

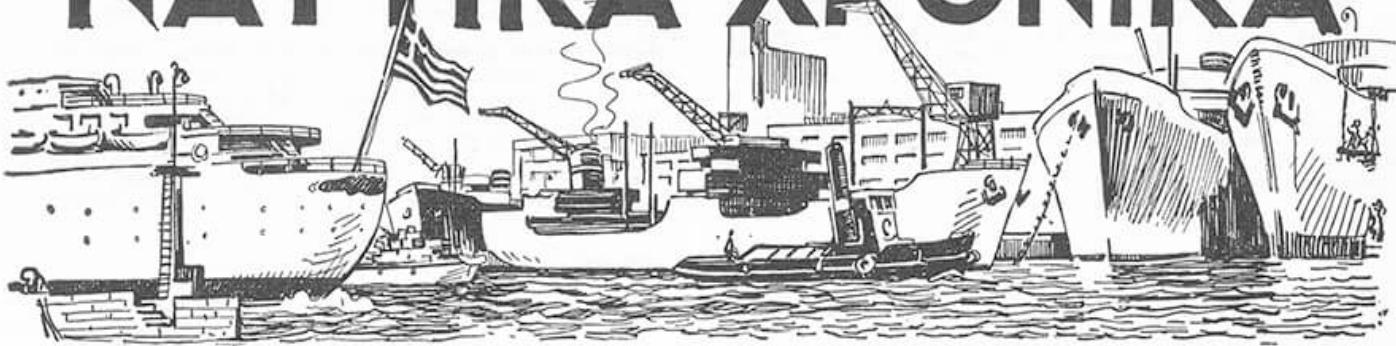
# NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1958

Αρ. Φύλλου 552/311

# NAYTIKA XRONIKA



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΣΤ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 552/311

**ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1958

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

## ΔΙΑ ΤΟΝ ΝΕΟΝ ΜΑΣ ΥΠΟΥΡΓΟΝ

Ἐξητήσαμεν τὸν καταλληλότερον διὰ τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας. Οἱ Καραμανῆς μεταξὺ τῶν ὀλίγων, ἀτυχῶς, ἐπιλεκτέοις διέκειν τοῦ κόμματος του προέκρινε τὸν κ. Γεωργίου, Ἀνδριανόπολουν. Ἐπὶ μακράν ἦδον σειρᾶν ἐτῶν ἐκλέγεται σύντος πρώτος βουλευτής του Πειραιῶς, ἔχρηστός τοι Δῆμαρχος καὶ πρόεδρος τοῦ ὄργανισμού Λιμένος Πειραιῶς, εἶνε, δηλαδὴ, ὁ πρώτος πολίτης τῆς μεγαλύτερας ναυτικῆς περιφερείας της Ἑλλάδος.

Την Ναυτιλίαν καλείται τώρα ο κ. Ανδριανόπουλος άμεσωτερον ως 'Υπουργός αύτης νά έξι πηρετήση, στοργικός παραστάτης των ζητημάτων της νά καταστεί. Θα τό επιτύχη; 'Ασφαλώς ναι, αν, χωρίς την επικινδυνον πολυτραγούμανη, με σύστημα, σταθεράν την κατεύθυνσιν και στερράν την θέλησιν, έπιληφθή ή νέος μας 'Υπουργός της μελέτης ένος έκαστου των έκκριμοντων περὶ τό πλοιον και τούς άνθρωποντος του προβλημάτων.

Η ἀπαριθμήσις τῶν ἴσως νὸ<sup>τ</sup>  
μῆ χρείαζεται. Είναι γνωστά. "Εχουν ἀπασχολήσει τὰς στήλας αὐτὰς εἰς τὸ πρόσφατον και τὸ ἀ-  
πώτερον παρελθόν. Χρόνον πάντων  
πολύν, και σκέψιν μακράν δὲν θε-  
έχειαζετο ἡ σύντομος ἐπανάλη-  
ψις των ἀπόφεων μας ἐπὶ τῆς ὁ-  
λῆς γνωτιλακής ὑποθέσεως. Πρός  
ἐνημέρωσιν του κ. "Υπουργού θά-  
το πασχάωμεν.



διαπιστώνται ό ρυθμός της υπηρεσιακής ζωής τού 'Υπουργείου. 'Ο κ. Γ. 'Ανδριανόπουλος  
Όλα τα ζητήματα ανένερχητα περιμένουν τὸν 'Υπουργόν, που θὰ θελήσῃ, αναλαμβάνων τὴν πρωτοδουλίαν καὶ τὰς εὐθύνας, νὰ τὰ φέρῃ ἐπὶ τάπτητος, νὰ εισηγηθῇ τὰς ἐνδικυνουμένας ἀποφασιστικὰς λύσεις.

Ακέφαλοι αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Ὑπουργείου, ἔχουν περιορισθῆ σύστασικῶς εἰς τὰ στενά, οἷον καὶ ἄγονα, γραφειοκρατικά τῶν καθήκοντα. Ὁ κ. Ναύαρχος-Γενικός Διευθυντής, ὁ καὶ ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, παρέμεινε ἔνοις πρὸς τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὰ προβλήματά της. Ἀνησυχίαν τινὰ ποτὲ δὲν ἔξεδήλωσε διὰ τὴν τύχην τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου. Ἀπὸ μιαν ἀχαρακτήριστον διακατεχόμενος εὐθυνοφοδίαν κατώρθωσε νὰ περιορίσῃ, ἀτυχῶς τὰς ἀσχολίας του εἰς τὸ βιβλίον τῶν παρουσιάσεων, εἰς τάς μεταβέσεις τῶν λιμενικῶν ὄργανων, τὰς ἀνακρίσεις διὰ τὰ ὑπηρεσιακὰ παραπτώματα (παράλειψις λ.χ. χαρτεισμοῦ ἀντώτερου ἀξιωματικοῦ) καὶ τὴν ἐκάστοτε συγκλονίστι τὸν νόμῳ γνωμοδοτικῶν συμβουλίων. Ἐξαντλεῖ, τούναντίον, ὁ κ. Σταθα-κόπουλος δῆλην του τὴν λανθάνουσαν δραστηριότητα εἰς τὴν ἐπίμονυν προσπάθειαν νὰ ἀποφύγῃ τὴν κατά νόμον κρίσιν, λόγω τριετοῦς πα-ραμονῆς εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ Ναύαρχου, φοδούμενος τὴν ἀποστρα-τείαν.

Καὶ δῶμας αὐτὴ ἐκ τῶν πραγμάτων κρίνεται ἐπιβεβλημένη. Ἐκεῖθν  
θὰ προέλθῃ ὁ ἐντονώτερος πολμὸς τῆς ὑπηρεσιακῆς δραστηριότη-  
τος. Νέος προϊστάμενος τῶν ὑπηρεσιῶν του, εἰσηγητής τῶν ληπτέων  
ὑπὲρ τοῦ πλοίου μέτρων, πρέπει νὰ ἔξευρεθῇ τὸ ταχύτερον. Μᾶς εἶνε  
ἀδιάφορον, ἀν αὐτὸς θὰ εἴνε Ναύαρχος, η καὶ Πλοιάρχος - λιμενικός.  
Αὗτὴ δὴ ή περιπέτεια τῆς ναυαρχοποίησεως εἰς τὸ Λιμενικὸν Σῶμα  
δὲν προσεπόρισεν ὄφελός τι εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Ζημίαν συνεπῶς καρ-  
μίαν δὲν προκείται νὰ ἔχωμεν, ἀν ἡ πολυτέλεια τοῦ χρυσοποικίλου  
αὐτοκινητοδρομούντος Ναυάρχου-λιμενικοῦ καταργηθῇ. Ἐπέστη, ἵσως,  
τὸ πλήρωμα τοῦ χρόνου.

Δέν θὰ πρέπει, πάντως, νὰ σταματήσουν αἱ φροντίδες τοῦ κ. 'Υ-

πουργού είσι μόνην τὴν ἀναζήτησιν τοῦ νέου ὑπηρεσιακοῦ του συμβούλου Γενικοῦ Διευθυντοῦ. Τὸ Λιμενικὸν Σώμα ἔχει τὰ ἐσωτερικά του ζητήματα. Αὐτὰ πρέπει ἐν καιρῷ νὰ ἀπασχολήσουν τὸν κ. Ἀνδριανόπουλον.

Ίδου, έν συνεχείφ, τὰ ἀμεσώτερα προβλήματα τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου: Πρωταρχικὸν μέλημα ή ἀντιμετώπισις τῆς ἀνέργιας, τῆς πρωτοφανούς εἰς ἔκτασιν. Αἱ πυκναὶ τάξεις τῶν ἀνέργων ναυτικῶν περικλείουν τόσην δυστυχίαν, ἥτις καὶ παρατεινομένη ἐγκυμονεῖ τόσους κοινωνικούς κινδύνους καὶ ίδεολογικά δισφοροτοπίεσς, ώστε νὰ πρέψῃ ἡ ὑπέρ τῶν ἀνέργων μέριμνα, ὡς καθηκὸν ἐπιτακτικὸν τῆς Πολιτείας ἄλλα καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν.

Δεν άρκει η κειμένη νομοθεσία να προστατεύσῃ υπό τας κρατουσας συνθήκας τὸν ἄνεργον ναυτικὸν. Τὰ ὅσα μέτρα δὶ’ αὐτῆς προβλέπονται, ανάγονται εἰς ἔνα παρεδόθον, ὅπερ ποτὲ δὲν ἐγνώρισε τὸ κόστος τῆς σημερινῆς ζωῆς καὶ δὲν προεβλεψε τὰς χιλιάδας τῶν ἡδῶν ἐν ἀνεργίᾳ τελούντων. Ριζικότερα μέτρα χρειάζονται διὰ νὰ συντηρησωμεν στοιχειωδῆς τὴν ναυτικήν μας οἰκογενειαν, μέχρι τοῦ καλύτερα ἡμέραι ἐπανέλθουν εἰς τὴν ναυλαγοράν. Καὶ τὰ μέτρα αὐτὰ ἡμπορεῖ μία ἐμπειριστατωμένη εύρυτέρας πνοης μελέτη του προβλήματος νὰ τὰ υποδειξῃ. Ή καλή θελησι προϋποτίθεται διὰ νὰ θεσμοθετηθοῦν.

Μεταξὺ τῶν μέτρων — παρεμπιπόντων τὰς ἀναφέρομεν — είναι και η πρόσληψης Ἐλλήνων ναυτικῶν εἰς ἀπάσχολοντα ἀκόμη ξένα πληρώματα ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων, ή καθιέρωσις τοῦ ναυτολογίου παροπλισμού μὲν μειωμένον τὸ μισθοδόγιον εἰς τὰ ἀργούντα πλοια καὶ η ἐπέκτασις του ἐπιδόματος ἀνεργίας διὰ τῆς ἑξεργέτεως εἰδικῶν ἐκτάκτων πόρων διὰ το Κρατιδίου Ανεργίας.

κτών πορών σια το κεφαλαίου Μεργάρια.  
‘Η απόγραφή, ή στατιστική, δηλαδή, διοκρίνωσις της συγκροτήσεως του έμψυχου υλικού του ‘Εμπορικού μας Ναυτικού (αριθμός διπλωματούχων και πτυχιούχων ἐν ἑνεργείᾳ, ἡλικία αὐτῶν κλπ.), παραλλήλως πρός τὴν ὅλην διε τὴν ναυτικήν ἐκπαίδευσιν σύντονον προσπαθειῶν πρέπει νὰ είναι ἐπίσης τὰ θέματα τοῦ ἀμεσωτάτου ὑπωριγκού ἐνδισφέροντος. Ἐν τῇ μελέτῃ των θεῶν συναντήσῃ ὁ κ. Ἀνδριανούλος στενοκέφαλους ὑπηρεσιακάς καὶ ἔξωπρερεσιακάς ἀντιδράσεις. Θά κατορθώσῃ, πλήρη ἔχων κατανόησιν τῆς σοβαρότητος τῶν ζητημάτων, ἄλλα καὶ τῶν θιγομένων συμφέροντων, νὰ χωρίσῃ ἀπόφασιστικῶν πρός τὰς ριζικάς λύσεις; Θέλομεν νὰ τὸ ἐλπίζωμεν.

Τά περί την κοινωνικήν πρόνοιαν τῆς ναυτικῆς μας οίκογενείας ζητήματα δεν είναι, εύπικα, πολύπλοκα, ούτε καὶ συζήπτησιν μακράν χρειάζονται. Τά πλείστα είναι ήδη λευμένα. 'Η προσαρμογή τῆς σχετικῆς νομοθεσίας είς τὰς παρούσας δυσκόλους περιστάσεις' θα χρειασθῇ ίσως.

Καὶ ἐργόμεθα εἰς τὰ προβλήματα τοῦ πλοίου. Πρώτον τὸ ἀκτοπλοϊκόν. Δέν ἔχει ὁ κ. Ἀνδριανόπουλος παρὰ νὰ μελετήσῃ τὰ πορίσματα τῶν δύο τελευταίων ἐπιτροπῶν, αἵτινες εἰδίκως διὰ τὸ περιλάρητον αὐτὸ πρόδρομον συνεπιστήσαν. Ἀξιοπρόσεκτοι εἰνέ αἱ προτεινόμεναι λύσεις. "Ἄς τάς ἀκολουθήσῃ, βέβαιος ὡν, δότι χωρεῖ τὸν ὄρθρον δρόμον τῶν πρακτικῶν λύσεων. Σαν αἰθερόδαμόνες τινες ὑπερμετρως θαρροῦντες ὑπόδεικνυντον περὶ ἀριστοποιήσεως τῆς ἀκτοπλοΐας — μεταξὺ αὐτῶν καὶ ὁ ἀγνωνός παντελῶς τὸ θέμα τελευταῖος ὑπερεστακός ὑπουργός κ. Τσόφος — δέν εἰνε ἄξια προσοχῆς. Κείνται ἐκτός τῆς ἀπτῆς πραγματικότητος, τὴν ὅποιαν ἔζησαν καὶ ζῶνται τὰ πλείστα τῶν μετασχόντων εἰς τάς τελευταῖας δύο ἐπιτροπὰς προσώπων.

Τό μεσογειακό πλοίον — φορτηγού και επιβατηγόν — θὰ πρέπει νά συγκεντρώσῃ άμεριστον τὴν προσοχὴν τοῦ κ. Ὑπουργοῦ. Ἡ ὑπέρ αὐτοῦ κρατική μέριμνα δικαιολογεῖται καὶ επιβάλλεται ἀπὸ αὐτὸ τὸ οἰκεώτερον τῆς Οἰκονομίας μας συμφέρον. Τὸ μεσογειακὸν σκάφος, ἔδνως παραγωγικὸν αὐτὸ καθ' ἐαυτό, εἶνε τὸ πολύτιμον ὄγανον προ-  
βολῆς τῆς ἐμποροδιομηχανικῆς μας δραστηριότητος πρὸς τὰς γειτο-  
νικὰς χώρας.

Διά τα φορτηγά πλοία των τακτικών γραμμών στοργική προϋπότιθεται άνα τάσσουν στιγμήν ή συμπαράστασις. Δεν συνήντησαν μέχρι τούδι κατανόσησιν από τις ἄλλας, τὰς ἐκτὸς τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας, τακτικές ὑπεροξείσεις.

Διὰ τὴν πανοπόρον, τέλος, ναυτιλίαν δὲν ἔχει ἄλλο τι νά πράξῃ ὁ Κ. "Υπουργὸς παρὰ νά παρακολουθῇ τὰ ἑκάστοτε ἀναφυόμενα ζητήματα, ἀποφεύγων τὴν παρέμβασιν, ἐὰν αὐτὴ δὲν θέλει ζητηθῆ ἀπὸ αὐτούς τούτους τοὺς παράγοντας τὸν οἰκείαντο πλοίουν. Μέλημα, δῆμα, πρωταρχικὸν ἡ ἐμονὴ εἰς τὰ θεσμοθετημένα ὑπὲρ τῶν ἐγγραφομενών εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηοδόγιον πλοίων βάσει τοῦ ἅρθρου 13 καὶ ἡ παροχὴ πατρὸς διευκολύνσεως, ἵνα ἐπιτύχουν τὴν ἐπάνοδον εἰς τὸ θέντικὸν νηοδόγιον τῶν ὑπὸ Σένας σημαίας πλοίων μας. Τὴν ἐπάνοδον αὐτὴν θὰ χαιρετήσωμεν μίαν ἡμέραν, ὥχι πολὺ μακρύνη. Τὰ πράγματα διὰ τὰς

άσυδότους σημαίας άρχιζουν νά μή είνε και τόσον εύχαριστα.

Η άναγκη της συντάσσεις τού όργανισμού της Ναυτικής Πίστεως έχει πλέον καταστή συνείδησης διά την Ναυτιλίαν μας, ως αίτημα αύτης πρωταρχικὸν θά προβληθῇ. Δέν πρόκειται νά συναντησῃ ο κ. Υπουργός και μεγάλας δυσχερείας διά τήν έθεσην του έπωφελεστάτου αυτού μετρου, χάριν τῆς άγχιπλούσης και τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας μας. Οι έδω σοδαρώτεροι τραπεζικοί όργανισμοί έξεδήλωσαν ήδη ζωηρὸν τὸ ένδιαφέρον των.

Αὐτὸς καὶ ἄλλα περισσότερον λεπτομερειακὰ είνε ἐν συντομίᾳ τὰ έκκρεμούντα ἀπὸ μακροῦ ζητήματα, τὰ ἀναμένοντα τὴν ἐπίλυσιν. Ο νέος Υπουργός θά ἀκούσῃ τὰς ἐπὶ αὐτῶν εἰσηγήσεις, θά ζητήσῃ τὰς γνωμὰς καὶ τῶν ἀμέσων ἔνδιαφερομένων — τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν — ἐλπίζομεν δὲν συνεχεία ἀποφασιστικῶς νά χωρήσῃ πρὸς τὰς ἀπόφασεις.

Ἄλλα πέραν δόλων, τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων, ἀπομένει εἰσέτι ἔνα δύσκολον τῷ ὄντι πρόβλημα, τοῦ ὅποιου ἡ ἀντιμετώπισις προύτοβεται θέλησιν στερράν, ὅσον καὶ πλήρη γνῶσιν τῶν ὕσσων εἰς τὸ παρελθόν — τὸ κακὸν παρελθόν — ὑπέστη τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον, ὥστι πάντων ἀπὸ τὰ καθηματα τοῦ ἀρμοδίου Υπουργείου, ἀλλὰ συχνότερον ἀπὸ τὰς ἀψυχολογήτους παρεμβάσεις εἰς τὰ πράγματα αὐτού ἄλλων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν.

Τὸ πρόβλημα, τὴν δύσκολον τοῦ ὄποιου ἐπίλυσιν θὰ ἀντιμετωπίσῃ καὶ ο κ. Ἀνδριανόπουλος — οἱ προκάτοχοι τοῦ ἀπέτυχον — είναι ἡ ἀναγνώρισις ἀπὸ τὰ ἄλλα Υπουργεία τῆς πρωταρχικῆς ἀρμοδιότητος τοῦ Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας διὰ κάθε μὲ αὐτὴν σχετιζόμενον ζῆτημα, οἰστοποτε μορφῆς.

Οἶο τὰ Υπουργεία — Οἰκονομικῶν, Ἐμπορίου, Ἐργασίας, Ἐξωτερικῶν, Ἐθνικῆς Ἀμύνης — συνχνότατα λαμβανούν ἀποφασεις, ἀκόμη καὶ νομοθετοῦν ἐπὶ ζητημάτων ἀμέσων ἡ καὶ ἐμμέσων σχετιζόμενων μὲ τὸ πλοῖον, χωρὶς καν νὰ ἐρωτᾶται τὸ Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας ἡ καὶ ἀν ἐρωτᾶται, χωρὶς νὰ λαμβάνεται ὑπὸ ὅψιν ἡ γνώμη του, ἡτις ἔξυπακούεται, ὅτι ἀποβλέπει εἰς τὴν λυσιτελεστεραν τοῦ ἐμπορικοῦ μας πλοίου ἔξυπρετησιν, ἀν μη καὶ προστασίαν.

Αἱ πλεισται τῶν συμφωνῶν, αἵτινες εἰς τὸ παρελθόν ἔξαπλελύθησαν κατὰ τῆς Ναυτιλίας μας, ἀπὸ αὐτὸν τὸ βασικὸν μειονέκτημα τῆς δευτερευόσης ὑποστάσεως τοῦ Υπουργείου μας μέσα εἰς τὴν ὅλην κρατικὴν διασκόρπωσιν ἔχουν τὴν ἀφορμήν. Μέτρο ἐπιβαρυτικὸν τοῦ πλοίου, νῦνοι στραγγαλίζοντες τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν, ἀποτροπήνοντες τὸν ναυτικὸν ἐπιχειρηματισμὸν, ἐνέργεια προδιδουσι τὴν ἄγνοιαν τοῦ ἰδιοτύπου τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, ἀν μη καὶ τὴν προκατάληψιν, ἐθεοπλησθσαν κατὰ καιρούς, παρὰ τὴν γνωμὴν τοῦ ἀρμοδίου Υπουργείου ἡ χωρὶς νὰ ληφθῇ ὑπὸ ὅψιν ἡ ἀντίδρασίς του — ἡ ἀσθενῆς ἀτυχῶς — πρὸς τὰς ἔξοντακτικὰς τῶν ἄλλων ὑπηρεσιῶν ἐνεργείας.

Τὸ θέμα αὐτό, τὸ σοδαρώτατον καθ' ἡμάς, προεκλεσε τὸν ἰδιοτύπον προσοχὴν τοῦ κ. Φ. Ποταμίανον, ὅτε πρὸ μηνῶν είχεν οὗτος ἀναλάβει τὴν Γενικὴν Γραμματείαν τοῦ Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Ἐπεζήτησε νά τὸ ἀντιμετωπίσῃ, δὲν εὔρε, δύως, πρόθυμον συμπαραστάτην κατὰ τὰ διαδηματά του τὸν τότε Υπουργὸν κ. Κωτιάδην. Δὲν διακατέχετο καὶ αὐτὸς ἀπὸ τὴν αὐτὴν, ὅπως ο κ. Ποταμίανος, ἀνησυχίαν, δὲν είχε τὴν ικανότηταν τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεων.

Θὰ θελησῃ, λοιπόν, ο κ. Ἀνδριανόπουλος ἀποφασιστικῶς νὰ ἐπιληφθῇ τῆς χειραφέτησεως, οὕτως εἰτεῖν, τοῦ Υπουργείου του; Δὲν θὰ τοι Λειψη, πιστεύομεν, θὰ θέλησης, ὃν ἐνημερωθῇ ἐπὶ τοῦ θέματος καὶ γνωρίσῃ τὴν ἀνάγκην, ὅπως η Ναυτιλία ἀπαλλαγῇ τῶν ξένων πρὸς τὰ ζῆτηματα καὶ τὴν ιδιοτυπίαν τῆς παρεμβάσεων.

Ἄλλα θε πρέπει να σταματήσουμεν. Η περαιτέρω τῶν ζητημάτων τοῦ πλοίου ἀνάπτυξις ἐναπόκειται εἰς τοὺς ὑπηρεσιακούς παράγοντας τοῦ Υπουργείου. Αὐτές θὰ κατατοπίσουν τὸν κ. Ἀνδριανόπουλον ἐπὶ τῶν καθέκαστα ζητημάτων. Ἐλπίζομεν νὰ τὸ πράξουν ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν ἡμερών, ὥστε νὰ δυνηθῇ ο κ. Υπουργὸς νὰ ἀναλάβῃ τὴν πρωτοβουλίαν τῆς ἀντιμετωπίσεως των. Καθῆκον ἡμῶν η συμπαράστασις.

#### ΑΙ ΑΝΩΜΑΛΙΑΙ ΤΟΥ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΥ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ

Ἐπιλεκτος συνεργάτης μας, μακράν ἔχων ιστορίαν ἐπαγγελματικὴν ἀπόφαση μὲ τὸ Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας, μας ἀποστέλλει τὸ κάτωθι σημείωμα, ἐπ' εὐκαρίρια τῆς ἀναλήψεως τοῦ Υπουργείου ἀπὸ τὸν κ. Γ. Ἀνδριανόπουλον. Τὸ δημοσιεύομεν εὐχαριστῶν. Συμπίπτουν αἱ ἀπόφεις τοῦ συνεργάτου μας, πρὸς δοσ εἰς δλλον σε-λίδο καὶ ημεις ἀναπτύσσουμεν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος.

Εἰς τὸν νέον ἐπὶ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας Υπουργὸν εύχόμεθα πάσχων προκόπην καὶ ἐπιτυχίαν εἰς τὸ ἔργον του. Τὸ ἔργον, δημος, αὐτὸ δὲν είνε οὔτε εύκολον, οὔτε ἀπλόν. Πολύπλοκα προβλήματα θὰ τὸν ἀπασχολήσουν ἀπὸ τῶν πρώτων ἡμερών τῆς ἀναλήψεως τῶν καθηκόντων του. Περὶ τῶν τούτων θὰ ἀσχοληθῶν, ἐκ κατιώ, αἱ στήλαι τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Νομίζομεν, δημος, ὅτι πρωτίστως πρέπει νὰ ὑπομνήσωμεν πλάσιοτέραν μας σύστασιν πρὸς τὸν κοινοδομητικὸν προκάτοχόν του.

Ίνα αἱ προσπάθειαι τοῦ νέου Υπουργοῦ φέρουν κάπιοι καλὸν ἀποτέλεσμα, παρίσταται ἀνάγκη, ὅπως οὗτος παραμένη ἀπερίσπαστος ἐκ

τῶν ἔνδον. Η προσπάθεια του πρὸς ἔξεύρεσιν μᾶς λύσεως εἰς τὰ προβαλλόμενα δυσχερή προβλήματα, καταστῆ ἀκόμη δυσχερεστέρα, ἐάν, προηγουμένως, δέν ἐκκαθαρισθῶν τὰ ἐκκρεμοῦντα τοιαύτα τοῦ ὑπηρεσιακοῦ του οἴκου. Καὶ εἶνε, νομίζομεν, ταῦτα σημαντικὰ καὶ οὐσιώδη.

Πρῶτον ζήτημα, ἀφεθὲν, ὀτυχῶς, ἐπὶ πολὺ ἐκκρεμές παρὰ τοῦ κοινοβουλευτικοῦ προκατόχου του, εἰνε ἡ ἀμετος λήψις ἀποφάσεως περὶ τοῦ τι δέον γενέσθαι διὰ τὸν πρῶτον σύμβουλόν του, τὸν Γενικὸν Διευθυντὴν τοῦ Υπουργείου του, τούτου, ὑπότεστιν, ὑπονοματούχον κ. Σταθακόπουλον. Κατόπιν μακρῶν ἀμφισταλαντεύσεων, δ. κ. Κωτιάδης, δοτὶς ἀπὸ μακροῦ εἶχε διαγνώσει, δοτὶ ὁ κ. Σταθακόπουλος δέν ἀνταποκρίνεται εἰς τὸ ὑψος τῆς ἀποστολῆς του, ἐζήτησε, ὅπως οὗτος κριθῇ παρὰ τὸν Συμβούλιον Ἐθνικῆς Ἀμύνης καὶ ἐπρότεινε, ὅπως τοῦτο ἀποφασθῇ ὑπὲρ τῆς ἀποστρατείας του, διότι ἐτερμάτισε τὸν ὑπηρεσιακὸν του βίον. Το κυριον, αὐτού, γνώρισμα της υπηρεσιακῆς ἀποδοσεως του κ. Σταθακόπουλου ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός, δοτὶ δέν δύναται νὰ ἐκφέρῃ οὗτος ὑπεύθυνον γνώμην ἐπὶ οἰουδήποτε ζῆτηματος, μεγάλου η μικροῦ. Συμφωνει παντοτε πρὸς τὰς επισυμιας τῶν προϊσταμένων του.

Ἐάν, δημως, η ιδιότης αὐτῆ είναι ἀνεκτή, ἵσως, εἰς ἀξιωματικούς κατέχοντας κατώτερον βαθμὸν, ἀποτελεῖ βαρύτατον μειονέκτημα διὰ τὸν ἀρχηγὸν ἐνός Σώματος, δοτὶς, προσθέτως, κατέχει καὶ τὴν θέσιν τοῦ πρῶτου ὑπεύθυνου συμβούλου τοῦ Υπουργοῦ. Ἐπιβάλλεται, ὅπως οὗτος οὐτοῦς πρὸς τὸν πρώτον οἰκείων του, διότι ἐπιθυμεῖται εἰς τὸ γεγονός ἐκάστου ζῆτηματος γνώμην ὑπεύθυνον καὶ δικαιοιογημένην, τὴν ὄποιαν ἔχει ὑποχρέωσιν νὰ ἐκφέρῃ. ἀνευ φόδου ἀπελαύνει τῆς ἔργων του, διότι μόνον διὰ τῆς κατ' ἀντιλογίαν συνητήσεως, μεταξὺ αὐτοῦ καὶ τῶν προστατέμενων του, είναι δύνατόν νὰ φυγαθῇ η ἀλήθεια εἰπει παντὸς ζῆτηματος. Εάν ὁ σύμβουλος οὗτος κατ' ουσίαν είνε συμφωνος πάντοτε πρὸς τὸν Υπουργὸν, οὐδεὶς συντρέχει λόγος ὑπάρξεως του, διότι, ἐν τοιαύτη περιπτώσει, θὰ είναι μόνον διακοσμητικὸν στοιχεῖον καὶ ως τοιαύτον δέον νὰ χρησιμοποιηται. Ἀπαραιτήτως, δοθεν, πρέπει νὰ κριθῇ ἀμέσως δ. κ. Υποναυάρχος παρὰ τὸν ἀρμοδίου Συμβούλιον καὶ νὰ μεταβῇ εἰς τὴν οἰκείων του, δεδομένου, ἀλλως τε, δοτὶ ὑπερτετεί οὗτος τὸν πρώτον προστατέμενον πρόσωπον διάστημα, ὑπὸ τὸν ίδιοτητα του ζῆτηματος. Νέον αἴματα πρέπει νὰ ἔχηγμηται εἰς τὸν Αιγαίον τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ἵνα τούτο ἀναζωγονήθῃ ἐκ τοῦ μαρασμού, ὁ δόπιος ηδη κρατεῖ εἰς τὰ τάξεις του.

Δεύτερον ζήτημα, τὸ ὄποιαν ἀπατεῖ ταχείαν λύσιν, είναι τὸ ζῆτημα τῶν μετα τὸ τοῦ κ. Γενικὸν Διευθυντὴν ἄλλων ἀμέσων συνεργατῶν τοῦ Υπουργοῦ ἐπὶ τῶν καθηματά τῆς Ναυτιλίας. Τὸ ζῆτημα, διάλογος, διαδοθεὶς τοῦ ποιού θὰ είναι οἱ διευθυνταί του διότι θέματα τοῦ Υπουργείου είναι διάστημα τοῦ Βογιατζῆς, ἐπειοκατησης η συνήθεια, ὅπως προστάμενοι τῶν Διευθυντῶν τοῦ Υπουργείου, αἱ οἵτινες κειρίζονται τὰ καιρώτερα θέματα τῆς Έμπορίου. Ναυτιλίας, τοποθετοῦνται διάξιματικοὶ, μη κατέχοντες τὸν κατὰ νόμον ἀρμόδιον βαθμὸν πλοιάρχου, ἀλλὰ τὸν κατώτερον τούτου, δηλαδή ἀντιπλοίορχοι. Οι πλειστοι ἔκ τῶν πλοιάρχων, εἴτε διευθύνουν δευτερευόσης σημασίας, εἴτε τελούν ὄπεν ὑπηρεσίας. Δὲν ἐπιθυμούμεν νὰ νὰ υπεισθλωμεν εἰς τὴν οὐσίαν τοῦ ζῆτηματος, ἔαν, τούτοις τὸν πρόποντον ποτοθέτησης τῶν ἀνωτέρων ἀξιωματικῶν ἔγενετο, διότι ὁ Υπουργὸς ἐκείνος καὶ οι μεταγενέστεροι αὐτοῦ, ἔκριναν, δοτὶ οἱ κατέχοντες βαθμὸν πλοιάρχουν εἰς τὸν κατάλληλα προσόντα. τὰ δόπια κρίνονται ἀπαραιτήτητα διὰ τοὺς ἀμέσους συνεργάτας τοῦ Υπουργοῦ η τούτο ἔγενετο διὰ ἀλλούς προσωπικών λόγων, ὡς ἐφημολογεῖτο τότε.

Δια λόγους, δο μόνον κύρων τῶν προστατέμενων τῶν κατιών Διευθυντῶν τοῦ Υπουργείου, ἀλλὰ καὶ διὰ λόγους συμμορφώσεως πρὸς τὰς ἐπιταγὰς τοῦ Νόμου, κυρίως, δημως. διὰ λόγους κανονικῆς ἐσωτερικῆς διαφοράσσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Υπουργείου, εἰνε ἀπαραιτήτητον, δηποτάς οἱ ἀμέσως συνεργάται τοῦ Υπουργοῦ φέρουν τὸν βαθμὸν πλοιάρχου, συμφώνων πρὸς τὰ μεγάλα προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, δηλαδή ἀποτήποτος οὐτοῦ τὴν ικανότητα νὰ διαμορφώσουν ίδιαν γνώμην περὶ αὐτῶν καὶ ἐπομένων καταστοῦνται ίκανοι νὰ εἰσηγηθοῦν πρὸς τὸν Υπουργὸν τὰς ἐνδεδειγμένας λύσεις. Ἐξ αὐτῶν, ἀλλως τε, τῶν ἀμέσων συνεργατῶν τοῦ Υπουργοῦ, πλοιάρχων, δέον κατ' ἀνάγκην νὰ ληφθῇ καὶ διάδοχος τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ η διαπλοκήρωτῆς του, ἐν περιπτώσει καλώματος η ποτσωρινῶν ἀποκατάρων εἰπει τὸν ποτοθέτησης τῶν ἀντιπλοίορχων εἰς τὰς ἀνω θέσεις δοφείλεται εἰς έλλειψην τῶν ἀπαραιτήτων προσδικών πρὸς τὰ πλοιάρχων τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, εἰνε αὐτόχρωμα ἐγκληματικὸν νὰ ἔξακολουθουν οὐτοῦ παραμένοντες εἰς ἔνεργοις, ἐπιβαρύνοντες τὸν προϋποτολογισμὸν καὶ τὴν ὑπηρεσίαν διὰ τῆς ἀπιθάνου αὐτῆς παρουσίας των. Πρέπει νὰ ἀποστρατεύσουν ἀμέσως καὶ νὰ καταλάβουν τὰς θέσεις των οἱ ίκανοι ἀντιπλοίορχοι. Ἐξ αὐτῶν η μή χρησιμοποίησίς των εἰς τὰς κατιών θέσεις τοῦ Υπουργείου δοφείλεται οὐχὶ εἰς ἀνικανότητα, ἀλλὰ εἰς δλλους λόγους, εἰνε ἀπαράδεκτον, δηπως παραμένουν ἐκτὸς δράσεως ίκανοι ἀξιωματικοί, φέροντες τὸν βαθμὸν τοῦ πλοιάρχου. Θά ποτεπει ἀμέσως νὰ τοποθετηθοῦν ως προϊστάμενοι τῶν κυρίων Διευθυντῶν τοῦ Υ.Ε.Ν., ἵνα ἐκεῖθεν

## COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

**SEATTLE STEVEDORE CO.      BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.  
TEAMED WITH**

Bellingham Stevedoring Co.  
Coast Stevedore Co.

Everett Stevedoring Co.  
Southeast Stevedoring Co.

GENERAL AGENTS:

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

Cables : CARRASBRO

άποδείξουν τάς ικανότητάς των καὶ συμπράξουν διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν σοβαρῶν προβλημάτων, τὰ ὅπεια κείνται πρὸ τοῦ Ὑπουργοῦ.

'Η κατ' ἔξακολούθησιν ἀνώμαλος στηριγμή κατάστασις πρέπει νὰ σταματήσῃ, διότι, ὅποις συνέβη καὶ μὲ τὸν προκόπτονον Ὑπουργὸν καὶ ὁ νῦν δέχεται κατ' ἀνάγκην τὰς ἀδύολους εἰσηγήσεις τοῦ Γενικοῦ του Διευθυντοῦ, μη δυνάμενος νὰ τὸν ἀντικαταστήσῃ, καίτοι θὰ ἔχῃ διαγνώσει τὸ ἀπρόσφορον τῶν ἀπόφεων του, ἀφοῦ δὲν θὰ ὑπάρχῃ ὁ νόμιμος ἀναστλητρωτής του, ὁ κατέχων τὸν βαθμὸν τοῦ πλοιάρχου.

### Η ΑΝΕΡΓΙΑ

Νοι. Παρὰ τὰς ἐπιμόνους ἑκκλήσεις, τὰς διαμαρτυρίας καὶ τὴν ἀσκητήσαν πίεσιν, ὑπάρχουν ἄκομη μερικὰ πλοῖα ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας, ἐπηγνωμένα μὲ ἔναν πληρωμάτων. Εἰς τινὰ ἔξι αὐτῶν τὸ ἐπίτελον τῶν ἀξιωματικῶν εἶναι "Ἐλλήνες" καὶ τὸ κατώτερον πληρώμα "κούληδες" ἢ καὶ πάσης ἄλλης προελεύσεως ναυτικοί. Εἰς ἄλλα ἀμιγῆς ἀπὸ ἄλλοδαποὺς εἶναι ἡ ἐπάνδρωσις.

"Ἐδῶ, εν τῷ μεταξύ, ἡ δυστυχία καλύπτει τὰς πυκνὰς τάξεις τῶν ἀνέργων. Θὰ ὑπερβούν οὗτοι, ἀσφαλῶς, κατὰ τοὺς θερινοὺς μῆνας, τὰς ὄκτα χιλιάδας. Πόρον ζωῆς κανένα δὲν διαθέτουν. Καὶ ὅμως ἔλειψεν ἀπὸ τοὺς ὄλιγους, ειπούντων, "Ἐλλήνας ἐφοπλιστάς, τοὺς ἐπιμένοντας νὰ διατηροῦν ἀκόμη τοὺς ἔνους ἐπὶ τῶν πλοίων των, ἢ στοιχειωδέστερά συναισθήσις ἔνος καθοκτονοῦς ἱεροῦ πρὸς τοὺς συμπατριώτας των ναυτικούς.

Τὸ πλοία φέρουν, βεβαίως, ἔναν σημαίας — τὰς γνωστὰς τῆς ἀσυδοσίας. Τὸ ἔλληνικὸν κράτος δὲν ἡμπορεῖ διὰ τῶν ὄργανων του νὰ παρέμβῃ. Διασθέτει, ὅμως, ἄλλο, ἐπίσης ἀποτελεσματικόν, ὅπλον κατὰ τῶν ἀγνοούντων τὰς ἐντεύθεν ἐπανειλημμένας συστάσεις. Εἰναι τὸ ὅπλον τῆς καθολικῆς περιφρονήσεως. Νὰ διαταχθῶν οἱ λιμενάρχαι εἰς τὸ ἔξωτερικὸν νὰ κατονομάσουν τοὺς "Ἐλλήνας ἐφοπλιστάς, τῶν ὅποιών ταὶ πλοῖα φέρουν ἔναν πληρώματα. "Υστάτη πρὸς αὐτοὺς ἔκκλησιν, θὰ σπεύσῃ ὁ κ. Ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας νὰ ἀπειθύνῃ καὶ ἂν δὲν συνατήσῃ εὑμενετέρων τὴν διάθεσιν, θὰ πρέπει τὰ δύναματα τῶν εὑρύτατῶν νὰ γνωσθοῦν, νὰ τὰ πληροφορήθη ἡ ναυτικὴ μας οἰκογένεια, διὰ νὰ τοὺς θεωρήσῃ ἔχθρούς αὐτῆς σεσημασμένους.

