φεβρ.
ΝΟΡΦ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Άτλαντικα»	44	7054	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 19 Αὔγ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετα»	42	7251	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 17 Ἀπρ.
ΝΟΡΜΑ (δεξ. Κοοτ.)	έτ. «Νέπτουν»	22	7765	ἀνεχ. Μαρακάιμπο 21 Ἀπρ. διὰ Χάϊφαν
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φόραλον»	45	7148	άργει Κυνόδουρων ἀπὸ 14 Φεβρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φόραλον»	43	7176	άργει Καλδάμας ἀπὸ 4 Φεβρ.
ΝΟΥΤΣΙ (λιθ.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράιτερι»	44	7061	ἔφθ. Σουάνσον 3 Μαΐου
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτὸν)	έτ. «Οὐίντγουαρντη»	58	29000	ἀνεχ. Λός Ἀντζελες 3 Μαΐου διὰ Γκουαγιοκάν
ΝΤΑΡΝΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12577	ἔφθ. Βαλτιμόρην 17 Ἀπρ.
ΝΤΑΣΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιθάλετη»	24	5789	εἰς Βρέστον ἀπὸ 27 Ἀπρ.
ΝΤΕΒΟΝ (λιθ.)	έτ. «Βιλλανούενθα»	56	10545	εἰς Ιαπωνίαν, υπὸ συμπλήρωσιν
ΝΤΕΡΜΠΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νόρδερν Σπηγουαίη»	57	10200	άργει Ντάρτμουθ ἀπὸ 13 Μαρτ.
ΝΤΟΜΙΝΕ'ΙΤΟΡ	έτ. «Παρνασσός»	44	7256	ἀνεχ. Πιομπίνο 3 Μαΐου διὰ Βενετίαν
ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Νουέδη Βίστα»	46	8257	ἔφθ. Μπόναν 6 Μαΐου
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίνη»	31	8210	ἀνεχ. Ημοτε ρότην 29 Ἀπρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν - Εσεύρόπα»	57	9400	ἀνεχ. Κιουρασόν 7 Μαΐου διὰ Φάλλ Ρίθερ
ΝΤΟΝΑ ΕΥΤΕΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εσεύρόπα»	54	11208	ἀνεχ. Πουάν 4 Μαΐου διὰ Πρίνς Ρούπερτ
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν-Εσεύρόπα»	57	9400	ἔφθ. Χάμπτον ρόδις 3 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν-Εσεύρόπα»	56	8716	ἔφθ. Φάλμουθ 8 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν-Εσεύρόπα»	55	11380	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 27 Ἀπρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν-Εσεύρόπα»	55	8690	άργει Κάρδρο ἀπὸ 30 Αὔγ.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκραμπά»	44	7244	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 27 Ἀπρ. διὰ Πολωνίαν
ΝΤΟΡΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ρεζολούτη»	56	10580	εἰς θέσιν 49.57 Β. - 4.35 Δ., Ἀπρ. 30 διὰ Ρόττερνταμ
ΝΤΟΡΙΚ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7190	εἰς Βίζαγκαπτάμ 24 Ἀπρ. διὰ Αδεν
ΝΤΟΡΟΣΕΤ (λιθ.)	έτ. «Ιντερκοντίνεταλ Τρ.»	58	10200	εἰς Ιαπωνίαν, υπὸ συμπλήρωσιν
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσοστεεάνικα»	54	8062	άργει Τάροντα ἀπὸ 26 Φεβρ.
ΟΛΚΑΤ (λιθ.)	έτ. «Καρμέλο»	43	2875	άργει Ἀμπελάκι ἀπὸ 2 Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανοστάλαντικα»	53	17362	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διὰ Νέαν Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλάμας»	54	13652	άργει Φερρόλ ἀπὸ 3 Ἀπρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕΥ' (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλη»	54	13652	άργει Φερρόλ ἀπὸ 21 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλάμας»	54	20453	ἀνεχ. Πουέτο λά Κρεούζ 4 Μαΐου διὰ Φίλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΙΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ Όίλη»	48	11298	ἀνεχ. Σιδῶνα 6 Μαΐου διὰ 'Αιμπούργον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙ'ΙΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλη»	54	14047	εἰς Αμπελούγον ἀπὸ 26 Μαΐου.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (λ. δ.)	έτ. «Ωνάση»	58	27500	εἰς Ήνωμένας Πολιτείας, υπὸ συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλη»	50	17791	διῆλθε Σουέζ 2 Μαΐου διὰ Περοικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλη»	53	14221	διῆλθε Σουέζ 12 Μαΐου διὰ Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτος»	53	14009	ἀνεχ. Πόρτλαντ (Με) 6 Μαΐου διὰ Σιδῶνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλη»	49	17725	ἔφθ. Βαλτιμόρην 6 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙΤ' (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλη»	54	13678	ἀνεχ. Πόρτλαντ (Με) 5 Μαΐου διὰ Σιδῶνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλη»	53	13660	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διὰ Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	άργει Φερρόλ ἀπὸ 22 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλη»	54	13934	άργει Φερρόλ ἀπὸ 21 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλη»	55	13709	διῆλθε Σουέζ 8 Μαΐου διὰ Περοικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓ'ΓΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλη»	54	13713	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διὰ Σιδῶνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλη»	55	13934	ἀνεχ. Αμέρερσον 7 Μαΐου διὰ Κιελον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλη»	54	13665	άργει Φερρόλ ἀπὸ 19 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάουθ Άτλαντικ»	55	18790	ἀνεχ. Φίλαδέλφειων 8 Μαΐου διὰ Παλέρμον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλη»	55	13934	άργει Φερρόλ ἀπὸ 21 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλη»	54	20595	ἀνεχ. Λός Αντζελες ἀπὸ 10 Ἀπρ. διὰ Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλη»	54	13665	άργει Θερόλη ἀπὸ 14 Ἀπο.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλη»	49	17792	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διὰ Ντελάγουαρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλάμας»	54	14047	εἰς Βαλτιμόρην ἀπὸ 23 Αὔγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλη»	49	17792	ἔφθ. Ρόττερνταμ ἀπὸ 19 Ἀπρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΓΙΜ	έτ. «Ολύμπικ Όίλη»	50	17791	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 26 Ἀπρ. διὰ Παλέρμο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλη»	54	13580	ἔφθ. Μπουένος Αὔρες 6 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουνσανάντο»	54	20611	εἰς Κιελον ἀπὸ 29 Απρ.
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονοδάρο»	43	7028	ἀνεχ. Ρίθερ Μπλακγουώτερ ἀπὸ 22 Δεκ.
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	ἄργει Αμβούνγον ἀπὸ 23 Αὔγ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Εξπλόρερ»	44	7215	ἔφθ. Ρόττερνταμ ἀπὸ 19 Αὔγ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερ»	43	7256	διῆλθε Τρίνινταντ 8 Μαΐου διὰ Μπρονοάιντ
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Τρέιντερ»	44	7211	ἀνεχ. Τρίνινταντ 5 Μαΐου διὰ Παραμάριο
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ'ΙΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Θράιτερ»	44	7255	ἔφθ. Σιγκαπούρην ρόδις 5 Μαΐου
ΟΜΟΝΟΙΑ (Κοοταρ.)	έτ. «Ενναϊς»	12	2174	ἀνεχ. Αδεν 1 Μαΐου διὰ Μπαντάρ Μασούρ
ΟΠΟΡΤΟΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ούντερος»	55	20616	ἀνεχ. Ταλκαχουάνο 4 Μαΐου διὰ Μπουένος Αὔρες
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθ.)	έτ. «Οοσαν»	45	7238	ἔφθ. Αγιον Θρακιοκόπον ἀπὸ 2 Αὔρ.
ΟΣΕΑΝ ΔΦΩΝΗ (λιθερ.)	έτ. «Νόρλορ»	43	7211	διῆλθε Ζαμαΐκα 4 Μαΐου διὰ Λάς Πιέντρας
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανοσόεαν Τάνκερ»	52	12065	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 29 Ιαν.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιβλλ»	43	7176	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 22 Ἀπρ. διὰ Πουέρτο Ορντάζ
ΟΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μπλού Μπαίνη»	43	7194	άργει Χαλκίδη ἀπὸ 24 Δεκ.
ΟΣΕΑΝ ΣΗΘ (λιθ.)	έτ. «Χάνοδερο»	42	7221	έφθ. Πόλητ Α Πίτρ 5 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)	έτ. «Χάνοδερο»	43	7256	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 18 Αὔρ.
ΟΣΕΑΝ TZENNY (δεξ.)	έτ. «Οοσαν»	52	11349	ἀνεχ. Τίρον 25 Ἀπρ. διὰ Μαρακάιμπο
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΑΙΖ	έτ. «Αουντάξ»	23	7246	ἀνεχ. Κολόμπο 3 Μαΐου διὰ Γιαβάτα
ΟΥΑΓ'Ι ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Ούάτη Στάρ»	44	7248	έφθ. Αστόρια ἀπὸ 14 Ἀπρ.
ΟΥΑΙΣΣΕΣ II. (λιθ.)	έτ. «Ούλισσεσ»	42	7234	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαΐου
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	άργει Χαλκίδη ἀπὸ 4 Δεκ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ούρανια»	32	6430	έφθ. Πόλητ Α Πίτρ 5 Μαΐου
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 18 Αὔρ.
ΟΥΡΑΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορια»	56	12807	ἀνεχ. Θίρον 25 Ἀπρ. διὰ Γιοκοκόμαν
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λιθ.)	έτ. «Πανώρα»	43	7224	διῆλθε Πανούν 8 Μαΐου διὰ Νέαν Υόρκην
ΠΑΙΓΛΟΤ	έτ. «Καρέπτο»	43	7176	άργει Μπρούτζες ἀπὸ 18 Ἀπρ.
ΠΑΛΑΜΑ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7136	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 6 Φεβρ.
ΠΑΛΜΙΤΑ (Κοοταρ.)	έτ. «Πλάμα»	20	5182	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διὰ Τάμπαν
ΠΑΝ	έτ. «Αριας»	56	10486	ἀνεχ. Λός Αντζελες 4 Μαΐου διὰ Γιοκοκόμαν
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοοταρ.)	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	διῆλθε Αδεν 5 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολισκολά»	26	4494	διῆλθε Αδεν 5 Μαΐου δ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Βαλιέντε»	55	9857	έφθ. Αιγαίνερσαν 2 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. (λιθ.)	έτ. «Ελίκιζον Τράναπορτ»	57	8500	άνεχ. Μόζι 9 Μαΐου διὰ Νιγκάτα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Αντάριος»	44	7212	άργει Φόδεύ άπο 8 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Ιγνάτιο»	44	7281	αργει Τάραντα άπο 23 Νοεμ.
ΠΑΝΔΩΡΑ (άμερ.)	έτ. «Βάντα»	43	7280	άνεχ. Βαλτιμόρων 3 Μαΐου διὰ N. Όρλεάνην
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ	Μαρίνος - Φράγκος	20	6542	άργει Ρέπτερντον άπο 15 'Ιαν.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλια»	29	6598	άργει Πέρσαμα άπο 9 Αύγ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ριο Χόντο»	43	8474	διπλήθε Ντόρερ 13 'Απρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Κοστ.)	έτ. «Κορφάτα»	09	715	άνεχ. Θεσσαλονίκην 3 Μαΐου διὰ Τουπρούκ
ΠΑΝΤΕΡ (παναμ.)	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	άργει Μπαρρόου άπο 17 'Οκτ.
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Παραπόρτι»	25	4687	έφθ. Δουγκέρκην άπο 29 'Απρ.
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Παρδαλίναι»	43	7257	έφθ. Σούσα 29 'Απρ.
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ	έτ. «Κοράλλι»	30	3806	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διὰ Τρίνινταν
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	έφθ. Καράτοι 13 'Απρ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ (άμερ.)	έτ. «Πεγκόρ»	45	7202	άνεχ. Μόντρεαλ 7 Μαΐου δι' Αγγλιαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (λιθ.)	έτ. «Πασιφίκ Γουίντ»	44	7255	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Μαΐου διὰ Βομβάνη
ΠΑΣΙΦΙΚ ΕΝΤΟΥΡΕΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Αίτζιαν Μάρε»	37	9933	άνεχ. Γιαβάτα 30 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑΤΩΝΙΡ (λιθ.)	έτ. «Πασιφίκ Πατονίρ»	56	10060	άνεχ. Γενόβαν 26 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	έτ. «Πιούνιντεν Ο.Μ.Κ.»	25	6605	έφθ. Νόρτντεγκαμ 5 Μαΐου
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Κοντίνεντάλ»	44	7254	άργει Σαβάνναν άπο 14 Δεκ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (λιθ.)	έτ. «Πασιφίκ Τσάλλεντζερ»	57	10173	έφθ. Λιμπελάκι άπο 28 Δεκ.
ΠΕΛΟΥ (λιθ.)	έτ. «Σάμοσκ»	45	7054	εις Μιδδλεσμπρο άπο 22 Μαρτ.
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 Μαΐου διὰ Βομβάνη
ΠΕΡΑ Α'.Λ.ΑΝΤ	έτ. «Μάντσοκ»	36	7236	άνεχ. Αγκουάντα 3 Μαΐου δι' Αυθέρσαν
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ (λιθ.)	N. Γ. Λιβανός	58	6600	άνεχ. Δουγκέρκην 18 'Απρ. διά Μελβούρνην
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	άνεχ. Κολόρπο 20 'Απρ. διά Γιαβάτα
ΠΕΡΑ ΣΗ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδιά»	56	8240	διπλήθε Παναμάν 30 'Απρ. διά Πότλαντ (‘Op.)
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	15800	άργει Σύρον άπο 9 'Οκτ.
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πήγασος»	43	7221	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 19 'Απρ.
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	10800	έφθ. Νέαν Υόρκην 26 'Απρ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λιθ.)	έτ. «Ελλήποντος»	45	7056	άνεχ. Σιγκαπούρην 17 'Απρ. διά Τζακάρταν
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	έφθ. Μπρούτζες 28 'Απρ.
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Μέδουσα»	43	7205	άργει Ελλαδική άπο 13 Μαρτ.
ΠΛΑΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Ορένς»	43	7228	άργει Ελλαδική άπο 21 'Ιαν.
ΠΛΟΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	έφθ. Χάμπτον ρόδς 10 Μαΐου
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σαινιν Ανάργυροι»	24	1435	διπλήθε Τρίνινταν 29 'Απρ. διά Ρίουνταν
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναϊδάς»	54	9188	άργει Αλγενίον 5 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν
ΠΟΛΙΚΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Σκύρων»	43	7258	άργει Σύρον άπο 29 Σεπτ.
ΠΟΛΥΕΝΗ (Κοστ.)	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	άργει Χόκη Κόγκι άπο 29 'Ιαν.
ΠΟΛΥΕΝΗ Γ. (λιθ.)	έλληνικο συμφέροντα	57	8549	άνεχ. Τρινινταν 7 Μαΐου διά Καριπίτο
ΠΟΛΥΕΝΗ Κ. (λιθ.)	έτ. «Αντρια»	57	9167	άργει Ντάρτημουθ άπο 11 'Απρ.
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρρης»	43	7257	άργει Αυθέναν άπο 13 Δεκ.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Οσεαν Γουαίνς»	38	2646	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ άπο 24 Νοεμ.