"Ἡ ὑπουργικὴ αὐτὴ ἐνέργεια ἐπιβάλλεται ἀμέσως νὰ γίνη. Ζωηρότερον θὰ δισδηλωθοῦν οὕτω νὰ βαθεία ἀγανάκτησης σκεπτομένου ἀνθρώπου διὰ τὴν ἀχαρακτήριστον στάσιν ἐφοπλιστῶν τινῶν, "Ἐλλήνων τὴν ἐθνικότητα. "Ἄν μή τι ἄλλο, ἐλησμόνησαν οἱ κύριοι αὐτοὶ τὸ πρόσφατον καὶ τὸ ἀπώτερον παρελθόν, τὰς ὑποχρέωσεις των πρὸς τὸν "Ἐλλήνα ναυτικούν, σ্বαντὸς ἐμόγειται, τὴν ζωὴν του προεκινδύνευε διὰ νὰ ἀποκτήσουν αὐτοὶ τὰ πολλὰ ποὺ κεκτήνται σήμερον.

"Ορισμένους ἐφοπλιστάς ὑπονοοῦμεν. "Ἐν καιρῷ θὰ τοὺς κατονομάσωμεν. Αἱ στήλαι αὐτοὶ δὲν θὰ ἀνέχουν τὸ διαπραττόμενον ἔγκλημα. "Ἄλλ' ἔχομεν ἄκομη νὰ συστήσωμεν εἰς τὸν κ. Ἀνδριανόπουλον νὰ ἐπανασυζητήσῃ μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς καὶ τοὺς ναυτεργάτας τὸ ὄλον πρόβλημα τῆς ἀνεργίας. Τὸν πληροφοροῦμεν, ὅτι ἐπὶ ὑπερεπτακισχιλίων ἀνέργων, χίλιοι μόνον ἐπιδοτοῦνται, οἱ λοιποί, διότι αἱ προβολείς τους καὶ τὸν νόμον δὲν τοὺς καλύπτουν, στεροῦνται πάσης ἀρωγῆς. Πένονται, κυριολεκτικῶς πεινοῦν.

"Ηθικήν, νομίζομεν, ἔχουν ὑποχρέωσιν κράτος καὶ ἐφοπλισταὶ νὰ ἀνακούφισουν ἐν τινὶ μέτρῳ τὴν δυστυχίαν τῶν ἀνέργων. Δὲν ἡμποροῦν ἐπὶ μακρὸν ἄκομη νὰ τὴν ἀγονοῦν. "Ἡ Πολιτεία ὀφείλει πολλὰ εἰς τὸν ναυτεργάτην. "Οταν ἔργαζεται, πάμπολλα εἰσφέρει εἰς τὴν Οἰκονομίαν μας. Εἰναι ἀπὸ τὰ παραγωγικῶτερα στοιχεῖα αὐτῆς. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπίσης προσέφυγον εἰς τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίες του, ὅταν τὸν ἔχειαζοντο τοιοῦτον ἀπανδρώσηται ἐν σπουδῇ τὰ ἀθρώματα προστώμενα νέα πλοία των. Αὐτοὶ τὸν ἔφερον πρὸς τὴν θάλασσαν. Δὲν ἡμποροῦν τάρα νὰ τὸν ἀγονοῦσσον ἀνέργον.

"Τὸ πράγματα, ἀτυχῶς, τῆς ναυλαγορᾶς δὲν φαίνεται νὰ βελτιώθουν ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν μηνῶν, οὔτε ἵσως καὶ κατὰ τὸν χειμῶνα. Τὸ πρόβλημα, συνεπώς, τῆς ἀνεργίας ὀξύτερον, σὺν τῷ χρόνῳ, θὰ καταστῇ. "Οφείλομεν ἀποφοιτικῶς νὰ τὸν ἀντιμετωπίσωμεν. "Ἐθελοτούλουμεν ἀγνοούντες τὰς συνεπείας τῆς ἀκηδίας. "Ἡ δυστυχία δὲν εἶναι καλὸς σύμβουλος. "Ἄς τὴν προσέξωμεν, πρὶν ἡ ὑποκάψῃ τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου πρὸς τὰς καθιερωμένας αρχὰς τῆς κοινωνικῆς δικαιοσύνης καὶ ισορροπίας.

\*\*\*

Ηὐξένθη καὶ πάλιν ἐντὸς Σεκαπενθήμερου ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνέργων τῶν ἐγγεγραμμένων εἰς τοὺς ναυτικοὺς καταλόγους τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε.

Εἰς 7.238 ἀνήλιθον οὗτοι τὴν 24ην Μαΐου, ἔναντι 7.078 τῆς τοῦ ιδίου μηνός. Σημειούνται, δηλαδή, αὐξήσις τῶν ἀνέργων τοῦ κέντρου κατὰ 160 διπλωματούχους καὶ μὴ ναυτικούς.

"Αναστυκῶς ἡ ἀνεργία τῶν διπλωματούχων ναυτικῶν κατὰ κλάδον, ἐμφανίζεται ὡς ἔξης :

Εἰδικότητες	9.5.1958	24.5.1958
Πλοίαρχοι α'	110	112
» β'	88	89
» γ'	165	163
Μηχανικοί α'	184	190
» β'	153	155
» γ'	360	373
Μηχανικοί ΜΕΚ α'	5	5
» β'	13	12
» γ'	69	73
Μηχανοδηγοί α'	67	90
Λογισταὶ	12	11
Ραδιοτηλεγραφῆται	272	282
Ναύκληροι	140	149
Κυβερνήται α'	503	510
Αρχιθερμασταὶ	283	284
Λιπανταὶ	49	51
Θερμασταὶ	483	491
Φροντισταὶ	9	10
Βοηθοὶ Φροντιστῶν	39	40
Θαλαμηπόλοι	323	315
Μάγειροι	273	266
Ναύται	1242	1305
Ξύλουργοι	71	75

"Εξ ἄλλου ἡ ἀνεργία τῶν μὴ διπλωματούχων ναυτικῶν κατὰ κλάδον

ἔχει ὡς ἀκολούθως :

Εἰδικότητες	9.5.1958	24.5.1958
Δόκιμοι Πλοίαρχοι	90	92
» Μηχανικοί	291	295
Ναυτόπατες	1308	1325
Ανθρακεῖς	80	91
Χυτροκαθαρισταὶ	90	92
Ἐπίκυροι	146	155
Διάφοροι εἰδικότητες	130	137

### Η ΚΡΙΣΙΣ

Δέν ἐγνώρισε μεταπολεμικῶν ἡ φορτηγὸς ναυτιλία — τῶν ἔηρων καὶ τῶν ὑγρῶν φορτίων — κρίσις σοβαρότερας ἐκτάσεως καὶ διαρκείας. Τὸ σύνιον τοῦ ὥη παρωπλισμένου τονιάς τράπης σκαφῶν ἔφθασεν αἰσιώς τὰ 4½ ἑκατομ., τόννων l. w. ἐπὶ συνόλου 23 περίπου ἐκαπομπίων, ἐνώ σκαφὴ 36 ἑκατομ. τόν. τελούν ὑπὸ κατασκευὴν ἔχουν παραγγελθῆ διὰ παραδόσεις μέχρι τοῦ 1962.

Ολαὶ αἱ δυναταὶ προβλέψεις ἀποκλείουν τὴν λίαν προσεχῆ βελτίωσιν τῆς ἑκαρτεκτικῆς δυσκόλου καταστάσεως. Τεράστιοι εἰναι τὰ ἀποθέματα τῶν γαιανθρώπων καὶ τῶν μεταλλευμάτων εἰς τὰ κέντρα κατανολάσεως, ὅπως ἐπίσης καὶ τῶν πετρελαιοειδῶν, ἐνώ ὁ χαλαρὸς ρυθμὸς τῆς βιομηχανικῆς δραστηριοτητος — ἡ ἀμερικανικὴ ιδίᾳ ύφεσις — δὲν επέτρεψεν τὴν ταχυτέραν αὐτῶν ἀνάλωσιν καὶ γενικώτερον τὴν διεύρυνσιν τῆς ζητήσεως πρώτων ὑλῶν ἀπὸ τὰς ὑπερποντίους παραγωγούς χώρας.

Εἰς τὴν χειροτερευσιν τῆς καταστάσεως παράγοντες ἐνδοναυτιλίακοι αμεωταταὶ ἔσχον τὴν ἐπίδρασίν των διὰ τὴν ἐπίτασιν τῆς κρίσεως. "Ἡ ζωρότης τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὰ δύο πρώτα μεταπολεμικά ἔτη, ἡ προελθούσα ἀπὸ τὴν ἀνάγκην τοῦ ἀμέσου ἐφοδιασμοῦ τῆς Εὐρώπης μὲ πρόφιμα καὶ πρώτας ὑλας, ὁ πόλεμος τῆς Κορέας καὶ ἡ περιπέτεια τῆς Διώρυγος τοῦ Σουεζ — γεγονότα ἔκτακτον προκαλέσαντα ζητησιν τονιάς — δὲν επέτρεψαν καὶ τὴν ὁμαλὴ μεταπολεμικὴν ἀναπροσφορογήν τῆς ναυτιλίας, διὰ τῆς βαθμιαίας ἀχρηστεύσεως καὶ τοῦ πορθήλικου πλοίου καὶ τῆς ἐν καιρῷ ρυθμικῆς αντικαταστασεως τῶν πορεμάτων καφῶν διὰ νεοεύκτων ταχυτέρων, μεγαλυτέρων, πλέον οἰκονομικῶν εἰς τὴν κίνησίν των.

"Ἡ ὀθρός ζητησις σκαφῶν, ἡ ἐκ τῆς ἀνωμαλίας, προελθοῦσα, ἐδικαιολόγησε τὴν ἐπιδίωσιν μεταπολεμικῶν χωρητικοτητος, μὲ τὴν ὁποίαν πρὸ πολλοῦ θὰ ἐπρεπε αἱ ὑγικάμινοι νὰ εἰχούν τροφοδοτηθῆ. Καὶ ἐνώ τὰ πορθήλικα, ἀντιοικονομικά σκάφη ἔξηκολούθουν προσφέροντα τὰς μεταφορικὰς τῶν πορεσίας, ἡ ζωρότης τῆς ναυλαγορᾶς ἔφερε πρὸ τῶν ναυπηγείων τοὺς ἐφοπλιστάς, ἡ σπουδὴ προσαίνοντας εἰς τὴν παραγγελίαν ὃσῳ τὸ δυνατό περιστοτέρων πλοίων.

"Ἀποτέλεσμα: Εὐθὺς ὡς παρῆλθεν ὁ πυρετὸς τῶν ἐκτάκτων περιστάσεων, εὐθὺς ὡς ἡ παγκόσμιος οἰκονομία, μετα μιαν ἀλιγώδην ἀνδρόν, ἐστάθη διὰ νὰ ἀναπτύξῃ καὶ ἀναλάβῃ, ἀναπροσφαρμοζημένη, τὸν δρόμον πρὸς τὴν περιπέτειαν τῶν ἀνάπτυξιν, τὸ ἐν ὑπέρτερον τῆς ζητήσεως τῆς ναυτιλίας ἐκτάκτων κατεφανητοῦ προσεχείας της διαβοτεμένων μεταφορικῶν ἀναγκῶν.

"Η αναπροσφορογή, δηλαδή, η μετά τὸν πόλεμον θεωρουμένη ὡς ἀναπόφευκτος, καθιστήσασα λόγω τῶν πολιτικο-οικονομικῶν γεγονότων τῆς τελευταίας δεκαετίας, ἡρχισεν ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον συντελουμένη ὑπὸ τὰς δυσχερεστέρας τῶν συνθηκῶν, λόγω τοῦ πληθωρισμοῦ τῆς

## GOVERNMENT GENUINE

Τὸ ἀσυναγώνιστον  
ΜΕΤΑΛΛΑΝ ΑΝΤΙΤΡΙΒΗΣ



Διὰ τὴν ἀναμετάλλωσιν τῶν πλοίων σας  
χρησιμοποιεῖτε μόνον

## GOVERNMENT GENUINE

Προσφέρεται ἐλεύθερον καὶ ΤΡΑΝΖΙΤΟ  
μὲ τὰς καλλιτέρας τιμάς.

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ & ΑΠΟΚΛ. ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ

Ν. Θ. ΚΑΜΕΝΟΣ Ο.Ε.

ΕΜ. ΜΠΕΝΑΚΗ 16 - ΑΘΗΝΑΙ ΤΗΛ. 35.180

ύφιστα μένης και ίππο ναυπήγησιν χωρητικότητος και τής παρεμπεσού-  
σης ύψησεως τής οικονομικής δραστηριότητος.

Τώρα τα παρθήνα σκάφη θα λάδουν, άναπτρεπτώς, την άγουσαν  
πρός τα έργοστάσια διαλύσεων — πολλά έκποιούνται και περισσότερα  
θα έκποισθούν κατά τους προσεχείς μήνες — ένων έκ περασλήπου ναυ-  
πηγικά συμβόλαια διά σημαντικού σύγκον τοννάς ή κυρωθησαν και θα  
άκυρωθούν.

Η άδηρτος άναγκη των πραγμάτων θα φέρη σύν τῷ χρόνῳ τὴν  
ιστορικήν προσφοράς και ζητήσεως σκαφών. Και έφοσν τα  
νέα πλοία θα έξερχωνται τών ναυπηγείων, ή διάλυσις τών παλαιών θα  
άποδεινή άναποφευκτος.

Μακρόν, βεβαίως, χρονικόν διάστημα θα χρειασθή διά τὴν τοιαύ-  
την ιστορικήν προσφοράς και ζητήσεως σκαφών. Και έφοσν τα  
ύπερμέτρων κερδοσκοπήσανταν κατά τὴν περίοδον τῶν άνωμάλων κα-  
ταστάσεων. Οὐκ ἡνὶς ἄλλως γενέσθαι.

Ἐν τῷ μεταξύ και ἡ κρίσις τῶν μεταφορῶν ὀπωδῆποτε θα ἀρχίσῃ  
ὑπόκρωροῦσα. Η ἀναδίνωσις τῆς παγκοσμίου οικονομικῆς δραστηριότητος  
θα καταστήσῃ ὀλιγότερον ἐπώδυνον τὴν μεταβοτικήν αὐτῆν περιόδου. Εἰσ-  
ερχόμεθα πάντως εἰς τὴν ὁμαλότητα. Σκάφη δέκα περίπου ἑκατομμυ-  
ρίων τὸνναν. d. w. θα ἔξελθον ἐντὸς τῆς προσεχούς πεντατεῖας ἀπό τὴν  
ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν. Τὸ ταχύτερον καὶ τὸ καλύτερον. Καὶ μόνον  
ὑπὸ τοῦ προϋπόθεσιν αὐτήν, τῆς ἀρχηστεύσεως τοῦ παρηλίκου τον-  
τάζ, θα πρέπει νὰ ἀτενίζωμεν μὲν καποιαν αἰσιοδοξίαν τὸ ἀπότερον  
μέλλον. Αὐτά, βεβαίως, χωρὶς τὸ ἀπρόσποτον, τὸν ἀστάθμητον παρά-  
γοντα.

### ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ "ΤΡΑΜΠΕ"

Κατὰ τὸ δελτίον «Οὐέστινφορμ» τὰ 20% τοῦ στόλου τῶν τράμπες τε-  
λούν ἐν παροπλισμῷ (5.415.400 τόν. d.w.). Τὰ ὄργοντα πλοῖα τῶν  
«σηματιών εὐκολίας» ὑπὸλεγόντα εἰς 2.709.400 τόν. d. w., ήτοι τὸ  
ῆμισον τῆς συνολικῶν παρωπλισμένης χωρητικότητος.

Λεπτομερέστερον κατὰ σημαίας τὸ ἀργοῦν τοννάς (1 Μαΐου 1958)  
ἔχει ὡς κάτωθι :

Σημαία	Άριθ. σκαφών	Τόννοι d.w.	Ποσοστὸν τοὺς % ἐπὶ δυνάμ. τοννάς τράμπες
Λιθερίας	140	1,480.4	28.7
Παναμά	82	810.4	36.3
Ἄγγλιας	83	795.5	19.6
Ἐλλάδος	65	638.3	41.2
Ἴταλίας	48	457.0	16.5
Κοσταρικάς	38	338.4	55.0
Νορβηγίας	19	152.3	10.8
Γερμανίας	18	149.3	11.4
Ἴσπωνίας	13	95.2	6.4
Χονδρύας	8	80.6	71.7
Φιλανδίας	12	72.1	21.1
Τουρκίας	11	70.7	41.1
Ἀμερικής	5	54.7	7.6
Σουηδίας	8	54.0	13.8
"Άλλων χωρῶν	20	166.0	13.5
Σύνολον Μαΐου	1958	570	5,415.4
'Απριλίου	»	467	4,429.6
Μαρτίου	»	396	3,733.6
Φεβρουαρίου	»	277	2,549.4
'Ιανουαρίου	»	217	2,017.0
			8.6

### ΟΙ ΆΛΛΟΙ ΚΑΙ ΉΜΕΙΣ

Τὰ ιταλικά νομοθετικά σώματα διελύθησαν, ὡς γνωστόν, πρὸ διμή-  
νου περίπου. Νέαι ἐκλογαὶ διεκήνθησαν καὶ εἰς τὴν γείτονα χώραν.  
"Έχομεν ὑπ' ὅψιν μας τὸν ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς διαλύσεως τῆς Βουλῆς  
ἐκδόθεντα σύντομον ἀπόλογισμὸν τοῦ ἐπιτελεσθέντος κατὰ τὴν τελευ-  
ταίαν τετραετίαν νομοθετικοῦ ἔργου ὑπὲρ τῆς ιταλικῆς Ναυτιλίας καὶ  
τῆς συναφοῦς πρὸς τὰ θαλάσσια ἔργα δραστηριότητος τῆς γείτονος  
χωρας. Ὁμολογούμεν, ὅτι τὸ ἔργον αὐτὸν δὲν εἶναι ἀπλῶς ἀξιόλογον,  
εἰς ἀκαταληκτικὸν εἰς ἔκτασιν καὶ κρατικὴν συμβολὴν ὑπὲρ τῆς καθό-  
λου ναυτικῆς βιομηχανίας. "Ερχεται νὰ καταδείξῃ τὴν ιδιαιτέρων  
στοργὴν μὲ τὴν ὅποιαν τὰ θαλάσσια ἔργα περιβάλλονται ἀπὸ τὸ ιτα-  
λικὸν κράτος καὶ τὸ ἐκτάκτως ἀνεπτυγμένον τῆς ναυτικῆς συνειδή-  
σεως τῶν θευνόντων αὐτό.

Τριάκοντα ὄκτῳ τὸν ἀριθμὸν εἶναι οἱ κυρωθέντες ἀπὸ τὰ νομοθετικὰ

σώματα νόμοι, ἀναφερόμενοι εἰς τὴν πολύπλευρον θαλασσινὴν δραστη-  
ριότητα. Ἡ ἀλεία, η ναυπηγικὴ βιομηχανία καὶ αἱ τακτικαὶ γραμ-  
μαὶ κατέχουν τὴν πρώτην θέσιν τοῦ κρατικοῦ ἑνδιαφέροντος. Ἀρκεῖ νὰ  
τονισθῇ τὸ γεγονός, ὅτι διὸ μὲν τὴν ἀλείαν αἱ παραχωρηθεῖσαι παντο-  
ειδεῖς πιστωσίες ἔθεσαν τὸ ποσὸν τῶν 550 ἑκατομμυρίων λιρετῶν  
κατὰ τὴν τελευταίαν τετραετίαν, διὰ δὲ τὴν ναυπηγικὴν εἰς τρία ὅλα  
διοικητομύρια λιρετῶν.

Ζωρότάτινον ἐπίσης τὸ κρατικὸν ἑνδιαφέρον διὰ τὰς ἐπιχορηγουμέ-  
νας τακτικὰς γραμμάς. Τέσσαρα νομοθετήματα, ἀποβλέποντα εἰς τὴν  
πληρεστέρων ὄργανων τον, ἐφηφίσθησαν.

Τέλος, εἰς τὸ Ἐθνικὸν Ταμείον διὰ τὴν ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν κοινωνι-  
κῶν προνοιαν παρεχωρήθη πίστωσις ὄκτακοσίων ὅλων ἑκατομμυρίων  
λιρετῶν.

Καμμία, βεβαίως, δὲν χωρεῖ σύγκρισις τῆς κρατικῆς ὑπὲρ τῆς  
καθολοῦ ναυτικῆς βιομηχανίας συντόνου μερίμνης ἀπὸ μέρους τοῦ  
ιταλικοῦ κράτους καὶ τῆς ιδικῆς μας παντελοῦν ἀδιαφορίας διὰ τὰ  
πράγματα τῆς Ναυτιλίας.

Εἰς τὴν Ἰταλίαν ἐφηφίσθησαν 38 ἐν ὅλῳ νόμοι βαρυνούσης σημα-  
σίας διὰ τὸ πλοίον καὶ τοὺς ἀνθρώπους του. Ἐδῶ, ἂν ἔσαιρεστη τις  
τὸν περὶ Ναυτιλίας Ἀπομακινοῦ Ταμείου νόμον καὶ τὴν κωδικοποίη-  
σιν τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, τὸ κρατικὸν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας ἑνδιαφέρον  
καμμίαν ἀλλην δὲν εἶχε θετικὴν ἑκδήλωσιν. Ἡτο πλατωνικόν, διὰ νὰ  
λασσασαν ἀσχολουμένους γείτονάς μας. "Εχουν ὑπὲρ αὐτῶν ἀπόλυτον τὴν  
κρατικὴν συμπαράστασιν. "Ενώ ἡμεῖς...

### Ο. Κ. ΤΣΑΦΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΝ

Εἴθισται, ὅταν ὁ κυβερνήτης ἐνὸς πολεμικοῦ σκάφους ἀποχωρῆ-  
της διοικήσεως του, διὰ κανονιοθολισμῶν νὸν τὸν ἀποχαιρετοῦν.

Ἐπερήθη τὸ ἔθιμον κατὰ τὴν ἀποχώρωσιν τοῦ Ναυάρχου κ. Τσάφου  
ἀπὸ τὸ Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας. Ἄντι, ὅμως, τῶν κανονιοθολι-  
σμῶν, τὰ δημοσιογραφικὰ γραφεία κατεκλύθησαν μὲ τὰς περὶ ἐπι-  
λύσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος ἀπόφειρες τοῦ ὑπερεσιακοῦ  
ύπουργοῦ.

Εἰς εἰδικὸν τεῦχος, μετὰ τὴν ἀπαρίθμησιν γνωστῶν διαπιστώσεων  
ἐπὶ τῆς καταστάσεως τῆς ἀκτοπλοΐας, ὁ κ. Τσάφος ἀποφαίνεται :

1. "Οτι ἐπιβάλλεται ἡ ὡραγωμένη συνεργασία ὅλων τῶν ἀκτο-  
πλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, ἵνα συμπηχθῇ ἐνιαία ἐπιχειρήσις, ποὺ θὰ ἀ-  
ναλάβῃ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν, ἀνευ  
συμμετοχῆς τοῦ Κράτους.

2. "Οτι μόνον διὰ τῆς ναυπηγήσεως νέων μονάδων, οἰκονομικῆς τοῦ  
Κράτους ἀρωγῆ, ἐπιτυγχάνεται ἡ ἐνδειγμένη λύσις τοῦ προβλήμα-  
τος τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ὑποκράτου.

3. "Οτι περιθώρια δοκιμαστικῆς ἐφαρμογῆς — ἀλλων μέτρων καὶ με-  
θόδων δὲν υφίστανται καὶ συνεπὼς ἡ ἀναγκαστικὴ ἐπιβολὴ τῆς  
συνεργασίας διὰ νομοθετικοῦ μέτρου ὑπαγορεύεται ὡς ἡ μόνη λύ-  
σις τοῦ προβλήματος.

Βραχύτατον ὑπέρθιτο τὸ διάστημα τῆς παραμονῆς τοῦ κ. Τσάφου εἰς  
τὸ Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας. Αἱ τρέχουσαι, ὅμως, ὑπηρεσιακά του  
σχολίαι δὲν φαίνεται νὰ τὸν παρημπόδισαν εἰς τὴν μελέτην τοῦ ζω-  
τικοῦ αὐτοῦ περὶ ἀκτοπλοΐας ζητήματος, ἵνα ἐν σπουδῇ προφθάσῃ  
καὶ εἰσηγηθῇ τὴν ριζίκην του λύσιν.

Μὲ μόνην, ἀτυχῶς, τὴν διαφοράν, ὅτι τὰ δυσαὶ ὁ κ. Τσάφος εἰσηγεί-  
ται κείναται ἐκτός τῆς ἀκτοπλοϊκῆς πραγματικότητος. Οι εἰδοῖτες τὰ  
πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα — ὁ κ. Τσάφος εἶναι ξένος παντελῶς πρὸς  
αὐτά — ὁμοφώνως ἀπέκρουσαν ἡδη τὰς αὐτὰς κατὰ γράμμα εἰσηγή-  
σεις, τὰς ὅποιας πρὸ αὐτοῦ ὁ κ. Σταμπολῆς, ὡς προϊστάμενος τῆς  
Διεύθυνσεως τῆς Ναυτιλίας, ἐν τούτοις διετύπωσεν.

Ο κ. Τσάφος οὐδὲν ἄλλο εἰσέφερεν εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκὴν ὑπόθεσιν  
παρὰ τὴν ύπουργοφόρην τοῦ κάτωθι τῶν σσων ὑπέδειξεν ὁ κ. Σταμπολῆς  
διὰ τὴν ρύθμισιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ καὶ τὰ ὅποια, παρὰ τὴν δοθεῖσαν  
εύρυτητα τῆς δημοσιότητος, ἀπερρίφθησαν ἀσύζητητι ἀπὸ δόλους τοὺς  
ἔγκυρους δυναμένους νὰ ἔχουν γνώμην ἐπὶ τῶν τεχνικο-οἰκονομικῶν  
προϋποθέσεων τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ἐπιχειρήσεως. Ἐπρόκειτο περὶ σχε-  
δίων, μη ἐπιτεχομένων τὴν ἐφαρμογήν, διότι οὔτε τὸ κράτος θὰ ἡτο ποτὲ  
διανατον τὸ κεφάλαια μίσια τοιαύτην ἐπιχειρήσιν, οὔτε τὸ μονοτύλιον θὰ ἡτο  
παραδοθῇ εἰς μίσια ιδιωτικήν ἐπιχειρήσιν, ἀλλ' οὔτε καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς ἀκτοπλοΐας θὰ ἡσσον δια-  
τεθεῖσιν νέοι εἰσέφουν — πειθαναγκαζόμενοι ἔστω — τὴν μικρὰ ἡ  
μεγάλην περιουσίαν των εἰς μίσια ἰθυνόμον ἐταιρίαν, διὰ νὰ καταστού-

## 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): "NORAFCO T."

αύριον οι ὀπλοῖ μέτοχοι τῆς μειοψηφίας.

Όμολογούμεν, ότι από τον έγγωσμένης συνέσεως κ. Τσάφον κάτι τὸ ἐπικοδιμῷτερῶν ἀνέμενεν ἡ Ναυτιλία ἐπὶ τῇ ἀποχώρησει του ἀπό τὸ Ὑπουργεῖον τῆς.

## ΠΡΟΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΝ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

"Η δυνατότης διεθνούς συνεργασίας τών πλοϊκοτπόρων ποντοπόρων πλοίων διό την άντιμετώπιον της παρούσης πτώσεως τών ναύλων, έπλουσιος κατά μίαν άκομη φάσιν πρός την πραγματοποίηση την είς ούκεφιν συγκλήψεισαν την 22αν Μαΐου έναν Λονδίνων τού Διεθνούς Ναυτικού 'Επιμελητηρίου. Πλοϊκοτπήται ποντοπόρων σκαφών έκ των 12 χωρών απέφασισαν την ούστασιν 'Επιτροπής, ή όποια νά προβῇ εἰς την ποοπαρασκευήν σχετικού με την συνεργασίαν σχεδίου. 'Η ούστασις της 'Επιτροπής έγένετο όμοφωνάς δεκτή, άλλα ότι άντιπρόσωποι τών Σκανδιναϊκών πλοϊκοτπόρων, δημοσίευται, κατέστησαν σαφεῖς, διότι δέν είναι διάλογος ένθυμοιώδεις, δօσον αφόρη σιανδήποτε σύμπραξιν πρός τα παρόν. Κατά τὴν ούκεφιν διεζήκθη γενική συζήτησις ἐπὶ τῶν διαφόρων σχεδίων καὶ προτάσεων, αἱ όποιαι διετυπώθησαν κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας, μεταξὺ τῶν όποιων περιλαμβάνονται καὶ τὸ Ἑλληνικὸν σχέδιον περὶ αὐτομάτου παροπλισμοῦ σκάφους, ἐφ' δօσον τοῦτο δέν δύναται νά επιτύχῃ ἐπικερδὴ τιμὴν ναύλου, καθὼς ἐπίσης καὶ τὸ περὶ επιβολῆς ἑλέγχου ἐπὶ τῶν σκαφῶν, τὰ όποια τίθενται καὶ ταῦλιν εἰς κίνησιν. 'Ο κ. 'Εμμ. Κουλουκουντῆς, ἐκπρόσωπος τῶν ἐν Ν. 'Υρκῃ καὶ Λονδίνῳ 'Ἑλλήνων ἐφόπλιστῶν, δοτὶς διετύπωσε τὸ ἐν λόγῳ σχέδιον, μετέσχεν εἰς τὴν ούκεφιν. 'Ἐπίσης, μεταξὺ τῶν οὐκτηθέντων σχεδίων περιλαμβάνεται καὶ τὸ περὶ σταθεροποιήσεως τοῦ ἐκτόπισματος, τὸ όποιον ἔξεπονήθη ὑπὸ τοῦ Βρεταννικοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου πρὸ μερικῶν ἑτῶν, καθὼς ἐπίσης καὶ μία Ἰταλικὴ πρότασις περὶ δημιουργίας τράστ πλοίων. Διεισθήθη ἐπίσης διεξοδικὴ συζήτησις ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν ἀποζημιώσεων διὰ τὰ παροπλισμένα σκάφη. 'Η Γαλλία, ή Γερμανία, ή 'Ελλάς, ή 'Ολλανδία, ή 'Ιταλία, ή 'Ι-απωνία, ή Μεγάλη Βρεταννία καὶ τὰ Σκανδιναϊκὰ Κράτη συνεφώνησαν κατὰ τὴν συνέλευσιν εἰς τὸν διορισμὸν ἀντιπροσώπου. Προσέτι δὲ ὡρισθή, κατόπιν ἐλληνικῆς προτάσεως, διτὶ πρόεδρος τῆς ἐν λόγῳ ἐπιτροπῆς δέον νά είνει Βρεταννός. 'Ἐπίσης, ἥπατηθήσαν κῶραι μέλη τοῦ Διεθνούς Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου, αἱ όποιαι δέν ἀντεπροσωπεύθησαν κατὰ τὴν συνεδρίασιν, ἔαν ἐπιθυμοῦν νά ἔξιπτετηθοῦν ὑπὸ τῆς 'Επιτροπῆς.

Την Ελληνικήν **Ναυτιλίαν** άντεπροσώπευσαν κατά τὴν ούσεκφιν οι κ. κ. Μανώλης Κουλουκούντης, Φώτης Λυκιαρδόπουλος και Σ. Κυριακίδης.

Ο κ. ΩΝΑΣΗΣ ΔΙΑ ΤΑΣ "ΣΗΜΑΙΑΣ ΔΥΣΚΟΛΙΑΣ

Ο Κ. ΣΠΑΝΟΣ ΔΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΙΚΩΜΑΤΟΣ,  
'Ο κ. Αρ.' Όνάσης, κατά τὴν παραμονήν του εἰς Ἡνωμένα Πολιτείας, ὃπου μετέβη, διὰ νῦν παραστήεις τὸν καθέλκυσιν ἀπό τὰ νου-  
πηγεῖα Μπέθλεμ (τοῦ Κουίνου) τοῦ δεξαμενοπλοίου του ("Ολύμπικ  
"Ηγκλ"), 46.000 τόννων d.w., παρέσχε τὴν κάτωθι συνέντευξιν ἐπὶ τοῦ  
τόσον προκαλοῦντος τὸ διεθνὲς ἐνδιαφέρον θέματος τῶν ἄσσοδτῶν  
σημαιῶν».

«Αἱ οὐμαῖαι — εἶπε — τῆς Λιβερίας, τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Ὄνδούρας ἀπέθουσαν διεθνῶς «οὐμαῖα εὐκολίας» διὰ τὴν ὡκεανοπόρον ναυτιλίαν, διότι οἱ περιορισμοὶ ἐπὶ τῆς ναυτικῆς ἐπικειμενικότητος εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὰς Σκανδιναϊκὰς χώρας, μετέβαλον τὰς οὐμαῖας τῶν ἐν λόγῳ κρατῶν εἰς «οὐμαίας δυσκολίας». Η Μεγάλη Βρεταννία, ή Νορβηγία καὶ ἄλλαι εὐρωπαῖκα χωραὶ, διακινδυνεύουσαν τὴν πατροπαρόδοτον ναυτιλιακὸν τὸν ἡγεμονίαν, καθόσιον οἱ ἐπιβαλλόμενοι περιορισμοὶ εἰς τὸ σκάφο, τὰ φέροντα τὴν οὐμαῖαν τῶν, καθιστούν, σχεδόν, ἀδύνατον εἰς τοὺς ἀνέξαρτήτους ἐφοπλιστάς νὰ ἐργασθοῦν ὑπ' αὐτοῖς».

Πεσαιτέρω, ότι: 'Ωνάσος προέδη εις τὴν προειδοποίησιν, ὅτι οιαδόποτε κίνησις, ὅποιολέπουσα νὰ ἀποθαρρύνῃ τὸν ἐφοπλιαμὸν πρὸς υπολόγησιν πλοίων ὑπὸ τὰς «σημαῖας εὐκολίας», βάσει κανόνων διαικούμενας ἀπαιτουμένων τὸν ὀτεκληθέντα «γνήσιον δεσμῶν» μεταξὺ σημαίας καὶ πλοίου, θὰ ἀποτύχῃ εἰς τὸν ἀντικειμενικὸν τῆς σκοπόν, νὰ ἐπαναφέρῃ, δηλαδή, τὰς εὐρωπαϊκάς Δυνάμεις εἰς τὰς πρώτας γραμμὰς τοῦ παγκοσμίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. »Ο μόνος ουνετὸς τρόπος — προσέθετεν — ἔγκειται εἰς τὸ νὰ μετατραποῦν αἱ «σημαῖαι δυοκολίας» εἰς «σημαῖας εὐκολίας» καὶ ἀνέφερε τὸ παράδειγμα τῆς 'Ελλάδος, πῆται ἐλέγονες ὥδη πόρος τὴν κατεύθυνσαν ταύτην.

«Αἱ μηγαλύτεραι δυσκολίαι – ἔξικολούθησαν ὁ κ. Ὁνάσης – ἀναφέρονται εἰς τοὺς συναλλαγματικούς περιορισμούς. Οταν ζπούν ή Μεγάλη Βρεταννία, η Νορθηγία και δλλαι κώραι ἀπό τοὺς πλοιοκτήτας των νότιοβΔλλουν ἐκθάρισιν συναλλάγματος διὰ τάς ναυλώσεις, δὲν πράττουν δλλο τι, εἰμὶ νά θέτουν εἰς οσθαράν μειονεκτήκην μοίραν τὸ έθνικὸν των τοννάς, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ σκάφη τῶν ὅπωναν οἱ Ιδιοκτῆται είνε ἐλεύθεροι νά λαμβάνουν ἀποφάσεις ταχέων. Τοιοῦτοι περιορισμοί καθιστοῦν, οχεδόν, ἀδύνατον νά ἐργασθῇ τις εἰς τὴν πανκάρδιαν ναυλωναρχήν. Διὸ δύκεται – εἴπεν κ. Χ' Ο-

νάσος – συναλλαγματικούς περιορισμούς και τίνα άλλα έμποδια, δέν  
ήμπορείτε νά έργασθητε. Θα παραμείνετε έκτος έργασίας».

Και ὁ κ. Ὑάνασης συνέχισεν : «Ἡ ἀποφυγὴ τῆς φορολογίας, μολονότι λιών σπουδαντική, δὲν ἀποτελεῖ, πάντως, τὸν σπουδαιότερον παράγοντα τῆς στροφῆς πρὸς τὰς «σημαίας εὐκολίας». Ἀν, μάλιστα, δὲν δύναθε νὰ ἐγράψῃς, τότε δὲν θὰ υπάρξῃ κάνι εἰσόδημα, ἐφ' οὐ νὰ καταβάλετε φόρον! ». «Ἡμεῖς — προσέθηκεν — ἐπετύχομεν, μὲ τὰς «σημαίας εὐκολίας» πολλὰ ναυλωσύμφωνα, διότι οἱ συναγωνιζόμενοι ἡμᾶς πλοιοκτῆται ήσαν ὑποχρεωμένοι νὰ ἐπιτύχουν πρῶτον τὴν ἔγκρισιν ἀπὸ μέρους κρατικῆς τίνας ὑπηρεσίας. Πρὸς ἀπόκτησιν, δῶμας, τοιούτων Ἕγκρισεων ἀπαιτεῖται πολλάκις νὰ διαρρεύσουν πολλαὶ ἔδημάδες, ἐνώ πην ναυλωγόρα δὲν δύναται νὰ σᾶς περιμένειν. Ἀλλοτε, οἱ βρετανοί ήσαν ὑπέρμαχοι τῆς εὐκολίας εἰς τὰς νοοικτὰς θαλάσσας. Ὁφείλουν, θεν, νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν πολιτικὴν των ταῦπνων». Καταλήγων ὁ κ. Ὑάνασης, παρεπήροεν, διότι οἱ βρετανοί γνωρίζουν κάλιστα τὴν οπουδαίτητα τῆς πολιτικῆς ταῦπης ἀπὸ τὰς διεθνεῖς ἀσφαλιστικὰς ἐργασίας. «Εἶνε αἱ μόναι, ἐκ τῶν εἰς ὅλον τὸν κόσμον ἐκτεταμένων ἐργασιῶν των, αἱ ὅποιαι ἀνθύσιαι ἀκόμην». Ἀνέφερε τὸ διεθνῶς γνωστὸν ἀσφαλιστικὸν συνδικάτον «Λόδεζ» (τοῦ Λονδίνου), λόγῳ τῶν ἀπαλλαγῶν ἀπὸ τοὺς πολλοὺς συναλλαγματικούς περιορισμούς. «Ἀλλως — εἴπε — καὶ ὁ ἀσφαλιστικὸς οὗτος Ὁργανισμὸς θὰ ἀντικαθίστατο εἰς τὰς ξένας κώρας ὑπὸ «Ἀσφαλιστικοῦ Συνδικάτου Εὐκολίας».

## Ο ΛΙΜΗΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Τὴν κατιούσαν βαίνει ἡ ἐμπορική κίνησις τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς. Κατά τὸ α' τετράμηνον τοῦ τρέχοντος, ἔτους σημαντικῆ διαπιστούται ἡ πτώση. Εἰς ποσοστὸν 15.05 % υπολογίζεται αὐτὴ ἐπὶ τοῦ συνόλου της κινήσεως τοῦ κυρίως λιμένου καὶ τῶν παραπτημάτων αὐτοῦ καὶ εἰς 25.45 % ἐπὶ τῆς κινήσεως μόνον τοῦ κυρίως λιμένος. Εἰς τὴν γενικήν, τὴν διεθνῆ οἰκονομικὴν ὑφεσιν, ἀπόδιδον τὴν μείωσιν αὐτῆν κατ' ἀρχὴν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Δ.Π. Ἐπέδρασαν ἐπίσης ἡ αὔξησις τῆς ἐγχωρίου σιτοπαραγωγῆς μὲ τὴν ἀντίστοιχον μείωσιν τοῦ δύκου τῶν κομιζομένων ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ σιτοφορτίου, ὁ περιορισμός τῶν εἰσαγωγῶν γαιανθράκων καὶ ἡ συστολὴ τοῦ ἔξαγωγικοῦ μας ἐμπορίου.