ΠΟΡΤΑΡΙΤΙΣΣΑ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7267	άργει Μασαλίαν άπο 26 Νοεμ.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λιθ. δεξ.)	Μαρίνος - Φράγκος	21	7536	έφθ. Φιλαδέλφειαν 14 'Απρ.
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Ρέντ Κάνουν»	43	10576	άνεχ. Ρόττερνταν 30 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΟΥΛΑΡΙΑΝΗ	έτ. «Πουκού»	36	7104	άνεχ. Ουιντσιάν 18 'Απρ. διά Μπουένος Αύρες
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)	Μαρίνος - Φράγκος	22	6887	άνεχ. Αλγενίον 5 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. «Τράσοπορ Όθερον»	24	4928	άργει Σύρον άπο 9 'Ιαν.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιθ.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	έφθ. Κάρδιφ άπο 30 'Ιαν.
ΠΡΟΚΥΩΝ (λιθ.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	άργει Ελευσίνα άπο 21 'Ιαν.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	11500	έφθ. Χάμπτον ρόδς 10 Μαΐου διά Κέιπ Τάουν
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Προμηθεύς»	43	10448	άνεχ. Μπαντάρ Μασάρ 1 Μαΐου διά Κέιπ Τάουν
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (λιθ.)	έτ. «Ελλήποντος»	43	7128	άργει Σύρον άπο 1 Νοεμ.
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έτ. «Προσπερίτην»	44	7230	άργει Κυνδούσουν άπο 20 'Ιαν.
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7192	άργει Ζεεμπούγκε άπο 4 Μαρτ.
ΡΑΝΝΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λίγκουε»	57	24000	άνεχ. Αγιον Φραγκίκον 4 Μαΐου διά Σονκέι Πακνίγκ
ΡΑΨΟΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άργει Φάλμουθ άπο 17 'Ιαν.
ΡΕΝΕ	έτ. «Νόγκα»	11	2255	άνεχ. Κόδομασαρχ 5 Μαΐου διά Μπάραν
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (λιθ.)	έτ. «Νέοτωρ»	43	7112	άργει Φάλμουθ άπο 31 'Ιαν.
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Παταϊφίκα»	44	7226	άργει Φάλωντηκ άπο 18 Σεπτ.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λιθ.)	έτ. «Νέοτωρ»	44	7111	άνοει Μπρούτζες άπο 4 Μαρτ.
ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστερν Σῆ»	55	21050	άργει 'Ελευσίνα άπο 13 'Ιαν.
ΡΟΜΠΕΡΤΒΙΛΛ (λιθ.)	έτ. «Μπάσοα»	44	7183	άνεχ. Θιουτάν Τρουθίλλο 25 'Απρ. διά Γκουάντα
ΡΟΥΛΑ (λιθ.)	έτ. «Μαρκούσιτα»	24	5509	έφθ. Κέιπ Τάουν 2 Μαΐου
ΡΥΘΜΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κλόμπε»	56	10000	άργει Βαλτιμόρων άπο 8 Μαρτ.
ΣΑΒΙΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	56	21000	άνεχ. Σιγκαπούρην 24 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σουπέρεμ»	43	4233	έφθ. Νουέβιτας 2 Μαΐου
ΣΑΙΝ ΤΖΟΝ	έτ. «Σαιντι»	44	7176	άργει Γάνδην άπο 20 'Οκτ.
ΣΑΛΑΜΑΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Στάνχαλ»	30	4105	άργει Μορουγκάο 8 Μαΐου δι' Αμοτερνταμ
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10652	άργει Σπέτζιαν άπο 2 'Ιαν.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζια»	23	5372	άργει Συρακούσας άπο 23 'Ιαν.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Αντώνιο»	17	5685	έφθ. Πειραιά 2 Μαΐου
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσεπεράντζα»	06	2084	άργει Σεεμπούγκε άπο 8 Οκτ.
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικα»	44	10546	άνεχ. Σπέτζιαν άπο 8 Οκτ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7283	άργει Ρόττεονταμ άπο 16 'Ιαν.
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	άργει Μπρούτζες άπο 17 'Απρ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Βαπτιστής»	23	4884	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ άπο 2 Δεκ.
ΣΑΝΘΗ (λιθ.)	έτ. «Ρέκορντ»	42	7125	άργει Θάλμους άπο 14 Νοεμ.
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πολύφριμος»	18	1260	διπλήθε Κωνοταντινόπολιν 27 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Σάν Τζόρτζ»	57	9939	διπλήθε Παναμάν 24 'Απρ. διά Μαρακάιμπο
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	άργει Κάρδιφ άπο 14 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπόρες»	43	7257	έφθ. Λά Γκουαίρα 26 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λιθ.)	έτ. «Σαιν Τζάνη»	44	7176	άργει Χάμπτον ρόδς άπο 24 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λιθ.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Χάλιφας 1 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Ορακουάνα»	43	7164	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιθ.)	έτ. «Παναθήνα»	43	7179	διπλήθε Παναμάν 5 Μαΐου διά Χάλιφας
ΣΑΝΜΗΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	άνεχ. Λά Πλάτα 15 'Απρ. διά Καριπίτο
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	άργει Αμπελάκι άπο 7 Αύγ.
ΣΑΝΤΟΥΙΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	άνεχ. Τοάρλεοτον 8 Μαΐου διά Σαβάνναν, έφθ. 9
ΣΑΠΟΦ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	έφθ. Χούλλ 8 Μαΐου
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	άνεχ. Ρίθερ Μπλακγουώτερ άπο 13 'Ιαν.
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιθ.)	έτ. «Νουέδα Σεβιλλά»	44	7066	άργει Ελευσίνα άπο 6 Φεβρ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	16216	εις Μάλταν (έποκευαι)
ΣΗ ΑΓΑ (λιθ.)	έτ. «Γιουνίβερσαλ»	42	6117	άνεχ. Κεμπέι 1 Μαΐου (διαταγάς)
ΣΗ ΜΑΪΝΤΑΙΝ (λιθ.)	έτ. «Βίκτωρ Ίντερν.»	44	7257	έφθ. Μπέλφαστ 3 Μαΐου
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαρίπιμος»	44	7063	ασενί Αμπελάκι άπο 18 Σεπτ.
ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ (λιθ.)	έτ. «Πιουνίθερο. Τράμπ»	43	7191	άργει Βαλτιμόρων άπο 9 Μαρτ.
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	άργει Ρόττερνταμ άπο 1 Μαρτ.
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	διπλήθε Σουετ 1 Μαΐου διά Ραγγούν
ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ	έτ. «Κάθυ»	21	6735	άργει εις Πεταλιούς άπο 4 Μαΐου
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σιραμ»	42	7146	άργει Σύρον άπο 4 Οκτ.
ΣΙΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Νουέδα Βαλένθα»	42	6907	άργει Πειραιά άπο 18 'Ιαν.
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	άνεχ. Μπαντάρ Μασάρ 16 'Απρ. δι' Αδεν
ΣΟΥΙΤΓΟΥΩΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Σουητγουώτερ»	43	10172	άνεχ. Μόζι 24 'Απρ. διά Κορέαν
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Τεκλόμπο»	19	6547	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαΐου διά Μασσαλίαν
ΣΟΥΝΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Κηφισιά»	43	7236	18 : ΣΟΥΝΙΟΝΝΑ, ομηρία Ελληνική
ΣΟΥΣΑΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	άνεχ. Χιροκάθα 17 'Απρ. διά Χιροσίμαν
ΣΟΦΙΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Εξέλαιορ»	57	10398	άνεχ. Βιζαγκαπατά 4 Μαΐου διά Κολόμπο
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιθ.)	έτ. «Ατυχίδης»	25	6810	έφθ. Αλεξάνδρειαν 4 Μαΐου
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αίολος»	43	7199	