Οι άριθμοί παρουσιάζουν έγαργέστερον τὴν εἰκόνα τῆς κινήσεως τοῦ λιμένας Πειραιώς. Ἀναφέρομεν τούς πλέον χαρακτηριστικούς ἐξ αὐτῶν:

Μήνες	1958	1957	Μειωσίς εις τόν.	Ποσοστό
'Ιανουάριος .....	357.541	430.173	— 72.632	—16,88%
'Φεβρουάριος .....	353.624	409.168	— 55.544	—13,57%
'Μάρτιος .....	385.487	463.935	— 78.448	—16,91%
'Απρίλιος .....	387.149	443.338	— 56.189	—12,67%

Εις τούς άνωτέρω αριθμούς περιλαμβάνεται και η έμπορική κίνησις

τῶν παραρθμάτων τοῦ λιμένος, ἀντίπροσωπευομένη ἀπό τὰ ὑγρά κυρίως καύσιμα, τὰ δύοις μικράν μόνον μειώσιν ἐστημένων (530.184 τόν. κατά τὸ α' τετράμηνον του 1958, 572.951 τόν. κατά τὸ α' τετράμηνον του 1957). Τὰ πετρελαιοίδη πάντως, ἐρήμην τοῦ Ο.Α.Π., απ' εὐθείας παρὰ τῶν ἐταιριῶν πετρελαίου διακινούνται.

‘Η κίνησις — ἔξαιρουμένων τῶν πετρελαϊοειδῶν — εἶχεν ως κάτωθι:  
Μῆνες 1958 1957 Μείωσις εἰς τὸν Ποστότον

'Ιανουάριος	153.867	215.588	— 61.721	—28,63 %
Φεβρουάριος	165.607	221.688	— 56.081	—25,30 %
Μάρτιος	192.569	244.396	— 51.827	—21,21 %
'Απρίλιος	168.330	230.968	— 62.638	—27,12 %
Τετούμανων	680.373	912.640	— 232.267	—25,45 %

Μεγαλυτέρα, έκ της παραδολής τών ἀριθμών, ἀπόκεινται ἡ μείωσις τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ κυρίου λιμένος καὶ σίσθιτῶς μικρέρα τῶν παραρτημάτων αὐτοῦ. Περιορισμέναι ἡσαν καὶ ἕσαγωγαὶ καὶ ἔσαγωγαὶ γενικῶν ἐμπορευμάτων, ἀτίναι καὶ ἀποτελούν τὴν βάσιν τῆς ὅλης κινήσεως τοῦ λιμένος. «Ἐχουν διὰ τὸ τετράπιον:

	1958	1957		
Μήνς	Εισαχθέντα	Έξαχθέντα	Εισαχθέντα	Έξαχθέντα
Ιανουάριος .....	85.891	11.334	140.252	9.447
Φεβρουάριος .....	109.620	7.732	147.165	10.041
Μάρτιος .....	131.118	7.654	151.820	14.384

Μαρτίου	131.116	7.654	151.839	14.380
Απρίλιος	107.515	9.903	145.674	7.731
Τετράμηνον	434.144	36.623	584.930	41.611

Άξιοπρόσεκτον είναι τὸ γεγονός, ὅτι ἐνῷ αἱ στατιστικαὶ διαπιστώνουν μίαν σταθερὰν μείωσιν τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος, αἱ οἰκονομικαὶ υπῆρξειαὶ τοῦ Ο.Δ.Π. — ως μᾶς πληροφορούν — ἐμφανίζουν ήδη έμπειρον τὸ σκέλος τῶν ἑσόδων τοῦ Ὀργανισμοῦ κατὰ τὸ τετράμηνον αὐτῷ, ἔνστι τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1957. Πρόκειται, αἱ σφαλεῖ, περὶ λάθος. Διότι οὐδεμία ἀμεσος ἢ ἔμμεσος αὐξήσις τῶν φορτοεκφορτωμάν διαπιστώνεται ἀνά τοις τέσσερις τομαῖς τοῦ πλάνου.

# **PORT SUDAN**

# MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS  
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

CABLES: "MARITIME".

ADDRESS : P. O. Box 306

μειώμένης κινήσεως.

Είνε, δώρα, δυνατόν τοιούτα λάθη γὰ διαπράττωνται εἰς τὸν Ο.Λ.Π., δοτίς, ὑποτίθεται, δὶς διαθέτει μίαν, διπλόδιπτο, συγκροτημένην κίσσονικην πρεπείαν; "Αν τοιούτον τι συμβαίνει θὰ πρέπει νὰ παραδέχθωμεν, δὶς δὲν πργαίνουν καλὰ ούτε τὰ πράγματα τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ὁραγισμοῦ. Ἐφιστώμεν τὴν ἄμεσον προσοχήν τοῦ προσταμένου τοῦ Ο.Λ.Π. Ὑπουργοῦ.

Ο ΕΟΡΤΑΣΜΟΣ ΤΟΥ "ΠΡΟΠΕΛΛΕΡ ΚΛΑΜΠ"

Την 23η Μαΐου τὸ ἐνταῦθα παράρτημα τῆς Ἀμερικανικῆς Ὀργανώσεως «ΠΡΟΠΕΛΛΕΡ ΚΛΑΜΠ» ἐώρτασε τὴν ἡμέραν τῆς Ἀμερικανικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἥτις, ὡς γνωστόν, ἔχει καθιερωθεῖ διὰ Διατάγματος τοῦ Πρεσβύτερου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν εἰς ἀνάμνησιν τοῦ πλούτου τοῦ ἀμερικανικοῦ «ΣΑΒΑΝΝΑ». Ὁπερ εἰνεὶ τὸ πρώτων ἀποκίνητον πλοιόν ὅπερ διέσχισε τὸν Ἀτλαντικὸν κατὰ τὸ ἔτος 1819.

Ό χώραν εις τὸ Κέντρον τῆς Γλυφάδας ΑΣΤΕΡΙΑ. Τούτον ἐπίμησε διὰ τῆς παρουσίας του ἡ Α. Μ. ὁ Βασιλεὺς Παῦλος, διτσις εἰς τὸ τέλος τοῦ παρατεθέντος γεγανότου ἀπτημύνους προς τὸν ἐπίτιμον Πρόεδρον τοῦ Κλάμπ 'Αμερικανὸν Πρεσβευτὴν κ. Ριντλμπέργκερ καὶ εἰς τὰ μελή τούτου τὰς εὐχάς του διὰ τὴν πρόσδοκαν καὶ εὐημερίαν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὡς παράγοντος εἰρήνης, πρόσδοκαν καὶ εὐημερίας τῆς ἀνθρωπότητος, ἥγειρε δὲ πρόποσιν ὑπὲρ τοῦ Προέδρου τῆς φίλης καὶ συμμάχου μεγάλης Ὑπερατλαντικῆς Δημοκρατίας καὶ ὑπὲρ τῆς εὐημερίας του Ἀμερικανικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Τό ίστορικόν της ήμέρας άνέπτυξεν ό 'Αντιπρόεδρος τού «ΠΡΟ-ΠΕΛΛΕΡ ΚΛΑΜΠ» κ. Ε. Τράσουτμαν, έν συνεχεία της ύπο του Προέδρου κ. Μπούθ άναγνώσεως τού πρότ. εύκαιρια ταύτη εκδοθέντος διαγέλματος του Προέδρου τών 'Ηνωμένων Πολιτειών. Είτε ό "Ελληνη 'Υπουργογράς της 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανδριανόπουλος διά συντόμου, άλλα μεστῆς έννοιας προσλαΐας, έζηρε τὴν σημασίαν του ἔργατου τουτου και τούς δεσμούς οἵτινες υφίστανται μεταξὺ 'Ηνωμένων Πολιτειών και 'Ελλάδος εἰς το ειρηνικον και ἐπολιτιστικὸν ἐπίπεδον, ὡς βασικὸν παράγοντα πραγματοποιήσεως ἀποτελεῖ η 'Εμπορικὴ Ναυτιλία.

Ο Πρεσβευτής τών Ἕνωμένων Πολιτειῶν κ. Ριντλμπέργκερ, ὑπὸ τοῦ ἴδιου πνεύμα ὅμιλήσας, ἀνερέθη κυρίως εἰς τὴν σημασίαν τῆς θαλάσσης ὡς παράγοντος ἀναπτύξεως καὶ κατανοήσεως μεταξὺ τῶν λαῶν.

"Αξιον ιδιαιτέρας μνείας είνε, ότι ο Αμερικανός Πρεσβευτής διεδήλωσεν ιδιαιτέρας την ποιτίαν των Ηνωμένων Πολιτειών εις την άρχην της έλευθερίας τών θαλασσών.

## NA KYPΩΘΟΥΝ ΤΟ TAXYTERON

‘Υπερδεκαπέντε νομοσχέδια και ὅκτω Βασιλικά Διατάγματα έκρεμούν ἀπό χρόνου μακρού, μη ὑποβληθέντα τελικῶς πρὸς κυρωσιν, διότι προεβλήθησαν διὰ τίνα ἐξ αὐτῶν ἀντιρρήσεις, ὃσον ἀφορᾷ τὴν σκοπιμότητα τὴν θεστιζόμενων μέτρων, ἀπό τὴν ἐξ ‘Υπουργών νομοπαρασκευαστικήν ἐπιτοπούν τὰ προηγούμενά της Κυβερνήσεως. Καρολογιάν-

ΟΝΕΙΔΑΣΤΙΚΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗΝ την προηγουμένης Κυριελήσεως Καρπασίανη.  
Τινά, πρόγματι, τών εν λόγω νομοσχεδίων και διαταγμάτων Ἰωάννη  
νὰ θεωρηθούν, ότι δὲν καλύπτουν ουσιώδεις γενικωτέρας ἀνάγκας του  
πλοίου, ωρισμένα, ὅμως, πρέπει νὰ ἐπανεξετασθούν καὶ, εἰσηγηθεῖ τοῦ  
νέου Ὑπουργοῦ, νὰ τύχουν τῆς ἐγκρίσεως τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβου-  
λίου, ἵνα καὶ πολὺ κωδωνούν καὶ ἀπὸ τὴν Βουλὴν.

Αὐτοῦ, τινὲς ἐν καὶ πάσῃ κύρωσιν καὶ απὸ τὴν θάλασσην.  
Ἄς τὰ ἐπανεξάτητα, δοιποτὲ, ὁ καὶ Ἀνδρίσιανόπολις καὶ ὅσα ἥθελε  
κρίνει ἄξια νὰ θεσμοθετηθοῦν, ὃς τὰ πρωθήση τὸ ταχύτερον πρὸς τὴν  
κύρωσιν. Δὲν νομίζουμε, ὅτι ἔξυπηρτέστη τὰ γενικώτερα συμφέροντα  
τοῦ καὶ Ἀνδρίσιανοπόλου ἡ κολοκύνθησην.

#### ΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΑΙ

Συμφώνως πρός τα στοιχεία του ύπουργειου Βιομηχανίας, κατά το 1957 έξικαν συνολικώς δύγκος έλληνικών προϊόντων 2.160.000 τόνων. Έξι αύτών τα μεταλλεύματα άντεπροσώπευσαν το 79 %, ήτοι 1.725.000 τόνους.

Κατά τὰ σχετικά στοιχεία, κατά τούς πρώτους μῆνας τοῦ τρέχοντος έτους, έσημειώθη ἐλαφρὰ κάμψις εἰς τὸν δείκτην ἔξαγωγῶν τῶν Ἑλληνικῶν μεταλλευμάτων, ἐν συγκρίσει πρός τὰ ἑπτά 1956 καὶ 1957. Κατά τὸ δύο αὐτὰ ἔτη αἱ ἔξαγωγαι μεταλλευμάτων εἶχον σημειώσει μεταπολεμικῶς τὸ ἀνώτατον δριοῦ.

## ΠΑΡΑΣΗΜΟΦΟΡΙΑΙ

Εις τους έφοπλιστάς κ. κ. Ν. Λυκιαρδόπουλον, Σταύρον Λιβανόν, Μάρκον Νομικόν καὶ Ἀντώνιον Παπαδάκην ἀπενεμήθη διὰ τοῦ Β. Διατάγματος τῆς 22ας Ἀπριλίου ὁ Σταύρος τῶν Ταξιαρχῶν τοῦ Β. Τάγματος Γεωργίου Α.

— "Επίσης δι' έτερου Β. Διατάγματος, τῆς αὐτῆς ημερομηνίας, απενεμήθη ὁ Σταυρὸς τῶν Ταξιαρχῶν τοῦ Φοίνικος εἰς τοὺς ἐφότιστας κ.κ. Γεώργιον Ν. Λύραν, Δημητρίου Ι'. Φαθαλίδην, Κ. Κολάδον Εὔσταθίου, Γ. Χρ. Λαζαρίδην, Ιωάν. Διαμ. Πατέραν, Ιωάν. Κ. Καρράν, Κώσταν Γ. Γράτσον, Ιωάν. Ν. Πατέραν, Δημ. Ν. Βερνίκον καὶ Γεώργιον Λουκᾶ Μάτσαν.

# ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΙΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ **ΣΥΡΟΣ**

Πάσης φύσεως ναυτικὰ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαί.  
Ταγύτις ἐκτελέσεως Τιμὴ σημεῖον

**ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΟΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 TONNOS**

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ: "ΤΡΟΠΙΣ-ΣΥΡΟΣ

## ΑΜΕΣΩΝ ΒΟΗΘΕΙΑΝ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΑΝΕΡΓΟΥΣ

ΤΟΥ κ. Λ. ΜΠΟΥΡΝΙΑ, ΒΟΥΛΕΥΤΟΥ ΧΙΟΥ, Τ. ΥΠΟΥΡΓΟΥ

Αι καλύτεραι τῶν εὐχῶν μας συνοδεύουν τὴν νέαν Κυβέρνησιν Καραμαρίνα. Καλεῖται νὰ συνεχίσῃ τὸ γόνιμον ἔργον τῆς διετίας 1956-58, τὸ ὅποιον ἡ υψηλὴ μερὶς τοῦ Ἑλληνικοῦ Λαοῦ καὶ ἀνεγνώρισε καὶ ἐβράσευσε εἰς τὰς ἐκλογὰς τῆς 11ης Μαΐου.

Ανησυχίας, βεβαίως, έδημοι όγησε πολλάς ή υπερτροφική έμφασις της ΕΔΑ. Και είς το έσωστερικόν, άλλα περισσότερον είς τό εκτός της χώρας έλληνικον στοιχείον. Δεν είναι τού παρόντος ή ανάλυσις των λογών ζένεια των όποιων ούπο το προσωπείον της ΕΔΑ κουμουνισμάς της χώρας, κατέστη το κόμμα της άξιωματικής αντιτίτευσεως. Είνε, βεβαίως, ο έκλογικός νόμος ο κύριος λόγος, άλλα θα άπτεται πλάνη χειρώ της πρώτης, έταν παρεβλέπαμεν καὶ τούς λόγους ουσίας. Μεταξύ αὐτῶν, είναι ἀνάγκη νὰ τὸ ὁμολογήσωμεν, σπουδαιότερος καθ' ἡμᾶς λόγος ὑπῆρξεν η μετακίνησις του μεγαλύτερου ἀριθμοῦ τῶν ἀνέργων τῆς χώρας πρὸς τὸ κόμμα τῆς ἄκρας ἀριστερᾶς.

"Ο γραφών, ως Ύπουργός της Έργασίας της διετίας 1956-1958, γνωρίζει καλώς το δράμα των Ελλήνων ανέργων, διότι το υπέστη και διότι έμόχθησε διά τὴν ἀντιμετώπισθων του. Είς τὰ ἀστικά κέντρα περισσότερον, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ὑπαισθρὸν ἐν γένει, μέγας ἀριθμός ικανῶν ἔργατικῶν χειρῶν η στερεῖται τελείως ἀπασχολησεως η ἐν μέρει μόνον ἀπασχολεῖται. Έργασίαι, ἐπ' εὐκαιρίας η ἐποχειακά, δὲν λύσουν τὸ πρόβλημα ούτε καὶ ἡ ἐπίδοτης, η ὅποια ὀποτελεῖ πάντοτε μίαν προσωρινὴν ἀνακούφισιν, ἀλλὰ δὲν σώζει.

Αἱ ἀνήσυχοι μας διὰ τοὺς χερσαίους ἀνέργους ηδῆσαν ἀπό τινων μηνῶν μὲ τὴν προσθήκην χιλιάδων εἰδικευμένων ναυτεργατῶν. Πολιτεύομενοι εἰς κατ' ἔξοχην ναυτικὴν περιοχὴν, εῖχομεν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς προεκλογικῆς περιόδου, τὴν ὁδύνηραν εὐκαιρίαν νὰ συναπτώμεν τούς ἀνέργους τῆς κατηγορίας αὐτῆς. Εἰς τὰς Οἰνούσσας, τὰ Καρδάμυλα, τὸν Βροντάδον, τὰ Ψαρά καὶ ἄλλα παράλια ή ἐσωτερικά τμῆματα τοῦ νομοῦ τῆς Χίου συνητήσαμεν ἀγνωνώντας ἀνέρωπους. Περιφέροντας εἰς τοὺς δρόμους, γεμίζουν τὰ καφενεῖα, χωρίς χρήματα οἱ περισσότεροι, καὶ χωρίς τὴν ἐπίδια συντόμου ἀποφῆσεως τῶν.

Δεν έψηφισαν άριστερά οι ανεργοί ναυτικοί ή, τούλαχιστον, η μεγάλη πλειοψηφία των. Δέν είναι μακράν ή έποχη κατά την οποίαν έπεκρατεί εις την Ελληνικόν πλοίον ή Ε.Ο.Ν.Α. Δέν έλησμόνθασι οι ναυτικοί μας πόσον άκριβα έπληρωσαν την καταστρεπτικήν της έπιρροήν. Έχουν πικράν πειράν της διαδρωτικής έπιρροής τού Κομμουνισμού μεσά εις το πλοίον. 'Άλλα δὲν πάουν νὰ έχουν άνάγκας. Αι οικογένειαι των συνθιστούμεναι άπο τάς καλάς ήμερας εις ἔνα τρόπον ζωτικούλτερον τοῦ χερσαίου έργατου, εύρισκονται σήμερον εις άδιέξοδον.

Τί θά γίνη, λοιπόν, μὲ τὸ πρόβλημα τῆς ναυτεργατικῆς ἀνέργιας; Μὲ κάθε παρερχομένην ὑμέραν καθίσταται δύντερον. Καὶ ἐφόσον, α-  
τυχῶς, αἱ προβλέψεις διὰ τὴν κρίσιν δὲν ἐπιτέρπουν αἰσιοδχίαν, εἰ-  
λεβα υποχρεωμένοι νά τὰ ἀντιμετωπίσωμεν ταχέως. Μὲ περαλισμὸν καὶ  
γενναιότητα. „Οχι μὲ τὰ συνήθη μέσα.

Αἱ δυνατότητες τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας δὲν ἐπαρκούν. Γνωστούσιον, ὅτι τὸ θέμα ὡς ἀποτέλεσμα τὸν σταυρὸν τοῦ νέου Ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Ὁ φίλος κ. Γ. Ἀνδριανόπουλος ἀπό τὴν προηγουμένην ιδιότητὰ του ὡς Δημάρχου τῆς πρώτης ἑργαστηπόλεως τῆς χώρας γνωρίζει καλῶς τὶ θὰ πῆ ἀνέργια καὶ τὶ θὰ πῆ φτώχεια. Επωμισθή τὸ Ὑπουργεῖον εἰς τὴν χειρότεραν ὥραν. Ἔαν ς πέρ παν κλλο. θέμα τὸν ἀπασχολήσῃ ὁ παράγων ἀνθρώπων ποιεῖται ἐπιτύχη εἰς τὸ ἔργον του. Αὐτὴν τὴν ὥραν καὶ ἡ ὑπόθεσις τῆς σημασίας καὶ κάθε δραίον σχέδιον διὰ τὸ μέλλον τοῦ Ἐμπορικού μας Ναυτικού, ποὺ υπάρχει εἰς τὸ νοῦν του νέου Ὑπουργοῦ ἡ εἶς τὰ συρτάρια τῶν ὑπηρεσιακῶν του συμβούλων, πρέπει νῦν περιμένουν. Διὰ γενικωτέρων ὄγκους, ἀνθρωπιστικούς, κοινωνικούς καὶ ψυχολογικούς, είνει ἀνάγκη ἡ προταχθῆ ἡ βοήθεια τῶν ἀνέργων. Οι νεώτεροι ἔξι αὐτῶν ὅσοι εἰνει μεταβικούνται καὶ δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῶν εἰς ἀπασχολήσεις τῆς πράσας πρέπει κατὰ προτίμησιν καὶ οίονει ὑποχρεωτικῶν νὰ διοχετεύονται πρός αὐτάς. Ἔν τε συνεννοήσηι μὲ τὰ Ὑπουργεία Συντονισμού, Εργασίας, Βιομηχανίας καὶ μὲ τὸν Ὀργανισμὸν Τουρισμοῦ, πρέπει ἡ γίνεται, τὸ ταχύτερον μία Ἐπιτροπὴ ἡ ὧδε ἐντὸς τακτῆς προθεμάτων νὰ ὑποδεξεῖ τὸν τρόπον τῆς ἀπόρροφήσεως των μηχανικῶν, ἡ-εκτρολόγων, θερμαστῶν, μαγείρων καὶ θαλαμηπόλεων.

Τό κεφάλαιον Ανεργίας και Ασθενείας πρέπει να αιμοδοτηθῇ τὸ σχύτερον διὰ νὰ ἀντεπεξῆλθῃ εἰς τὰς ὑποχρεώσεις του. Κάθε ἄπορος νευρέος είναι ἀνάγκη νὰ ἔχεισθαι ἐνώπιον μηνιάσιον βοήθημα παῖς νὰ διατηρηστὴ τὴν στοιχειώθη ἰατρικὴν περιθαλψιν, ἀνάδογως τῶν ἀνογενειακῶν του ἀναγκῶν, ἔξω ἀπὸ τὰ συνήθη κριτήρια καὶ τὰς αὐτηρὰς προϋποθέσεις. Η προϋπόθεσις π. χ. τοῦ δωδεκαμήνου τῆς ὑπερειας διὰ τὴν προστασίαν τοῦ Ο.Ν., ὅρμως τεθείσα διὰ τὴν πεπιθεών τῆς ἀπασχολήσεως τῶν ναυτικῶν, πρέπει νὰ ἐκλείψῃ σήμερον, ἐποχὴν ἀναγκαστικῆς ἀνεργίας. Αἱ κληθῆ ὁ Ὀργανισμὸς Ἀσφαλίσεως καὶ Ἀπασχολήσεως Ἀνεργίας εἰς ἐνίσχυσιν. Αἱ δώση καὶ ὁ

Προϋπολογισμός. Αἱ περιστάσεις εἰναι ἔκτακτοι. "Ἐκτακτα καὶ ριζο-σπαστικαὶ μέτρα ἐπιβάλλονται. Γνωρίζομεν, ὅτι ὁ κ. Ἀνδριανόπουλος θὰ συναντήσῃ ἀντιδράσεις καὶ ἐντὸς τοῦ Ὑπουργείου του καὶ εἰς τὰ ἄλλα Ὑπουργεῖα. Θὰ ἀκούσῃ, ὅτι ὁ νόμος δὲν ἐπιτέρπει τοῦτο ἡ ἐκείνο. "Οτι τὰ χρήματα τοῦ Ὀργανισμοῦ Ἀπασχολήσεως καὶ Ἀφρά-λίσεως Ἀνεργίας προέρχονται ἀπὸ εἰσφορᾶς ἐργοδοτῶν καὶ ἐργαζο-μένων Ἑπρᾶς καὶ προορίζονται διὰ σκοπούς μεταξὺ τῶν ὅποιων δὲν εἰναι ἡ βοήθεια τῶν ἐργατῶν θαλάσσης. "Ολαὶ αὐτὰ πρέπει νὰ παρα-καμφούν, χωρὶς ἀνεβολὴν. Νὰ τροποποιηθοῦν οἱ νόμοι καὶ νὰ ἔξευ-ρεθοῦν τὰ χρήματα. "Αἱ δοθοῦν, ἔστω, ὑπὸ μορφὴν ἀτόκου καὶ μακρο-προθέσμου δανείου.

"Ο Διευθυντής Ἀστυνομίας τοῦ Ὑπουργείου του ἔχει εἰς τὸ ὄρχειον του μερικαὶ ἔγγραφους παραστάσεις τῆς ἴστορίας τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ Β'. παγκοσμίου πλοέμου καὶ ἐντεύ-θεν. Τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον ἐμφανίζεται εἰς τὰς παραστάσεις αὐτὰς κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον κόκκινο κατὰ τὰ 9)10 αὐτοῦ, ὥσπερ σημαίνει, ὅτι σχεδὸν ὅλοκληρον τὸ πλήρωμά του εἶχε κερδῆν ἀπὸ τὸν κομμουνι-σμόν. Ἐχειάσθη μόχθος πολὺς καὶ προσπάθεια συστηματικὴ διὰ νὰ γίνῃ ὁ ἀποχρωματισμός του. Θὰ εὕρῃ ἐν συνεχείᾳ τὰς παραστάσεις χρονολογικῶς καὶ θὰ αἰσθανθῇ ἱκανοποίησις, ὅτι σιγά-σιγά τὸ κόκκι-νο χρώμα ἔγινε γαλάζιο. "Ας πάρῃ τὰς εἰκόνας αὐτὰς μέσα εἰς τὸν χαρτοφύλακά του ὁ κ. Ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἂς ἐ-πισκεφθῆ τὸ ταχύτερον τὸν Κον Πρόσδρον τῆς Κυβερνήσεως. "Ο τομεὺς τὸν ὅποιον διευθύνει εἴναι λίστα εὐπαθῆς. Ὑποτροπὴ δὲν ἐπιτρέπεται διὰ κανένα λόγον. Χωρὶς ὑγείες καὶ ἐθνικόφρονας ναυτικοὺς δὲν ἡμπορεῖ νὰ ἐπιτύχῃ οὐτε ἡ ὑπόθεση τῆς σημαίας οὐτε ἡ ἀνάπτυξις καὶ ἡ πρό-οδος του Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς προεκλογικῆς περιόδου ἐκκλησιοφόρος σε μεταξὺ τῶν ναυτικῶν ὁ πληροφόρος, ὅτι ἐπροτάθη ἡ καταργησις τῶν παρα-τημάτων τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» λόγω οικονομιῶν. Θέλομεν γὰ πι-στεύωμεν, ὅτι δὲν ἐπρόκειτο περὶ σοβαρᾶς προτάσεως, διότι μία τοι-αύτη ἐνέργεια θὰ ἀπετέλει σφάλμα ὀλέθριον. Εἰς μίαν ὥραν κατὰ τὴν ὥραν ὅποιον ή Κυβερνήσης Καρδιμανῆλη ἔφερε τὸν γιατρὸν ἀκόμη καὶ εἰς τὰ δρεινὰ χωριά, εἰναι ἀπαράδεκτον νὰ προτείνεται ἡ ἀφαίρεσις τοῦ ἀπό τὸν ναυτικὸν τῆς ἐπαρχίας. Είχε τὴν ιατρικὴν περίθαλψιν ὅταν ειργά-ζετο καὶ ἐκέρδιζε. Θὰ τὴν στερεθῇ σήμερον ποὺ εἴναι ἀνέργος;

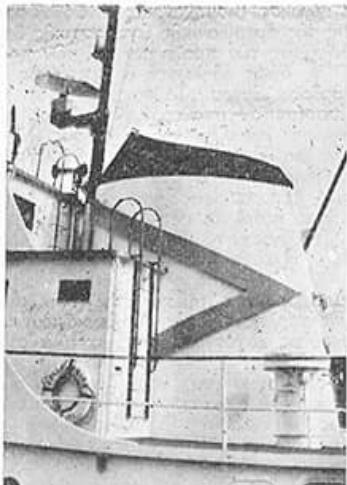
Αὐτὰς τὰς σκέψεις ἔθεωρήσαμεν χρέος μας νὰ διατυπώσωμεν δη-μοσίᾳ πρὸς τὸν φίλον Ὑπουργὸν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Εἶμενα βέβαιοι, ὅτι θὰ τὰς προσέξῃ καὶ ὅτι θὰ καταβάλῃ κάθε προσπάθειαν διὰ τὴν καταπολέμησην, ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ, τῶν συνεπειῶν τῆς ἀνεργίας. Θὰ τὸν βοηθήσωμεν, σηση ἡμῖν δύναμις, ἀπὸ τῆς ιδικῆς μας σκοπίας, διότι πιστεύουμε πάντοτε βαθέως εἰς τὸ μέλλον τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, τοῦ ὅποιου πρώτος καὶ κύριος συν-τελεστής εἶναι ὁ ἔμψυχος παράγων.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΠΟΥΡΝΙΑΣ

## "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 ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

### ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ "ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ,"

Κύριε Διευθυντά,

Μετὰ μεγάλου ἐνδιαφέροντος, ἀνέγνωσα τὸ κύριον ἄρθρον τοῦ τεύ-χους τῆς Ιῆς Μαΐου καὶ τὴν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Μάνουθου ἐπὶ τῶν πιθανῶν ἔξελιξεων τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τοῦ μέλλοντος τῶν Λιμπερτυ-

παρ' ὅλον ὅτι συμφωνῶ ἐν πολλοῖς μὲν τὰ λεχθέντα, θὰ ἡθελα νὰ πα-ρατηρήσω τὰ ἔξης :

Τὸ κατώτατον σημεῖον δυνατῆς πτώσεως τῶν ναύλων δὲν ὄφεται ἀπὸ τὰ συνολικὰ ἔξοδα διαχειρίσεως του πλέον διαπανηρού πλοίου ἐν κινήσει, ἀλλὰ μὲν τὰ συνολικὰ ἔξοδοι, μείον τὰς δαπάνας τοῦ πλοίου ἐν παρο-πλισμῷ. Τὸ πόσον θὰ κατέλθουν οἱ ναύλοι, ἔξαρτάται ἀπὸ τὰ ἔξοδα παροπλισμοῦ τῶν πλέον διαπανηρῶν πλοίων ἐν κινήσει. Τὰ ἔξοδα αὐτά, ὡς γνωστόν, δὲν εἰναι σταθερά, οὔτε καὶ δυνατόν νὰ ὑπολογισθοῦν ἐκ τῶν προτέρων, ἀλλὰ ἔξαρτῶνται ἀπὸ τὸν τόπον παροπλισμοῦ, ἡλι-κίαν τοῦ πλοίου, χρόνον παροπλισμοῦ κλπ.

Εἰς μίαν, ὅμως, ἀγοράν, διτως τοῦ Χάμπητον ρόδος, εἰναι δυνατόν τὸν ἰσοδυναμοῦν τὰ ἔξοδα αὐτὰ πρὸς 3)—ἡ καὶ περισσότερον κατὰ τόν-νουν καὶ κατὰ ταξιδίου, ούτως ὡς 3—οἱ ναύλοι εἰς αὐτὴν τὴν ἀγοράν θὰ ἡθελαν νὰ πέσουν 3)—κάτω τῶν ἔξοδων διαχειρίσεως τοῦ πλέον διαπανηρού πλοίου ἐν κινήσει. Κατὰ συνέπειαν καὶ ἀν ἀκόμη παραστῆ ὀνάγκη μερικὰ ἐπὶ τὸν λίμπερτον νὰ είναι κινήσει, δηπω ὁ κ. Μάνος φρονεῖ, οἱ ναύλοι δὲν θὰ ἀνέλθουν εἰς ἐπίπεδα ικανά, ὥστε αὐτὰ τὰ λίμπερτον νὰ καλύπτουν τὰ ἔξοδά των, ἔκτος μιᾶς δρασίας περιόδου, κατὰ τὴν ὅποιαν θὰ ἀνέλθουν, ἵσας καὶ 10)—ὑπεράνω τῶν ἔξοδών των. ίνα, ούτως εἶπεν, προσελκύουσαν τὰ ἔξοδα παροπλισμοῦ λίμπερτος εἰς τὴν ἀγοράν. Μετ' αὐτήν, ὅμως, τὴν δρασίαν ἀνοδον, θὰ κατέλθουν καὶ πάλιν εἰς ἐπίπεδα κατώτερα τῶν ἔξοδών των κινήσεως τῶν λίμπερτος, τὰ ὅ-ποια θὰ ἔχουν ηδη τεθῆν ἐν κινήσει. Τούτο ἀποδεικνύεται καὶ ἐκ τῆς ση-μειρινῆς καταστάσεως, καθ' οὓς οἱ ναύλοι ἔχουν πέσει εἰς ἐπίπεδα πολὺ χαμηλότερα τῶν λίμπερτος.

Τὸ πορεία, ὅμως, τῆς ναυλαγορᾶς εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον θὰ ἔξα-ρτηθῇ οὐχὶ μόνον ἐκ τῆς προσφορᾶς τονάν, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῆς ζητήσεως, ἡ ὅποια ἔχει ηδη παραστῆθη. Ιδία διὰ τὴν μεταφοράν καρ-δούνων. (Σημειώσατε, ὅτι, ἐνῷ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ 1957 ἐκλεί-σθησαν 19.700.000 τόνουν καρδούνου, τὸ ἀντίστιχον τρίμηνον τοῦ 1958 ἐκλείσθησαν μόνον 2.596.000.)

Παρ' ὅλον ὅτι προβλέψεις τῆς ζητήσεως διὰ μεταφορὰν φορτίων τράμπων εἰναι λίστας ἀποκίνδυνοι, λόγω τοῦ ἀδεβαίου καὶ τῶν μεγάλων δι-ακυμάνσεων συλήνης, θὰ ἡθελα καὶ ἐδῶ νὰ παρατηρήσω, ὅτι τοιαύτη αὐ-ξησης τῆς ζητήσεως δυνατόν νὰ μὴ ἐπανέθητι. Οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποι-ους ὑποθέτω τοῦτο, εἰναι οἱ ἔξης :

"Ἡ σημερινὴ ὑφεσίς της Ἀμερικῆς ἐπέδρασε μόνον ἐπὶ τὴν ζητήσεως διὰ τὸν μεταφορῶν μεταλλευμάτων, λόγω τῆς σημειωθείσης μεγάλης πτώσεως παραγωγῆς χάλιβος. Ἡ ἐπικράτησις, λοιπόν, κανονικῶν καὶ πάλιν εἰς ἐπίπεδα κατώτερα τῶν ἔξοδών των κινήσεως τῶν λίμπερτος, τὰ ὅ-ποια θὰ ἔχουν ηδη τεθῆν ᐃν κινήσει. Τούτο ἀποδεικνύεται καὶ ἐκ τῆς ση-μειρινῆς καταστάσεως, καθ' οὓς οἱ ναύλοι ἔχουν πέσει εἰς ἐπίπεδα πολὺ χαμηλότερα τῶν λίμπερτος. Επὶ τὸν πόλιτον τρίμηνον τοῦ 1957 μόνον 3.000.000 τόνουν ά. π., τοιούτων σκαφῶν, εύρισκονται ἐν κινήσει. Ἡ πορεία, διτως τῆς ζητήσεως δυνατόν νὰ μὴ ἐπανέθητι. Οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποι-ους πρέπει νὰ προσέξουν τὸ προσεχὲς μέλλον τὴν μεταφορὰν φορτίων τράμπων εἰναι λίστας ἀποκίνδυνοι, λόγω τοῦ ἀδεβαίου καὶ τῶν μεγάλων δι-ακυμάνσεων συλήνης. Θὰ ἡθελα καὶ ἐδῶ νὰ παρατηρήσω, ὅτι τοιαύτη αὐ-ξησης τῆς ζητήσεως δυνατόν νὰ μὴ ἐπανέθητι. Οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποι-ους πρέπει νὰ προσέξουν τὸ προσεχὲς μέλλον τὴν μεταφορὰν φορτίων τράμπων εἰναι λίστας ἀποκίνδυνοι, λόγω τοῦ ἀδεβαίου καὶ τῶν μεγάλων δι-ακυμάνσεων συλήνης. Θὰ ἡθελα καὶ ἐδῶ νὰ παρατηρήσω, ὅτι τοιαύτη αὐ-ξησης τῆς ζητήσεως δυνατόν νὰ μὴ ἐπανέθητι. Οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποι-ους πρέπει νὰ προσέξουν τὸ προσεχὲς μέλλον τὴν μεταφορὰν φορτίων τράμπων εἰναι λίστας ἀποκίνδυνοι, λόγω τοῦ ἀδεβαίου καὶ τῶν μεγάλων δι-ακυμάνσεων συλήνης. Θὰ ἡθελα καὶ ἐδῶ νὰ παρατηρήσω, ὅτι τοιαύτη αὐ-ξησης τῆς ζητήσεως δυνατόν νὰ μὴ ἐπανέθητι. Οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποι-ους πρέπει νὰ προσέξουν τὸ προσεχὲς μέλλον τὴν μεταφορὰν φορτίων τράμπων εἰναι λίστας ἀποκίνδυνοι, λόγω τοῦ ἀδεβαίου καὶ τῶν μεγάλων δι-ακυμάνσεων συλήνης. Θὰ ἡθελα καὶ ἐδῶ νὰ παρατηρήσω, ὅτι τοιαύτη αὐ-ξησης τῆς ζητήσεως δυνατόν νὰ μὴ ἐπανέθητι. Οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποι-ους πρέπει νὰ προσέξουν τὸ προσεχὲς μέλλον τὴν μεταφορὰν φορτίων τράμπων εἰναι λίστας ἀποκίνδυνοι, λόγω τοῦ ἀδεβαίου καὶ τῶν μεγάλων δι-ακυμάνσεων συλήνης. Θὰ ἡθελα καὶ ἐδῶ νὰ παρατηρήσω, ὅτι τοιαύτη αὐ-ξησης τῆς ζητήσεως δυνατόν νὰ μὴ ἐπανέθητι. Οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποι-ους πρέπει νὰ προσέξουν τὸ προσεχὲς μέλλον τὴν μεταφορὰν φορτίων τράμπων εἰναι λίστας ἀποκίνδυνοι, λόγω τοῦ ἀδεβαίου καὶ τῶν μεγάλων δι-ακυμάνσεων συλήνης. Θὰ ἡθελα καὶ ἐδῶ νὰ παρατηρήσω, ὅτι τοιαύτη αὐ-ξησης τῆς ζητήσεως δυνατόν νὰ μὴ ἐπανέθητι. Οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποι-ους πρέπει νὰ προσέξουν τὸ προσεχὲς μέλλον τὴν μεταφορὰν φορτίων τράμπων εἰναι λίστας ἀποκίνδυνοι, λόγω τοῦ ἀδεβαίου καὶ τῶν μεγάλων δι-ακυμάνσεων συλήνης. Θὰ ἡθελα καὶ ἐδῶ νὰ παρατηρήσω, ὅτι τοιαύτη αὐ-ξησης τῆς ζητήσεως δυνατόν νὰ μὴ ἐπανέθητι. Οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποι-ους πρέπει νὰ προσέξουν τὸ προσεχὲς μέλλον τὴν μεταφορὰν φορτίων τράμπων εἰναι λίστας ἀποκίνδυνοι, λόγω τοῦ ἀδεβαίου καὶ τῶν μεγάλων δι-ακυμάνσεων συλήνης. Θὰ ἡθελα καὶ ἐδῶ νὰ παρατηρήσω, ὅτι τοιαύτη αὐ-ξησης τῆς ζητήσεως δυνατόν νὰ μὴ ἐπανέθητι. Οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποι-ους πρέπει νὰ προσέξουν τὸ προσεχὲς μέλλον τὴν μεταφορὰν φορτίων τράμπων εἰναι λίστας ἀποκίνδυνοι, λόγω τοῦ ἀδεβαίου καὶ τῶν μεγάλων δι-ακυμάνσεων συλήνης. Θὰ ἡθελα καὶ ἐδῶ νὰ παρατηρήσω, ὅτι τοιαύτη αὐ-ξησης τῆς ζητήσεως δυνατόν νὰ μὴ ἐπανέθητι. Οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποι-ους πρέπει νὰ προσέξουν τὸ προσεχὲς μέλλον τὴν μεταφορὰν φορτίων τράμπων εἰναι λίστας ἀποκίνδυνοι, λόγω τοῦ ἀδεβαίου καὶ τῶν μεγάλων δι-ακυμάνσεων συλήνης. Θὰ ἡθελα καὶ ἐδῶ νὰ παρατηρήσω, ὅτι τοιαύτη αὐ-ξησης τῆς ζητήσεως δυνατόν νὰ μὴ ἐπανέθητι. Οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποι-ους πρέπει νὰ προσέξουν τὸ προσεχὲς μέλλον τὴν μεταφορὰν φορτίων τράμπων εἰναι λίστας ἀποκίνδυνοι, λόγω τοῦ ἀδεβαίου καὶ τῶν μεγάλων δι-ακυμάνσεων συλήνης. Θὰ ἡθελα καὶ ἐδῶ νὰ παρατηρήσω, ὅτι τοιαύτη αὐ-ξησης τῆς ζητήσεως δυνατόν νὰ μὴ ἐπανέθητι. Οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποι-ους πρέπει νὰ προσέξουν τὸ προσεχὲς μέλλον τὴν μεταφορὰν φορτίων τράμπων εἰναι λίστας ἀποκίνδυνοι, λόγω τοῦ ἀδεβαίου καὶ τῶν μεγάλων δι-ακυμάνσεων συλήνης. Θὰ ἡθελα καὶ ἐδῶ νὰ παρατηρήσω, ὅτι τοιαύτη αὐ-ξησης τῆς ζητήσεως δυνατόν νὰ μὴ ἐπανέθητι. Οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποι-ους πρέπει νὰ προσέξουν τὸ προσεχὲς μέλλον τὴν μεταφορὰν φορτίων τράμπων εἰναι λίστας ἀποκίνδυνοι, λόγω τοῦ ἀδεβαίου καὶ τῶν μεγάλων δι-ακυμάνσεων συλήνης. Θὰ ἡθελα καὶ ἐδῶ νὰ παρατηρήσω, ὅτι τοιαύτη αὐ-ξησης τῆς ζητήσεως δυνατόν νὰ μὴ ἐπανέθητι. Οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποι-ους πρέπει νὰ προσέξουν τὸ προσεχὲς μέλλον τὴν μεταφορὰν φορτίων τράμπων εἰναι λίστας ἀποκίνδυνοι, λόγω τοῦ ἀδεβαίου καὶ τῶν μεγάλων δι-ακυμάνσεων συλήνης. Θὰ ἡθελα καὶ ἐδῶ νὰ παρατηρήσω, ὅτι τοιαύτη αὐ-ξησης τῆς ζητήσεως δυνατόν νὰ μὴ ἐπανέθητι. Οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποι-ους πρέπει νὰ προσέξουν τὸ προσεχὲς μέλλον τὴν μεταφορὰν φορτίων τράμπων εἰναι λίστας ἀποκίνδυνοι, λόγω τοῦ ἀδεβαίου καὶ τῶν μεγάλων δι-ακυμάνσεων συλήνης. Θὰ ἡθελα καὶ ἐδῶ νὰ παρατηρήσω, ὅτι τοιαύτη αὐ-ξησης τῆς ζητήσεως δυνατόν νὰ μὴ ἐπανέθητι. Οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποι-ους πρέπει νὰ προσέξουν τὸ προσεχὲς μέλλον τὴν μεταφορὰν φορτίων τράμπων εἰναι λίστας ἀποκίνδυνοι, λόγω τοῦ ἀδεβαίου καὶ τῶν μεγάλων δι-ακυμάνσεων συλήνης. Θὰ ἡθελα καὶ ἐδῶ νὰ παρατηρήσω, ὅτι τοιαύτη αὐ-ξησης τῆς ζητήσεως δυνατόν νὰ μὴ ἐπανέθητι. Οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποι-ους πρέπει νὰ προσέξουν τὸ προσεχὲς μέλλον τὴν μεταφορὰν φορτίων τράμπων εἰναι λίστας ἀποκίνδυνοι, λόγω τοῦ ἀδεβαίου καὶ τῶν μεγάλων δι-ακυμάνσεων συλήνης. Θὰ ἡθελα καὶ ἐδῶ νὰ παρατηρήσω, ὅτι τοιαύτη αὐ-ξησης τῆς ζητήσεως δυνατόν νὰ μὴ ἐπανέθητι. Οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποι-ους πρέπει νὰ προσέξουν τὸ προσεχὲς μέλλον τὴν μεταφορὰν φορτίων τράμπων εἰναι λίστας ἀποκίνδυνοι, λόγω τοῦ ἀδεβαίου καὶ τῶν μεγάλων δι-ακυμάνσεων συλήνης. Θὰ ἡθελα καὶ ἐδῶ νὰ παρατηρήσω, ὅτι τοιαύτη αὐ-ξησης τῆς ζητήσεως δυνατόν νὰ μὴ ἐπανέθητι. Οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποι-ους πρέπει νὰ προσέξουν τὸ προσεχὲς μέλλον τὴν μεταφορὰν φορτίων τράμπων εἰναι λίστας ἀποκίνδυνοι, λόγω τοῦ ἀδεβαίου καὶ τῶν μεγάλων δι-ακυμάνσεων συλήνης. Θὰ ἡθελα καὶ ἐδῶ νὰ παρατηρήσω, ὅτι τοιαύτη αὐ-ξησης τῆς ζητήσεως δυνατόν νὰ μὴ ἐπανέθητι. Οἱ λόγοι διὰ τοὺς ὅποι-ους πρέπει νὰ προσέξουν τὸ προσεχὲς μέλλον τὴν μεταφορὰν φορτίων τράμπων εἰναι λίστας ἀποκίνδυνοι, λόγω τοῦ ἀδεβαίου καὶ τῶν μεγάλων δι-ακυμάνσεων συλήνης. Θὰ ἡθελα καὶ ἐδῶ νὰ παρατηρήσω, ὅ