ΣΠΑΡΤΟ		έτεις «Σπάρτο»	43	7232	έφθ. Χαϊφαν 24 'Απρ.
ΣΠΕΤΕΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Κοοτ.)		έτεις «Νήπαρ Κοοτάρικαν»	28	4778	είς Ρόττερνταμ άπό 24 Σεπτ.
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (λιβ. δεξ.)		έτεις «Γκόθικ»	57	20638	διηλώθεις Πόρτ Σαιδ ! Μαΐου διά Σέταν
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λιβ. δεξ.)		έτεις «Νέπουν Τάνκερς»	56	30159	διηλώθεις Πόρτ Σαιδ 6 Μαΐου διά Χάρρον
ΣΤΑΡ (λιβ.)		έτεις «Στάρ»	44	7162	άργει Ελευσίνα άπό 30 Νοεμ.
ΣΤΑΡΑΣ (Κοοταρ.)		έτεις «Σταράς»	21	4779	άποντει Χόλι Λόχι άπό 27 Φεβρ.
ΣΤΟΡΚ		έτεις «Πινογκάνα»	43	7282	άργει Φάλμουθ άπό 14 Φεβρ.
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιβ.)		έτεις «Μαργκό»	44	7253	άνεχ. Ντώρμπαν 9 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)		έτεις «Τρόπικο»	54	11914	άργει Καλάμας άπό 6 Φεβρ.
ΤΑΝΑΓΡΑ (λιβ. δεξ.)		έτεις «Κάννα»	52	12064	άργει Ρόττερνταμ άπό 13 Δεκ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδουρο)		έτεις «Μπελένι»	43	7235	Ίδε : «ΠΑΝΔΩΡΑ», ώς μετωνυμάσθι
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιβ. δεξ.)		έτεις «Βάντο»	44	7330	διηλώθεις Θέουταν 4 Μαΐου διά Τζέδδαν
ΤΑΣΣΟΣ (Κοοταρ.)		έτεις «Σάν 'Ατανάσιο»	15	2557	άργει Ρίθερ Μπλακουώντερ άπό 15 Δεκ.
ΤΑΥΓΓΕΤΟΣ (λιβ.)		έτεις «Μόναδαρ»	43	7131	άνεχ. Πέρλατον (Με) 1 Μαΐου διά Αμμουδιν Μπούν
ΤΑΥΡΟΣ (λιβ. δεξ.)		έτεις «Τρανακοντινεντάλ»	56	20250	άργει Βαγκούθερ άπό 25 Μαρτ.
ΤΖΕΙ'ΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιβ.)		έτεις «Σπικέρρειρς»	43	7231	άργει Ελευσίνα άπο 31 Δεκ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)		έτεις «Οσεάνικ»	43	7040	άργει Γέλανδην άπο 27 Φεβρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)		έτεις «Οσεάνικ»	43	7026	άργει Γέλανδην άπο 16 Φεβρ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΜ		έτεις «Γκλοριάννα»	44	7055	άργει Γέλανδην άπο 23 Μαρτ.
ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)		έτεις «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	άργει Χίον άπο 11 Σεπτ.
ΤΖΟΥΑΙΑ		έτεις «Κονκόρντια»	20	3526	διηλώθεις Σουέζ 29 'Απρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)		έτεις «Μπαλμπόνα»	54	18717	έφθ. Περοικόν Κόλπον 23 'Απρ.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιβ. δεξ.)		έτεις «Λίμπερτις»	53	27853	άνεχ. Καμπάνα 16 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΤΙΝΙ (δεξ.)		έτεις «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άργει Ρόττερνταμ άπό 24 'Ιαν.
ΤΙΝΑΜΑΡ		Μαρίνος = Φράγκος	20	6036	άργει Γάνδην άπο 12 Μαρτ.
ΤΙΡΥΝΗ (λιβ.)		έτεις «Νερέίντα»	44	7258	εἰς Βατιμόρην άπο 13 'Απρ.
ΤΟΡΜΟΓΙΑΝ (λιβ.)		έτεις «Άντρα»	44	7254	άργει Κυνόδοσουραν άπο 10 Μαρτ.
ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ (Κοοταρ.)		έτεις «Σάντα Βαρθάρα»	27	2758	διηλώθεις Γιθραλτάρ 5 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΤΡΑΝΣ ΓΚΟΥΛΦ (λιβ. δεξ.)		έτεις «Τρανασόβιλ»	57	24150	έφθ. Γκουαντανάμου Μπαιν 1 Μαΐου
ΤΡΑΝΚΑΡΙΜΠ (λιβ.)		έτεις «Κοντινεντάλ»	29	5949	άργει Συρακούσας άπο 28 'Ιαν.
ΤΡΑΝΣΙΑΣΩΝ (λιβ. δεξ.)		έλληνικά συμφέροντα	31	8923	άργει Συρακούσας άπο 10 Φεβρ.
ΤΡΑΝΚΑΣΤΩΡ (όνδο. δεθ.)		έτεις «Ιντερμάρες»	30	9097	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 'Απρ.
ΤΡΑΝΣΣΚΙΠΠΕΡ (λιβ.)		Η.Α. Γ. Κουλουκουντής	44	7388	άνεχ. Κατίλιν 3 Μαΐου διά Αρούμπαν
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λιβ. δεξ.)		έτεις «Τραναστάλνικ»	43	9795	άργει Ρίθερ Στόουρ άπο 22 'Ιαν.
ΤΡΑΝΣΠΟΛΛΟΥΞ (δεξ.)		έτεις «Τρανοκάστωρ»	30	9100	έφθ. Κολόμπο 25 'Απρ.
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιβ.)		έτεις «Μπάχια Σαλίνας»	44	7191	άνεχ. Γλασκώθην 28 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΤΡΙΝΙΤΥ (λιβ.)		έτεις «Ντέ Κολόν»	57	10493	άνεχ. Πρόδιντες 27 'Απρ. διά Βενεζουέλαν
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΣΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λιβ. δεξ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	10441	έφθ. Κέιπ Τάουν 4 Μαΐου
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λιβ.)		έτεις «Μάρε Νοστρουμ»	44	7235	άνεχ. Σάντος 28 'Απρ. διά Αμμουδιν Μπαιν
ΤΡΙΤΟΝ (λιβ. δεξ.)		έτεις «Ρέντ Κάνουν»	45	10448	άνεχ. Καδίλ 3 Μαΐου διά Τάμπαν