τόν. διὰ τὸ 1958). Βάσει ύπευθύνων προβλέψεων τοῦ 'Οργανισμοῦ Εύρωπαικής Οικονομικής Συνεργασίας καὶ τῆς Κοινότητος Χάλυβος - Γαιανθρακος, αἱ καὶ ἔτος εἰσαγωγαὶ τοῦ ἀμερικανικοῦ γαιανθρακοῦ εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην δὲν θὰ εἰναι κατόπιν τῶν 40 ἑκατομ. τόννων κατὰ τὰ ἀμέσως ἐπόμενα ἔτη. Αὔξησις, συνεπώς, τῆς ζητήσεως τοννᾶς δυνατῶν νὰ μὴ ἐπέλθῃ, εἰδικῶς διὰ τοὺς γαιανθρακας, διατήρησις, ὅμως, ἐπὶ μακρὸν εἰσεῖτι χρονικὸν διάστημα τοῦ σημερινοῦ εἰσαγωγικοῦ καθεστώτος δὲν πρέπει νὰ ἀποκλείεται κατὰ τὰς ὑπευθύνους πληροφορίας τῶν ἀρμοδίων κύκλων. Δέον ἀκόμη νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι μέγας ὅγκος τῶν ναυλώσεων τοῦ ἡ. τ. τριμήνου τοῦ 1957, ἀνάγεται εἰς τὴν περίοδον τῆς κρίσεως τοῦ Σουέζ.

Διὰ τὰ μεταλλεύματα ἐπίστις ὁ ἐπιστολογράφος μας παραμερίζει τὸ ἀναμφισθήτητον γεγονός τῆς ηγεμένης παραγωγῆς τοῦ χάλυβος εἰς τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην καὶ ὅτι ἡ αὔξηση αὐτῆς, παρὰ τὰς ἐκ τῆς οἰκονομικῆς ὑφέσεως προσωρινὰς διακυμάνσεις, θὰ συνεχισθῇ κατὰ τὰ ἀμέσως ἐπόμενα ἔτη. 'Υπευθύνοι καὶ διὸ τὴν περίπτωσιν τῶν μεταλλεύματων ἀριθμοὶ φέρουν τὰς ἀνάγκας τῶν παραγωγικῶν χωρῶν (τοῦ 'Ελευθέρου Κόσμου) διπλασιαζομένας μέχρι τοῦ 1965 ἔναντι τοῦ 1956. (75 ἑκατομμύρια τὸ 1956 καὶ 142 ἑκατομμύρια τὸ 1965).

Καὶ αὐτά, χωρὶς νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἡ φυσικὴ ἀνάπτυξις τῆς ὑπερποντικῆς μεταφορῆς κινητών, ὁφειλομένης εἰς τὴν αὐξήσιν τῶν εἰς ἀγαθὰ ἀναγκαῖα τῆς ἀνθρωπότητος. Οὔτε, ὅμως, τὰ ἐν ὑπερποντίᾳ μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως σκάφη, οὔτε τὰ μέλλοντα νὰ ἔξελθουν ἐκ τῶν ναυπηγείων κατὰ τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἔτη, ἐπαρκοῦν διὰ νὰ καλύψουν τὰς προβλεπομένας μεταφορικὰς ἀνάγκας. Τὰ λίμπερτυς θὰ κληθοῦν νὰ καλύψουν τὰ κανὰ διά τινα ἀκόμη ἔτη.

Τώρα τὰ ἀπόθεματα καυσίμων καὶ μεταλλεύματων εἶναι μεγάλα. Σύν τοι χρόνῳ — ἐντὸς τοῦ 1959 — ἀφολῶς θὰ ἔξαντληθοῦν. 'Η ἀνάνεωσί των, αἱ περισσότεραι ἀνάγκαι ήται διομηχανίας εἰς πρώτας υἱας θὰ σημάνῃ καὶ τὴν ζήτησιν περισσότερων τονάς. Τότε καὶ τὰ λίμπερτυς θὰ πληρωθοῦν τὸν ναύλον ποὺ θὰ καλύπτῃ τὸ κόστος τῆς κινητῶν των, τούλαχιστον, διὰ νὰ ἔπανελθουν εἰς τὴν ἐνέργον ὑπηρεσίαν.

Πρόκειται, βεβαίως, περὶ προβλέψεων. Οἱ ἀστάθμητοι παράγοντες δὲν ἔλειψαν ποτὲ ἀπὸ τὴν ναυλαγορὰν τῶν τράμπες. Διατὶ καὶ τώρα νὰ λείψουν ὑπὸ τὴν τόσον ἄλλως τε ρευστή πολιτικο-οικονομικὴν τοῦ Κόσμου κατάστασιν;

### ΕΠΙΖΗΜΙΟΙ ΠΑΡΑΛΕΙΨΕΙΣ

Φίλε κ. Διευθυντά,

'Αναφέρομαι εἰς τὰς ἐμπορικὰς ουμάδασις μεταξὺ 'Ελλάδος καὶ ὄλων κρατῶν καὶ μετ' ἐκπλήξεως ἐπιπροφορήθην πρὸ τὴν ημερῶν, διὰ τοὺς ουμάδασις δέν υφίσταται μὲν τὴν 'Ενωσιν Νοτίου 'Αφρικῆς,

Δέν είμαι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζω, ἀν ὑπάρχουν ίδιαίτεροι λόγοι, οἱ δοποὶ καθιστοῦν ἀδύνατον τὴν ουναψίν μιᾶς τοιαύτης ουμάδασις, πόντας, ἀλλείψει τοιούτων, φρονῶ, διὰ τὸ ταχύτερον πρέπει νὰ ἀναλοφθῇ ἢ συστεκτὴ πρωτοβουλία.

'Η ἀλλείψις ἐμπορικῆς ουμάδασις μεταξὺ 'Ελλάδος καὶ 'Ενωσεως Νοτίου 'Αφρικῆς ὑπέπεσεν εἰς τὴν ἀντίληψίν μου, δταν πρὸ τὴν ημερῶν τὸ πλοίον μας 'Στάμος', φορτώνον ἀραβόσιον εἰς τὴν Λόντον, ὑπερεώθη νὰ καταβάλῃ φορολογίαν ἐπὶ τοῦ πραγματοποιθέντος ναύλου καὶ τοῦτο λόγῳ ἀλλείψεως ἐμπορικῆς ουμάδασις μεταξὺ τῶν δύο κρατῶν. 'Εὰν τὸ πλοίον ἔφερε παναμαϊκὴν ἢ λιθεριανὴν ουμαίαν, δέν θὰ ὑπερεώθῃ νὰ πληρώσῃ τὴν ἐπιβάρυνσιν αὐτῶν καὶ τοῦτο λόγῳ ὑπάρχεως ἐμπορικῆς ουμάδασις μεταξὺ τῶν κρατῶν αὐτῶν καὶ Νοτίου 'Αφρικῆς. Πρὸ πληροφορίαν σας τὸ καταβληθὲν ποσὸν φορολογίας εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἀνῆλθεν εἰς λίρας 'Αγγλίας 880 ἐπὶ ναύλου 476) μόνων.

Λαμβάνοντες ὑπὸ διὰ τὴν πτωχὴν ναυλαγορὰν καὶ τὰς προσπάθειας τῶν πλοιοκτητῶν, δημος οἱ στῆλαι τοῦ γεριοδικοῦ σας προδοῦν εἰς τὰς καταλλήλους υποδείξεις, ἵνα τὸ ταγύτερον προσέλθῃ ή Κυβέρνησις εἰς τὴν Ἑναρπάζεις διαπραγματεύσεων διὰ τὴν ουναψίν τῆς ουμάδασις, ἡ οποία, ἀναμφίβολως, θέλει ἔχυπρετοτέτο τὰ μέντιστα τὰ ὑπὸ ἀλληλικήν ουμαίαν πλοία, τὰ οποία ουχνὰ σφορτώνουν εἰς λιμένας τῆς Νοτίου 'Αφρικῆς.

Εὐχαριστῶν ἔτη τῶν προτέρων, διατελῶ μεθ' ουλόφεως

ΛΟΝΔΙΝΟΝ, 16 Μαΐου 1956 ΛΗΜΗΤΡΙΟΣ Σ. ΦΑΦΑΛΙΟΣ

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» : Σχετικῶς μὲ τὰ ὑπὸ τοῦ ἐπιπλογράφου μας ἐκτιθέμενα, ἡ ἀρμοδίας Διεύθυνσις τοῦ 'Υπουργείου Εμπορίκης Ναυτιλίας μάς πληροφορεῖ τὸ ἀκόλουθο :

Διὰ τὴν ουναψίν συμφωνίας ἀπόλλαγμας τῆς διπλῆς φορολογίας τῶν εισοδημάτων τῶν πλοίων — καὶ οὐχὶ ἐμπορικῆς συμφωνίας, ὡς ἀναφέρει ὁ ἀξιότιμος ἐπιπλογράφος μας — μεταξὺ 'Ελλάδος καὶ Νοτίου 'Αφρικανικῆς 'Ενωσεως, ἀπὸ μακρῷ διεξάγονται σχετικά διαπραγματεύσεις, αἵτινες ἔχουν πρωθήσει τὸ δύον θέμα νέρι στιγμῆς Ικανοποιητικῶς. Τὴν ουναψίν παρομοίων συμβάσεων ἐπιδιώκουν οἱ ἐδῶ ἀρμόδιοι καὶ μὲ ἄλλα ἐτίσης κράτη. Θὰ πρέπει, δημος, νὰ μὴ λησμονήται, οἱ χώραι, μὴ διαθέτουσαι ναυτιλίαν ἡ μὴ ἔχουσαι πλοία προσεγγίζοντας εἰς λιμένας ὥρισμένων ἄλλων χωρῶν, δέν προθυμοποιούνται εἰς τὴν ὑπογραφὴν τοιούτων συμφωνιῶν. 'Οπωσδήποτε, προκειμένου περὶ τῆς Νοτίου 'Αφρικανικῆς 'Ενωσεως, αἱ διαπραγματεύσεις θὰ πρέπει ἐπιμόνως νὰ πρωθηθοῦν. Τὰ συμφέροντα τοῦ ἀλληλικοῦ πλοίου τὸ ἐπι-

## Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ Η ΚΡΙΣΙΣ

### ΑΝΗΣΥΧΙΑΙ ΔΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

'Ελαφραὶ ἐκδηλώσεις οἰκονομικῆς ἀνησυχίας σημειώνονται καὶ εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην. Τὰ συμπτώματα ἀναφέρονται εἰς ἐλαφράν υποχώρησιν τῆς κινήσεως τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου, εἰς τὴν ἐπιτεινομένην χαλάρωσιν τῶν ναυτικῶν ἐργασιῶν, αὖθιστην τῆς ἀνεργίας καὶ ἀβεδούσητησα, δύσον αφορά τὰς διεθνεῖς οἰκονομικῆς ἑξέλιξεις. Θεωρητικοὶ τίνες παράγοντες πολιτικοὶ καὶ οἰκονομικοί, φρονοῦν, διὰ τὴν περιοχὴν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης εἰναι δυνατόν, ίσως, νὰ ψήσταται καποιον ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς ἀναμφισθήτητον γεγονότος, δημος, τὸν λόγον ἔχουν καὶ οἱ ἐποχικοὶ καὶ εἰδικοὶ κατὰ χώρας παράγοντες. 'Ισχυρίζονται οἱ ἐμπειρογνόμονες, διὰ τὴν ηγεμόνειαν τῆς Εὐρώπης πορομοίσα πρὸ τὴν ἐκδηλωθεῖσαν εἰς τὴν Εὐρώπην οἰκονομικῆς υφέσεις, παρομοίσα πρὸ τὴν ἐκδηλωθεῖσαν εἰς τὴν Εὐρώπην οἰκονομικῆς υφέσεις. Οι οἰκονομικοί βεβαιώνουν, διὰ τὴν περιθένετην ἐποχήν, καθ' ἧν δόλκηρος η Εὐρώπη ἐκρυολόγει, διότι ἐπταρνίσθη ἡ Αμερική.

'Ερευνα διεξαχθεῖσα παρὰ τοῦ 'Ηνωμένου Τύπου τῆς 'Αμερικῆς περὶ τῶν εἰς Βρετανίαν καὶ εἰς ἐννέα χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης οἰκονομικῶν συνθηκῶν ἀποκαλυπτεῖ, διὰ τὸ οὐδεὶς ψήσταται κινδυνός ἐπιτήξεων, αἱ όποιαι — τώρα ἀκριβῶς — θὰ ήσαν λίαν δυσδέρεστοι. Πάντως ἡ ἔρευνα διαπιστώνει, διὰ τὸ τέλος τοῦ θέρους δὲν ήθελε σημειωθῆναι πρὸ τὰ ἄνω στροφὴν τῆς Δυτικῆς οἰκονομιας. Εἰς τινας χώρας η τοιαύτη ἀνησυχία ἀντικατοπτρίζεται μὲ τὴν ἀνάσχεσιν τῆς ἐπεκτάσεως τῶν ἐργασιῶν καὶ τῶν κρατικῶν δαπανῶν. Πολλαὶ χώραι κατηγοροῦσαν προγράμματα ἐκτελέσεως δημοσίων ἔργων, ἀπίναται τὸ θέμα τοῦ διεθνούς έργου, διά την θεούθεν εἰς ἔφαρμογήν εἰναι περιπτώσει εἶσαι ἐξαπλώσεις.

Αἱ συνθηκαι ποικίλουν ἀπὸ χώρας εἰς χώρας καὶ ἀπὸ βιομηχανίαν. Τὸ Βέλγιον καὶ τὸ Γαλλία, φέρεται εἰπεῖν, τελούν υπὸ μιαν ἐπιφυγαὶν οὐμέρησιν. Διὸ γίνεται καν λόγος εἰς αὐτὰς περὶ ἀνεργίας. Τὸ Βέλγιον, δημος, κατακλύζεται ἀπὸ περιηγητάς, τοὺς όποιους προσέλκυει ἐκεῖνης τὸ χρήμα εἰς τὴν χώραν. Τὰ συναλλαγματικά ἀποθέματα τῆς Γαλλίας μειώνονται καὶ οἱ Γάλλοι φοινοῦνται τὴν ἐπέλευσιν κρίσεως. Εἰς τὴν 'Αγγλίαν ἡ ἀνεργία κατὰ τὸν θέμαν παρελθόντας δώδεκα μῆνας αἴρεται τὸν διάστημα της Γερμανίας. 'Εκάστη χώρα ἀντιμετωπίζει ἀνωμαλίας τινας εἰς ημερομισθίων καὶ ἀπειλάς ἀπεργιῶν. 'Ενῷ ἔξ αλλού οἱ Σουηδοί, Δανοὶ καὶ Νορβηγοὶ ναυτικοί ἐπιχειριμάτισι τὰς ἀντιμετωπίζουσαν ἐκτίσισιν τῶν ναυλῶν καὶ παρώπλισαν σκάφη των συνιλικῆς χωρτικότητος πλέον τῶν 500.000 τόνων, οἱ ἔξαγγεις αὐτοκινήτων τῆς 'Αγγλίας, τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Δυτικῆς Γερμανίας διέρχονται καρούς καιρούς, συνεπεία μεγάλων πωλήσεων εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ἄγοραν.

'Η ἔρευνα ἀπεκάλυψε: 1) 'Οτι ἡ ἀνεργία εἰς τὴν Εὐρώπην ἀνῆλθεν εἰς 4.000.000 ἀτόμων, ἀλλὰ συγκρινομένη πρὸ τὸν πληθυσμὸν 235 ἑκατομμυρίων ψυχῶν, παραμένει εἰς ποσοστὸν κατώτερον τοῦ 2 %. 2) 'Οτι ἐκδηλώθη μία ἐλάφρα, ἀλλ' ὑπωδηπότε γενικὴ συστολὴ τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου. 3) 'Οτι αἱ περὶ ἀμερικανικῆς υφέσεως εἰδήσεις δημοσιεύονται μὲ ἐντυπωσιακούς τίτλους εἰς τὸν Τύπον δόλοκήρου τῆς Εὐρώπης, ἀλλ' ὅτι αἱ μέχρι τοῦδε ποσοστήσιται διάτριψης εἰναι διηλθεῖσα. Καὶ 4) ὅτι εἴτε τινας κύκλου πιστεύεται, διὰ τὴν ηγεμονίαν τῆς διεθνούς πολιτικῶν κομμάτων θὰ αὐξηθῇ, ἀν δὲ ψήσεις τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν πλήξῃ τὴν Εὐρώπην.

'Ἀποτελεῖ, ίσως, εἰρωνείαν τὸ γεγονός, διὰ τὸ βραχὺν χρόνον η οἰκονομική υποχώρηση παίνεται νὰ ηύνονται βιομηχανικά τινας χώρας, δημος λ. χ. τὴν 'Αγγλίαν. 'Η πτώσις τῆς ἀμερικανικῆς ἀγοραστικῆς διαθέσεως ἐπιπρέσσει πρὸ τὰ κάτω τὰς τιμάς τῶν προϊόντων καὶ τῶν πρώτων ς ὑλῶν κατὰ ἔνα μέσον δύο 11 %, δημος ἐξόλωσεν δὲ τὸ Βρετανὸν δύποργος τοῦ Θεσαυροδιαύλου λόρδος 'Εμερο. Ταύτοχρονως, αἱ τιμαὶ τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων παρείνουν σταθεραί. Τὸ οὐτόυς αὐξήθει ποσοστὸν τοῦ κέρδους κατέστησεν Ικανούς τοὺς 'Αγγλούς, λ. χ., νὰ διαπρέσσουν εὐνοϊκούς ἐμπορικούς ισοζύγους, παρὰ τὰς ἔξαγγεικας δυσκολίας. 'Υπάρχει, δημος, ἐν τῇ ἔξελίξει ταύτη καὶ κίνδυνος. Πολλαὶ βασικὰ προϊόντα ἔχονται ἀπὸ τὰς παραγωγικάς ἀποικίας καὶ τὰς χώρας τῆς Κοινωπολιτείας. 'Ἐπληγησαν αὐταὶ ἐκ τῆς πτώσεως τῶν τιμῶν. Πολλαὶ ἔξ αὐτῶν ἔχουν υγιά ισοζύγη στερλίνας, ἀλλ' ἡ ὄγοραστική των δυναμικότητη θὰ περιορισθῇ. 'Η εἰκόνα κατὰ χώρας ἔμφανεται ὡς ἔξης :

**Μεγάλη Βρεταννία:** Διεύθυνσεν αὕτη τὴν πολιτικὴν συνθήσεων τῶν πιστώσεων, διὰ τὰς καταπολεμήση τὸν πληθωρισμὸν καὶ νὰ ἔνισχυται τὴν στερλίναν. Ταύτοχρονως κατεστρέψθησαν μυστικά σχέδια ἀνάγκης, ἀναφερόμενα, ὡς ύποτιθέται, εἰς τὴν Διάσκεψιν τῶν Οἰκονομικῶν 'Υπουργῶν τῆς Κοινωπολιτείας, ηγεμονίας θὰ συνέλθῃ τὸ θέρος. Κατὰ τὸ προσεχές ἔτος, ίσως γίνεται περιοπή τῶν φόρων, διὰ τὴν προώθησην τῆς ἀγοραστικῆς Ικανοποιητικῆς.

**Δυτικὴ Γερμανία:** Διεύθυνσεν αὕτη τὴν πολιτικὴν συνθήσεων δημοστῶν ἔργων ἀξίας 6.4 δισεκατομμυρίων δόλαρισσών. Προβλέπεται τὴν κατασκευὴν δόδων, σιδηροδρόμων, πλοίων, δημοστῶν κτηρίων καὶ

## "ΠΗΓΑΣΟΣ,"

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

## ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. "ΝΑΥΤΙΓΑΣΟΣ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

έπενδυσεις είς τὴν ἀρεοπορίαν.

**Ά ύ σ τ ρί α :** Κατεστρώθη ἐπὶ τοῦ χάρτου μέγα πρόγραμμα ἐκτελέσεως δημοσιῶν ἔργων.

**Β έ λ γ ι ο ν :** 'Η χώρα αὐτή, πλέουσα εἰς εύημερίαν, οὐδεμίαν ἐκδηλώνει ἀνόησιαν.

**Ί τ α λ ί α :** Σχεδιάζει ἀνάπτυξιν βιομηχανιῶν διὰ κρατικῆς ἀρωγῆς εἰς πληγείσας περιοχάς τῆς Νοτίου Ιταλίας καὶ εἰς ἄλλας περιπτώσεις ἀνέργιας.

**Ο λ λ α ν δ ί α :** "Ισως προαχθῇ τὸ δικαίωμα τοῦ κράτους εἰς δανεισμὸν διὰ τὴν χρηματοδότησιν ἔξαγωγῶν καὶ δι' ὑπερποντίους ἐπενδύσεις.

**Ν ο ρ δ η γ ί α :** 'Εξήτησεν ἡ χώρα αὐτῷ ἀπὸ τὸν «Οργανισμὸν Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας» νά καταρτίσῃ κοινὸν πρόγραμμα κατὰ τὰ τάσσων υφέσεως, δὲ ἐν λόγῳ αἴτησις ἐγένετο ἀποδεκτή. Ἐπιπροσθέτως ἡ Νορβηγία ἀναζητεῖ κεφαλαία δι' ὑδρολεκτρικὰς ἔγκαταστάσεις, αἵτινες θὰ παράγουν ἔνεργειαν πρὸς ἔξαγωγήν.

**Σ ο υ η δ ί α :** "Ἔχει ἡδη ἀνακοινώσει διαφορὰ σχέδια πρὸς ἔκτελεσιν ἔργων, ιδίᾳ ὀδοποίας. Ἐργάται προπονοῦνται καὶ ἀποστέλλονται εἰς περιοχάς, ἔνθα ὑπάρχει πλήρης ἀπασχόλησις.

**Δ α ν ί α :** Δέν ἔχει ἀποκαλύψει τὰ ἐν περιπτώσει ἀνάγκης σχέδια τῆς — ἀν ὑπάρχουν τοιαῦτα — διότι, ισως, δὲν προβλέπει μακρὰν τὴν διαρκείαν τῆς οἰκονομικῆς ὑποχωρήσεως.

**Α α λ λ ί α :** Διὰ τοῦ ἀνώτατου ἐπὶ τῆς παραγωγῆς ἐπιτρόπου ἐπρότεινε παγκόσμιον διάστεμαν διὰ τὴν ἀνέργιαν. Ὑπεστροφήθη ἐπίσης ἡ σύστασις Διεθνοῦς Ταμείου πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἐκ τῆς ἀνέργιας ἀναγκῶν καὶ πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς ἀναπτύξεως τῶν πτωχοτέρων χωρῶν. Ὁ περιορισμὸς τῶν ἔξαγωγῶν θὰ εἶναι συνεπείας διὰ τὴν γαλλικὴν οἰκονομίαν.

## Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΟΥ "ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ",

ΤΟ ΕΠΙΤΕΛΕΣΘΕΝ ΕΡΓΟΝ

"Ἐστέφθη ὑπὸ πλήρους ἐπιτυχίας ἡ συνελθοῦσα εἰς τὴν Γενεύην 4ην τριμερής σύνοδος τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου 'Ἐργασίας, ἡ εἰδικὴ διὰ τὰ ναυτικὰ δημόσια. Ὁλα τὰ εἰς τὴν ἡμεροίαν διάταξιν θέματα συνεπιπλούσαν καὶ ἀποφάσεις ἐπ' αὐτῶν ἐλέφθησαν, ὑπὸ μορφὴν ψηφισμάτων ἢ συστάσεων, ἀναλόγως τῆς συνεργείας διὰ τὴν γαλλικὴν οἰκονομίαν.

Τὰ σχετικά σχέδια ἀπέτελεσαν ἀντικείμενον μακρῶν συζητήσεων εἰς τὰς ἐπιτρόπας, διὰ νὰ φάσσουν ὀλοκληρωμένα εἰς τὴν ὀλομέλειαν τῆς Διασκέψεως πρὸς τελικὴν ἐπικύρωσιν.

'Ἐφηφίσθιον :

1. Σ ύ μ β α ο ις ἐπὶ τῶν ὥρῶν ἐργασίας, μισθῶν καὶ ἐπανδρώσεων τῶν πλοίων. Τὸ δρόμον 5 αὐτῆς, ὅπερ προβλέπει τὸν διαχωρισμὸν τῆς ουμάδας εἰς δύο μέρη καὶ τὴν δυνατότητα χωριστῆς ἐπικυρώσεως ἐκάστου τούτων, ἔτεσθι εἰς ψηφοφορίαν καὶ ἐγένετο δεκτόν. Ἡ ουμάδας ἐν τῷ συνόλῳ τῆς ἐγένετο, ἐπίσης, ἀποδεκτὴ διὰ φίλων 104 ὑπέρ, 22 κατὰ καὶ 22 ἀποχῶν. Κατώτατον δριον μισθοῦ διὰ τὸν πτυχιούχον ναυτῶν ὅριζεται τὸ ποσόν τῶν 16 λιρῶν 'Ἀγγλίας ἢ 64 δολλάρια.

"Ἡ ἑλληνικὴ κρατικὴ ἀντιπροσωπεία ἀπέσχε τῆς ψηφοφορίας διὰ τὸ σύνολον καὶ κατεψήφισε τὸ δρόμον 5.

Πλὴν τῆς ἀνωτέρω Συμβάσεως, ἐγένοντο δεκτὰ κατὰ πλειοψηφίαν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος καὶ τὰ κάτωθι:

α) Σύστασις ἀφορῶσα τοὺς μισθούς, ὡρας ἐργασίας καὶ σύνθεσιν, β) πρότασις ἀφορῶσα τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἀρχῆς τῆς ἀθεμάδος τῶν 40 ὥρων ἐπὶ τῶν πλοίων.

"Ἡ ἑλληνικὴ κυβερνητικὴ ἀντιπροσωπεία ὑπέσχεται εἰς ἀμφοτέρας.

2. Σ ύ μ β α ο ις ἐπὶ τῆς διεθνοῦς ἀναγνωρίσεως τῶν ἑθνικῶν δελτίων τούτων διὰ τοὺς ναυτικούς. Ἐψηφίσθη παρὰ τῆς ὀλομελείας, διὰ σύνδεματος ἀντιρρήσεως.

3. Σ ύ σ τ α σ ο ις ἐπὶ τοῦ περιεχομένου τῶν φαρμακείων τῶν πλοίων. Ἐψηφίσθη διὰ φίλων 149, διὰ σύνδεματος ἀντιρρήσεως.

4. Σ ύ σ τ α σ ο ις περὶ ιατρικῶν ὀδηγιῶν διὰ τοῦ ὀσυράτου. Ἐψηφίσθη παρὰ τῆς ὀλομελείας, διὰ σύνδεματος ἀντιρρήσεως.

5. Σ ύ σ τ α σ ο ις διὰ τὴν πρόσληψιν ναυτικῶν δι' ὑπηρεσίαν ἐπὶ πλοίων υπολογιμένων ὑπό ζένην ομαίαν. Ἐψηφίσθη διὰ φίλων 149 ὑπέρ, 0 κατὰ καὶ 11 ἀποχῶν.

"Ἡ ἑλληνικὴ κυβερνητικὴ ἀντιπροσωπεία προσεπάθησε νὰ περιορίσῃ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς συστάσεως παρ' ἐκάστου Κράτους μόνον ἐπὶ τῶν ίδιων αὐτοῦ ὑπόκοδων, φρονοῦσα, διὰ τὸ ἀντίθετον, δηλαδὴ ἡ ἐλεύθερα παρέμβασις παντὸς Κράτους εἰς τὰ τὰ ναυτολογίας εἰς τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν ἐπὶ τῶν ὑπό ζένην ομαίαν πλοίων, ἔγκλεισι τὸν κινδυνὸν νὰ στραφῇ κατὰ τῆς ἐν γένει ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Ἐν τούτοις, ή πρὸς τοῦτο ὑπόβαθρεια τροπολογία ἀπερρίφθη καὶ ἡ σύστασις ἐγένετο δεκτή, ὡς εἶχε, μὲ τίνας τροποποιήσεις εἰς τὴν δευτέραν αὐτῆς παράρρηφον.

"Ἄσ σημειωθῆ, διὰ μόνον οἱ κρατικοὶ ἐκπρόσωποι τῆς Λιθερίας, τοῦ Παναμᾶ, τῆς Ἀμερικῆς καὶ τῆς Ἑλλάδος ἀπέσχουν τῆς ψηφοφορίας, κατὰ τὸν ἐπικύρωσιν τῆς ἀνωτέρως.

6. Ψήφισμα ἐπὶ τῆς δικαιοδοσίας ἀκυρώσεως διπλωμάτων ναυτικῆς ικανότητος.

7. Σ ύ σ τ α σ ο ις ἀφορῶσα τοὺς δρους ἐργασίας, μισθῶν κλπ. καὶ τὸν ἀσφάλειαν τῶν ναυτικῶν ἐν σχέσει μὲ τῶν υπολόγων τῶν πλοίων.

Εἶναι ἡ σοβαρωτέρα τῶν συστάσεων, ἀμεωτάτα ἐνδιαφέρουσα τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν. Ἀρχικῶς, ἐνεφανίσθη ὡς πρότασις ἀλλά μετεπέρα ἐπὶ τὸ αὐτοπρότερον εἰς σύστασια σύνηλλαση δὲ καὶ ὁ τίτλος. Ἀρχικῶς ἀνεφέρετο ρητῶς εἰς τὰς «σημαίας εὐκολίας». Παρὰ τὸν ἀλλαγὴν, δὲν παύει ἡ σύστασις εἰς τὸν αὐτὸν σκοπὸν νὰ ἀποβλέπῃ, τὸν κατοχύρωσιν, δηλαδὴ, διὰ συλλογικῶν συμ-σάσων τῶν ἐργαζομένων ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ἀσύρτων ομαίων.

Καταδηλών, πάντως, κατέστη τὸ ἐχθρικὸν κατὰ τῆς διασκέψεως πνεῦμα ὄλοκληρου τῆς Διασκέψεως. Ἡ κυρωθεῖσα σύστασις τὰς διαθέσεις αὐτάς κατὰ τρόπον κατηγορηματικὸν ἀποδίδει. Εἰς τὸ ἐπόμενον τεύχος μας θὰ ἀσχοληθῶμεν εἰδίκειας ἐπὶ τῶν ἀποφάσεων, αἵτινες παμφέρει, σχεδόν, ἐλλήνισσαν, μὲ ἀποκήν μόνον τῶν Ἑλλήνων ἀντι-προσώπων (κρατικῶν καὶ ἐφοπλιστικῶν).

## 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

# Ο ΛΙΜΗΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΙ ΕΠΙΚΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑ ΕΚΤΕΛΕΣΘΕΝΤΑ ΕΡΓΑ

Δεν παραδέχεται ό ΟΛΠ, διτι αι σημειωνιάτικής επιβαρύνσεις τού έμπορευματος είς τόν λιμένα τού Πειραιώς δικαιολογούν ωιανθή ποτε δυσφορίαν τού έμπορικου κόσμου και άκομη, διτι ύπαρχουν περιθώρια μειώσεως τών φορτοεκφορτωτικών δικαιωμάτων.

Άντιθέτως είς έγγραφον τού προέδρου τού 'Οργανισμού πρός τό 'Έμπορικον και Βιομηχανικόν 'Επιμελητηρίου Πειραιώς, τό δόποιον και άνεκίνητης προσφάτως τό θέμα τής μειώσεως τών τιμολογιών, τονίζεται, διτι παρά τήν νομιματικήν αναπροσαρμογήν και τήν έξ αυτής αύξησιν τών δαπανών τού λιμένος, ούδεμιν νέας έπιβαρυνσις τού έμπορευματος έγγενετο είς τόν λιμένα από μιάς τετραετίας. Τά τιμολόγια σταθερών εξ αιτίας έπιπεδα διετηρήθησαν.

"Οσον αφορά τά διαπιστώμενα υπό τού ΟΛΠ κεφαλαία διά τήν έκτελεσιν έργων, ταύτα, τονίζεται, δεν προέρχονται από έπιβαρύνσεις τού έμποριου — ούδεν κέρδος άποφέρουν, ως γνωστόν, τά φορτοεκφορτωτικά δικαιωμάτων — άλλ' έξ έτερων πόρων, ως είνει οι λιμενικοί φόροι και τά δικαιωμάτων έκ τής έκφορτωσών τών πετρελαιοειδών. 'Ακομή και εις τήν περίπτωσιν, καθ' ήν είς τόν λιμένα δέν έξετελούνται μεγάλα τεχνικά έργα, διευκρινίζουν οι άρμοδιοι τού ΟΛΠ, θά ήτο προβληματική, άν δχι ούδινας ή δικιεστις τών κεφαλαίων αύτών διά τήν μειώσιν τού λιμενικού κόστους. Ωδέ σπετέλει τούτο ένδον αύθιαρτου πριμοδιήσεως τού έμποριου. Συμπεριάνονται, έπομενως, οι άρμοδιοι τού ΟΛΠ, διτι όρθιν λιμενικήν πολιτικήν άποτελει, ή έπενδυσις, παραγωγική αυτή καθ, έστιν τών διαθεσίμων κεφαλαίων τού 'Οργανισμού είς έργα βελτιώσεως τού λιμένος.

Αι άνωτέρω έκτιθενται άπόψεις τής διοικήσεως τού ΟΛΠ άποτελούν άπάντησην είς δριμείαν κριτικήν τού 'Επιμελητηρίου έπι τής άκολουθουνέντων σήμερον έν γένει λιμενικήν πολιτικής. Οι κύκλοι τού 'Επιμελητηρίου, δρμάνενοι από τήν όρθιν άλλων τε αποψιν, διτι κύριος άντικειμενικός σκοπός τού ΟΛΠ δέν δύναται νά είνει άλλος παρά ή εύρυθμος λειτουργία τού λιμένος και ή συνεχής μείωσις τού λιμενικού κόστους, κατηγορούν τήν διοίκησην τού 'Οργανισμού, διτι έπιβαρυνει τό διακινούμενον έμπορευμα είς τόν λιμένα υπερμέτρων διά νά έκτελη έργα, τά δόπια, τούλαχιστον, τό έμποριον, δεν θά έπρεπε σήμερον καθ' οιονδήποτε τρόπον νά χρηματοδοτη. Δέν δύναται ό ΟΛΠ — φρονει τό 'Επιμελητηρίου — νά έπιβαρύνη συνεχώς από τού 1947 τό εισαγωγικόν έμποριον με 25 δρ., διτι τόνον — προκειται περι τέλους θεσπισθέντος διά τήν άποκατάστασιν τού λιμένος έν τών πολεμικών έρειτών — καθ' ήν χρόνον τά έρειτια ταύτα πρό πολλούν άποκατεστάθησαν και έργα εύρυτερων πλέον έκτασέων είς τόν λιμένει έκτελούνται.

"Η άληθεια είς τήν μεταβούντο τού ΟΛΠ και τόν 'Επιμελητηρίου διαφοράν θά πρέπει νά άναγκηθη είς τό μέσον τής άποστασεως, ήτις χωρίζει τά άντιθέτους άπόψεις τών δύο αύτών όργανισμάν. Καθ' ήμας δέν ψήστασι αμφιβολία, διτι τό κόστος τού πειραιών λιμένος έν τών συνολών του — αι παρεχόμεναι παρ' αύτού υπηρεσίαι — είνει υψηλόν. Γεγονός έπισης είνε, διτι τά μέχρι σήμερον έκτελεσθέντα έργα δέν προκειται νά ξέσπητεσθων τήν έμπορικην κίνησιν τού λιμένος. Ινα και τό κόστος τών φορτοεκφορτώσεων και τής δήλως τού έμπορευματος διακινήσεως περιορίσουν. Τόν έπιβατικόν λιμένα διά τών νέων έργων άπειλεψαν οι ίθυντες τό ΟΛΠ νά άνασυγκροτήσουν, τόν τουριστικόν χαρακτήρα τού νά προβόται. Εις δευτερεύουσαν μοίραν έτεσθησαν, ή άνεγερσι νέων αποθηκών, ή προμήθεια προσφορώτερων μέσων φορτοεκφορτώσεως και πρό παντός ή μελέτη τής καλύτερας άποδοσέως τών έργων. Αύτα θά ηδύνηστο νά συμβάλουν είς τήν μειώσιν τού κόστους τών φορτοεκφορτώσεων.

Δέν έδι αποκρύσωμεν, λοιπόν, ως άπαράδεκτα τά αιτήματα τού 'Επιμελητηρίου, τά άποδελέποντα είς τήν έλλαφυνσιν τού έμπορευματος. Θά χαρακτηρίσωμεν, όμως, ως λίαν δύσιμον τό έπι τού προκειμένου ένδιαφέροντο, το. "Οτε έμελετόντο άκομη τά έκτελούμενα σήμερον έργα, οι έπικρίνοντες τώρα τού ΟΛΠ, ούδεμιαν γνώμην διετύπωσαν, ούδεμιαν άντιρρεσην ως πρό τήν σκοπιηστά των προέβαλον. Οι έκπροσωποι τού 'Επιμελητηρίου είς τό Διοικητικόν Συμβούλιον τού 'Οργανισμού μετά τών άλλων συναδέλφων τών άσμένων τάς σχετικάς είσπηγνσεις έπεκρότουν. Αι στήλαι αύται, άσκοδαι αύτοράν κοιτικήν τελευταίως έπι τού θέματος τής προστάσεως τού έργου τής έκβαθυνσεως τού λιμένος, έκεινώς τής άνεγρεσις άποθηκών, δέν συνεχίσταν, ως θά έπρεπε, τόν κύλουν τού 'Επιμελητηρίου, οίτινες, κατόπιν έροτης άφυτοισθέτες, ήρχισταν νά θορυβούν, άπλως, ύποπτευόμεθα, διά τήν κοινήν κατανάλωσιν.

Πάντως -- συγκεφαλισιώντες τά άνωτέρω -- διαπιστούμεν, διτι τά σσα μέχρι σήμερον διά τήν τεχνικήν άναμφρωσιν τού πρώτου λιμένος τής χώρας, άδιαφόρως άν καλών ή κακών ένενοντο, πόροιαν άπέχουν άπό τού νά δλοκληπώνουν τήν συετικήν προσπάθειαν. Χρειάζονται πολλά είσοδη, διά νά μεταβιθητού ή Πειραιών είς ένα συγχρονισμένον λιμενικόν ήντον. Είς τά σιάδιον τής διαμορφώσεως τού παλαιού λιμένος εύρισκομεθα. Θά ποέπει ό ΟΛΠ τά κεφαλαία του είς έργα νά τά έπεινδη και μόνον είς έσοδα, ύπο τήν προϋπόθεσιν. Βεβαίως διτι ηδύνησται προηγούνται τά άπολύτως άναγκασια, τά άπολύτως χοντσιά.

"Έχουν τήν γνώμην, ότι μόνον μία άναμφρωσις τού λιμένος, ή διόπια θά έχη ής άμεσον συνέπειον τήν άνετον και ταγενών έξυπηρέτησιν τής έμπορευματικής και τής καυτιλιακής κινήσεως δύναται νά άποτελη προϋπόθεσην διά τήν σταθεράν μειώσιν τού λιμενικού κόστους.

Αύτοπρά, λοιπόν, πεισματλογή είς τά οικονομικά τού λιμένος, περικοπή οιασδήποτε δαπάνης, ήτις δέν θά έπεινδηται είς άναγκα ή αέργα και εύρην πνεύμα έξυπηρέτησε τού έμποριον είνε, κατά τήν γνώμην μας, σήμερον αι βασικαί άποχοεώσεις τού ΟΛΠ διά νά δυνηθή ούτος άρτιον, συγχρονισμένον και ευθηνόν λιμένα νά δημιουργήση. Ωπως αιτός, τόν όποιον τόσον ιδιώματα έμφανίζεται έπιδιακον τό 'Επιμελητηρίου.

\*\*\*

'Επ' εύκαιρια σημειώνομεν τά είς τόν λιμένα έκτελεσθέντα κατά τήν τελευταίαν τριετίαν και έκτελούμενα ήρη έργα.

Εις 2.000 μ. άνέρχονται τά κατασκευασθέντα μέχρι τούδε κρηπιδώματα και αι πραγματοποιηθείσαι άντιστοίχως έκσκαφαι διά τήν έξυπηρέτησιν τών πλοιών τής άκτοπλοίας, τών μεσογειακών σκαφών και

τών άπερωκεανίων. 'Εξ αιλλου, είς 200 μ. άνέρχεται τό κατασκευασθέν κρηπιδώματα διά τήν φορτοεκφόρτωσιν τής έξιεις. 'Η τελική δαπάνη διά τάς κρηπιδώματας αυτάς έφθασε συνολικώς είς τό ποσόν τών 100 έκατομμυρίων δραχμών.

"Υπό έκτελεσιν εύρισκονται σήμερον, ή κατά 50 μ. έπέκτασις τού κρηπιδώματος τής έξιεις, ως και ή συμπλήρωσις τού κρηπιδώματος τής άκτης Μιαούλη μετά τών έκοκαφών τής κεντρικής λεκάνης τού λιμένος είς δάρος 11.5 μετρών. Προϋπολογισθείσα δαπάνη τών έργων τού 50 έκατομμυρίων δραχμών.

"Ωσάντως ουδίσκονται υπό τάς κατασκευήν τρία μεταλλικά ύποστεγα έξ δύο είς τόν λιμένα 'Αλων και έπερον είς τό κρηπιδώματα έξιεις. Θά άποτεραθεύονται έντος τριμήνου. Τέλος, αντί δαπάνης 6,5 έκατομμυρίων δραχμών έξετελεσθονται και έκτελούνται υπό τού ΟΛΠ άδοποιητικά έργα είς τήν παραλιακή λεωφόρον τού λιμένος και είς τάς πρός αυτόν δύο θυρών προσπελάσεως.

"Διά τήν συμπλήρωσιν και τήν βελτίωσιν τού μηχανικού έξοπλισμού τού λιμένος ήγοράσθησαν μέχρι τούδε μηχανήματα άξιας 25 έκατομμυρίων δραχμών και παρηγγέλθησαν έπερα άξιας 7 έκατομμυρίων δραχμών. 'Ηδη ό τεχνικός έξοπλισμός τού λιμένος ένισχυθη με 7 γερανούς τών 6 τόν. δύο τών 3 τόν, και δύο τών 15 τόνων, με 10 περονοφόρα δραχμήματα, 16 ρυμουλκύμενα, 3 τρακτέρ, 4 φορτηγά αύτοκίνητα, 2 δοστρωτήρες. 'Εξ αιλλου μεταβαύνται τού περατίσμαν τού παραγγελθέντος τού λιμένος περιφέρη μέρος τής κεντρικού λιμένος, ένω μία κατηγορία σκαφών, τών πετρελαιοκινήτων και τών ιστιοφόρων, τά δόπια επί τήν ήμέρας ταλαιπωρούνται διά νά άνευρουν μίαν θέσην πρός φορτοεκφόρτωσιν είς τόν λιμένα τών 'Αλων, θά έχουν είς τήν διάθεσιν των κατάλληλας και πάντα μεγάλους ήγκυροβούλων.

"Επειτάθω έξ αιλλου ή μελέτη τού πρώτου άξιολογού έργου διά τήν έπεκτασιν τού πειραϊκού λιμένος. Προβλέπει αύτη τήν δαπάνης 25 έκατομμυρίων δραχμών. τεχνικήν άναμφρωσιν τού δρου τού Κερατσινίου, είς τήν δόπιον θά μεταφερθή μέρος τής έμπορευματικής κινήσεως τού κεντρικού λιμένος.

"Κρηπιδώματα μήκους χιλίων περίπου μέτρων, θά κατασκευασθούν είς τά σημεία τού δρου ύπαρχουν ήδη μετριότερα σήμερον τά μηχάνηματα της πειραιώσιμης, θά έξυπηρετούνται τά μικρότερα σκάφη και κυρίως τά πετρελαιοκινήτας και τά ιστιοφόρα. Ούτον δύο τούλαχιστον κατηγορίαι ήγκωδών φορτών, ως οι γαιάνθρακες και τά στρατιωτικά έφόδια, μεταφερόμενα έκ τού κεντρικού λιμένος, άνετως είς τόν νέον αύτού λιμενικού χώρων θά έξυπηρετούνται τά σημείων μίαν θέσην πρός φορτοεκφόρτωσιν είς τόν λιμένα τών 'Αλων, θά έχουν είς τήν διάθεσιν των κατάλληλας και μόνιμα πλέον ήγκυροβούλων.

"Υπολογίζεται, διτι έφοδον αι σχετικά έργασίαι άρχισουν έγκαιρως, δόρμος τού Κερατσινίου θά έχη άναμφρωπηθή είς άξιολογον λιμένα, μέχρι τού προσεχούς έτους.

## Harbour, coastwise and deepsea towage



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

**MORAN**  
TOWING AND TRANSPORTATION

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

## ΤΙ ΑΠΕΔΩΣΑΝ ΤΑ ΦΟΡΤΙΑ ΒΟΗΘΕΙΑΣ

## ΤΑ ΕΠΙΤΕΥΧΘΕΝΤΑ ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τά φορτία της Αμερικανικής Βοηθείας ζωπροτάπτων παρέσχον τὴν ἀποσοδόλιον εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτίλιαν κατὰ τὰ πρώτα, ιδίᾳ, μεταπολεμικὰ ἔτη, ὅτε ἡ ἀνθρώπητος, κατεστραμμένη ἀπὸ τὴν πολεμικὴν καταιγίδα, ἐστερείτο τῶν πάντων καὶ ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν τὰ πάντα ἀνέμενεν. Ὁπωδήποτε, τὰ φορτία βοηθείας δὲν παύουν και τώρα νὰ ἀποτελοῦν ἀξιόλογον παράγοντα κινήσεως διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν.

Σχετικαὶ στατιστικαὶ, ὑπεύθυνον ἔχουσαι τὴν προέλευσιν, ἐδημοσιεύθησαν πρό τινος. Ἀναφέρονται εἰς τὸν ὄγκον τῶν διακινοθέντων φωτίων τονθείας, κατὰ τὰ τρία τελευταῖα ἔτη, ἐκ τῶν γεωργικῶν κρατικῶν ἀποθεμάτων. Προκύπτει ἐξ αὐτῶν, ὅτι τὸ ὄλικὸν ποσὸν σίου, ὅλων τῶν δημητριακῶν καὶ βάμβακος, που ἐφόρτωθησαν, θάσεις τοῦ νόμου «περὶ ἀμοιβαίας ἀσφαλείας» (ἀρθρὸν 402) καὶ τοῦ νόμου 480 «περὶ διαθέσεως τῶν πλεονασμάτων», είχεν, ὡς κάτωθι:

ΦΟΡΤΩΘΕΙΣΑΙ ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ (εις χιλιάδας τόννων) :

	1954-55	1955-56	1956-57
Σίτος και άλευρα .....	3.637	6.728	10.660
"Άλλα σιτηρά .....	822	5.018	4.087
Βάνδας .....	144	282	728

Σύνολον ..... 4.603 12.028 15.475

Ἐν οποδιαίτης τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν ἀντικατοπτρίζεται εἰς τὰς ἐγαγγάς οιτηρῶν ἢ ἀλεύρων, αἱ ὥραια κατὰ τὰ δύο ἔξαμνα τοῦ οἰνομικοῦ ἑτούς 1956-57 ἀνῆλθον εἰς 14 ἑκατομμύρια τόννων. Μέγα ποσοστὸν τῶν ἐν λόγῳ ἐξαγωγῶν ἐτροφοδοτήθη ἀπὸ τὰ προγράμματα οινοθείας.

Είναι δύσκολον νά ύπολογισθούν τά έσσοδα της ναυτιλίας από τάς λόγω φορτώσεις. Δύναται, εν προκειμένῳ, νά ληφθούν ώς γενικός δημόσιος, τά 5 σέντης κατά δολλαρίους άξιας τού φορτίου, πρός κάλυψη των εις δολλάρια πληρωμών τών ναυλών δι' ύπερκεανίους μεταφράσεις. Έπι τή θάσει ταύτη, ή αδησίς τών εις δολλαρία έσσοδων της ναυτιλίας ανήλθεν από 22 εις 90 έκατον μύρια δολλαρίων κατ' έτος. Ο πριώτερος προορισμός τών φορτών βοηθείας είναι ή "Άπω Ανατολή, ή τάν όποιαν άναλογων κατά τό 1956-57, ώς ύπολογιζεται, αι ήμεις τών άποστολών. Ή Εγγύς Ανατολή άποροφά τό ¼ και αι Εύπολαις και χώραι τό 1)5 τών ένν λόγω άποστολών.

Οργάνωσαν λαρνακές το 1753 τόντιν σε λογοτυπία αποτελούσαν.  
Οργάνωσαν νά συμπεράντις έπειτα τών υπαρχουσών πληροφοριών, αι  
ποστολαί προϊόντων από τό πλεονάσματα θά συνεχισθοῦν καί, ίσως,  
λιλοίστα, με μείζονα ρυθμόν, ὃν ληφθοῦν ώπ' δήνιν οι κλεισθείσαι πῦ  
μηφωνίαι με διάφορα κράτη. «Επαρκῆ κεφάλαια είνε τό διαθέσιμα διά  
των χρηματοδότησιν τῶν νέων τούτων ουμανιών. Πρόθεσις, ἡς φαίνε  
της κυβερνήσεως τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν είνε νά κειριοθῇ τό  
δόθλημα της ύπερπαραγωγῆς γεωργικῶν προϊόντων διά της τονώσε-  
σης και ἐπεκτάσεως τῶν ἔξαγωγῶν. Τούτο και ἀπότελε ἔνα πρόσθε-  
τον ἀλόγον, ἐπὶ τοῦ ὅποιου θασίζεται ἡ πρόθεψις διευρύνοντας τοῦ  
ποργράμματος διαθέσεως τῶν πλεονασμάτων γεωργικῶν προϊόντων.

υπερβαρμένος ισοτάξιας των πλευραδιαριών γεωγραφικών προϊόντων.  
Οι κανονισμοί της διοικήσεως Εύρωπαϊκης Συνεργασίας προβλέπουν,  
εις δολλάρια θά καταβάλλεται ό ναυλος τών φερόντων την ομαι.  
των Ηνωμένων Πολιτειών σκαφών, καθώς και τών φερόντων την  
μειαναί τρίτων χωρών. 'Αν, δημά, τά άγαθά μεταφέρωνται άπο έθνη-  
σκάφο της λαμβανόντων την βοήθειαν χώρας, τότε ούδεις ναύλος  
καταβάλλεται ύπο της Διοικήσεως Εύρωπαϊκης Συνεργασίας. 'Απο-  
σια, δυνάμει τοι νόμου 40, ύπόκεινται εις τούς νόμους περι προ-  
σήσεως τοῦ Αμερικανικοῦ πλοίου. Προβλέπεται ή εισπραξίς τών εἰς  
των συνάλλαγμα καταβαλλομένων άπο τὸ Αμερικανικὸν Δημόσιον  
ναύλων, ἀπό τάς χώρας, πού λαμβάνουν την βοήθειαν, έξαιρεσει  
τηντός ποσού. Ήπειραίνοντος τάς κρατούσας, πιμάς ναύλων διά σκά-  
φορντα ζένας ομαισίας (νόμος 50-50).

Τά κέρδη των ναυτιλιακών ἐπιχειρήσεων καθ' ολα τά έπι τού ποτρζαν πολλαπλα. Ἐν πρώτοις, αἱ κώραι αἱ λαμβάνουσαι τὴν εἰς προΐόντα θοήθειαν, δὲν θα εἰσίγοντας τόσας ποσπάτης, ὅτι δὲν ἔτυχαν της ἐνισχύσεως ἐκ τῆς αμερικανικῆς θοεισίας. Ἐπὶ πλέον ή στρατιωτική δούσεια πῆγεται κατὸ τρόπον αἰσθητὸν τὸν δύκον τῶν μεταφερομένων φορτίων. Τα ύπο τὸν τίτλον Ι (τοῦ νόμου 480) πλεονάσματα προϊόντων τοῦ πῦξην ἐπίσης τὸν δύκον τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. Ὁρίζει ὃ ἐν λόγῳ νόμος, ὅτι εἰδικαὶ προφυλάξεις πρέπει νὰ λαμβάνωνται πρὸς ἀποφυγὴν ἐκτοπίσεως τῶν συνήθων συναλλαγῶν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν μὲ τὰς φιλικὰς κώραις, πῦτο, δῆμος, προφανές, ὅτι μέρις ἐνός σπερεού θα ἐπηρέαζε τὰς κρατούσας καταστάσεις τοῦ ἐμπορίου καὶ ὅτι ἐπίσης θὰ πῦσαν τὸν δύκον. Αἱ εἰσαγωγικαὶ κώραι, αἵτινες συνήθως ἔχουν δυσκερείας ιοικυγίου πληρωμῶν, δὲν θὰ πᾶσαν ίκαναι νὰ ἐπιτρέψουν τὰς εἰσαγωγάς ταύτας, ὅτι δὲν πῦρρος τὸ γεγονός, ὅτι θὰ πῆδυντο νὰ τὰς πράσωσυν δι' ίδιους τῶν νομίματος. Τοιουτοπόρως αἱ κώραι αὕται κατέστησαν ίκαναι νὰ ἔξοικον μήσουν ζένον συναλλαγμά, δημορφικόν τοῦ δέκανοντα νὰ κροιμοποιήσουν δι' ἀγοράν διλλῶν ὄγαθῶν εἰς τὸ ἔχωτερικον, αὐξανομένης οὕτω καὶ πάλιν τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς κινήσεως.

Τέλος, η οικονομική άνασυγκρότησης πολλών χωρῶν έκ τῶν δο-  
θουμένων υπὸ τῆς Ἀμερικῆς, ἐπέτρεψεν εἰς αὐτὰς τὴν αὔξησιν τοῦ  
ἔξωτερικοῦ τῶν ἐμπορίων. 'Ο Κανὼν 50-50 περιώρισεν ἀναμφιβόλως  
τὸ δέρφεν τῶν ζένων πλαισιοτόπων ἀπὸ τὰς μεταφοράς τῶν φορτίων  
θοιθείας, ίδιως ὅταν ἡ Διοίκησις Εύρωπαικῆς Συνεργασίας ἐζήτησε,  
τὸ 1956 ἀπὸ τὴν Ναυτικὴν Διοίκησιν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν νὰ ἐπα-  
ναφέρῃ εἰς τὴν ἔνεργειαν σκάφη τοῦ ἐφεδρικοῦ ἀμερικανικοῦ στό-  
λου. 'Επειθαλή θοῦτο ἐκ τῆς μεγάλης πιττόσεως ὁ ωρατικότητος. Καθ'  
ὅλην τὴν περίοδον τοῦ προγράμματος ἡμοιοβίας θοιθείας, τὰ 60%  
ὅλων τῶν φορτωθέντων στρατιωτικῶν εἰδῶν μετεφέρθησαν δι' ἀμερι-  
κανικῶν σκαφῶν. Τὰ οὐτό, ἵσως, ποσοστῶν Ισχύει καὶ διὰ τὰς ἀποστο-  
λὰς θοιθείας ωη̄ στρατιωτικῆς φύσεως.

Τα πραγματικά εύεργετήματα της θονθείας και πρός την Αμερικανικήν, δύον και πρός την ζένων ναυτιλίαν, δέν δύνανται, πάντων, νά έκπτιμοθύνουν έπακριβώς. Η θονθεία αναμένεται νά συνεχισθή εις το οπιμερινόν της — τούλαχιστον — έπιπεδον, αι δέ έξαγωγαι πλεονασμάτων γεωργικών προϊόντων, βάσει του νόμου 480, ένδέχεται νά αύξηθούν.

## ΤΟ ΕΡΓΑΤΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΑΤΥΧΗΜΑ

## ΣΥΝΤΟΜΟΣ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΣ

Τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ, ἀν καὶ ἐπλασιώθη ἀπὸ σειράν μεγαλοφύων τεχνικῶν ἔξελιξεν, ἔξακολουθεὶ νὰ παραμένῃ μᾶς ἀπὸ τὰς κινδυνωδεστέρας πηγὰς βιοπορίσμου. Παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι καὶ δι' ἑστερικῶν Νόμων καὶ διὰ διειθών Συμβάσεων ἐπιχειρεῖται ἀπὸ μακρού χρόνου ἡ ἀντιμετώπισις τῶν συνετειῶν τῶν ναυτικῶν ἐργατικῶν ἀτυχημάτων, ταῦτα ἔξακολουθοῦν νὰ προκαλούνται ἀπὸ τὰς αὐτές ἀδυάπτουσας αἰτίας.

Τὸ θεῖο τῶν ναυτικῶν ἔργατικῶν ἀτυχημάτων παρουσιάζει ἔξαιρετικὸν ἐνδιαφέρον καὶ ἐμπίπτει εἰς τὰς κλασσικὰς διαστάσεις τῆς Κοινωνικῆς Προστασίας καὶ Ἀσφαλίσεως. Ἐν τούτοις δὲν ἔχει ύποστα τὴν ἐπιβαλλομένην μελέτην καὶ ἡ ἀκόλουθων μένει εἰς τὴν πρόπτωσιν πολιτική εἴνει μία δανειακή ἐν τῶν ἀτυχημάτων ἡράς ἀντλουστά τὰς προβλέψεις της. Μεταξὺ τῶν χερσαίων ἐπαγγελμάτων, ὅμως, ἔχουν ἐπισημανθή μὲν ἐπιστημονικά κριτήρια, ἔκεινα, πού προκαλούν τὰς καλουμένας «ἐπαγγελματικάς νόσους». Μία ἐπιμελής διερεύνησις εἰς τὴν ναυτική ἔργασιον δὲν ἔχει ἀκόμη συντελεσθῆ διὰ νὰ λυθῇ τὸ ζῆτημα τῆς ὑπάρξεως ή μὴ «ἐπαγγελματικῶν νόσων».

Ιστος είναι η πρώτη φορά κατά την ίδια ώρα σέρνεται στην απόστραφη γεωγραφία των νησιών της Αιγαίου, με την οποία φέρονται είς εύρυν κύκλου στοιχεία ελληνικής, αλλά σοδανώς ήλιγμένης, πηγής. Έτσι ο πατοπελέστης τού την άφετηριαν διὰ μίαν έμπειροτατωμένην μελέτην του πολιπλέυρου και ζωτικής σημασίας θέματος τών ναυτικών έργατων άπτημάτων. Θά παραστή εἰς τὴν περιπτωσιν αύτην ἀνάγκη διχι μόνον νομικού και υγειονομικού προσδιορισμού τοῦ ὄρου [αἴτιχμα] κατά τρόπου προσδιάζοντα εἰς τὴν διορθωμάτιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, και τῶν συνθηκῶν ἀσκησεως αύτοῦ εἰς συνάρτησιν πρὸς τὸν χώρον και τὸν τύπον τῆς πρασφερομένης ἔργασίας, αλλά και τῶν μέσων προβλέψεως και ἐπανορθώσεως τῶν συνεπειῶν, τόσον ἀπό τεχνικῆς ἀπόψεως δισον, και ἀπό τῆς πλευρᾶς τῆς Κοινωνικῆς Ἀσφαλείας.

Τά παραπλέοντα συνεπώπως στοιχεία δεν προσφέρουν την τιμή τῶν ἀγνώστων παραγόντων διότι ἔλειπτε σειρά ἄλλων πληροφοριών πρὸς ἔξαγωγήν συγκριτικών συμπερασμάτων. Αναφέρονται π. χ. εἰς μίαν δεκαετίαν, ἀλλὰ ἡ περίοδος αὐτή δὲν ἀνταποκρίνεται καὶ πρὸς τὴν χρονολογίκην ἐπέλευσιν τοῦ ἀτύχηματος, ἀλλὰ εἰς τὸν χρόνον τῆς ἀναγνωρίσεως τούτου ὡς προϋποθέσεως συνταξιοδοτήσεως ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. 'Ἐπι τούτῳ ἔπειται, διτὶ ἀφοροῦν τὰ στοιχεῖα αὐτὰ τὰ ἐπὶ 'Ελληνικῆς σημασίας πλοίων λαβόντων χώραν ἀτύχηματα, οὐχὶ καὶ τὰ ὑπὸ ἔξιντον Βεδαίων ἀναφέρονται εἰς ἓντα ἀριθμὸν ἐργαζομένων μὴ ὑπολειπομένων τῶν 14.000 καὶ ἡ πρὸς τὸν ἀριθμὸν τούτον ἀναλογία δὲν δύναται νὰ ὀφίσταται ἐκείνης ἐνὸς μεγαλύτερου ἀριθμοῦ ἐν ἐνεργείᾳ ναυτικῶν, δεδομένου, διτὶ αἱ συνθῆκαι ἐργασίας καὶ ἐπὶ πλοίων ἔξιντον σηματιῶν είνε παραπλήσιοι τῶν ἐπὶ 'Ελληνικῶν.

ΠΙΝΑΞ Α'.

Αἴτια έργαστικῶν ἀτυχημάτων εἰς τὴν ναυτικὴν. έργασίαν

α/α	Αίτια άτυχήματος	Περίοδος 1948 — 1957		
		Θάνατοι	'Αναπτηρίαι	Σύνολον
1	Βυθίσεως πλοίων λόγω θαλασσοταρσηχής	115	—	115
2	Πτώσιες - δίλιθησις παθόντων ή τραυματισμοί έκ βαρέων αντικειμένων	49	65	115
3	Θερμοπλήξια και νόσοι	22	4	26
4	'Αρρώσιγ ύπο κυμάτων	12	4	14
5	'Εκρήξεις φορτίου ή ώλων ευφλέκτων	11	1	12
6	'Ανατροπή λεμβών κατόπιν έπι-άποδιβασιν πληρομάτων	6	1	7
7	Πυρκαϊά	5	—	5
8	Τροφική δηλητηρίασις	4	—	4
9	Λοιπά αιτία	18	5	23
Σύνολον		242	81	323

Διὰ τοῦ πίνακος Α'. διέτεται ἡ εἰκὼν τῶν αἰτίων τῶν ἀτυχημάτων εἰς τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν καὶ αἱ ἀναλογίαι τῶν ἔξ αὐτῶν θανατηφόρων καὶ τῶν προκαλούντων ἀνικανότητα ισθίουν διὰ τὴν ἀσκεσιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. Εἶνε χαρακτηριστικὸν δὲ μέγα ποσοστὸν τῶν θανατηφόρων, τὰ ὅποια καλύπτουν τὸ 75% τῶν ἀτυχημάτων.

ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΗΣ, η οποία καλύπτει την ιστορία της από την παλαιότερη.  
'ΑΛΛΑ', ότι κυρίως απότελεί τής αιώνιας διατήσιστων είνε ή όλεθρια,  
ή φονική, συνέπεια τού αγώνος των στοιχείων της φύσεως. Έκαπον δέ  
κα πέντε θύματα έκαποντισμού χωρὶς νὰ ἐπιζήσῃ κανεὶς ἔξ αὐτῶν  
ώς ανάπτηρος. Είναι τρεις περιπτώσεις (ἀριθ. 4 και 6) έξι ών μόνον  
πέντε μὲν θανατηφόροι. Αἱ σημειώμεναι θερμοπλήξιαι ἀφοροῦν κατ' ὄρ-  
χην τό προσωπικόν της μηχανῆς καὶ ἐκδηλώνονται εἰς θερμάς περιοχάς  
ὑπὸ θερμοκρασίαν ἀνά των 1100 Φ. Τὰ θύματα έξι ἐκρήξεων ἀναφέ-  
ρονται, κυρίως, εἰς τὰ Δ)Π «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ», «ΑΓΚΥ» και  
«ΝΤΑΡΝΕΛΑ» και εἰς ἓν ιστιοφόρον (θύματα 4) μεταφέρον δυναμιτίδα  
νομίμιας.

ΠΙΝΑΞ Β'.

'Αναλυτικῶς τῶν περιπτώσεων ἀριθ. 2 τοῦ πίνακος Α'.

α/α	'Αναλυτικώτερον τά αίτια	Θάνατοι	1948 — 1957	
			*Αναπτηρίαι	Σύνολον
α)	'Ολισθησις ἐπὶ τοῦ καταστρόματος . . .	12	6	18
β)	'Ολισθησις ἀπὸ τῶν κλίμακων τῶν πιθίων	2	9	11
γ)	Πτώσις ἑντὸς τῶν κυτῶν κ.λ.π. . . .	16	10	26
δ)	Τραυματισμοὶ ἐκ πτώσεως βαρέων ἀντικείμενων . . . .	4	10	14
ε)	'Αυτήχνατα κατέ τὰς φορ/σεις . . . .	2	3	5
στ)	Τραυματισμοὶ συνεπείᾳ κοπῆς ἢ ἀπελευθερώσεως συμφαστούχινων κ.λ.π. . .	1	7	8
ζ)	Περιέλιξης εἰς τὰς μηχανᾶς ἢ ἔσπαρτησα τὰ σύντονα . . . .	4	10	14
η)	Λοιπαὶ περιπτώσεις . . . .	8	11	19
	Σύνολον . . . .	49	66	115

‘Η προπτερούμενη φύσις αποκαλύπτει μίση μυρού τυχάνων και

γονότων καὶ ἀπροσεξίας ἡ ἀνεπιτηδειότητος (περιπ. α', β', γ'). Αἱ περιπτώσεις, δύμας, τραυματισμῶν ἐκ κοπῆς συμπασχοῦνται καὶ περιελίξεις εἰς μηχανὰς καὶ ἔξαρτήματα αὐτῶν εἰνεῖς πολὺ συνηθέστεραι εἰς τὰ πλοῖα τῆς ἀκτοπλούσης ναυτιλίας καὶ τρέπει νὰ ἀποδοθούν — ίδια εἰς τὰ π/κ καὶ μ/ς — εἰς τὴν παρουσίαν πολλῶν ἀκαλύπτων μηχανημάτων καὶ ἔξαρτημάτων.

**ΠΙΝΑΞ Γ'.**  
(Περίοδος 1948 — 1957)

α/α	Προσ. 'Αξ/κοι	μηχανῆς Κατ. πληρ.	Λοιπὸν 'Αξ/κοι	Προσωπικόν Κατ. πληρ.	'Αξ/κοι πά- σης κατηγ.	Κατώτερα πληρώματα	Γενικὸν Σύνολον
1	Βυθίσεις πλοίων κλπ.	12	18	27	58	39	115
2	Πτώσεις παβόντος, τραυματισμοί ἐκ πτώσεως θαρέων ἀντικειμένων..	2	21	19	73	21	115
3	Θερμοπλήξια — νόσοι .....	5	8	2	11	7	26
4	'Αρπαγή ὑπὸ κυμάτων .....	—	1	3	12	3	16
5	'Εκρήξεις φορτίων κλπ.	2	2	4	4	6	12
6	Λοιπά αἴτια .....	2	9	7	21	9	39
	Σύνολον .....	23	59	62	179	85	323

Τὰ ἀτυχήματα τῶν ἀξιωματικῶν πάσης εἰδικότητος ἀνέρχονται εἰς κατὰ τὸ πλέον 26 % τῶν συνόλου τῶν περιπτώσεων, ἀλλ' ἡ ἀναλογία αὐτῶν ὑποδιδάσκεται, διότι δύπλα δεικνύεις ὁ τελευταῖς πίνακες ἔνας σημαντικός ἀριθμός ἀποτελεῖται ἀπό κυρείνατος πλοιαρχεύοντας ἐπὶ μ/ς ι/φ — π.κ. Όστε τὸ πραγματικὸν ποσοστὸν τῶν ἀξιωματικῶν ἀτυχοπλοίων νὰ είναι περίπου 17 % ἔναντι τῶν ἀντιστοίχων πληρωμάτων.

Σημαντική είναι ἡ δυσαναλογία τῶν ἀτυχημάτων μεταξὺ προσωπικοῦ ἡχητικῆς καὶ τῶν λοιπῶν εἰδικοτήτων. "Αν ἀπό τὰς τελευταῖς ἀφαιρεθοῦν πέντε περιπτώσεις θερμοπλήξιας τοῦ προσωπικοῦ γενικῶν ὑπηρεσιῶν, (κυρίως μαζεύσων) καὶ δύο περιπτώσεις ραδιοσήλεγραφτῶν (ἐκ διαφόρων αἵτιων) τὰ ὑπόλοιπα 239 ἀτυχήματα ἀφοροῦν καθαρῶς τὸ προσωπικόν, καταστρώματος. Κατὰ συγκριτικὴν ἀναλογίαν τὰ ἀτυχήματα κατανέμονται εἰς 25,4 % διὰ τὸ προσωπικὸν μηχανῆς καὶ 74,6 % διὰ τὰς λοιπὰς εἰδικοτήτας.

"Εάν, τώρα, ληφθῇ ὑπό" ὅψιν, διὰ τὸ προσωπικὸν μηχανῆς ἀντιστοιχεῖ, ἀπὸ ἀπόψεως ἀπολύτων ἀριθμῶν, εἰς τὰ 34% τοῦ συνολικοῦ πληρώματος ἡ δυσαναλογία τῶν θυμάτων τοῦ προσωπικοῦ καταστρώματος τονίζεται περισσότερον.

**ΠΙΝΑΞ Δ'.**  
'Ατυχημάτων ἀναλυτικὸς κατὰ ἔτη καὶ εἰδικότητα

α/α	Ειδικότης	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	Σύνολον
1	'Αξ/τικοὶ κατ/τος (καὶ δόκιμοι)	2	3	2	3	2	3	2	2	2	—	21
2	'Αξ/τικοὶ μηχανῆς (καὶ δόκιμοι)	2	3	2	3	6	—	5	4	4	1	30
3	'Αξ/τικοὶ Γεν. 'Υπηρεσιῶν .....	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	2
4	Κατ. πλήρωμα κατ/ματος .....	24	11	14	16	12	16	11	21	25	2	152
5	Κατ. πλήρωμα μηχανῆς .....	9	8	5	6	7	5	1	8	2	2	53
6	Κατ. πλήρωμα Γεν. 'Υπηρεσιῶν .....	1	8	5	—	4	1	—	4	1	2	26
7	Κυθερήται ι/φ — π/κ καὶ πλοίαρχοι μ/ς .....	9	6	1	6	3	5	2	5	1	1	39
	Σύνολον .....	47	40	30	34	34	30	21	44	35	8	323

Ίδιαστερον χαρακτηριστικὸν τοῦ πίνακος Δ'. είναι ἡ ἐμφάνισις τῶν ἀτυχημάτων τῶν ἀξιωματικῶν μηχανῆς, οἵτινες, καίτοι σχεδόν ισάριθμοι πρὸς τοὺς λοιπούς, ύψισταντα πήδημαν κίνδυνον κατὰ ποσοστὸν 30 % καὶ πλέον. Ο ἀριθμὸς τοῦ συνόλου τῶν ἀξιωματικῶν φέρεται ηὔημένος κατὰ ἐπτά περιπτώσεις αἱ ὄποιαι ἀντιστοιχούν εἰς ισάριθμα ἀτυχήματα δοκίμων καταστρώματος καὶ μηχανῆς.

'Εν σχέσει πρὸς τὴν κατανομὴν τῶν ἀτυχημάτων κατὰ ἔπη ὑπενθυμίζεται, διὰ αὐτῆς δὲ περιπτώσεις τὰ κατὰ τὸ συγκεκριμένον ἔτος τοῦ πίνακος σημειώθεντα ἀτυχήματα. Εἰνε, συνεπώς, βέβαιον, διὰ οἱ ἀριθμοὶ τῶν ἑταῖρων 1955, 1956 καὶ 1957 κατὰ μίαν αὔξουσαν ἀναλογίαν θὰ μεταβληθῶσι, προστιθεμένων, τούλαχιστον, δεκαπέντε περιπτώσεων (π. χ. τὰ θύματα τοῦ «ΝΟΤΙΓΚ ΣΤΑΡ», ναυαγήσαντος τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1956, δὲν ἔχουσιν ἀκόμη ἀναγνωρισθῆσθαι ὡς ἀπολεσθέντα εἰς ἀτυχήματος, λόγῳ μὴ ἐπιπλήρωσεως τῶν συναφῶν διατυπώσεων).

Καὶ ήδη ἐρωτᾶται: Οἱ παρατιθέμενοι ἀριθμοὶ πείθουν περὶ τοῦ κινδυνού τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος ἡ κατατάσσουν τούτῳ μεταξὺ τῶν συνήθων;

"Ἄν εἰς τὸν ὑπὸ ὅψιν μας ἀριθμὸν τῶν 323 περιπτώσεων προστεθῇ ἵνα ποσοστὸν 5 % θυμάτων, μὴ καταλιπόντων κληρονόμους δικαιουμένων συντάξεως καὶ ἑτέρας δέκα πέντε περιπτώσεις μὴ ἀναγνωρισθεῖσας εἰσέτειν ἔχουμεν 354 ἀτυχήματα ἀναλογούντα εἰς 35,4 ἑτησίων, ἐπὶ συνολοῦ καὶ ἀριθμοῦ ἀπασχολουμένων ναυτικῶν περὶ τὰς 14.000, ήτοι 2,5 τοῖς χιλίοις.

'Η σύγκρισις δύναται νὰ γίνη μόνον πρὸς ἐπαγγέλματα τῆς Ιδίας ἐπικινδύνου μορφῆς, ὅπως τῶν ἐργάτων μετάλλου, ὄρυχεων κλπ. Βεβαίως δὲν ψιφικούνδυνομεν συμπεράσματα. 'Απλῶς διατυπώνομεν τὴν σκέψιν, διὰ ήδη ίδιατέρως δυσάρεστον εἰς μίαν ἐπιχείρησιν μεταλλείων-γαιανθράκων νὰ «πριμοδοτήσαι» μὲ 2,5 τοῖς χιλίοις ἀτυχήματα.

Γεγονός, πάντως, είνε, διὰ τὸ διαφόρισις δῶλων τῶν πλευρῶν τοῦ ἐργατικοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος θὰ ἡδη δυσάρεστον νὰ δηγήσῃ εἰς τὴν λήψιν μετρών προλήψεως, ἀλλὰ καὶ ἐπανορθώσεως τῶν ζημιογόνων αἰτίων καὶ ἐπιζημίων συνεπειῶν.

Εἰνε, δύμα, πολὺ παρήγορον, διὰ τελευταῖς — καὶ τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» ἐφιλοξένησαν ἐνδιαφέροντα σχετικά ἀρθρα — σημειοῦται μία ἐπιστημονική διεύρυνσις τῶν ζητημάτων τῆς Κοινωνίκης 'Ασφαλείας, ὥστε βασιμῶς νὰ ἐλπίζεται καὶ ήδη ἀντιμετώπισις τοῦ κινδύνου τῶν ἐργατικῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων εἰς τὰς πραγματικάς του διαστάσεις.

# 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)

MANILA and WIRE ROPE

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

DELIVERED FROM STOCK  
AT ALL U.S. PORTS

► WHitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

Cable Address: AMTRADISC  
125 BROAD STREET

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

NEW YORK 4, N. Y.