ΤΣΑ		έτεις «Μεριντίνα»	20	4028	άργει Γάνδην άπο 24 'Ιουλ.
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (λιθάνου)		Π. Κυπριανού	18	5285	άργει Γκουόσουραν άπο 8 Μαρτ.
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ		Φ. Κυπριανού	18	5729	άνεχ. Λιπταλ Πέντρο 30 'Απρ. διά Μπατόν Ρούζ
ΤΥΧΑ		έτεις «Ρουάγιαλ»	42	7035	άνεχ. Λιπταλ Πέντρο 30 'Απρ. διά Μπατόν Ρούζ
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιβ. δεξ.)		έτεις «Υδρούσσα»	55	20615	άνεχ. Άγιον Φραγκίσκον άπο 6 'Απρ. διά Σουμάτραν
ΦΑΙΓΡΤΡΕΙΝΤ (λιβ.)		έτεις «Φαιρτρέιντ»	21	6675	έφθ. Αάρχους 19 'Απρ.
ΦΑΛΚΟΝ		έτεις «Ντέλ Έστε»	43	7132	άργει Ζευμπρούγκε άπο 25 'Ιαν.
ΦΑΝΤΟΜ (λιβ. δεξ.)		έτεις «Μίρμαϊντ»	57	24000	άνεχ. Φίλαδελφειαν 1 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΦΑΡΑΛΙΣ		έτεις «Ινκάικα»	45	7263	έφθ. Λίθερπορτ 8 Μαΐου
ΦΑΤΙΝΑ (λιθάνου)		Κ. Αργύρης	17	1875	άνεχ. Ράς Τανούρα 29 'Απρ. διά Νταμάρ
ΦΟΙΟΙΣΒΟΣ ΙΙ. (λιβ.)		έτεις «Προγκρέσσο»	44	7247	άργει Κάρλοσαν άπο 28 Μαρτ.
ΦΩΡΑ		έτεις «Οσεαν Γουαίνης»	36	2678	εἰς 'Αμβούργον άπο 21 Μαρτ.
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)		έτεις «Κάλντελα»	44	10983	άνεχ. Γιοκοκάμαν 9 Μαΐου διά Ρόττερνταρ
ΦΟΥΛΜΑΡ (λιβ.)		έτεις «Πόρτορινο»	44	7087	άργει Σύρουν άπο 15 Μαρτ.
ΦΟΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.)		έτεις «Νολίντο»	21	3522	άργει Μόπηλ άπο 12 Αύγ.
ΦΟΡΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (λιβ.)		έτεις «Ναιτζιαν»	42	7181	άργει 'Αμβούργον άπο 10 'Ιαν.
ΦΟΡΗ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιβ.)		έτεις «Ναιτζιαν»	43	7333	άργει 'Ελευσίνα άπο 7 'Ιαν.
ΦΟΡΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιβ.)		έτεις «Ναιτζιαν»	42	7172	άργει 'Αμβούργον άπο 9 'Ιαν.
ΦΩΤΕΙΝΗ (λιβ.)		έτεις «Ντέ Κολόν»	56	10483	άνεχ. Γιοκοκάμαν 9 Μαΐου διά Λός 'Αντζελες
ΦΩΤΟΥΛΙΑ (λιβ.)		έτεις «Πορτορίνο»	43	7151	άργει Ρίθερ Μπλακουώντερ άπο 7 'Ιαν.
ΧΑΡΡΙΕΡ (λιθέρ.)		έτεις «Μπάχια Σαλίνας»	43	7165	διηλώθεις Πόρτ Σαιδ 10 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΧΑΡΙΟΤ (λιβ. δεξ.)		έτεις «Νίλ»	57	23664	διηλώθεις Κάρπατος 9 'Απρ.
ΧΑΤΖΙΣΤΣΑΚΟΣ (λιβ.)		έτεις «Οσεαν Κάργκο»	56	10583	άργει Αρούμπορον άπο 9 'Απρ.
ΧΕΡΑΛΑΝΤ (λιβ.)		έτεις «Γκόθαμ»	43	7242	άργει Αρούμπορον άπο 16 Φεβρ.
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΣ (λιβ.)		έτεις «Πτερωπήτη»	43	7224	άργει Τεογέστον άπο 10 'Ιαν.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λιβ. δεξ.)		έλληνικά συμφέροντα	38	9475	διηλώθεις Γιθραλτάρ 10 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΧΛΟΗ (δεξ.)		έτεις «Τραναστορεάνικα»	54	15749	διηλώθεις Σουέζ 12 Μαΐου διά Περ. Κόλπον
ΧΟΚ		έτεις «Ντέλ Έστε»	43	7127	εις θέσιν 22.38 N. — 8.9 A. Μαΐου 2, διά Βορ. Αμερικαν
ΧΟΥΔΑΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιβ.)		έτεις «Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	άνεχ. Τεργεόπον 2 Μαΐου διά Κάλλιαρι
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.)		έτεις «Λιόν»	44	7150	άργει Κατίλιν 21 'Ιαν.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβ. δεξ.)		έτεις «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	άνεχ. Γιοκοκάμαν 11 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΧΡΥΣ Α. (λιβ.)		έτεις «Γκράουντ»	43	7258	έφθ. Καϊμάριεν 24 'Απρ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (λιβ.)		έτεις «Ούινδωρ»	43	7243	έφθ. Νέαν 'Υδρκην 4 Μαΐου
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιβ.)		έτεις «Σεντράλα»	43	7180	άργει Νιούπορτ άπο 13 'Ιαν.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Ρ. (λιβ.)		έτεις «Γιούν. Σίππερς»	55	23930	άνεχ. Σόλεϋ 29 'Απρ. διά Μπάνιας
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)		έτεις «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. Τσάρλεστον 9 Μαΐου διά Αρούμπαν
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιβ.)		έτεις «Μαρακαΐου»	44	7256	άνεχ. Τάμπαν 7 Μαΐου διά Κριστομπαλ
ΟΚΕΑΝΙΑ		έτεις «Τρανσοτοσεάνικα»	42	7084	άργει Αμπελάκι άπο 8 Δεκ.
ΟΚΕΑΝΙΣ (λιβ.)		έτεις «Ρόμπλον ντε 'Ορο»	40	5557	άργει Ρίθερ Μπλακουώντερ άπο 22 Δεκ.
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)		έτεις «Όκεανοπόρος»	44	7293	άνεχ. Πενσακόλαν 2 Μαΐου διά Χιούστον

(ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ 38η ΣΕΛΙΔΑ)

τ. ζαχάρεως εις σάκκους διά Χαϊκάτα—Τόκιο ρέιντς 62)— ένα λιμένα, μέχι 1)9 έξτρα διίστοι πρόσθιτων λιμένων έκφραστών, μέχρι τριών ποιάσιων, φιοι και στόσουεν, μέχι 1000 τόν. έλευθερων έκφραστών, φόρτωσις 2—4.25 φιο, φόρτωσης 15—15 'Ιουνιού.

«ΣΑΛΑΜΑΤ» (παναρ.) από Αδίλες 6600 τ. φορτίου εις σάκκους διά Μπατόν Βορείου ή Νοτίου Κούδας 60 δολ. 6.55, φόρτωσης 15 'Ιουνιού.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ» από Μπέρια—Λορέντζο Μάρκες 9200 τ. όραβοσιτού εις σάκκους διά Μαΐου Καΐδην 5716, μέχι 1000 τόν. έλευθερων έκφραστών, φόρτωσις 5—25 Μαΐου.

«ΠΕΤΑΛΟΙ» από Τρίπολην δολ. 7, φόρτωσις 7—14 Μαΐου.

«ΑΡΙΑΙΑ» (Κοοταρίκας) από Ντακάρ 2300 τ. στόρων διά Γενόβαν 58), φόρτωσης 10 'Ιουνίου.

«ΜΑΙΡΟΥΛΑ» από Κεσσάρι 1350 τ. φωσφάτων διά Βραΐλων 28), φόρτωσις 8 Ημέραις Μαΐου.

«ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ» από Σαφάγκα 4000 τ. φωσφάτων διά Κολόμπο 60), αρμεσος φόρτωσης.

«ΑΓΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» από λιμένα 'Ανατολ. Αφρικής 3000 τ. παλαιοισθήρων διά Δυτικήν 'Ιταλίαν 65), αρμεσος φόρτωσης.

«ΑΡΙΑΝΝΑ» (Κοοταρ.) από Καζαμπλάγκαν 1750 τόν. κρήμης διά Δανίαν 33), φόρτωσης Μάϊου.

«ΑΡΙΚΑ» (Κοοταρίκας) έκ Κούδας 6200 τόν. ζαχάρεως εις σάκκους και χύμα διίστοι ομερικανικού λιμένα Κόλπου δολ. 2.74 φιο και στόσουεν, φόρτωσης 12 — 19 Μαΐου.

Ai χρονοναύλωσεις

«ΓΚΑΝΝΕΤ» (λιθέρ.) 10.950 τόνων ί.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης

10 μιλλών, με κατανώλωσιν 26 ή 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον πετρελαίου διίστοι Ιταλίας 78% έπι έλαττον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδογίου, ομεσος φόρτωσης.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιθέρ.) από λίμνην Μαρακάιμπο 29.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Νέαν 'Ορλεάνης 62½% έπι έλαττον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδογίου, φόρτωσης 23 Μαΐου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΣ» (σημ. άμερικ.) από λίμνην Παρσικού Κόλπου 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Τουρκίαν, με όφιδον 'Ελλάδα, 34% έπι έλαττον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδογίου, φόρτωσης 14 Μαΐου.

«ΠΑΣΙΦΙΚΕΙ-ΤΟΡ» (νεότευκτον) 19.000 τόνων ί.ω. συνεχή ταξίδιον (παγκόσμιοι μεταφοροί πετρελαίων) από 'Ιουνίου 1958 μέχρις 'Απριλίου 1960, 50% έπι έλαττον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδογίου, έναρξης 'Ιουνίου.

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-FREEPORT

Auf dem Sande 1

After office - Hours:

Telegrams: ASKITIS

Telephone: 36 71 13/14

45 21 21

VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP CHANDLERS

Πρακτορεύσεις και τροφοδοσίαι των Έλληνικών πλοίων.

Address: Riva Schiavoni 4159

Cables: VISCONTI-VENICE

VENICE - ITALY

Phones: 28779

Private: 29065 - 34715

PHONES: 31478.25889

Teladdr: HERMES
CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS (PTY) Limited

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ & Α. ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ

Τρόφιμα, ψάρια, μηχανής, καταστρώματος
και «ΤΡΑΝΣΙΤ»

Γενικοί άντιπροσώποι των AMEROIDS εις Ν.ΑΦΡΙΚΗΝ
2, Selkirk Street—CAPE TOWN

Tel. Address:
"NEGRISCO,"

Telephone Nos office 387/
Private 84164

NEGRIS & Co. (ESTABLISHED 1902)

SHIP CHANDLERS
GENERAL MERCHANTS & NAVAL PURVEYORS
NEGRIS BUILDING, YORK STREET, FORT.

P. O. Box 663

COLOMBO

CEYLON

ΚΕΡΚΥΡΑ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ΚΟΝΤΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ — ΓΑΙΑΝΟΡΑΚΕΣ

ΤΗΑ ΔΙΕΥΘ. "ΚΟΝΒΟΥΔΑ" ΚΕΡΚΥΡΑ

LLOYD'S AGENT

CONWOOD - CORFOU

ESTABLISHED IN 1869

HEAD OFFICE: 9, RUE JACQUES BINGEN, PARIS

JOKELSON & HANDSAEM, S.A.

LICENSED STEVEDORES, SHIP'S SHIPPING AND FORWARDING AGENTS

DUNKERQUE • CALAIS • HAVRE
ST. NAZAIRES • NANTES

Agents for the United Kingdom (Liverpool and Glasgow excepted)—
C. P FRESHWATER, 101 Leadenhall Street, London E.C. 3
Telegrams: "FRESUPPLY, FN." Telephone: AVEnue 4773

"POLLEXFEN & CO. LTD.", Chapel Chambers, North
28, Chapel Street,

Telegrams: "POLLEXFEN, THOMAS BROCK & CO., 29, Waterloo Street.
Telephone: CENtral 72067.

GLASGOW: "LINDEN.", Telephone: CENtral 1914

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.

AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING CO. PTY. LTD.

ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

19 BRIDGE STR.
"SCOTTISH HOUSE," TEL. CABLES: "SPIRO,, SYDNEY
SYDNEY - NSW
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

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

C. G. VARCADOS & CO.

SHIPCHANDLERS

Cable address: "VARCADOS."

A D E N

Provisions and General Groceries
Fresh Meats, Engine and deck Supplies

We Guarantee: Prompt Service, Best Quality, low Prices
and Entire Satisfaction.

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 σᾶς
 παράσχῃ ἀμεσον και ὅμεμπτον ἔξυπηρέτησιν.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
 ORIENT FRACHTKONTOR
 STUBBENHUK 10., HAMBURG III GERMANY
 ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ERMIS,"
 BREMEN: SCHLACHTE 15/18. ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΣΥΛΑΣ
 EMDEN: HANDELSHOF F. MOSNY

ENG CHEONG PENG KEE LIMITED

SHIP CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS
 COLD STORAGE PROPRIETORS
 CABLES: 15 & 16 HONG KONG STREET TELEPHONE
 "FOODTON." P. O. Box 1263 22894, 21504
 SINGAPORE 1 (MALAYA)
 United Kingdom Agents:
AVGHERINO & APERGUIS
 DEVONSHIRE CHAMBERS, 146 BISHOPSGATE
 LONDON E.C. 2
 Telephone: Bishopsgate: 1343 Telegrams: AGESILAUS, LONDON

LEETE'S (SHIPPING AGENCIES) LTD.