ΕΚ ΤΩΝ ΛΞΙΟΛΟΓΩΤΕΡΩΝ ΕΡΤΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΜΑΣ

ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ", ΑΡΧΙΖΟΥΝ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΝ ΤΩΝ

— Αι ἐπιβλητικαὶ κτιριακαὶ ἔγκαταστάσεις καὶ ὁ σύγχρονος τεχνικὸς ἔξοπλισμός. — Ἐλασματουργεῖον, σωληνουργεῖον, λεβητοποιεῖον, ναυπηγικὴ κλίνη. — Αἱ προοπτικαὶ καὶ διὰ τὸ ἐπισκευαστικὸν κέντρον. — Τεχνικὴ καὶ οἰκονομικὴ ὄργανωσις. — Τὸ ἐκπαιδευθὲν τεχνικὸν προσωπικὸν καὶ οἰλάριστοι "Ελληνες ναυπηγοί.

Τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεῖα» ἀποτελοῦν ἡδη μίαν πραγματικότατη, γενικωτέρας ἔθνικῆς καθαυτὸς σημασίας. Δι’ ὅσους ἐκ τοῦ σύνεγγυς παρηκολούθησαν ταῖς πολλάς καὶ ποικίλας φάσεις διὰ τῶν ὅποιων διήλθεν ἡ ἀρχικὴ ιδέα τῆς ἴδρυσεως βιομηχανίας ναυτικῶν κατασκευῶν εἰς τὴν χώραν μας, ή διαπιστώσας αὐτὴ ἔνεικαν καὶ τὴν ἔννοιαν ἐνὸς ἀναμφισθῆτου ἐπιτεύγματος, μιᾶς σημαντικῆς νίκης.

Διότι τά «Ελληνικά Ναυπηγεία ανήγειρθσαν και θά λειτουργήσουν ἄνευ οιασδήποτε οικονομικής ἀρώγης τοῦ Κράτους, ἐν μέσῳ δεινῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως. Διότι η ὄργανωσις των, ὁ ἐπαντίσμος των, ἡ ἐπάνδρωσίς των ἔμελετηθσαν και ἐπραγματοποιήθησαν κατὰ τρόπον ὑπόδειγματικόν, ἀριστα ὠργάνωμένον, ὅστις καὶ ἐπιτρέπει εἰς αὐτά, πριν ἡ ἀποπερατωθούν, νὰ ἐργάζωνται προπαρασκευαστικῶς διὰ τὴν ναυπηγήσιν τοῦ πρώτου πλοίου. Διότι, τέλος, ἐτέθησαν ἔγκαιρως αἱ βάσεις τῆς διευθύνσεώς των και πρὸς τὸν τομέα τῶν ναυτικῶν ἐπισκευῶν.

Καὶ συνετέλεσθησαν πάντα τὰ ἡτοῖς εἰς βραχύτατον διάστημα διὰ τὴν Ἑλλάδα, τῆς ὁποίας τὸ ἔδαφος, ὃς μην αὐταπατώμεθα, δὲν εἴνει εἰσέτι πρόσφορον διὰ τὴν καλλιέργειαν τόσον τολμηρῶν ἐπιχειρηματικῶν συλλήψεων. Ἐγγύς, λ. χ., των «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» ὑπὼντει τὰς ἐπι-  
βλητικάς του διατάσσεις τὸ διὐλιτήριον πετρελέσιον. Αὐτῷ ἀπό ἔτους  
καὶ πλέον ματαιώς ἀναμένει, πανέτοιμον, τὴν ἀξιοποίησίν του.

Νίκη σημαντική, λοιπόν, κατά τόσων και τόσων ὑποκειμενικών και ἀντικειμενικών δυσχερειών, ή ταχεία σύστασις τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων». Νίκη ὄφελομένη εἰς τὸ ἀνόμουσον δημιουργικὸν πνεύμα, τὴν θετικὴν πρόβλεψιν καὶ τὸν ὄθρολογούσμον τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου. Γνωρίζει ότος νὰ θεμελιώνῃ ὑψηρεφή ἐπίκειρηματικά οἰκοδόμηματα.

και σύντομα τα νερά πάνω στη σφριγή που επιχειρήθηκαν απόκομματα. Και έναν τη κυριολεξίτης απότελουν έπιθιτικοί οικοδομικοί συγκρότημα τα «Ελληνικά Ναυπηγεία». Ή θέα τών μεγάλων, τών συγχρονισμένων κτηρίων, των γιγαντιαίων μηχανισμάτων, ή θέα άκομη της τεραστίας ναυπηγικής κλίνης, ή όποια από τούδε παρέχει μίαν ίδεαν της άνεσεως και της μεγαλοπρεπείας, μεδ' ής αύριον οι πλωτοί κολοσσοί πρός την θάλασσαν θά οιστίσσινουν, προσδίδει ένα αισιοδοξὸν τόνον σφριγηλῆς νεότητος εἰς αὐτήν τὴν πρώτην μεγάλην βιομηχανίαν ναυτικῶν κατασκευῶν εἰς τὴν Πατρίδα μας.

### ΟΙ ΚΥΡΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Τὸ μεγολύτερον μέρος — τὰ τρία πέμπτα περίπου — τοῦ ὅλου ἔργου ἔχει μέχρι στιγμῆς περατωθῆ εἰς τὸν Σκαραμαγκάν. Καὶ ὁμιλοῦντες περὶ ἔργου ἐννοοῦμεν τὴν ἀνέγερσιν τῶν κτιρίων, τὴν διαμόρφωσιν τῶν ὑπαιθρίων χώρων ἐκ 292 στρεμμάτων, τὴν ἐκτέλεσιν τῶν λιμενικῶν ἔργων, τὴν προμήθειαν ἐκ τοῦ εξωτερικοῦ καὶ τὴν ἐγκατάστασιν τοῦ τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ, τὴν ἐκπαίδευσιν τοῦ προσωπικοῦ, ἀλλὰ καὶ αὐτὴν τὴν ὄργανωσιν, διοικητικὴν, τεχνικὴν καὶ οἰκονομικὴν τῶν ναυπηγείων. Οὕτω ἐντὸς μηνὸς θα είναι δυνατή ἡ ἐνάρξις τῆς λειτουργίας τοῦ ναυπηγικοῦ συγκροτήματος τοῦ Σκαραμαγκά, διὸ τῆς προκατασκευῆς τημάτων του πρώτου παραγγελθέντος πλοίου, τὸν δὲ προσεκή Σεπτέμβριον θά είναι δυνατή ή μεταφορὰ τῆς ναυπηγικῆς ἐργασίας ἐπὶ τῆς ἐν τῷ μεταξὺ ἀποπερατουμένης ἐσχάρας.

Ενδιαφέρει, ούμως, και μισά, έστοι και είς γενικός γραμμάς, γνωρίμια με τα «Έλληνικά Ναυπηγεία». Είμεθα πρόθυμοι να ξεναγήσωμεν τον αναγνώστην. Μόνον κατά τὸν τρόπον αὐτόν, ἀλλοις τε, θὰ αιτιολογηθῇ ο ἐκδόλωσις προκαταβολικῶς ἔθιμουσιανής μας.

Καὶ ἀρχίζουμεν τὴν ξενάγησιν αὐτῆν, ἀκολουθοῦντες τὴν διαδρομὴν τοῦ βασικοῦ ὄλικοῦ μιᾶς ναυτικῆς κατασκευῆς, τοῦ χαλυβδίνου ἐλασμάτου ἀπό τῆς ἐκφορτωσεώς του μέχρι ὅτου, ὑπὸ τὴν μορφὴν ἑνὸς καθελκυούμενου μεγάλου πλοίου, ἐγκαταστάθηκε τὸν χῶρον τῶν ναυπηγείων.

Εἰς τὸ βρέστιον ἄκρον τοῦ ναυπηγικοῦ συγκροτήματος διαμορφοῦται ὁ χώρος ἐναπόδεσσεως τῶν ὑλίκων. Πρόκειται περὶ μίας τεραστίας ἀποθηκῆς διαστάσεων 70 X 280 μέτρων. Ἐξυπερτούεται ἵπτα τοῖς κυλιό-

μένων γερανογεφυρῶν, ἡτις διατρέχει καθέτως τὸν χώρον τῶν ναυπηγείων ἀπό τοῦ μετώπου πρὸς τὴν θάλασσαν, μέχρι καὶ τῆς περιφράξεώς του ἐπὶ τῆς δημοσίας ὁδοῦ.

Εἰς τὸν χώρον αὐτὸν ἐκφορτώνονται καὶ ἐναποτίθενται τὰ ὑλικά διὰ τάς ναυτηγήσεις, χάλυψ ὑπὸ μορφὴν ἐλασμάτων, διάφοροι τομαὶ κλπ., διὰ νέα προώθησθν ἐν συνεχείᾳ εἰς τὰ τμῆματα τῶν ναυτηγείων πρὸς ἐπεξεργασίαν. Η προώθησις αὐτὴ ἐπιτυγχάνεται πάλιν διὰ μηχανικῶν μεσῶν, ταχυτατὰ καὶ ἀσφαλέστατα.

"Εναντί άκριδών του χώρου εναπόθεσεων υλικών, ύψουται τὸ τεράστιον οικοδόμημα (διαστάσεως  $115 \times 80$  μ.) τού ἐλασματουργείου, τού σπουδαιοτέρου, ἵσσως, τημάτος τού ὅλου ναυπηγικού συγκροτηματος. Προκειται περὶ ἑνὸς τεραστίου ὑποστέγου ἐν σιδηρῷ σκελετῷ κατασκευασθέντος εἰς Ὁλλανδίαν, ποὺ στεγάζει δῆλα τὰ βαρέα μηχανήματα διὰ τῶν ὀπίουν ἐπιτυγχάνεται ἡ κοπη, ἡ διάτρησις, ἡ κύρτωσις τῶν λαμαρινῶν καὶ ἡ ἐπεξεργασία τῶν γομέων, τῶν ζυγών κλπ. Συγχρονισμένα ἀνύψωτα μηχανήματα ἐπιτρέπουν τὴν ταχείαν μετακίνησιν τῶν υλικῶν αὐτῶν ἀπό τοῦ ἑνὸς εἰς τὸ ἄλλο σημεῖον τοῦ ἔγαλου χώρου, καὶ τὴν ἐν συνεχείᾳ φόρτωσιν τῶν εἰς διάφορα ὄχηματα διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν εἰς τοὺς γώρους τῶν προκατασκευῶν.

Και είνε οι χώροι προκατασκευών άκαλύπτοι έκτασίες τών ναυπηγείων, είς τάς όποιας τὰ συνεργεία τῶν ειδικῶν συναρμολογῶν τμήματα τοῦ ὑπὸ κατασκευὴν σκάφους, βάρους μέχρι 40. τόννων. Εἰς τὸ νότιον ἄκρον τῶν ναυπηγείων εὑρίσκεται η ναυπηγική κλίνη, τύπου SEMI-DOCK. Πρόκειται περὶ ἔνδος ἐκ σιδηροπαγούς σκυροκονιάματος ἐπικλινούς ἐπιπέδου μῆκους 200 μ., καὶ πλάτους 28 μ. τὸ ὅποιον ἔξικνείται μέχρι τῆς θαλάσσης καὶ εὑρίσκεται κατὰ τὸ ἔνα ἄκρον του χαμηλότερον τῆς στάθμης αὐτῆς. Η ναυπηγική κλίνη ἐπὶ τῆς όποιας θά κατασκευάζωνται πλοία μέχρι 31.000 τόννων, πλασισθεῖται ἀπὸ δύο γερανούς τῶν 30 τ. καὶ δύο τῶν 17 τ. καὶ θά συμπληρωθῇ διὰ τῆς ποποθετήσεως εἰς τὴν πρὸς τὴν θάλασσαν πλευράν της ἔνδος θυροτλοίου.

Έκειθεν της πρώτης αυτής ναυπηγικής, κλίνης, υπάρχει χώρος και διά την προβολεμένην μεγαλύτεραν δευτέραν κλίνην — διά την ναυπήγησην πλοίων μέχρι 65.000 τόνων — ή κατασκευή της όποιας ομάς αφέθη δι' εύθετωρων χρόνον.

## Η ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΤΟΥ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

Ἐκτὸς τῶν τεσσάρων αὐτῶν ὡργανωμένων χώρων τῶν ναυπηγείων — χώρος ἀπόβεσσεως ὑλικήν, ἐλασματουργείον, χώρος προκατασκευῶν καὶ ναυπηγική κλίνη — ὑπάρχει μία σειρά εἰσοδίων ευρυτάτων κτιρίων καὶ μηχανικῶν ἔγκαταστάσεων, αἵτινες σπουδαῖον ἐπίστος ρόλον διαδραματίζουν εἰς τὴν καθεύδοντα κατασκευαστικήν ἔργασίαν. Συνεχίζομεν, λοιπόν, τὴν ξενάγησιν τοῦ ἀναγνωστού διείς νὰ ὀλοκλήρωσῃ οὗτος τὴν πρώτην αὐτῆν γνωριμίαν των με τὰ «Ἐλληνικὴ Ναυπηγείω».

Είτε τον άνω όρφον ενός ανέτου και άπλετας φωτιζόμενου κτιρίου θά λειτουργήση στο έγκεφαλος του ναυπηγικού κέντρου, τὸ σχέδιαστήριον και ή αἰθουσα χαράξεων. Ἐδώ θά καταρτίζωνται τὰ σχέδια των υπό ναυπηγήσιν πλοιών και ἐδώ τὰ σχέδιοι αὐτά θὰ ἀναπτύσσονται ἐπὶ ζυλίνου δαπέδου διά τὴν χάραξιν εἰς φυσικὴν κλίμακα τῶν ἔγκερσίων τούμων, πρὸς λήψιν ἐξ αὐτῶν τύπων κάμψεως νομέων, σημαδεύματος ἐλασμάτων κλπ.

Το έλαφρον έλασματουργείον είναι ένα βασικὸν ἐπίσης τμῆμα τοῦ ναυπτιγούνου συγκροτήματος, εἰς τὸ διπόιον θά ἐκτελοῦνται καὶ ἔργα-  
σίαι συντηρήσεως τοῦ τεχνικοῦ ἑξοπλισμοῦ τῶν ναυπτιγείων, ὡς καὶ εἰς  
παρακείμενον μέγα συνεργείον θά ἐπιστρέψουνται τὰ ἔργαλεια τῶν  
διαφόρων συνεργειακῶν ἔγκαταστάσεων.

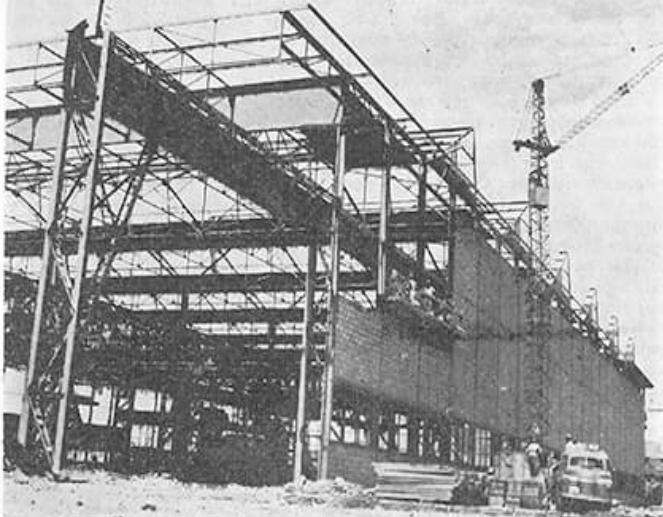
Τὸ μηχανουργείον, τὸ ἡλεκτροτεχνουργείον, ὁ Κεντρικὸς Σταθμὸς  
ἡλεκτροπαραγωγῆς, εἰς ὑποσταθμό τὸ λεβητοποιεῖον, αἱ ἀποθήκαι  
υλικοῦ, μία εὐρεία κρηπίδωσις μετά τροπολογίας προβλῆτος καὶ πλήρους συστήματος  
τοῦ γερανῶν, ὡς καὶ ἐν ἀνετον κτίριον διὰ τὴν ἔγκαταστάσιν τῶν γρα-  
φείων τῆς διοικήσεως συντηρήσεών τοῦ ἔργου τοῦ τεχνικοῦ.



Μία γενική αποφις των «Ελληνικών Ναυπηγείων». Διακρίνονται έξι άριστερών πρόσ τα δεξιά, ή ναυπηγική κλίνη, το κτίριον διοικήσεως, το σωληνουργείον, το ηλεκτροτεχνουργείον και τό ύπόστεγον τού Ελασματουργείου.

Ναυπηγείων», ένα έξοπλισμό τὸν όποιον πολλά, ίσως, εύρωπαϊκά ναυπηγεία θὰ ήδυναντο νά ζηλέψουν. Βεδαίως καὶ ἐφόσον πραγματοποιηθῆ ή σχεδιαζούμενή πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῶν ναυτικεύων ἐπεκτασίς τοῦ ὄλου συγκροτήματος, τότε καὶ ἄλλα τμῆματα καὶ νέα συνεργεία θὰ προστεθούν, ἐνώ αἱ διασωθεῖσαι δίδυμοι ἑσχάραι τῶν παλαιῶν ναυπηγείων τοῦ Σκαραμαγκά ταχέως θὰ ἐπισκευασθοῦν.

Τὴν βάσιν τοῦ ἔξοπλισμοῦ τῶν ναυπηγείων διὰ τὴν διενέργειαν καὶ εὐρυτάτων ἐπισκευῶν, θὰ ἀποτελέσῃ, τούλαχιστον, μία δεξαμενή ἱκανῆς ἀνυψωτικῆς ικανότητος. Αὕτη θὰ ήδυναντο νά είνε εἴτε μονίμος εἴτε πλωτή. Ἐπροτίμηθη, όμως, κατ' ἀρχὴν ἡ πλωτὴ διὰ νὰ μη καταληφθῇ πολύτιμος χερσαῖος χῶρος καὶ διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ μία σημαντικὴ οἰκονομία κατὰ τὴν ναυπηγησίν της εἰς τὰς παλαιάς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων. Οὕτω προβλέπεται συντόμως νά ἀρχίσῃ ἡ ἐπισκευὴ τῶν ἑσχα-



Ἐνα τμῆμα τοῦ ἀποπερατουμένου τεραστίου σιδηρού ὑποστέγου (800 τόν. χάλυβος) εἰς τὸ ὅποιον θὰ στεγασθῇ τὸ ἰλασματουργείον τῶν ναυπηγείων.

ῥῶν αὐτῶν, ἐπὶ τῶν ὅποιών θὰ κατασκευασθῇ δεξαμενὴ ἀνυψωτικῆς δυνάμεως 27.000 τόννων.

Ἐπτὰ ἑκατομμύρια δολλαρίων ἐδαπανήθησαν διὰ τὰ μέχρι τοῦδε ἐκτελεσθέντο ἔργα εἰς τὸν Σκαραμαγκάν' ἔτερο δὲ τρία ἑκατομμύρια δολλαρίων ὑπολογίζεται, ὅτι θὰ δαπανήθουν διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν ναυπηγείων. Προκειται περὶ ιδιωτικῶν κεφαλαίων καθ' ὀλοκληρίαν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ εἰσαχθέντων. Τὸ Κράτος μέχρι στιγμῆς οὔτε δραχμὴν εἰς τὸ μεγάλο τούτῳ ἔργον δὲν ἐπενέδει.

Αἱ προϋπολογισθεῖσαι δαπάναι κατὰ ἔργα ἔχουν εἰς δολλάρια ὡς ἔχης: Διὰ τὴν ναυπηγικὴν κλίνην 1.753.000, διὰ τὴν προβλῆτα 570.000, διὰ τὸ ἰλασματουργείον 920.000, διὰ τὸ σωληνουργείον, σιδηρουργείον, λεβητοποιείον 445.000, διὰ τὸν Ἡλεκτρικὸν Σταθμὸν 383.000, διὰ πλωτῶν μέσων 212.000 δολ.

Ωσαύτως η δαπάνη τῆς ἑκπαιδεύσεως τοῦ προσωπικοῦ ὑπελογίσθη εἰς 330.000 δολλαρίων, ἐνώ διὰ τὴν ἀγοράν τοῦ οικοπέδου τῶν ναυπηγείων κατεβλήθησαν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον 404.000 δολλαρίων.

#### ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ

Ἡ ἀρτιωτέρα τὸ δυνατὸν ὄργανωσις τῶν ναυπηγείων ὡς συγχρονισμένης καὶ ἀποδοτικῶς λειτουργούσης ἐπιχειρήσεως, ἀπετέλεσεν ἐνώριτα κύριον μέλημα τῶν ἰδρυτῶν των. Ἡ καταρτισθεῖσα σχετικὴ με-

λέτη, καλύπτουσα πλήρως τὸν τομέα τῆς τεχνικῆς καὶ οἰκονομικῆς ὁργανώσεως, ὡς καὶ τὰς διοικήσεως τοῦ προσωπικοῦ, ἔχει εἰς τὰ κύρια σημεία τῆς ως ὄκολούθως:

α) Τεχνικὴ ὥργανωσις: Προβλέπεται ἡ ἐφαρμογὴ τῆς μεθόδου τῶν προκατασκευῶν, πρὸς περιορισμὸν εἰς τὸ ἐλαχιστὸν τῆς ἀπασχολησθεως τῆς ἑσχάρας καὶ τοῦ χρόνου ναυπηγήσεως τοῦ σκάφους. Αἱ ὑπηρεσίαι αἱ ἀπασχολούμεναι με τὰ τεχνικὰ θέματα τῶν ναυπηγείων διακρίνονται ως ἔχης:

Γραφείον Μελετῶν καὶ Σχεδιαστηρίου, θὰ ἐκπονῇ τὰς μελέτας καὶ θὰ καταρτίζῃ τὰ γενικὰ σχέδια καὶ τὰς προδιαγραφάς. Γραφείον Προγραμματισμοῦ καὶ Προκατασκευῶν, θὰ καθορίζῃ τὸ βάρος καὶ τὰς διαστάσεις τῶν προκατασκευῶν. Γραφείον Προεκτιμήσεως, θὰ καθορίζῃ τὰ ἀπαιτούμενα ὡρομίσθια διὰ τὴν κατασκευὴν ἐκάστου τεμαχίου καὶ τὸ σύνολον τῶν ὡρομίσθιων τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὴν ναυπηγησίαν τοῦ πλοίου. Τὸ συνεργεία, τέλος, εἰς τὰ ὄποια θὰ γίνεται ἡ κατεργασία τοῦ ύλικου καὶ ἡ ἐκτέλεση τῶν κατασκευῶν, βάσει τοῦ προγραμματισμοῦ καὶ τῶν σχεδίων τῶν προαναφερθέντων γραφείων.

β) Οἰκονομικὴ ὥργανωσις: Αὕτη συνεκροτήθη ἐκ τοῦ γραφείου ύλικου, τὸ ὅποιον θὰ μεριμνᾶ διὰ τὴν προμήθειαν τοῦ ἀπαιτούμενου ύλικού, ἐκ τῶν ἀποθηκῶν αἵτινες θὰ διαχειρίζονται τὸ ἀπαιτούμενον ύλικόν, ἐκ τοῦ Γραφείου Χρονομετρήσεως ὅπερ θὰ ἐφαρμόζῃ τὸ σύστημα τῆς κατ' ἀποκοπή ἀμοιδῆς τῶν τεχνιτῶν, ἐκ τοῦ γραφείου ὑπολογισμοῦ ὡρομίσθιων, ἐκ τῆς ὑπηρεσίας κοστολογήσεως, ἐκ τοῦ Κεντρικοῦ Λογιστηρίου καὶ ἐκ τοῦ Ταμείου.

γ) Ὁργάνωσις προσωπικοῦ: Εἰς αὐτὴν ἐνετάχθη τὸ γραφείον προσωπικοῦ ἐπιφορτισμῶν με τὴν προσδήψιν καὶ τὰς μεταβολὰς τοῦ προσωπικοῦ τῶν ναυπηγείων, τὸ γραφείον μετεπαίδευσεως ἐν ἀλλοδαπῇ καὶ ἡ ὑπηρεσία ἐκπαιδεύσεως προσωπικοῦ ἐν 'Ελλάδι.

#### ΝΕΟΙ ΝΑΥΠΗΓΟΙ ΚΑΙ ΔΕΙΝΟΙ ΤΕΧΝΙΤΑΙ

Αὐτή, ἐν συντομίᾳ, βεδαίως, είνε ἡ κτιριακὴ μορφὴ καὶ ὁ ἔξοπλισμὸς τῶν ναυπηγείων ως καὶ ἡ τεχνικὴ καὶ οἰκονομικὴ ὄργανωσις αὐτῶν. Ἐνδιαφέρει, όμως, νὰ πληροφορθείμεναι ὅτια τινά καὶ διὰ τὸ ἐμψυχον ύλικον τῶν, διὰ τὸ ἐπιστημονικὸν καὶ τεχνικὸν προσωπικὸν τὸ ὅποιον ἔντος μηνός θὰ ἀρχίσῃ νὰ κατασκευάζῃ ἔνα μεγάλο δεξαμενόπλοιον τῶν 25.000 τόννων. Διότι ὡς ναυπηγὸς καὶ ὡς τεχνίτης θὰ είναι εκείνοι που θὰ ἐμψυχήσουν ζώνων εἰς ὅδα αὐτὰ τὸ μεγάλα κτίρια καὶ τὰ θυμαστὰ μηχανήματα, τὰ ὅποια, ἀνευ τῶν δυνατοτήτων τοῦ ἀνθρώπου, παραμένουν ὅπλα κτίρια καὶ ὅπλα μηχαναῖς.

Τὸ θέμα τῆς προετοιμασίας τοῦ καταλλήλου προσωπικοῦ διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν ναυπηγείων, λίαν ἐγκαίρως ἀντεμετωπίσθη ὑπὸ τοῦ κ. Στ. Νιάρχου. Πρὶν ἡ κατεδάφισις τῶν πολαιῶν κτισμάτων τοῦ Σκαραμαγκρά ὀλοκληρωθῆ, σὶ πρώτα ὅμδες 'Ελλήνων τεχνιτῶν ἀνεχώρουν διὰ τὴν 'Ολλανδίαν διὰ πολὺμην συστηματικὴν μετεκπαίδευσιν εἰς τὰ μεγάλα ναυπηγεία N.D.S.M., τὰ ὄποια καὶ τὴν τεχνικὴν ἐποπείαν τῆς κατασκευῆς τῶν ἐλληνικῶν ναυπηγείων ἀνέλαβον. Καὶ ηδη ὅτε ὀλοκληρώθηται τὸ μεγάλο αὐτὸ τὸ ἔργον, ἐκατὸν πενήντα τεχνίται, ὡς πυρήνη τοῦ ἐξ 650 τεχνιτῶν εἰδικευμένων προσωπικοῦ τῶν ναυπηγείων, ἔχει πλήρως ἐκπαιδεύθη εἰς τὰς μεγάλας σιδηράς κατασκευᾶς καὶ δύναται ἐπιτυχώς νά ἐφαρμόσῃ τὰς τελευταίας μεθόδους τῆς ναυπηγικῆς ἐργασίας.

Ἀλλὰ καὶ διὰ τὸ καθαρῷ ἐπιστημονικὸν ἐπιτελείον τῶν ναυπηγείων ἐνδιεφέρθη ἐγκαίρως ὁ κ. Στ. Νιάρχος. Νέοι τὴν ἡλικίαν 'Ελλήνες γαυπηγοί — αὐτή ἡ ἐπίμονος προτίμησις τοῦ κ. Νιάρχου πρὸς τοὺς νέους ἀποδεικνύει τὸ υγίεις καὶ ισχυρὸν ἐπιχειρηματικὸν τὸ ἔνστικτον — μέλαιμπραν θητείαν εἰς τὰς σοβαρήτερας σχολάς τῆς 'Αγγλίας καὶ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, εύρισκονται τὴν στιγμὴν αὐτὴν εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ναυπηγικοῦ κέντρου. Πρόκειται περὶ ικανῶν ἐπιστημόνων οἱ ὄποιοι ἐνδιαφέρονται ὀλιγώτερον, ἵσως, διὰ τὸν βιοπορισμὸν καὶ περισσότερον διὰ τὸ νὰ υπηρετήσουν — καὶ μὲ πόσον, ἐνθογκιασμόν, θέρμην καὶ ἀνησυχίαν — τὴν ιδέαν τῆς δημιουργίας τὸ ταχύτερον, σοβαράς ἐλληνικῆς ναυπηγικῆς παραδόσεως.

## ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Α.Ε.

ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: ΑΤΜΟΠΑΟΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

#### ΔΙΑ: ΓΕΝΟΒΑΝ - ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

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

#### ΔΙΑ: ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - ΒΕΝΕΤΙΑΝ

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

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ: Οἱ κάτοχοι εἰσιτηρίων διὰ τὰ ώς ἄνω πλοῖα δύνανται νὰ συνδυάσωσι τὸ ταξίδι των μὲ τὰ πολυτελῆ ἀεροπλάνα τῆς

#### ΔΙΑ: ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ

ΒΗΡΥΤΤΟΝ - ΛΕΜΗΣΣΟΝ

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

#### ΔΙΑ: ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΛΕΜΗΣΣΟΝ

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. 'Ακτὴ Μιαούλη 15 - Πειραιεύς - Τηλέφ. 470-895, 43-096 καὶ εἰς ἄπαντα τὰ γραφεία ταξιδίων.

# Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΤΡΑΜΠΣ

ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ ΣΤΑΘΕΡΑ Η ΔΥΞΗΣΙΣ

Τελευταίον δελτίον του γνωστού διά τάς ἐπί ναυτιλιακών θεμάτων έρευνάς του Γραφείου «Οὐεστίνφορμ», είναι άφιερωμένον εἰς τὴν ἐπισκόπησιν τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τράμπς, τοῦ ὑπεράρχοντος κατὰ Μάρτιον τρέχοντος ἔτους. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ π. ἔτους — τούτης εἶναι ἐν ἀρχῇ τῆς μελέτης — διά στόλου τῶν τράμπς ἐνεργήσας καὶ πάλι μίαν λίαν ἐκτεταμένην κατ' ὅγκον αὐξήσιν. "Ηδη, ἡ συνολική του χωρητικότης ὑπερβαίνει τὰ 23.5 ἑκατομμύρια τόνων d.w. Κατωτέρω διδεται μία ὑπέλαυνσις κατὰ σημαίας, μεγέθει καὶ ταχύτητα. Ἐξετάζεται ἐπίσης, ποιὸν εἴνε τὸ ὑπὸ παραγγελίαν καὶ ναυπήγησιν τοννάζ καὶ πῶς διαγράφεται τὸ μέλλον τοῦ στόλου τῶν τράμπς διά σκάφη 4000 t. d.w. καὶ ἄνω. Τὰ εἰδικὰ μεταλλοφόρα δὲν συνυπογίγισθησαν. Εἰς τὸν κατωτέρω πινακά ἐμφανίζονται αἱ κύριαι μεταβολαὶ αἱ ἐπελθοῦσαι κατὰ τὰ παρελθόντα τέσσαρα ἔτη (ἐκάστην 31ην Μαρτίου):

	1954	1955	1956	1957	1958
Άριθμός σκαφών	1607	1801	1973	2197	2372
Συνολικόν d.w. (εἰς 1000δάς τόν.)	15.0	16.8	18.6	21.2	23.6
Μέσον μέγεθος, τόνοι	9331	9327	9427	9642	9937
Όρισια μεταφορ. ικανότης εἰς τόννους-μίλια	160.6	178.2	200.9	241.2	271.4
Μέση ταχύτης, εἰς μίλια	10.7	10.6	10.8	11.4	11.5

"Η χωρητικότης τοῦ στόλου ηδήθη ἀπὸ τοῦ 1957 κατὰ 11.1 %, ἔναντι αὐξήσεως 11.7 % τοῦ 1957, ὡς πρὸς τὸ 1956. Τοῦτο δεῖκνυει ὅτι, ἐνῷ τὸ προσοττόν αὐξήσεων ἀρχίζει μειούμενον, οὐδέμια εἰσέται ὑπάρχει ἐνδεικτικός, ὅτι ἡ αὐξήσις τοῦ στόλου περιορίζεται κατ' ἀξιομείωτον βαθμόν. "Αν, δῆμως, ληφθούν ὑπὸ ὅψιν οἱ ἀριθμοὶ τῶν σκαφῶν, προκύπτει μικρότερα αὐξήσις, ἀντικατοπτρίζουσα τὸ συνεχῶς αὐξανόμενον μέσον ὅριον μεγέθους των πλοίων, ὅπερ ἡδη ἐνεργεῖται εἰς τὸν 10.000 t. καὶ μέλλει, πιθανώτατα, νὰ ὑπερβῇ τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν κατὰ τὸ προσεχές ἔτος. Τοῦτο συμπεραίνεται ἐκ τοῦ ὅτι ὑπάρχει πολὺ μεγάλος ἀριθμός λίαν μικρῶν σκαφῶν, κατὰ τὸ πλεῖστον παρηλίκων, ἀτίνα εἶναι πιθανόν νὰ διαλυθοῦν ἐνώπιον τῆς ἐπικρατήσεως τῶν νεωτέρων καὶ μεγαλύτερων. "Η μεταφορική ικανότης τοῦ στόλου ηδήθη καὶ πάλι, ἀλλ' οὐχὶ τόσον, ὅσον ἡ ἀπὸ τοῦ 1956—57. Τοῦτο ἐν μέρει ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἡ μέση ταχύτης εἶναι πολὺ δίλγον ἀνωτέρω της τοῦ 1957.

Δίδονται κατωτέρω ἀριθμοὶ τοῦ μεγέθους τῶν σκαφῶν τοῦ στόλου τῶν τράμπς, ὡς οὗτοι κατηρτίσθησαν παρὰ τοῦ κ. Η. Γρυπαίου (1949), εἰς χιλιάδας τόνων d.w. :

Ἐτη	d.w.	Ἐτη	d.w.
1913	11.621	1930	10.097
1920	12.313	1935	14.707
1925	14.007	1938	16.108

Οι τελευταίοι οὗτοι ἀριθμοὶ δὲν δύνανται νὰ συγκριθοῦν αὐτορρώματος τοῦ διοικήτη, ὡς ἄνω, διότι οἱ μὲν ἀριθμοὶ τοῦ κ. Γρυπαίου ἔνδεισθησαν ἐπὶ σκαφῶν 3000 t. d.w. καὶ ἄνω, ἐνῷ οἱ τῆς μελέτης Οὐεστίνφορμ ἐπὶ σκαφῶν 4000 τόν. d.w. καὶ ἄνω. Παρὰ ταῦτα, ποιὰ τις σύγκρισις ἔχει τὴν ἀξίαν της. "Ενδιαφέρει ἀκόμη νὰ σημειωθῇ, ὅτι ὁ στόλος τῶν τράμπς μόλις κατὰ τὸ 1954 ἀνέκτησε τὸν δύκον, ὅπερ εἶχε τὸ 1930. Αἱ πρόσφατοι μεταβολαὶ εἰς τὸν στόλον παρέχονται εἰς τὸν κατωτέρω πινακά (εἰς χιλιάδας τόνων):

	1955	1956	1957	1958
Τοννά d.w. (τέλος Μαρτίου)	14.995	16.797	18.620	21.179
Νέαι ναυπηγήσεις	435	726	2.100	2.351
Πρώην λάινερς	581	566	690	542
Μετατραπέντε δεξαμενόλοις	178	250	45	83
Προσλόνταν ἀπὸ μεταφ. μεταλλ./ταν	340	143	—	—
Διάφορα	555	335	—	—
Μικτὸν σύνθολον:	17.084	18.817	21.455	24.155

Καθαρὸν σύνθολον: 16.797 18.620 21.179 23.570

"Οπως κατὰ τὸ 1956, μέγας ἀριθμὸς νεοτεύκτων φορτηγῶν ἐτέθη καὶ κατὰ τὸ 1957 εἰς τὴν ὑπῆρεσιαν. Ταῦτα, πράγματι, ὑπερέδησαν κατ' ἀριθμὸν δῆλας τὰς ἐπιστίσιας μεταπολεμικᾶς ναυπηγήσεις καὶ, ὡς θά διωμένων κατωτέρων εἰς τὰς χρονολογίας παραδόσεων, τὸ παραδοθησόμενον κατὰ τὸ ἔρχομενον διωδέκατον τοννάζ προώρισται νὰ φάσῃ εἰς παρομοίαν ἀναλογίαν. Τὰ προστέντα εἰς τὰ τράμπς φορτηγά πρώην λάινερς δὲν εἶναι πολλά, ἀλλ' ὁ ἀριθμὸς τῶν μετατραπέντων δεξαμενοπλοίων ἡδήθη, λόγω τῶν χαμηλῶν τιμῶν τῶν ναύλων, ποὺ ἐκράτησαν διὰ τὰ τάκερες.

Σημαντικὴν ἀριθμὸν αὐξήσιν παρουσιάζουν αἱ διαιλύσεις κατὰ τοὺς παρελθόντας διώδεκα μῆνας. "Η τοιάτη αὐξήσις ἐσημειώθη κυρίως κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ 1958 καὶ ὑπολογίζεται, ὅτι θά συνεισθῇ, διδούμενον, ὅτι ὀλίγαι αὐτοστανταὶ ἐλπίδεις διὰ μίαν ἀξιομείωτον ἀνατίμησιν τῶν ναύλων. Αἱ ἀπώλειαι σκαφῶν κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν διωδέκατον διώδεκαν ὀλίγαι. Περισσότερα, δῆμως, τράμπς, κατὰ τὸ σύτο χρονικὸν διάστημα, ἐστράφησαν πρὸς μεταφοράς τακτικῶν γραμμῶν

ΠΛΟΙΚΤΗΣΙΑ: "Η Λιβερία — χάρις εἰς τοὺς "Ελληνας ἐφοπλιστὰς — ἀπέβη ἡδη ἡ πρώτη χώρα εἰς δύναμιν τράμπς χωρητικότητος.

"Υπεσκελισθήσι τὸ Μεγάλη Βρετανία, ἢτις μετέστη εἰς τὴν δευτέραν θέσιν. "Ο κάτωθι πίνακας δίδει τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων τράμπς, τὴν χωρητικότητα εἰς χιλιάδας τόνων καὶ τὸ ποσοστόν συμμετοχῆς ἐκάστης χώρας ἐπὶ τὸ συνόλον τοῦ στόλου τῶν τράμπς:

(Εἰς χιλ. τ.)	T. d.w.	Πλοια	%	(Εἰς χιλ. τ.)	T. d.w.	Πλοια	%
Λιβερίας	5.161	458	21.9	Ολλανδίας	461	46	1.9
Αγγλίας	4.066	425	17.2	Σουηδίας	392	46	1.7
Ιταλίας	2.776	269	11.8	Φιλλανδίας	342	49	1.4
Παναμά	2.234	228	9.5	Δανίας	182	23	0.8
ΕΛΛΑΣ	1.551	146	6.6	Τουρκίας	172	26	0.7
Ισπανίας	1.480	156	6.3	Γαλλίας	143	15	0.6
Νορβηγίας	1.405	138	6.0	Ιστανίας	131	19	0.6
Γερμανίας	1.312	151	5.6	Ονδούρας	112	11	0.5
Ην. Πολιτ.	720	67	3.0	Ελλεσίας	100	10	0.4
Κοσταρίκας	616	70	2.6	Λοιπ. χώρων	214	19	0.9

Σύνολον παγκοσμίου στόλου τράμπς: 23.570 2372 100.0

"Ομοῦ λαμβανόμεναι αἱ «σημαῖαι εὐκολίας» καλύπτουν τὰ 34.5 % τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τράμπς, μέν εἶναι σύνολον χωρητικότητος ἀνά τῶν 8.000.000 τόνων d.w. "Η ἀναλογία αὐτῆς αὐξάνει ραγδαίας, ὅχι μόνον διότι ίκανός δύκος τοῦ ὑπὸ παραγγελίαν καὶ ναυπηγήσιν τοννάς προορίζεται διὰ τὰς σημαῖας τῆς Λιβερίας καὶ τοῦ Παναμᾶ, ἀλλὰ καὶ διότι ίκανός δύκος μεταχειρισμένου τοννάς πωλεῖται εἰς πλοιοκτήτας θέτοντας τὰ σκάφη των ὑπὸ τὰς ἀλλαγές σημαῖας τῆς Λιβερίας εἶναι ἡ δημοφιλέστερα τῶν «σημαῖαι εὐκολίας». Είναι φανερόν, διότι σημαῖα τῆς Λιβερίας εἶναι ἡ δημοφιλέστερα τῶν «σημαῖαι εὐκολίας», ἀκολουθούει δὲ ή σημαῖα τῆς Κοσταρίκας καὶ τῆς Ονδούρας.