LONDON
 BURY COURT HOUSE 718 BURY COURT, LONDON E.C. 3
 ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. SEABURDOCK
STEVEDORING & TALLYING K.L.P.
 Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς τοὺς κυριωτέρους
 Λιμένας
 Διευθύνεται προσωπικῶς ύπό τοῦ "Έλληνος
 Κου ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ"
 Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτισιν του εἰς τὰ
 Ναυπλιακά ξητήματα.

Telephones:
 AVenue 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. LTD.** BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS, LONDON, E.C. 3.

GEBR. SCHOEMAKER

BREMEN

ESTABLISHED 1888

TEL. NR. 26146/48 OFFICE SCHLACHTE 29
 TELEGRAMS: AUSRUESTUNG 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

ΑΔΕΛΦΟΙ ΡΑΧΩΒΙΔΗ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ΥΔΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΣ,
 ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ
 ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΆΠΟ ΤΟ
 ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

RACHOVIDES BROS & CO. LTD.

154 BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.

CABLES: "RACHOVIDES", LONDON

TEL: BISHOPSGATE 9878

JOHN ANGOURAS & CO.

(D. Capotas & Co. Succrs)

SHIPPING AGENTS

ALEXANDRIA P.O.B. 548

Tel Address: ANGOURAS

Telephone: 29965

"BUGSIER,"

REEDEREI UND BERGUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT

HAMBURG II.

Johannisbollwerk 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.

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. LTD.** BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS, LONDON, E.C. 3.

Cables:
 "AESALPORTS", London

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS • BROKERS OF CHARTERING • FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

P.O.Box 1746

PORT-SAID

P.O.Box 55

SUEZ

P.O.Box 9 (PORT TEWFICK)

Members of the Baltic and International Maritime Conference

TELEGRAMS: ALL OFFICES "DIORYX."

ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

STEAMSHIP BROKERS & AGENTS

CABLE ADDRESS: ORIONSHIP

80 BROAD STREET

NEW YORK, N.Y.

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

ROTTERDAM OFFICE

WESTERLAAN 3

TEL. 113994 - 113984 - 24510

TELEGRAMS: DIOSKUROI

N. MAVROLEON

SHIPBROKERS & AGENTS

AMSTERDAM

DAMRAK 89

TEL. 40115

LIVIERATO & C°

TELEGRAMS:
"PIRAMIS,"

P. O. Box 1224
STEAMER - POINT

ADEN

SHIPCHANDLERS

SERVICE QUALITY

SATISFACTION GUARANTEED

OCEAN OIL CO. [1942] LTD.

LONDON

SPECIALIZING IN THE MANUFACTURE
OF
MARINE STEAM ENGINE, STEAM TURBINE
AND
DIESEL LUBRICATING OILS.

STOCKS HELD AT ALL IMPORTANT WORLD PORTS

AGENTS AT PIRAEUS: PIRAEUS SUPPLY COMPANY
14a George Skouze Street - Tel. No. 474.479

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ:

4 7 4 2 3 7

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:

"ΘΕΡΑΠΑΤΕΡΑΣ," ΠΕΙΡΑΙΑ

ΘΕΟΔ. ΠΑΠΑΠΑΤΕΡΑΣ & ΣΙΑ

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΛΟΥΛΗ (ΜΕΤΑΡΟΝ ΕΛ-ΠΑ)

SHIPSTORES
RUDOLF BREMICKER

'Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός Οίκος ύλικων καταστρώματος και μηχανής. Τροφοδοσίαι.

BREMERHAVEN, BREMEN, BRAKE, NORDERHAM
TEL. 4441/2 81672 / 83172 510 2443

CUXHAVEN 2125 TAKHΣ ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

REPRESENTED BY: AVGHERINO & APERGUIS
DEVENSHIRE CHAMBERS, 146 BISHOPSGATE LONDON E.C. 2
Telegrams: AGESILAUS - LONDON Telephone: BISHOPSGATE 1343

COMMONWEALTH SUPPLY CO.

SHIPS CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS

COLOMBO I. (CEYLON)

Cable Address: «COMPLYSHIP» "HIRDARAMANI BUILDINGS,"
65 CHATHAM STREET Telephone: Office - 6406
Stores: 5937 Residence - 81738

For quality prompt and efficient service

in
Provisions and Groceries
Fresh and Frozen Meats Engine
and deck Supplies

UNITED KINGDOM AGENTS: AVGHERINO & APERGUIS
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

ALL UNITED STATES NORTH PACIFIC PORTS

ENQUIRIES SOLICITED

LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH

ROTHSCHILD INTERNATIONAL
2247 E. MARGINAL WAY
SEATTLE-WASHINGTON

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

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

Telegrams: "GENICOLAOU,
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

Telephone: ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

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

ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΑΜΕΡΙΚΗ

Cables: FINAMUS-NEW YORK
ALL SHIPPING CODES

SHIP'S MANAGEMENT CORPORATION

80 BROAD STREET NEW YORK 4, N.Y.

Telephone 5882
Whitehall 3 | 5883
5884

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

'Απὸ MADRAS (ΙΝΔΙΩΝ) μέχρις CALCUTTA

Προτιμάτε τοὺς 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. 1.

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: SCRUTINY For SHARIR@MADRAS

Τίμαι ἀσυναγώνιστοι. — Ταχεία καὶ πλήρης διεκπεραίωσις. — Ἐργασία καὶ απόδοσις ἡγγυημέναι.

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

JOSEPH J. LEE & CO.

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

LONDON AGENTS: ROBERT WATERS,

18/19. GT. ST. HELEN'S

LONDON, E. C. 3. TELE: AVENUE 504

AND

AVGHERINO & APERGUIS

DEVENSHIRE CHAMBERS. 146 BISHOPSGATE

LONDON E. C. 2. TELE: BISHOPSGATE

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 ΤΑΞΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

I. K. APBANITIDΗΣ & ΣΙΑ

ΑΘΗΝΑΙ

ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ, 4
ΤΗΛΕΦ. 30.078 - 27.541

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 41
ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

'Εκδόσεις: 'Αεροπορικῶν Σιδηροδρομικῶν καὶ 'Ατμοπλοϊκῶν Εἰσιτηρίων.

'Αποστολαὶ πληρωμάτων — Ναυτικαὶ Ἐργασίαι

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΟΛΥΜΠΟΥΡΣ,,

Cable «KAKIS» Yokohama

P.O.Box 231

NEPTUNE SHIPPING AGENCIES CO. LTD.