**KATANOMH EIS MEGEOTH:** Τὰ λίμπερτς καλύπτουν εἰσέτι πολὺ μεγάλων ἀνάλογων τοῦ στόλου τῶν τράμπς. Τὰ 47 % τοῦ στόλου ἀποτελούνται ἀπὸ σκάφη χωρητικότητος 10.000 ἔως 11.000 τόνων d.w. Μολονότι ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν περιλαμβάνει καὶ τινὰ ἀλλά σκάφη, ἐν τούτοις τὰ λίμπερτς συνθέτουν τὸ κατά πολὺ μεγαλύτερον μέρος τοῦ στόλου.

"Ἐπειδὸν ἀπὸ τὰ σκάφη τοῦ μεγέθους «λίμπερτου», τὸ δημοφιλέστερον μέγεθος τῶν φορτηγῶν φαίνεται νὰ εἴναι τὸ μεταξύ 9000 10.000 τόνων d.w. "Ἐκ τούτων τὰ 40 % τελοῦνται ὑπὸ τοῦ στόλου τῆς Πολιτείας. Πολλὰ τῶν ἐλύγων πλοίων τοῦ στόλου τῆς Σουηδίας, Φιλλανδίας, Δανίας, Τουρκίας, Ισπανίας καὶ τινῶν ἄλλων χωρῶν, εἶναι χωρητικότητος κάτω τῶν 9000 τόνων. Σκάφη μεγαλύτερα τῶν 12.000 τόνων ἀποτελούν τὰ 10 % τοῦ στόλου καὶ πλείστα τούτων φέρουν «σημαῖας εὐκολίας». Πάντως, σημαντική θέσιν εἰς τὰ μεγάλητα κατέχουν καὶ η Νορβηγία καὶ η Ιταλία.

**KATANOMH KAO' HAIKIAN:** Δεδομένου, ὅτι τὰ λίμπερτς καταλιμάνουν τοῦ μεγάλου ἀνάλογου τοῦ στόλου τῶν τράμπς, δὲν είναι καθόλου ἐκπληκτικόν, ὅτι τὰ 46 % τοῦ στόλου ἔχουν ναυπηγήθη μεταξὺ τῶν ἔτων 1941 καὶ 1945. Ίδιον ἡ συνολική κατανομή τοῦ στόλου τῶν τράμπς καθ' ἡλικίας, ἀνὰ πενταετίας ἀπὸ τοῦ 1921 μέχρι τοῦ 1955 καὶ ἀκολουθῶς κατ' ἔτος, (εἰς τόν. d.w.) μετά τοῦ ἀντιστοιχού ποσοστού τοῖς % :

Ναυπ.	Πλοια	T. d.w.	%
Πρὸ 1921	203	1.502.000	6.4
1921—25	126	1.011.000	4.3
1926—30	149	1.182.000	5.0
1931—35	29	240.000	1.0
1936—40	113	1.017.000	4.3
1941—45	1046	10.814.000	45.9
1946—50	104	870.000	3.7
1951—55	231	2.268.000	9.6
1956	148	1.823.000	7.7
1957	186	2.376.000	10.1
1958	37	467.000	2.0

Σύνολον : 2372 23.570.000 100.0

"Ἐκ τῶν κατά τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ναυπηγήθεντων σκαφῶν τὰ 43 % φέρουν «σημαῖας εὐκολίας». Πάντως τὸ ἐλάχιστον διαφέρων χωρῶν. Τὴν ὑψηλότεραν ἀνάλογιαν ἐμφανίζει η Ἐλλάς μὲ ποσοστὸν 61 %, ἐπονταὶ αἱ «ΠΑΝΟΝΙΛΙΒ» μὲ 43 % καὶ η Ἰταλία μὲ 57 %, ἀκολουθῶν δὲ η Μεγάλη Βρετανία μὲ 44 %, η Νορβηγία μὲ 20 % καὶ η

Telephone: PACIFIC

**TRANS-OCEANIC SHIPPING AGENCY  
NAUTIKOI PRAKTOREΣ**

Cable Address: KARABROS  
E. P. KARADONTIS, ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

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

Ισπανία με 16%, ένω ή Γερμανία σημειώνεται με τονάζ πολεμικής ναυπηγείσεως 7% μόνον. Αι τελευταίαι αύται χώραι ολίγον τονάζ τύπου «ελίμπερτο» απέκτησαν, ηδησαν, δύμας, τούς στόλους των με νέα σκάφη, μεταπολεμικής κατασκευής.

Υπάρχει σάκονταν ένας προπολεμικόν τονάζ καλύπτον τα 21% του παγκοσμίου στόλου των «ετράμπτ». Τὸ μεταπολεμικόν τονάζ καλύπτει τὸ 1/3 τού στόλου, ή δε περισσότερο χωρητικότης κατεσκευάσθη τὸ 1957, όπερ και προηγείται παντός άλλου έτους. Οι Βρετανοί πλοιοκτήται έρχονται πρώτοι είς ναυπηγείσεν τονάζ μεταξύ των έτων 1946 έως 1955, μετά ταῦτα, δύμας, αι «σημαίας εύκολίας» είνε αι σημαντικώτεραι, έπονται δ' αύτῶν ή Νορβηγία και ή Ιταλία. Τὴν χαμηλοτέραν μέσην ήλικιαν σκαφών — 10 έτῶν — έμφαντει ή Νορβηγία, έναντι μέσου δρου 17 έτῶν διὰ τὴν Ιταλίαν.

**ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΙΣ TAXYHTAΣ :** «Η μέση ταχύτης τού στόλου τῶν τράμπτ πολὺ όλιγον ηδησαν κατά τὸ παρελθόν έτος. Ο κατωτέρω πίναξ έμφαντει τὴν κατανομὴν τῆς χωρητικότητος κατά ταχύτητα, με ἀριθμὸν πλοίων και τονάζ και με ἀντίστοιχον δι' ἐκάστην βαθμίδα ταχύτητος ποσοστὸν τοῖς % :

Ταχύτης	Πλοΐα	T. d.w.	%
Κάτω 10 μιλλίων	284	2.054.000	8.7
10 — 10.9 »	1113	11.030.000	46.8
10 — 11.9 »	219	2.119.000	9.0
12 — 12.9 »	197	1.799.000	7.6
13 — 13.9 »	182	1.880.000	8.0
14 — 14.9 »	217	2.589.000	11.0
15 — 15.9 »	102	1.331.000	5.6
16 μιλ. και ἄνω	60	768.000	3.3

Σύνολον : 2372 23.570.000 100.0

Η δεοπόζουσα θέσις τῶν λίμπερτος καταφίνεται και ἀπὸ τὸν μεγάλον ἀριθμὸν πλοίων, εἰς τὴν κατηγορίαν τῆς ταχύτητος τῶν 10 έως 10.9 μιλλίων. Τὰ σκάφη ταῦτα φέρουν κατά μέγα μέρος «σημαίας εύκολίας», μολονότι σημαντικὸς ἀριθμὸς αὐτῶν είνει κατανεμένος και εἰς ὅλας χώρας, περιλαμβανομένων και τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν. Τὰ 9% περίποτο τῆς δηλού χωρητικότητος ἔχουν ταχύτηταν κατωτέρων τῶν 10 μιλλίων, ένω ή μέση ταχύτης τού στόλου τῶν τράμπτ φθάνει τὰ 11.5 μιλλία. Αφ' ἔτέρου, ή μεγάλη ἀναλογία τῶν 28% διὰ τὰς ταχύτητας 13 μιλλίων και ἄνω, ἀποκαλύπτει τὴν σύγχρονον τάσιν πρὸς ναυπηγίαν ταχυτέρων πλοίων. Σημειώνεται, διτὶ ή ἀναλογία αὕτη ἀναμένεται νὰ αὐξηθῇ, ἐφόσον νέον τονάζ ψηλῆς ταχύτητος θὰ εἰσέρχεται εἰς τὴν ύπηρεσίαν. Η απουσιάστη τῆς Νορβηγίας και τῆς Ισπανίας, ως κατεχουσῶν σκάφη ψηλῆς ταχύτητος, ἀποτελεῖ δι' αὐτᾶς ἓνα χαρακτηριστικὸν γνώρισμα, τὸ ὅπον πιθανόν πιθανόν θὰ ἔξακολουθη διατηρούμενον.

Ο κατωτέρω πίναξ δεικνύει τὸ δύον μέσου μεγέθους, μέσης ήλικιας και μέσης ταχύτητος, τού στόλου τῶν τράμπτ τῶν κυριωτέρων χωρῶν:

ΧΩΡΑΙ	T. d.w.	Έτη	Μίλλια
«Σημαίας εύκολίας»	10.590	15	11.3
Αγγλία	9.570	13	11.3
Ιταλία	10.320	17	11.2
ΕΛΛΑΣ	10.620	14½	11.2
Ισπανία	9.490	13	12.4
Νορβηγία	10.180	10	13.1
Γερμανία	8.690	13	12.0
Λοιποὶ χώραι	8.930	17½	11.6
Σύνολον	9.937	15	11.5

**Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ :** Μὲ τὴν αὔξησην τῆς υπολογιμένης ὑπὸ «σημαίας εύκολίας» χωρητικότητος, ἀποκτᾷ δῶλας ίδιαίτερον ἐνδιαφέρον νὰ γνωσθῇ ἀπὸ ποιάς χώρας προέρχονται οἱ πραγματικοὶ διαχειρισταὶ τῶν ἐν λόγω σκαφῶν. Εἰς τὸν κατωτέρων πίνακα αἱ σκανδιναϊκαὶ χώραι περιλαμβάνονται δῶλοι μείον δύμάδα, αἱ χώραι τῆς Ήπειρωτικῆς Εὐρώπης δύον εἰς ἔτεραν δύμάδα, χωριστὰ δὲ τῶν ἐν λόγῳ δύμάδων ἀναφέρονται οἱ «Ελληνες :

Τόνοι d. w.	(Άριθ. σκαφῶν)	(Εἰς 1000άδας τ.)	Ποσοστὸν %
Έλληνες	788	8513	36.1
Εύρωπαϊκά	577	5490	23.3
Ιταλικά	276	2863	12.1
Γερμανικά	154	1331	5.6
Ολλανδικά	50	511	2.2
Ισπανικά	28	206	0.9
Έλβετικά	17	179	0.8
Γαλλικά	20	177	0.8
Τουρκικά	26	172	0.7
Λοιπά	6	51	0.2
Βρετανικά	407	3768	16.7
Σκανδιναϊκά	255	2295	9.7
Νορβηγικά	134	1364	5.7
Σουηδικά	49	407	1.7
Φιλανδικά	49	342	1.5
Δανικά	23	182	0.8
Αμερικαϊκά	151	1628	6.9
Ιαπωνικά	156	1480	6.3
Λοιπῶν χωρῶν	38	396	1.7
Σύνολον:	2372	23570	100.0

Ως ἔπειτα νὰ ἀναμένεται, οἱ «Ελληνες» ἔλεγχουν μέγα ποσοστὸν τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τράμπτ, ήτοι τὰ 36.1% (\*). Πλεότον τημῆα τῆς χωρητικότητος ταῦτης φέρει «σημαίας εύκολίας», ἀλλ' ἀρκετὸς ἀριθμὸς και τὴν Βρετανικὴν σημαίαν, πολὺ δὲ όλιγος τὴν ἀμερικαϊκήν. Τοῦτο σημαίνει, διτὶ τὸ πραγματικῶν ὑπὸ βρετανικὸν ἔλεγχον τονάζ εἰναι ὀλιγώτερον, παρὰ τὴν ὑπαρξίαν και τὴν βρετανικοῦ ἔλεγχου σκαφῶν ὑπὸ «σημαίας εύκολίας». Τὸ πράγμα εἰναι ἐντελῶς διάφορον διὰ τὰς Ήνωμένης Πολιτειῶν, ἔνθα τὸ ὑπὸ ἀμερικαϊκὸν ἔλεγχον τονάζ ξένων σημαιῶν εἰναι πολὺ μεγαλύτερον, ἔναντι τοῦ ὑπὸ ἀμερικαϊκὴν σημαιῶν τονάζ τοῦ

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» : Τὸ παρ' Ελλήνων ἔλεγχουν τονάζ φορτηγῶν τράμπτ, ἀνεξαρτήτως ομαιασίας, εἰναι αἰσθητῶς σημαντικώτερον. Κατὰ τούς ὑπολογισμούς μας, τούς μὴ φιοταμένους τῆς πραγματικότητος, ἀνήρχετο τοῦτο εἰς 42 τοῖς ἑκατόν.

ἔλεγχομενου ἀπὸ ξένα συμφέροντα.

Τονάζ ὑπὸ εὐρωπαϊκὸν ἔλεγχον — ἔξαιρουμενης τῆς Σκανδιναϊκῆς και τῆς Ἐλλάδος — ἔρχεται διάτερον ἀπὸ πλευρᾶς σπουδαιότητος, ως πρὸς τὸν δύκον του. Τὸ ὑπὸ Ιταλικὸν ἔλεγχον τονάζ εἶναι ἔλαφρός ἀνώτερον τοῦ τελούντος ὑπὸ Ιταλικὴ σημαίαν και σημαντικώτερον τοῦ συνόλου τῶν ὑπὸ σκανδιναϊκὸν ἔλεγχον σκαφῶν.

**TONNAZ YPO PARAGGELEIAN KAI NAYPHTHHSIN :** Τὸ βιθλίον παραγγελιῶν διὰ τράμπτ εἰναι σήμερον σημαντικῶς μικρότερον, παρ' ὅσον κατὰ τὴν αὐτὴν ἐποχὴν τοῦ παρελθόντος έτους, καθέδον δίλγια νέαι παραγγελίαις ἔδθερον, συνεπείᾳ τῶν ἐπικρατούσων δυσμενῶν συνθηκῶν εἰς τὴν ναυπηγοράν. Παρὰ ταῦτα ὑπάρχουν ἀκόμη παραγγελίαις 6.5 ἑκατονταμέτρους.

Tὸ 1958 .....	130	σκάφη, 1.661.200 τ. d.w.
Tὸ 1959 .....	131	» 1.803.900 »
Tὸ 1960 .....	107	» 1.465.700 »
Tὸ 1961 .....	79	» 1.161.100 »
Tὸ 1962 .....	32	» 476.400 »
Πέραν τοῦ 1962 .....	6	» 67.100 »

Σύνολον: 485 » 6.635.400 »

Μέγας ἀριθμὸς τονάζ ὑπάρχει πρὸς παράδοσιν κατὰ τὸ τρέχον έτος. Τὸ σύνολον αὐτῶν δύον μετρὶ τῶν μέχρι τοῦτο παραδοθέντων — θερηπρῆ τὰ 2.000.000 τόνων, ἐφόσον, βεβαίως, ηθελε συμπληρωθῆ ἡ κατασκευὴ τῶν δώσων σκαφῶν ἔχουν προγραμματισθῆ πρὸς παράδοσιν δι' ἐφέτος. Μολονότι τὸ ἐν λόγῳ τονάζ δὲν θὰ φθάσῃ εἰς τὸ ὑψος τῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς τοῦ παρελθόντος τὸ 1957, θερηπρῶς, περισσότερον εἰκόνινον, ποὺ δύναται νὰ ἀπορροφήσῃ τὸ ηδησί την δέσμη σκαφῶν ἔχοντας τὸν παραγγελίαν τοῦ παρελθόντος πρὸς τὸ 1959.

Ἐκ τῶν ὑπὸ παραγγελίαις 6.6 ἑκατομμύρια τόνων ἀπαρτίζονται ἀπὸ σκάφη εἰς διάλυσιν. Δύο, δύμας, ἔκατομμύρια τόνων εἰναι μέγας δύκος πρὸς ἀνάλωσιν ἀπὸ τὰ ἐγροστάσια διαλύσεων. Δυνατὸν ἀκόμη παραδέσων κατὰ τὸ τρέχον έτος. Εν τούτοις, θερηπρῶς μεγάλα ποσά παραγγελίαις ποσοστὸν κατὰ τὸ 1959.

Γερμανικά .....	707	10.7
Ιταλικά .....	435	6.6
*Ολλανδικά .....	233	3.5
Γαλλικά .....	124	1.9
Λοιπά .....	235	3.5
Σκανδιναϊκά .....	1.594	24.0
Νορβηγικά .....	1.457	22.0
Σουηδικά .....	127	1.9
Δανικά .....	10	0.1
Ελληνικά .....	1.410	21.3
Βρετανικά .....	910	13.7
Αμερικανικά .....	228	3.4
Ιαπωνικά .....	195	2.9
Λοιπά .....	564	8.5

Σύνολον: 6.635 100.0

Ἐνώ Τὸ ἐλληνικὸν ἔλεγχον ποσοστὸν εἰναι πιθανὸν νὰ αὐξηθῇ πως διὰ τῶν τόνων σκαφῶν τῆς κατηγορίας «λοιπά», εἰναι ἐν τούτοις τὸν παραγγελίας, αἴτινες προσθήκαις νεοτεύκτων μονάδων και τὰς δηλού όλιγας μέχρι τοῦτο διαλύσεις υπεροχίκων σκαφῶν, ἡ κατάστασις ραγδαίων ἀποδίνειν κριτιστέρα. Τὰ 4.5 ἑκατομμύρια τόνων τῆς φορτηγού ναυτίλιας ἀπίστευτον ἐτέλους παραπλισμὸν κατὰ τὰς σκάφας «Απροτίλιον, θεωρεῖται διάτιθον νὰ μειωθῶν. Τούτοισιν, ἐνδέχεται νὰ αὐξηθῶν. «Ηρχισαν, βεβαίως αἱ διαλύσεις παλαιού τονάζ, ἀλλ' οὐχι, μέχρι τῆς στιγμῆς, εἰς κάποιη ἐπασκῆ κλίμακα, ώστε νὰ προκαλέσουν ὀντακούφισιν τῆς καταστάσεως. Εἰναι πιθανόν, διαλύσεις θὰ αὐξηθῶν, παρὰ τὴν ἀπροθυμίαν τῶν πλοιοκτητῶν νὰ διαθέσουν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην τὴν εἰς χειράς των υπεροχίλιον χωρητικότητα. Μόνον, δύμας, ὅταν τούτο συμβῇ, τότε και ἡ τάσις πρὸς μεγαλύτερα, ταχύτερα και νεώτερα σκάφη, θέλει ἐπιταχυνθῆ.

## ΕΚΥΚΛΑΦΟΡΗΣΕΝ

### ΗΑΙΑ I. ΤΣΑΓΚΑΡΙ

Δρος ΝΟΜΙΚΗΣ, ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ ΠΑΡ' ΑΡ. ΠΑΓΩ

### ΕΡΜΗΝΕΙΑ

ΚΩΔΙΚΟΣ ΙΑΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΗΜΙΤΟΜΟΣ Α'

ΠΕΡΙΕΧΟΝ : ΕΙΣΗΓΗΤΑΣ ΕΚΘΕΣΙΣ — 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.

## ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

## ΤΑ "ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ,, ΦΟΡΤΗΓΑ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

## ΤΑ ΓΑΙΑΝΩΡΑΚΟΦΟΡΑ ΚΑΙ ΤΑ ΜΕΤΑΛΛΟΦΟΡΑ

'Αξιοπόδεστος είναι ή μελέτη, ή πρό τινος δημοσιευθείσα εις γαλλικήν τεχνικήν επιμερώσιν, γάλλου ειδικού, τού κ. Κανγκαρντέλ, έπι τῶν διαγραφομένων έξελιξεων εἰς τὰς ὑπερποντίους μεταφοράς φορτίων στερεών εἰς χύμα — τῶν γαιανθράκων και μεταλλευμάτων — καὶ τῶν δι' αὐτάς προσριζομένων νεοεπόκτων μεγάλων μεταλλοφόρων και γαιανθρακοφόρων.

'Από τινων, πράγματι, έτῶν, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς ἀνάγκης πρὸς μεταφορὰν ὀλονέν και περισσοτέρων φορτίων στερεών καυσίμων και μεταλλευμάτων διὰ τὴν ραγδαίας ἀναπτυσσομένην βιομηχανίαν τῆς Ἀμερικῆς και τῆς Δυτ. Σύρπης, σκάφη μεγάλα — μερικά μεγαθήρια — κατεκουσάθησαν και κατασκεύασαν διὰ λογαριασμόν, δική μόνον Ιδιωτῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ και σοθαρῶν βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων. Εἰς τὴν Γαλλίαν, τὴν Γερμανίαν, τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Ἰαπωνίαν και τὴν Ἀμερικὴν τοιαῦτα σκάφη, μεταλλοφόρα και γαιανθρακοφόρα, πολλὰ ναυπηγοῦνται. Αὐτὰ προώρισται, σύν τῷ χρόνῳ, νὰ ἔχηπερπτήσουν τὰς μεταφορὰς τῶν πρώτων εἰς χύμα ύλῶν πρὸς τὰ μεγάλα βιομηχανικά κέντρα.

Περίληψιν, ἀκριβῶς, τῆς ἐνδιαφερούσον μελέτης ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν «ειδικευμένων» αὐτῶν σκαφῶν και τῶν περὶ αὐτὰ προβλημάτων δημοσιεύσομεν κατωτέρω :

Πρὸ τοῦ 1939 η διακίνησις τῶν πρώτων ύλῶν τῆς βαρείας βιομηχανίας ήτο λίαν σταθερά, δύον ἀφορὰ τὰς μεγάλας ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν. Ως πρὸς τὴν Εύρωπην, οἱ σπουδαίοτεροι προμηθευταί γαιανθράκων ήσαν εἰς τὴν Ἀγγλίαν, διὰ δὲ τὴν Ἰπειρωτικήν Εύρωπαν εἰς τὴν Γερμανίαν και τὴν Πολωνίαν, ἐνώ οἱ διὰ τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἔξι Ἀμερικῆς προμήθειαι ἐσπάνιζαν. Καὶ τὸ μετάλλευμα ἐπίσης ἐκομίζετο ἀπὸ πηγὰς κειμένας ἔγγυς: "Ητοι ἀπὸ τὴν Σουηδίαν, τὴν Ἰσπανίαν και τὴν Βόρειον Ἀφρικήν. Ἐξαίρεσιν μόνον ἀπέτελουν οἱ δημητριακοί καρποί, λόγω τῆς ποικιλίας ἐσσδεών και ἐποχῶν. Ή εἰδίκευσις τοῦ πλωτοῦ ύλικοῦ είχε πρωθυμή και παρὰ τὸ πλευρὸν τοῦ αὐτοστοιχάκτου γαιανθρακοφόρου μὲν ἔν κατάστρωμα, χωρητικότης κυανισμομένης μεταξύ 1000 ἔως 6000 τόνων, καταναλισκούστος γαιανθράκων και ἀναπτύσσοντος ταχύτητα 10 μιλλίων, εὐρίσκοντο, πρὸ πάντων, τὰ μὲν δύο καταστρώματα βραδύπλοος τράμπης, ἀτινα διέσχιζαν τὴν Ὑδρόγειον, ὑπὸ τὴν Ἑλληνίαν — κυρίως — σημαίαν.

Σήμερον η κατάστασις είναι ἐντελῶς διάφορος. Η Μεγάλη Βρετανία ἀπὸ ἔξαγωγική διὰ τὸν γαιανθράκων χώρα, μετεβλήθη εἰς εἰσαγωγικήν. Η Ἀμερική τώρα προμηθεύει εἰς τὴν Εύρωπαν στερεά καύσιμα, ἐνιστεῖται εἰς μεγάλας ποσότητας (40 ἔκατομ. τόνων κατὰ τὸ 1956). Ως πρὸς τὰ μεταλλεύματα, οἱ παλαιοὶ προμηθευταί δὲν ἀπαρκοῦν πλέον, νέας δὲ κοινόματατος εἰς χώρας μακρυνάς ἐτέθησαν ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν. Η τοιαῦτη ἀνατροπὴ τῶν προτοπειακῶν κρατώντων ἔσχεν, ὡς ήτο ἐπόμενον, τὸν ἀντίκτυπον τῆς καὶ ἐπὶ τοῦ πλοίου. Τὸ γαιανθρακοφόρον κατέστη αὐτοστοιχάκτον και ταχύτερον. Τὸ κλασσικὸν τράμπη τῶν 7000 τόνων ἀντικατεστάθη ἀπὸ τὰ πολεμικῆς ναυπηγῆσας φορτηγὰ τῶν 10.500 τόνων π.ν., ἐνώ καὶ οἱ μονάδες αὐταὶ, ἀποδειχθεῖσαι, ἐν τῷ παρόδῳ τοῦ χρόνου, ἀκταλλόποιοι διὰ τὸ ἔργον των, ἥρχισαν νὰ παραχωροῦν τὴν θέσιν τῶν εἰς τὰ μεγάλα φορτηγά μὲν ἔν κατάστρωμα, τὰ εἰδίκευμένα διὰ τὴν μεταφορᾶς ἐπὶ μεγάλων ἀποστάσεων μεταλλευμάτων και γαιανθράκως ἢ εἰς τὰ μεγάλα σύγχρονα τράμπη τῶν 10.000 ἔως 14.000 τόνων π.ν., ταχύτητα 14 μιλλίων, τὰ δυνάμενα νὰ χρησιμοποιηθεῖσαν εἰς παντοειδεῖς μεταφοράς.

Τὰ μεγάλα τάυτα φορτηγά — τοινίζει ὡς ἀρδρογράφος — είναι πλοῖα περισσότερων ειδίκευμάν, δυνάμενα νὰ ὑπαχθοῦν εἰς δύο κατηγορίας: "Ητοι, εἰς μεταλλοφόρα, ἔχοντα κατὰ μέγιστον δρίου χωρητικότητα 25 κυβικῶν ποδῶν κατὰ τόνων ώφελίμου φορτίου και εἰς ἀνθρακοφόρο (ἢ φορτηγά ἐπροφτού χύμα bulk carriers), μὲν χωρητικότητα 48 περίπου κ. π. κατὰ τόνων ώφελίμου φορτίου. Τὰ πρώτα, εἶναι σκάφη τῶν ὅποιων ἢ ναυπηγῆσις ἐνεπεύσθη ἀπὸ τὸν τύπον «νεοτε» τῆς Μπέθεμ: Τὰ κύτη εύρισκονται εἰς τὸ κέντρον τοῦ πλοίου ἀνευ δύνενός ἐμποδίου — περιτριγυριζόμενα ἀπὸ τὰ δεξαμενά ἔρματος — χωρίς οὐδὲν τίδιον μέσον ἐκφορτώσεως και μὲν μεταλλίνα καλύμματα στουίων εὐκόλου χειρισμού. Σημειωτέον, ὅτι διὰ τὰς μεταφοράς βαθεῖτο, ἢ χωρητικότης των εἶνε καλυτέρα, φθάνουσα τοὺς 35 κ. π. κατὰ τόνων, λόγω τῆς μεγάρας πυκνότητος τοῦ ἐν λόγω μεταλλεύματος.

Τὰ γαιανθρακοφόρα ἐσχεδιάσθησαν βάσει τῶν μεταλλοφόρων, ἔχρισθος, δῆμως, νὰ ἐλαττωθῇ ὁ χῶρος διὰ τὸ ἔρμα, νὰ ὑψωθοῦν τὰ τοιχώματα τῶν στομίων, νὰ καταρρυθοῦν τὰ υπτή-τάνκς και νὰ ἔριξονται οἱ διοικούμενοι χώροι, διὰ νὰ περιληφθοῦν σύντοι εἰς τὸν διὰ φορτίου χώρον. Τὸ πρόβλημα τούτο ἥτο δύσκολον, διότι τὰ σκάφη ταῦτα ἐκτελοῦντα κυκλικὸν ταξίδιον. Ἐμφόρτα πρὸς τὴν μίαν κατεύθυνσιν και κενά κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν των, δρεῖσθον, χάριν τῆς κολῆς ἀγώγης των, νὰ ἔχουν — τούλαχιστον — 40 ἔως 45 % ἔρμα, ἐν σχέσει πρὸς τὴν διλήγην εἰς φορτίου χωρητικότητά των. Ἐπενοήθη καὶ μία ἐνδιαφέρουσα παρασταγή: Τὸ μικτὸν πλοίον, δεξαμενόπλοιον — μεταλλοφόρον, δυνάμενον νὰ μεταφέρῃ μεταλλεύματα και συγχρόνως νὰ παραλαμβάνῃ ύγρα καύσιμα εἰς τὰς δεξαμενὰς ἔρματος. Σπάνιαι ἐν τούτοις εἶναι αἱ μικταὶ αὐταὶ μεταφοραί. Η σταθεωτέας ἀπασχόλησις τῶν μικτῶν σκαφῶν φαίνεται νὰ εἴναι ἡ ἐκ τοῦ Νάρβικ μεταφορά μεταλλευμάτων εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας και ἐν συνεχείᾳ ἡ φόρτωσις πετρελαϊκῶν τεχνικῶν κέντρων ταναδινίων. Πολύματι, συμφώνως πρὸς τὴν ἐκάστοτε θέσιν τῆς ναυλαγορᾶς, τὰ πλοῖα, φαίνεται δητὶ χρησιμοποιούνται ἀπὸ τῶν μᾶλλον κερδοφόρων μεταφορῶν, εἶτε γαιανθρακος, εἶτε πετρελαϊκούς, σπανίως ἐκτελοῦντα συνδιδυσμένα ταξίδια.

Ἐτερον παραδειγματικό πρόσδεται ἀπὸ τὰ μεγάλα φορτηγά, ἀτινα ἐκμεταλλεύονται αἱ μεγάλαι ἀμερικανικαὶ ἔταιοι καὶ χάλυβος. Τὰ ἐν λόγω σκάφη φορτώντων τὸ μέγιστον τοῦ Βυθίσματος και συμπληρώσων τὸ φορτίου των μὲν πετρελαϊκῶν ἐκ Βενεζουέλλας, πρὶν ἡ ἀποπλεύσουν δι' Ἕνωμένας Πολιτείας.

Πλεῖστα δῆμα ἀπὸ τὰ ναυπηγούμενα φορτηγά (bulk carriers) φαίνεται προοριζόμενα διὰ μεταφοράς μεταλλευμάτων και ἀμερικανικού γαι-

άνθρακος, θὰ χρονοναυλωθοῦν δὲ διὰ μακρὸν περιοδὸν εἰς διαφόρους βιομηχανικὰς ἐπιχειρήσεις. "Ηδη τίθεται τὸ ἔρωτημα, ἀν διαπανήρος αὐτὸς πληθωρισμὸς ἐκ τῆς ναυπηγήσεως ἀφθονού τονάζ, εἰνε δικαιολογημένος. Διὰ νὰ ἀπαντήσῃ τὶς εἰς τὸ ἔρωτημα τούτο, πρέπει πρωτίστως νὰ λάθῃ ὑπὸ δινού του τὰς μελλοντικὰς ἀνάγκας τοῦ Κόσμου. Ός πρὸς τὰ μεταλλεύματα, δίνονται οἱ ἀκόλουθοι ἀριθμοί (εἰς ἑκατομ. τόνων):

	1954	1956	1965
Μεγάλη Βρετανία .....	11.6	14.3	30
Δυτική Γερμανία .....	8.4	17.0	35
Ἄλλαι εὐρωπαϊκαὶ χῶροι .....	4.2	5.2	10
Ήνωμέναι Πολιτείαι .....	15.8	31.4	53
Ιαπωνία .....	5.0	7.6	14
Σύνολον .....	45.0	75.5	142

"Οσον ἀφορᾶ τὸν γαιανθράκα, αἱ γνῶμαι δίστανται, ὀνταλόγως τοῦ ὄντος λαμβάνεται ὥδη ὑπὸ δινού τοῦ τόνων πηγῶν περιεχόμενον ἐκμεταλλεύσεως νέων ὄρυχεών ἡ — ὅπερ και δρόπτερον — νέων πηγῶν καυσίμων (λ. χ. ἀερίου, πετρελαϊκού πυρηνικῆς ἐνέργειας). Κατὰ τὰς προβλέψεις τοῦ ὄργανού Οἰκονομικῆς Συνεργασίας, αἱ εἰς γαιανθράκα ὑπόλογιζονται, ως κάτωθι (εἰς ἑκατομμύρια τόνων):

1956	1960	1965	1975
40	45	50	50

Μετὰ τὴν ἀνωτέρω προοπτικὴν αὐξήσεως τῶν ἀναγκῶν — ίδιας εἰς τὸν τομέα τῶν μεταλλευμάτων — ἀπομένει νὰ ἴδωμεν, ἀν δικαιολογούνται αἱ μεγάλαι διαστάσεις τῶν νέων πλοίων. Ἐπιδιώκεται δι' αὐτῶν, πρὸ παντός, ἡ μειώσις τοῦ μεταφορικού κόστους. Ο παράγων ουτος, διὸ συνηγόρων ὑπὲρ τοῦ μεγάλου πετρελαιοφόρου, παίζει ρόλον και εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ μεταλλοφόρου. Υπάρχει ἐν τούτοις μείζων δισφορά διὰ τὸ μεγάλο μεταλλοφόρον. Εἰναντί τοῦ μεγάλου πετρελαιοφόρου, εἰς τὸ τελευταῖον τοῦτο, ὁ χειρισμός και ἡ παραλαβὴ τοῦ φορτίου, οὐδὲν σχεδὸν πρόβλημα παραπλαζούντων, ἐνώ διὰ τὸ μεταλλοφόρον εἰνε δύσκολον νὰ ὑπερβεί τοῦ δρίου 8000 τόνων ἡμερησίων, γεγονός ὅπερ σημαίνει διπλώμεναν χρόνου δι' ἔνα σκάφος τῶν 40.000 τόνων και ἄνω. Ἐπιπρόσθετά, πρέπει νὰ εὐρέσθων προσθέτων τὰ μέσα ἐναπόθεσεως τοῦ φορτίου ἐπὶ τῆς προκυμαίας, ἡ εἰς φορτηγίδας, ἀνευτέλαιας παραστάσεις τοῦ φορτίου, παραστάσεις τῆς ιστορίας τῆς ἑγκαρδίας.

ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ: Αύτοράματα ἐκ τῶν ἀνωτέρων ἀνακύπτει πρόβλημα λιμένων. Καὶ ὡς πρὸς μὲν τὴν φορτώσιν, τὸ πρόβλημα τούτο δύναται νὰ ἔπιλυθη. "Εσημειώσαμεν ὥδη, δητὶ πολλὰ νέα κοιτάσματα τίθενται ὑπὸ ἐκμεταλλεύσεων. Ἀρκεῖ, συνεπῶς, νό υπολογισμοῦ διεσθέσεων (βάθος ὑδάτων, μέσα σε χειρισμοῦ τοῦ φορτίου κλπ.), ἵνα ἀντιμετωπισθῶν αἱ ἔξειδεις ὡς πρὸς τὰ μεγάλα σκάφα. Λιμένες, λ.χ., ὡς ὁ τῆς Μπόνιας εἰς τὴν Ἀλγερίαν ἡ τοῦ Νάρβικ εἰς τὴν Νορδρήγιαν θά αντιμετωπίσουν συναφή προβλήματα. Γεωγραφικῶς οἱ λιμένες οὗτοι εἰνε ἐγκατοικημένοι εἰς τὴν παραστάσην μεταλλεύματος ἡ γαιανθράκως, ἡσαν, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ποτάμιοι λιμένες, κείμενοι ἔγγυς τῶν βιομηχανικῶν κέντρων κατασταλόσεων. "Η Ἀγγλία και ἡ Γαλλία ἡσαν χώραι μὲν πολὺ μικρούς λιμένας, διατηρούμενους ἐν ἐνέργειᾳ ἀπὸ τὴν τοπικὴν βιομηχανίαν και ἀπὸ δισφορός ἀλλούς λόγους, πολιτικῆς — κυρίως — φύσεως. Σήμερον, οὐδὲν τοιούτοις ποτάμων, μέγα φορτηγῶν τῶν 30.000 τόνων δύο ἡμέρων. "Η διαμήνη δὲν ἔχει δισκετὸν βάθος ἡ δὲν είναι ἀρτίως ἔξειδης.

"Αναφέρει ἐν συνεχείᾳ ὁ ἀρθρογράφος τὰ σχέδια λιμενικῶν βελτιώσεων, ἀτινα πελετῶνται εἰς Ἀγγλίαν, Γαλλίαν και Κάτω Χώρας, διὰ τὴν ἔξυπηρτοτέρων τῶν μεγάλων φορτηγῶν. "Ολα δῆμως — τοινίζει — δὲν είναι εὔκολα δι' ἔλιθο. Συζητεῖται ἡ διαρούθμισης τοῦ Σκάλδιος ποταμοῦ. Μερικοὶ εἰπειρογνώμονες θεωροῦν τὴν εύθυγράμμισιν

(\*) Καὶ ὑπολογισμόν.

## ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ

‘Αναλαμβάνονται οιασδήποτε φύσεως και μεγέθους ἐπισκευαὶ εἰς τιμὰς συνσγνωμοῦ και μὲ ταχύτητα ἀσύγκριτον.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ "ΠΗΓΑΣΟΣ", ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΤΗΛ. 471.690 - 471.763

τού ρεύματος του ποταμού, τού όποιου αι καμπύλαι και τά βάθη περιορίζουν σήμερον τήν πρόσδισιν σκαφών με βύθισμα 36 ποδών είς τά γλυκέα υδατα και 35 ποδών είς τά άλμυρά υδατα. «Ετεροι έμπειρογνώμονες προτιμούν ν' αντιμετωπίσθη η κατασκευή νέου λιμένος, και άρκετα λεπτομερή σχέδια έδημοσιεύθησαν διά τήν μεγέθυνσιν του Ζεμπρούγκε, όπερ θά πρέπει άκολούθως νά ένωθη διά διώρυγος με τό ήπειρωτικόν δίκτυον τών όδων ναυσιπλοίας.

Άλλα και είς τό διαφραγμάτων λιμένα άνακυπτε τό πρόδηλημα τής μεταφοράς τών φορτίων πρός τήν ένδοχόραν. «Αναδημοσιεύει, έν προκειμένω, ο άρθρογράφος περιοκτήν μελέτης τού Βερναί, διστις ήσχολήθη με τάς δυσχερείας τής θαλασσής διακινήσεως φορτίου 40.000 τόνων γαϊάνθρακος πρός το Ρού. «Εξαρίσεις σπανίων τίνων περιπτώσεων, ώς ή τής Χάρδης, τό πρόδηλημα τούτο δέν έπιλεπται. «Εκεί όπου πρόδηλημα μετακίνησεως δέν τίθεται (λιαν εύρεια, φέρ' ειπεῖν, έκτασις άποδέσεως τού φορτίου) και διόπου μόνον δυνατότητες χειρισμού ύπάρχουν, παίζουσαν ρόλον, έπροτάθησαν μερικαί πρωτότυποι λύσεις. «Αναφέρει ψηκτικής ή άρθρογράφους τήν περιπτώσιν τού πλοίου «Σίνκλαιρ Πετρόλιρ», όπερ χρησιμοποιεί ίματας έκφορτώσεως, δυναμένους νά φέσουν είς μίαν άπόδοσιν 4000 τόνων ωριαίων. «Ετερον σκάφος, τό «Κάρλ Σχμέντεμαν» 13.780 τόνων διατίθεται κυλιομένας τανίας (τάπητος), καταληγούσας είς τήν πρύμναν τού πλοίου και δυναμένας νά έκφορτώσουν τό φορτίου είς τήν άκτην. «Η μάλλον ένδεικνυομένη λύσης έγκειται είς τήν έφοδισμόν τών λιμένων με έπαρκη μέσα έκφορτώσεων.