SHIP SUPPLY

No. 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 Ιωάν. Δρασσοπούλου 15
ΑΘΗΝΑΣ	» Αθηνάς 14α	ΚΥΨΕΛΗΣ	» Κυψέλης 86	ΚΑΜΙΝΙΩΝ	» Αθηνών & Ήπειρου
ΑΧΑΡΝΩΝ	» Αχαρνάν 114	ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ	Γωνία Μαυρομιχάλη — Καλλιθέας	Α.Γ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	» Κανελλοπούλου άριθ. 6
ΒΑΘΗΣ	» Αριστοτέλους 15α	N. ΙΩΝΙΑΣ	Οδός Μικράς Ασίας 11	Μ. ΣΤΟΑΣ	Λεωφ. Δ. Γαύναρη 3
ΠΛΑΤ. ΗΡΩΩΝ	Καραϊσκάκη 31	ΠΑΓΚΡΑΤΙΟΥ	» Εύτυχιδου 23	ΝΙΚΑΙΑΣ	Οδός Αντιοχείας 2
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	Κολοκοτρώνη 47	Ιωνίας και Λεωφ. ΠΑΤΗΣΙΩΝ	» Πατησίων 164		
ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	» Ιωγενείας και Λεωφ. ΠΑΤΗΣΙΩΝ	ΠΛΑΚΑΣ	» Νέα 11 & Πανδρόσου		
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	Θεμιστοκλίους 4	ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ	Λεωφ. Έλ. Βενιζέλου 2		
ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ	» Παν. Τσαλδάρη (Πει.-ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ ραιώς) 87		Οδός Σωκράτους 31		

Π Ε Ι Ρ Α Ι Ω Σ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	Οδός Ιωάν. Δρασσοπούλου 15
ΚΑΜΙΝΙΩΝ	» Αθηνών & Ήπειρου
Α.Γ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	» Κανελλοπούλου άριθ. 6
Μ. ΣΤΟΑΣ	Λεωφ. Δ. Γαύναρη 3
ΝΙΚΑΙΑΣ	Οδός Αντιοχείας 2

Κ Α Τ Α Σ Τ Η Μ Α Τ Α Ε Π Α R X I O N

Α.Γ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘΗ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β' (Εγνατίας), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΣΟΥΡΓΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΜΥΡΙΝΑ (Λήμνου), ΝΑΞΟΣ, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΞΑΝΘΗ, 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.

Ταχεία πληρωμή έμβασμάτων ἐκ τοῦ έξωτερικοῦ, 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, ΒΕΑΓΙΟΥ, ΛΟΝΔΙΝΟΥ δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ,
 ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ και τάναπαλιν.
- Ἐπίσης
- Έκ λιμένων ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΑΓΙΟΥ, 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 SCHIFFAHRTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGERSTRASSE 8/10, "HANSAHaus," CABLES: "DEUTELLEN,"
 ΚΩΝΙΟΠΟΛΙΣ: TURK-HELLEN SEYRIFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. GALATA 969 CABLES: "TURKLENIK,"
 ΣΜΥΡΝΗ: TURK-HELLEN SEYRIFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. 359 CABLES: "TURKLENIK,"

Ωσαύτως Πράκτορες εις ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Ακτή Μισούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφωνον: 471.541 (3 γραμμαῖ)

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

N. Kassimatis, Ltd.
 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 - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
 ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ
 ΑΣΤΙΓΓΟΣ 6

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:
 474.497 — 475.054

BANQUE GENEVOISE DE COMMERCE ET DE CRÉDIT

MAISON FONDÉE 1868

PLACE DE HOLLANDE - ANGLE RUE DIDAY

GENÈVE

CASE STAND 4 73 19

TELEPHONES : 24 22 60

TELEGRAMMES :

CHÈQUES POSTAUX 1. N. 1

BANCOCRED GENÈVE

TÉLEX No. 22320

"TAGAROPULOS CORPORATION,"

COLON REPUBLIC OF PANAMA

SHIP CHANDLERS

TELEPHONES
1001 - 1002

CABLE ADDRESS :
TONIO-COLON

FRESH MEATS

SCOTCH WHISKIES

FRESH FRUITS & VEGETABLES

LIQUORS

CANNED FOOD & VEGETABLES

WINES

PASTEURISED MILK.

METAXA'S COGNAC BRANDY

ICE CREAM

BOTRY'S BRANDY & WINES

JAMS

PAINTS AND

BUTTER

DECK SUPPLIES

OILS & FATS

OLIVE OIL

GREEK OLIVES

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Kattulas

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY C° SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ήτις έξασφαλίζει πλέον ίκανο-
ποιητικήν έκτελεσιν των έπισκευών, παρά αί πλωταί δεξαμεναί, διά τὰ «Λίμπερτους» Ιδίως, διά τὰ όποια ἡ
εύθυγράμμισις τοῦ πυθμένος εἶναι μεγίστης σημασίας.

ΤΑΧΥΤΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ύπο τάς καλυτέρας συνθήκας προσωπικοῦ, έγκαταστάσεων και
κλίματος.

ΚΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ ἔναντι 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

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ

Η ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΑ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ
ΜΕ ΕΙΔΙΚΟΝ ΚΛΑΔΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΑΟΜΕΝΟΙ

- 'Αποστέλλετε πάντοτε τὰ ἐμβάσματά σας μόνον μέσω τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης.
- Θὰ ἔχετε τὴν ταχυτέραν ἔξυπηρέτησιν.
- Αἱ οἰκογένειαι σας θὰ τυγχάνουν εἰδικῆς φροντίδος.

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΑΟΜΕΝΟΙ

- "Οπου καὶ ἂν εύρισκεσθε ζήτησατε ἀπὸ τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας εἰς τὴν Μεγ. Βρεταννίαν, τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, τὴν Νότιον Ἀφρικήν, Αἴγυπτον καὶ Κύπρον, νὰ σᾶς διευκολύνουν εἰς κάθε ζήτημά σας.
- "Ἐχετε ύπ' ὄψιν σας ὅτι, εἰς ὅλοκληρον τὴν Ἑλλάδα τὰ 134 Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας δύνανται νὰ ἔλθουν εἰς ἅμεσον ἐπικοινωνίαν μὲ τὴν οἰκογένειάν σας.
- Εἰς ὅλοκληρον τὴν χώραν καὶ ιδίως εἰς τὰς ναυτικὰς περιοχὰς τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματα τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης Ἑλλάδος καὶ Ἀθηνῶν ἔχουν λάβει εἰδικὴν ἐντολὴν νὰ ἔξυπηρετοῦν, νὰ βοηθοῦν, νὰ παρέχουν κάθε συνδρομὴν εἰς τὰς οἰκογενείας σας.

Η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ

ε ἵνα τ

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΑΟΜΕΝΩΝ

'Επικοινωνήσατε μὲ τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

NATIONAL BANK OF GREECE AND ATHENS
6, OLD JEWRY LONDON E.C. 2

NATIONAL BANK OF GREECE AND ATHENS
EGYPT ALEXANDRIA - 24, CHÉRIF PACHA STREET
CAIRO - 15, TALAAT HARB PACHA STREET
PORT-SAID - FUAD 1ST STREET

NATIONAL BANK OF GREECE AND ATHENS
CYPRUS: NICOSIA, LIMASSOL, FAMAGUSTA

AFFILIATED BANKS

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

MAIN OFFICE: 960, AVENUE OF THE AMERICAS, NEW YORK
BRANCH AT: 139, WILLIAM STREET, NEW YORK

THE SOUTH AFRICAN BANK OF ATHENS LTD
MAIN OFFICE: 116, MARSHALL STREET, JOHANNESBURG
BRANCH AT: EXCHANGE PLACE, CAPE TOWN

Ζητήσατε νὰ ἔξυπηρετήσουν τὰς οἰκογενείας σας τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας, εἰς τὰς ναυτικὰς περιοχὰς τοῦ ἔσωτερικοῦ εἰς ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΝΔΡΟΝ, ΘΗΡΑΝ, ΙΘΑΚΗΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ, ΡΟΔΟΝ, ΣΥΡΟΝ καὶ ΧΙΟΝ.

Εἰς Ἀθήνας, τὸν Πειραιά καὶ τὰ Περίχωρα, 27 ἐν ὅλῳ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματα εύρισκονται εἰς τὴν διάθεσιν τῶν οἰκογενειῶν σας.