Η χρησιμοποίησης μεγάλων φορτηγών — καταλήγει ο άρθρογράφος — έκβετει τόν έφοδιληστήν είς σοδαρούς, κινδύνους. Θά εύρισκη πάντα τά άναγκαιο φορτία διά νά πληροί τά κύτη τών σκαφών του; Δέν θά έκτεθούν τά σκάφη τάυτα είς άργιον, ζηταν αι μετριώτεραι μονάδες θά εύρισκουν άκομη έργασιαν; Πρό τών άγνωστων αύτών παραγόντων, ο έφοδιστής άναγκαζεται νά έγκαταλείψη τόν πατροπαράδοτον κερδοσκοπικόν ρόλον του και άναζητει νά καλυφθή διά ναυλώσεων μακράς χρονικής διαρκείας. Τούτο και άπαλλάσσει τά μεγάλα φορτηγά άπό τών συνήθεις κινδύνους τού έφοδιοτού έπαγγέλματος τού τράμπ και έπιτρέπει τήν πραγματοποίησην τών άρχικων προβλέψεων κατά τήν ναυπήγησην ένός μεγάλου γαϊανθρακοφόρου ή μεταλλοφόρου.

## ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

### ΕΝΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΞΕΡΟΚΕΦΑΛΟΣ

Καθώς συζητούσαμε τά νέα τών έκλογων και άραδιάζαμε ένας-ένας τίς κρίσεις μας και τά σοφά συμπεράσματά μας, «ένέσκηψε» άγριεμένος, άρμπιτζικός, ζεβραχιονισμένος, έτοιμος γιά καυγά, ο συναδέλφος.

— Βλέπεις, μού λέει, τί πήγες νά μάς κάνης; Βλέπεις τί γυρεύεις νά μάς σκαρώσης; Κάτι σάν και σένα είνε κείνοι, πού βάζουν μπροστά μας τήν πεπονόφουλον γιά νά τήν πατήσουμε και νά χαντακωθούμε. Κάτι σάν και σένα είνε κείνοι, πού μάς στρώχουν και τάσκιζόμαστε στόν γκρεμό άνωποποιοι. Κύτταξε, λοιπόν, νά παρατήσεις αύτές τίς έξιπνάδες και σταμάτα νά καμώνεσαι πώς μιλάς γιά λογαριασμό τών ναυτικών. Νά μιλάς μόνο γιά τόν έαυτό σου.

— Ενόντισα σάντειευταί. Τί παρτίδες είχα αλλως τε έγω μαζί του...

— Άλλα τό υπόσ του κάθε άλλο παρώνταίσας. Ήταν κυριολεκτικό ξέαλλος. Τότε κύτταξα πίσω μου, κύτταξα δεξιά και άριστερά νά δισπιστώσω μήτως αυτά τά έλεγε σε κανέναν άλλον. Μά άπο τήν άμφισθιο με έδγαλε πάλι διδούσιο.

— Σένα τά λέω, πού κάνεις. Μήν παρασταίνεις τόν άνηξερο. Σένα τά λέω, πού πήρες μονοπώλιο τά ναυτικά ζητήματα, καθώς σου τά κοπανάται καί κάποιος Πλοιαρχός τίς προάλλες. «Άρχισες ένα συναξάρι με τή άνθησα και τό κρύο χροφόμενα σου και δεν συμμαζεύεσαι. Είδες τό λοιπόν τώρα τί πήγες νά μάς σκαρώσης!... Είδες τί πήγες νά μάς κάνης!...

— Τί πήγα νά σάς κάμω; Ρώτησα με μεγάλη άπορια.

— Θά σου έξηγησω, μού λέει. Άλλα διχά σε σένα. Θά έξηγηθώ σε τούτους έδω τους άλλους, πού κάθονται και σ' άκοντες και περισσότερο, πού σε διαβαζουνε και δέν παίρνουν μιά βρεγμένη σανίδα νά σου μετρήσουν τά πατίδια. «Η δέν πιάνουν και αυτοί τήν πένναν νά σου τά πούνε χύμα.

— Λοιπόν, άκουστε συνάδελφοι, συνέχισε τώρα μιλώντας στους άλλους. «Ο κύριος άπο δώ κοδεται, τάχα, γιά νά ψιφίζουμε κι' έμεις οι ναυτικοί. Κάι νά ψιφίζουμε λέει στά καρέβια. Λέει συνχά και πολλές άλλες κουταμάρρες. Τώρα, θώμας, μόνο πάνω σ' αύτό τό θέμα θά μιλήσω. Καί σάς ρωτώ :

— Αν, κακή ώρα, έφερεν και μάς νά ρίξουμε στήν κάλπη και τό δικό μας τό ψηφοδέλτιο, ποιό ποτάμι θά μάς έπλενε, ύστερα άπο τά άποτελέσματα πού είδιμες; «Όλος ή κόσμος θά έπερνε δρόκο πώς οι ναυτικοί ψηφίσαν μονοκούκι ΕΔΑ. Υστερα, έλα τού λόγου σου νά τούς γυρίσης τό κεφάλι!...

— Τί άρδουμές παράλαρεις, τού λέω κι' έγω με άγανάκτηση. Τί ΕΔΑ και κολοκύθια με τή σίγανη μάς σερβίρεις. Πρώτα-πρώτα, τώρα με τήν κρίση, ταξιδεύουμε δεκάπετανε χιλιάδες ναυτικοί. «Έστο, λοιπόν, και την ψηφίζανες δηλού τήν ΕΔΑ, είνε δυνατό ένας λογικός άνθρωπος νά ρίξει δηλ τήν εύθυνη στά δικά μας τά δεκαπέντε χιλιάδες ψηφοδέλτια; «Έδω βλέπουμε πώς τά κόμματα παίσανε τήν τύχη τους με έκαπτομύρια δόλαρια πουφοδέλτια. Άλλα άν θέληση νά μιλήσουμε και σοδαρά, τού συνεχίζω, μιά και άνοιξες αύτή τή συζήτηση, έχω νά σου δηλώσω πώς τά άποτελέσματα τών έκλογων, που βλέπουμε τώρα, δέν έχουν και μεγάλη σχέση με τά ψηφοδέλτια. Καί οι όγδοντα βουλευτές τής ΕΔΑ δέν βγάκαν άπο τήν προτίμηση τών ψηφοδέλφων, άλλα άπο τήν σοφό έκλογικό Νόμο, που κανονίσαν οι άξιοι πολιτικοί τής ΕΔΑ.

— Εφόρεσα, τό λοιπόν, τά γυαλιά μου, πήρα χαρτί και μολύβι και θονιάστηκα στήν καρέβια. Καταπιάστηκα νά έξηγω και σ' αύτόν, άλλα και στους άλλους πώς γίνανε οι έκλογες. «Εθαλα κάτω νούμερα,

έκαμα τήν πρώτη κατανομή σύμφωνα με τά ψηφοδέλτια που πήρε τό κάθε κόμμα, ύστερα μάζεψα και τά ύπολοιπα και τά μοίρασα στά δύο γερώτερα κόμματα.

— Οπως καταλαβαίνω, πετάχτηκε και λέει ο παραμάγερας, που βρίσκοταν στήν κονφερένσια. έγινε κατά πώς γινόταν και με τά συστίτια στήν κατοχή. Τότε, μόλις έρχόταν ή ώρα τής διανομής, περνούσε ένας-ένας και έπαιρνε στό τενεκεδάκι του τόσες καυταλίες σσες μερίδες έγραφεις ή καρτέλλα του. Μετά τή διανομή, θώμας, πάντα και μένανε στό καζάνι ύπολοιπα φασόλια, που πολλές φορές ήσαν περισσότερα από κείνα που είχαμε μοιρασμένα στό κόσμο. Τότε, πάντας και κλείναμε τίς πόρτες και, έμεις, τής «Επιτροπής», μοιράζαμε τά ύπολοιπα. Και τί ύπολοιπα!... Χαράς ευαγγέλια. Τρώγαμε και τά βράδυα, τρώγαμε και τήν αλλη μέρα, που δέν είχε συστίτιο, ταγίζαμε άκομα και κόττες μέ φασόλια τού συστίτιο. Αύτο, καταλαβαίνω γίνεται και με τούτες τίς έκλογές. Ρίξανε μέσα στήν κάλπη, στό καζάνι ής πουμέ, δηλα τά ψηφοδέλτια. Πέρασε μέ την καρτέλλα του διαραματή, πήρε τίς μερίδες του. Πέρασε δη Παπανδρέας, πήρε τίς δικές του. Πέρασε δη Μαρκεζίνης, πήρε τίς Τσαλδάρης με τά τενεκεδάκια τους, πήραν και κείνοι τό πρεπόμενο. Πήρε και ή ΕΔΑ τό μερδικό της. «Υστερα μετρηθήκαν δίκη ποιοι είνε μεγαλύτεροι γιά νά μοιράσουν τό ύπολοιπο τού καζανού, κατά που ιρίζει ή Νόμος. Βρέθηκε νά είνε διαραματής και ή ΕΔΑ. Κλείσανε τότε και αυτοί τίς πόρτες, άφου έδγαλαν έδω τούς άλλους, και φιλευτήκαν. Μόνο που δέν μαζεύτηκε ήπομπής της κρίσης.

— «Εσύ καλή κυρά μάς παίρνεις τά παταδάκια νηστικά!...»

— Ολοι γελάσαμε με τό καλαμπούρι τού παραμάγερα. Άλλα ή ξεροκέφαλος ή συζητητής μας, πέρα βρέχει.

— Έχετε δίκη και γελάτε, μάς λέγει, γιατί, άσφαλως, δέν σάς έτυχε κανένας άδικος μπελάς, από αύτούς που πληρώνων έγω δέκα χρόνια τώρα.

— Σάν τί μπελάδες σου τύχανε; Τόν ρωτούμε.

— Α'κουστε, λοιπόν, αφού θέλετε, λέει.

Στό τέλος τού πολέμου, έτυχε νά βρίσκωμαι στήν Αύστραλια. Λέγανε τότε έκει πώς στήν Ελλάδα διλος ή κόσμος βγήκε γιά τήν έλευθεριά του στό βουνό και πώς δίνει ήρατικές μάχες με τούς Γερμανούς. Επεπτει, λοιπόν, νά ωργανώθουμε και έμεις στό έξωτερικό και μάνι για τήν άνθρωπωση. Μέρανε έτοι προσθαυμένοι στήν Πατρίδα για νά δουλέψουμε δηλού μαζί για τήν άνθρωπωση. Μέρανε έτοι προσθαυμένοι στό δινούμα που στούς σταταλόγους. «Ε, οι μπελάδες που μέ βρήκαν άπο τότε και ύστερα δέν λέγονται. Ούτε νά μπαρκάρω μπούσα, ούτε απόδημια έδγαζα. Κάθε μέρα και κατηγορούμενος ήμουν. Γιά δόλους τούς άλλους αύτες ή υπόθεσει δέν έχουν συνέπειες. Άλλα γιά τους ναυτικούς διαφέρει. Κιντύνεψα, άκομα νά δικαιολογηθώ γιατί δέν έψηφισα στής έκλογες τού σαραντάξει. Τούς έδειξαν τό φυλλάδιο μου πάρισκουμον τότε στό έξωτερικό και πάλι έμεναν με άμφιδολες.

— Σέ έρουμε, σε έρουμε, μού έλεγαν. Είσαι παιδί τής ΟΕΝΟ. Ζες και τώρα άκομα, κάθε φορά που πηγαίνουμε στήν Αμερική, ούτε έκει με άφινους νά βγαίνω έως. Σκέψου τώρα νά ψήφιζα κιδαίς και νά βοισκόταν στό καράβι, μετά έστω και ένα ψηφοδέλτιο τής ΕΔΑ. Θά είχαμε άναψηλοφήσεις, έλεγχο στά δινόματα γιά νά βρεθή ποιος έχει προηγουμένο και τά τοιαύτα. «Επειτα, θά άκολουθουν ξαρκατηρισμός καραβιών, σε δεξιά και αριστερά καράβια και σε δουλειά νά βρισκόμαστε.

— Μά φίλε μου, τού λέω, ή ΕΔΑ δέν είνε παράνομη παράταξη. Είναι έπισημο και άναγνωρισμένο πολιτικό Κόμμα. «Ωστε αύτά που λές είνε κουδένες ξεκούμεστες.

— Μήπως και ή ΟΕΝΟ δέν ήταν έπισημη και άναγνωρισμένη Όργανωση στήν άρχη;

— Βεβαίως ήταν. Κατόπιν, θώμας, τήν κηρύξανε σε παρανομία.

— Και ποιός με βεβαίωνε ήμενο, δηλα τή ΕΔΑ δέν έχει κηρυχθή άριστερα στήν παρανομία;

— Γ' αυτό σε παρακαλώ σταμάτησε το αύτο τό βιολί τού ψήφου. Δέν μάς χρειάζεται. «Ας ψηφίζουν οι άλλοι, που ούτε συνέπειες έχουν, ούτε άποδημίες χρειάζονται, ούτε σε μαυροπινακες γράφονται τά δινόματά τους, ούτε στήν Αμερική ταξιδέυουν γιά νά άνοιγουν παρτίδες με τά Ιμιγγραρέστια. Αύτα που γυρεύεις είνε πραγματικές πεπτονόφολους και δέν μάς χρειάζονται.

Πήρε ήστερα τόσα μεγάλα δέλταφος μιά βαθειά άνασσα και σάν νά βρήκε κείνο που ζητούσε πετάγεται και με ρωτά:

— Και δέ μου λές, θά καθίσουνε τώρα στά σκαμνί κείνοι που δώσαντε τήν εύκαρπια στήν ΕΔΑ νά βγάλη άγδοντα βουλευτές;

— Μά πέτοια θά λέω τώρα; Την άπαντω. Είπα πώς τού Νόμο τής Ενισχυμένης Αναλογικής τόν έσκαρωσαν οι μεγάλοι πολιτικοί μας πατέρες, που έγονάζονται νύχτα-μέρα γιά τό καλό τού «Εθνους».

— «Ε, βλέπεις τό λοιπόν που κοροϊδεύμαστε; Μού κάνει με άγανάκτηση.

Τι νά τού πής τώρα τού ξεροκέφαλου:

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

DINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

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

NTINOS MITROPOULOS - AΘ. ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

Τηλεγρ. Διεύθυνσις: ΜΗΤΧΑ - ΠΕΙΡΑΙΑ

# Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

(ΤΑ ΑΡΘΡΑ 34 - 46)

## III

Αι ἐπὶ τῶν ἄρθρων 34 — 35 — 36 — 48 ἀπόφεις

43. Αι ἀναπτυχθεῖσαι ἀπόφεις κατὰ τὴν γενικὴν συζήτησιν ἐπὶ τοῦ Σχεδίου τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δ. Δικαίου καὶ ειδικώτερον ἐπὶ τῶν ἄρθρων 34 — 35 — 36 καὶ 48, ἀναφερομένων εἰς θέματα καλυπτόμενα ὑπὸ Δ. Συμβάσεων, δύνανται νὰ καταταχθοῦν εἰς τρεις κυρίως κατηγορίας: α) ἀπόδοχη τῶν ἄρθρων τοῦ Σχεδίου, β) διαγραφή τῶν ἄρθρων πρὸς ἀποφυγὴν ἀνέδεχμένων συγκρούσεων δύναμενων νὰ προκληθοῦν μεταξὺ δύο κειμένων επὶ τῶν αὐτῶν θεμάτων καὶ διατύπωσις συντάσσεως πρὸς τὰ Κράτη διὰ τὴν προσχώρησιν εἰς τὰς ἀντιστοίχους Δ. Συμβάσεις, γ) υἱοθέτησης διατάξεων παραπεμπουσῶν εἰς τὰς ισχυούσας Δ. Συμβάσεις.

44. Η ἀντιπροσωπεία τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου λαβοῦσσα ἐκ τῶν πρώτων τὸν λόγον κατὰ τὴν γενικὴν συζήτησιν ἔδήλωσεν, ὅτι δὲν ἐψήσκει δικαιολογημένην τὴν υἱοθέτησιν ἐπὶ τῶν θεμάτων τῶν ἄρθρων 34, 35 καὶ 36 ἐφ' ὧν ισχύουν εἰδίκαι Δ. Συμβάσεις νέου Διεθνούς 'Οργάνου καὶ θεωρεῖ ὡς ἐπὶ τούτου διάσκολου τὴν ἀπόδοχην ἐπὶ τῶν σημείων τούτων τοῦ Σχεδίου ὑπὸ Κρατών-μελῶν τῶν ειδικῶν Συμβάσεων.

45. Εἰδικώτερον ἐδηλώθη, ὅτι τὸ 'Ηνωμένου Βασίλειον δὲν δύναται νὰ ἀποδεχθῇ τὸ προτεινόμενον Σχέδιον μὲ τὴν ἐν αὐτῷ διάταξην τοῦ ἑδαφίου β' τῆς παρ. Ἡ τοῦ ἄρθρου 34, διότι κατοῖς τὸ θέματα τοῦ ἐλάχιστου δρίου συνθέσεως πληρωμάτος, τῆς τροφοδοσίας καὶ τῆς ἐνδιαιτήσεως ρυθμίζονται παρ' εἰδικῶν βρετανικῶν κανονισμῶν, ἐν τούτοις οἱ δροὶ ναυτολογίας καὶ ἐν γένει τῆς ἐργασίας τῶν πλοιαρχῶν, τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρώματος ἀφορούν τοὺς πλοιοκτήτας καὶ τὰς ὄργανωσεις τῶν ναυτικῶν καὶ ὡς ἐκ τούτου η βρετανική Κυβερνητική δὲν δύναται νὰ ἀναλάβῃ δεσμεύσεις ἐπὶ τῶν ἐν λόγῳ θεμάτων.

46. Πρὸς τὰς ἀπόφεις τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου συνετάχθησαν κατὰ βάσιν καὶ αἱ 'Αντιπροσωπείαι Αύστραλιας, Καναδᾶς καὶ Ἰρλανδίας ἐνῷ ἡ Ιαπωνικὴ ἀντιπροσωπεία ἀντέκρουσε τὴν διαγραφὴν τῶν σχετικῶν ἄρθρων ἐκ τοῦ γενικοῦ κωδικοποιησεως τῶν ἐπὶ τοῦ καθεστώτος τῆς θαλάσσης ισχυουσῶν διατάξεων. Πρὸς τὴν τελευταίαν ταύτην ἀποψιν ἐτάχθησαν καὶ ἀλλαὶ 'Αντιπροσωπείαι ἐν αἷς καὶ ἡ Αιγαίουπλικὴ πρότασις τῆς ὅποιας ἡ Γραμματεία τῆς Διασκέψεως ἐκυκλοφόρησε πίνακα ἐμφανίνοντα τὰς ὑπὸ τῶν διαφόρων Κρατῶν ἐπικυρωθεῖσας Δ. Συμβάσεις. (Περὶ τῶν Ἑλληνικῶν ἀπόφειων κατὰ τὴν γενικὴν συζήτησιν βλ. «Ναυτικά Χρονικά τεύχων 548-30711 Απριλίου 1958»).

47. Παρὰ τὰς κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἀναπτυχθεῖσας ὑπὸ τῆς 'Αντιπροσωπείας τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου ἀπόφεις καὶ ἐνῷ κατὰ τὴν κατ' ἄρθρον συζήτησιν ὑπεβλήθησαν παρ' αὐτῆς προτάσεις περὶ διαγραφῆς τῶν ἄρθρων 34, 35, 36 καὶ καλύψεως αὐτῶν διὰ συντάσσεων περὶ προσχωρήσεως τῶν Κρατῶν εἰς τὰς ειδικὰς ἐπὶ τῶν ἀντιστοίχων θεμάτων Δ. Συμβάσεις, ὥστε αἱ αιφνιδιώτικαι καὶ διάσημαις προσυνεννόησεις μετὰ τῶν 'Αντιπροσωπείων, αἵτινες προσεφέρθησαν νά ὑποστηρίξουν τὰς βρετανικὰς προτάσεις, ἡ 'Αντιπροσωπεία τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου τὰς ἀπέσυρεν ἀντικαταστήσασα αὐτὰς δι' ἑτέρων.

48. Η διατήρωσις τοῦ ἄρθρου 35 ἐκριθή παρά τινων 'Αντιπροσωπειῶν ικανοποιητική ὡς διδουσσα λύσιν εἰς τὴν ψύσταμένην ἀδεβαιότητα μετά τὴν ἐκδοθεῖσαν ἀπόφασιν ὑπὸ τοῦ Διεθνούς Δικαστηρίου ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τοῦ πλοίου *'Lotus'*. Ἀντιθέτως ἀπομικρούση τοῦ πλοίου *'Tourikos'* ἡ 'Αντιπροσωπεία, καθ' ἡ Δ. Συμβάσεις τῶν Βρυξελλῶν τῆς 10 Μαΐου 1952, ἐξ ἡς ἐλήθησαν αἱ σχετικαὶ διατάξεις, δὲν ἀποτελεῖ διεθνῆ νόμον ὡς μὴ ἐπικυρωθεῖσα ὑπὸ πολλῶν ἐκ τῶν υπογραφάντων αὐτὴν Κρατῶν.

49. Η Τουρκικὴ 'Αντιπροσωπεία διετύπωσεν ἐπίσης καὶ τὴν γνώμην τῆς ἔξετάσεως ὑπὸ τῆς Διασκέψεως τῆς περιπτώσεως ιδρύσεως Διεθνούς Δικαστηρίου, ἀρμόδιους νὰ κρίνῃ τὰς συγκρούσεις, ὡς καὶ ἄλλα ἀτυχήματα τῶν πλοίων ἐν ἀνοικτῇ θαλάσσῃ ἡ τῆς υἱοθέτησεως κανόνος παραπομπῆς τῶν τοιούτων ὑποθέσεων Διεθνές 'Οργανον.

50. Πρὸ τῶν ὑποστηριχθεισῶν ἀντιθέτων ἀπόκειν ὁ καθηγητὴς Φρανσουά ἀνέπτυξεν ἐνώπιον τῆς Ἐπιτροπῆς τὸν τρόπον, καθ' ὃν ἡ 'Ἐπιτροπὴ τοῦ Δ. Δικαίου ἀντέμετωπος τοῦ δόλου καὶ τὴν τηροθεῖσαν παρ' αὐτῆς γραμμὴν ἔναντι τῶν διαφόρων ἐν ισχύι Δ. Συμβάσεων τῶν πραγματευμένων ναυτιλιασκά ἐν γένει θέματα ὡς τὰ καλυπτόμενα ὑπὸ τῶν Διεθνῶν Συμβάσεων τῶν Βρυξελλῶν, τῶν Δ. Συμβάσεων περὶ ἀσφαλείας τῆς ὄνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ καὶ περὶ γραμμῆς φορτώσεως τῶν πλοίων, τῶν Δ. Συμβάσεων περὶ τηλεπικοινωνῶν, τοῦ Δ. Κανονισμοῦ περὶ ἀποφυγῆς συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ καὶ τῶν Δ. Συμβάσεων τοῦ Διεθνούς 'Οργανισμοῦ 'Εργασίας.

51. Επὶ τῶν ἐν λόγῳ θεμάτων ἡ 'Ἐπιτροπὴ' ἡδύνατο, ὡς ἀνεπτύχθη ὑπὸ τοῦ καθηγητοῦ κ. Φρανσουά, νὰ ἀκολουθήσῃ τρεῖς λόσεις.

α) Νὰ μελετηστῇ ἐκ νέου τὰ θέματα τὰ καλυπτόμενα ὑπὸ τῶν Δ. Συμβάσεων καὶ τὰ ἐκ τῆς μελέτης τῆς συμπεράσματα νὰ τὰ συμπεριλάβῃ εἰς τὸ σχέδιον.

β) Νὰ περιορισθῇ ἀπλῶς εἰς παραπομπὴν εἰς τὰς ἐν λόγῳ Δ. Συμβάσεις, διατυπώσασα συγχρόνως σύστασιν πρὸς τὰ Κράτη διὰ τὴν προσχώρησιν τῶν εἰς αὐτάς.

γ) Νὰ περιλαβῇ εἰς τὸ Σχέδιον τῆς τὰς ἐκ τῶν Δ. Συμβάσεων πηγαζούσας ἀρχαῖς ἐπὶ τῶν ἐν αὐταῖς πραγματευμένων θεμάτων ἀνευ περαιτέρω ἀναπτύξεως αὐτῶν.

52. Η δευτέρη ἐκ τῶν λύσεων ἐκριθή περισσότερων ικανοποιητική τῆς πρώτης, καθ' ὃν ἐθωρήθη, ὅτι τοῖον ἡ 'Ἐπιτροπὴ' δύσον καὶ ἡ Διασκέψης δὲν ἡσαν τὰ ἀρμόδια διὰ τὴν ἀναθεώρησιν Δ. Συμβάσεων, αἵτινες ἐγένοντο δεκταῖς παρ' εἰδικῶν Δ. Διασκέψεων.

53. Τὴν προκριθεῖσαν λύσιν ἡ 'Ἐπιτροπὴ' προέκρινε τὴν τρίτην λύσιν ἥτοι νὰ περιλάβῃ εἰς τὸ Σχέδιον τῆς τὰς βασικὰς καὶ σπουδαιοτέρας ἀρχαῖς τῶν ἐν ισχύι Δ. Συμβάσεων, δοθέντος, διὰ δι' αὐτῆς παρέχεται εἰς τὰ κράτη ἡ εὐχερεία ἐκλογῆς τοῦ τρόπου ἐκπληρώσεως τῶν ισχυουσῶν Δ. Συμβάσεων εἴτε διὰ τῆς συμπληρώσεως τῆς ἑθνικῆς τῶν νομοθεσίας.

54. Τὴν προκριθεῖσαν λύσιν ἡ 'Ἐπιτροπὴ' ἐπὶ τῶν θεμάτων τῶν Δ. Συμβάσεων ἡ 'Ἐπιτροπὴ' τῆς ιαυστηλοίδης τῆς ιαυστηλοίδης (ἄρθρον 34), τῶν Δ. Συμβάσεων τῆς 23 Σεπτεμβρίου 1910 ἐπειρίθαλασσίας ἀρχαγγής καὶ ναυαγιαρέσεως καὶ «περὶ ἐνοποίησεως κανονῶν τινῶν ἐπὶ συγκρούσεως πλοίων» (ἄρθρον 36), τῆς Δ. Πραξέως τῶν Βρυξελλῶν τῆς 2 Ιουλίου 1890 ἐπὶ τοῦ δουλεμπορίου (ἄρθρον 37) καὶ τῆς Δ. Συμβάσεως τῆς 1 Οκτωβρίου 1893 «περὶ προδήμησης τῆς ρυμάτου τῆς θαλάσσης» (ἄρθρον 43 παρ. 1), διὰ τὰ ὅπια εἰς τὰ ἄρθρα τοῦ Σχεδίου περιελήφθησαν αἱ γενικαὶ ἀρχαῖ τῶν Δ. Συμβάσεων, ὡστε νὰ μὴ προκαλήται, κατὰ τὴν Ἐπιτροπὴν, ἀσυμβίαστον μεταξὺ τῶν διατάξεων τοῦ Σχεδίου καὶ τῶν διατάξεων τῶν ἀντιστοίχων Δ. Συμβάσεων.

ΤΟΥ ΑΝΤΙΠΛΟΙΑΡΧΟΥ (Δ.Σ.) κ. Β. ΧΑΝΙΔΗ

55. Κατόπιν τούτου ἡ 'Ἐπιτροπὴ' προέκρινε τὴν τρίτην λύσιν ἥτοι νὰ περιλάβῃ εἰς τὸ Σχέδιον τῆς τὰς βασικὰς καὶ σπουδαιοτέρας ἀρχαῖς τῶν θεμάτων τῶν Δ. Συμβάσεων ἡ 'Ἐπιτροπὴ' τῆς 23 Σεπτεμβρίου 1910 «πειρίθαλασσίας ἀρχαγγής καὶ ναυαγιαρέσεως κανονῶν τινῶν την περιορίζουσα τὴν υποχρεωτικὴν ἐφαρμογὴν τοῦ μόνον εἰς τὰς τὴν ἀνοικτὴν θαλάσσην συγκρούσεις, διεπύπωσε τὸ κειμένον τοῦ ἄρθρου 35 περιορίζουσα τὴν υποχρεωτικὴν ἐφαρμογὴν τοῦ μόνον εἰς τὰς τὴν ἀνοικτὴν θαλάσσην συγκρούσεις. Διὰ τὰ τρόπου τούτου παραμένει εἰς τὰ Κράτη δηνυατότης ρυμίσεως τοῦ θέματος τῶν συγκρούσεων ἐπὶ τὴν χωρικὴ τῶν θαλάσσης κατὰ τὰς διατάξεις τῆς Δ. Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν καὶ οὕτω νὰ ἀποκλείεται πᾶσα σύγκρουσις μεταξὺ τῶν κειμένων δύο Διεθνῶν 'Οργάνων — τῆς Δ. Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν καὶ τῆς Δ. Συμβάσεως ἡ 'Ἐπιτροπὴ' λαβοῦσσα τὴν θαλάσσης.

56. Υπὸ τὰς αὐτὰς σκέψεις διετυπώθησαν ὑπὸ τῆς Δ. Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν ἐφαρμόζονται ἐπὶ συγκρούσεων ἐν τῇ ἀνοικτῇ θαλάσσῃ καὶ τῇ χωρικῇ τῶν θαλάσσης συγκρούσεις, διεπύπωσε τὸ κειμένον τοῦ ἄρθρου 35 περιορίζουσα τὴν υποχρεωτικὴν ἐφαρμογὴν τοῦ μόνον εἰς τὰς τὴν ἀνοικτὴν θαλάσσην συγκρούσεις. Διὰ τὰ τρόπου τούτου παραμένει εἰς τὰ Κράτη δηνυατότης ρυμίσεως τοῦ θέματος τῶν συγκρούσεων ἐπὶ τὴν χωρικὴ τῶν θαλάσσης κατὰ τὰς διατάξεις τῆς Δ. Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν καὶ τούτων νὰ ἀποκλείεται πᾶσα σύγκρουσις μεταξὺ τῶν κειμένων δύο Διεθνῶν 'Οργάνων — τῆς Δ. Συμβάσεως ἡ 'Ἐπιτροπὴ' τοῦ Διακού τῆς θαλάσσης.

57. Υπὸ τὰς αὐτὰς σκέψεις διετυπώθησαν ὑπὸ τῆς Δ. Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1952, τελικῶς, δύμως, ἀπεδεχθῇ τὴν εἰς τὴν θερινή της 1930 προταθεῖσαν διατύπωσιν, ὡς πλέον προτεταμένη τῶν ναυτιλιασκῶν συμφερόντων. Εἰς τοῦτο ὡδηγήθη ἡ 'Ἐπιτροπὴ' τοῦ Δ. Δικαίου καὶ ἡ στρατηγική δικαιοδοσίας — ἡ 'Ἐπιτροπὴ' τοῦ Δ. Δικαίου άρχικῶς είχεν υἱοθετήσει τὰς ἀρχαῖ τῆς Δ. Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1952, τελικῶς, δύμως, ἀπεδεχθῇ τὴν εἰς τὴν θερινή της 1930 προταθεῖσαν διατύπωσιν, ὡς πλέον προτεταμένη τῶν ναυτιλιασκῶν συμφερόντων. Εἰς τοῦτο ὡδηγήθη ἡ 'Ἐπιτροπὴ', μετὰ τὰς προβληθεῖσας ἐπιφυλάξεις Κρατῶν τινῶν, ἀποτελεῖται, διῆτας έξητηθεῖσαν αἱ περιπτώσεις εἰς διαφόρους Δ. Συμβάσεις, εἰναι εὐχέρησις διὰ τῆς περιπτώσεως τῆς Χάγης τοῦ 1930 προταθεῖσαν διατύπωσιν, ὡς πλέον προτεταμένη τῶν συγκρούσεων τῶν πλοίων καὶ τὰς τὸν ἀπλούν διὰ τῆς χωρικῆς θαλάσσης διάπλους, ἀντετάχθησαν εἰς τὴν ἀρχικῶς ὑπὸ τῆς Δ. Συμβάσεως εἰναι μελέτη.

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: "ΜΑΝΙΑΛΑ,,



ΤΗΛΕΦ.: 474-479

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1925

## ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

ΕΜΠΟΡΙΚΑΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ - ΕΙΔΗ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ

Γ. ΣΚΟΥΖΕ 14 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:

THE OCEAN OIL COMPANY (1942) LTD. LONDON

ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ ΕΛΑΙΑ ΜΗΧΑΝΩΝ

PIETER SCHOEN &amp; ZOON LTD. ROTTERDAM

"LILY,, BRAND ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ &amp; ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

νον Δ. Διασκέψεως, δὲν δύνανται νὰ καταργοῦν ειδικάς διατάξεις περιλαμβανόμενας εἰς Δ. Συμβάσεις, ὑπόστηριξας ὅμα καὶ τὴν πρὸ αὐτῷ ἀντιπυχθεῖσαν ὑπὸ τοῦ ἀντιπροσωπείας τῶν Ἰνδῶν ἄποφιν, καθ' ἥν μία νέα Σύμβασις δὲν δύναται νὰ ἐρμηνεύῃ ὡς καταργούσας τὰς διατάξεις ἔτερας ισχουσῆς Συμβάσεως, ἐκτὸς ἐὰν τοῦτο δρίζεται ρητῶς ἡ συμπεραίνεται σαφώς.

#### ΑΡΘΡΟΝ 34

59. Ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 34 διετυπώθησαν ἔξι προτάσεις, ἔξι ὧν ἡ ἀρχικῶς ὑπὸ τοῦ 'Hv. Βασιλείου ὑποβληθεῖσα τοιαύτη ἀπεούρθη κατὰ τὴν συζήτησιν, ἀντικατασταθεῖσα δι' ἔτέρας, ἥτις καὶ ἔγενετο ἀποδεκτή.

60. Μεταξὺ τῶν ὑποβληθεῖσῶν προτάσεων περιελαμβάνοντο πρότασις τῆς ἀντιπροσωπείας τῶν H.P.A., ὡς καὶ τοιαύτη, ὑποβληθεῖσα ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας.

Διὰ τῆς Ἑλληνικῆς προτάσεων, ὑποβληθεῖσης πρὸ τῆς ἀντικαταστάσεως τῆς πρώτης τοιαύτης τοῦ 'Hv. Βασιλείου διὰ τῆς δευτέρας, ἥτις καὶ ἐμφορίσθη, ἀνεγνωρίζετο γενικὴ ἀρχὴ περὶ ὑποχρεώσεως τῶν Κρατῶν διὰ τὴν ἔκδοσιν κανονισμῶν, ἀναφερομένων εἰς θέματα ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας. 'Η πρότασις, δρίζουσα «every State is required to issue for ships under its jurisdiction regulations to ensure safety at sea», ἥτοι παραδίλαγή τῆς Ἀμερικανικῆς τοιαύτης ἐκ δύο παραγράφων, ἐκ τῶν διόπιστων ἡ μὲν πρώτη εἶχεν ὡς ἡ 'Ἑλληνικὴ πρότασις, ἡ δὲ δευτέρα ὡς ἡ ἀντίστοιχος τοῦ Σχεδίου τῆς Ἐπιτροπῆς, ἥτοι παρελείποντο τὰ ἔδαφια α', β' καὶ γ' τῆς παραγρ. 1 τοῦ Σχεδίου.

61. 'Η Ἑλληνικὴ πρότασις, ὑπαρχούσης τῆς ἀρχικῆς τοιαύτης τοῦ 'Hv. Βασιλείου καὶ ὑπὸ τὴν κατ' αὐτῆς ἀντιπυχθεῖσαν ἀντίθετον τῶν διαφόρων ἀντιπροσωπειῶν καὶ τὴν παρ' αὐτῶν ὑποστήριξιν τοῦ ἄρθρου τοῦ Σχεδίου, ἔδιδε μέσոν λύσιν μεταξὺ τῶν δύο, 'Ἀμερικῆς καὶ 'Hv. Βασιλείου, προτάσεων, ἐνώ συγχρόνως ἀπεφύγετο ἡ διάταξις τῆς παραγρ. 2 τοῦ Σχεδίου, ἀναφερομένη εἰς «internationally accepted standards», δυνάμενα νὰ προκαλέσουν ἀμφισθητήσεις ἐπὶ τῶν ἔκταστος διεθνῶν Ισχυντῶν standards. 'Η ἀντικαταστάσις τοῦ προτάσεων, ἔκποθησέ τὰς ὑπολοίπους δύο, ἀμερικανικὴ καὶ Ἑλληνικὴ καὶ ἡμείωσε τὰς ἐλπίδας υιοθέτησες των, δι' ὃ καὶ πρὸ τῆς ἐπ' αὐτῶν ψηφοφορίας ἀπεσύρθη ἡ Ἑλληνικὴ πρότασις ὑπὲρ τῆς ἀμερικανικῆς τοιαύτης, ἀνεύ, ὅμως, ἐπιτυχίας. διότι, τεθεῖσα εἰς ψηφοφορίαν ἡ πρότασις τοῦ 'Hv. Βασιλείου, ἔγενετο ἀποδεκτή διὰ ψήφων 26 ὑπὲρ καὶ 7 κατά, μὲ 22 ἀποχάς, αἱ τινὲς ἐκ τῶν ἀναπτυχθεῖσαν ἀπόμενων δέσον νὰ ἐρμηνεύσουν ὑπὲρ τοῦ κειμένου τοῦ ἄρθρου τοῦ Σχεδίου. 'Η υιοθέτησης, ἐξ ἄλλου, νέου κειμένου εἰς ἀντικαταστάσιν ἐξ ὀλοκλήρου τοῦ ἄρθρου τοῦ Σχεδίου, ἀπέκλεισε τὴν συνέχισιν τῆς ψηφοφορίας ἐπὶ τῶν μη ἀποσυρθεῖσῶν προτάσεων, ἐσίς καὶ ἡ ἀμερικανική.

62. Τὸ μιοθέτηθὲν κείμενον τοῦ ἄρθρου 34 ἔχει ὡς ἀκολούθως :

«1. Every State shall take such measures for ships under its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard inter alia to:

a) The use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions;

b) the Manning of ships and labour conditions for crews taking into account the applicable international labour instruments;

c) the construction, equipment and seaworthiness, of ships.

2. In taking such measures each State is required to conform to generally accepted international standards and to take any steps which may be necessary to ensure their observance.

#### ΑΡΘΡΟΝ 35

63. Ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 35 ὑπεβλήθησαν προτάσεις ὑπὸ τῶν ἀντιπροσωπειῶν Γαλλίας, H. P. A., 'Ηνωμένου Βασιλείου καὶ Τουρκίας.

'Η πρότασις τοῦ 'Hv. Βασιλείου, ἀναφερομένη εἰς διαγραφὴν τοῦ ἄρθρου 35 καὶ μιοθέτησιν, εἰς ἀντικαταστάσιν του, ἀποφάσεως, δι' ἥν νὰ συνιστᾶται εἰς τὰ Κράτη ἡ προσχώρησις εἰς τὴν Δ. Σύμβασιν τῶν Βρυξελῶν τοῦ 1952, ὡς ἀποτελούσα, ἡ τελευταῖς αὐτῆς, τὸν πλέον ἀποτελεσματικὸν τρόπον διὰ τὴν Ισχὺν τῶν ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 35 ἀναγνωριζομένων ἀρχῶν, ἀπεσύρθη, διτοι, ἐπίσης, ἀπεσύρθη καὶ ἡ ὑπὸ τῆς Τουρκίας ὑποβληθεῖσα πρότασις περὶ προσθήκης εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ 'Hv. Βασιλείου προταθεῖσαν ἀπόφασιν παραγράφου, δι' ἥν ἡ νὰ διαστηματικὴ ἡ ἐλπίς περὶ συμτάξεως Διεθνῶς 'Οργάνου διὰ τὴν ἐπίλυσιν διαφορῶν ἐπὶ ὄμροδιότητος, αἱ τινὲς δυνατὸν νὰ ἀνακύψουν εἰς περιπτώσεις συγκρούσεως ἡ ἄλλου ναυτικοῦ ἀτυχήματος πλοίου ἐν τῷ ἀνοικτῇ θαλάσσῃ.

64. Οὕτω τὸ κείμενον τοῦ ἄρθρου 35 ἔγενετο δεκτὸν διὰ ψήφων 30 ὑπὲρ καὶ 2 κατά, μὲ 19 ἀποχάς, μὲ τὴν μιοθέτηθὲν γαλλικὴν πρότασιν, δι' ἥν ἡ παρ. 2 τοῦ Σχεδίου ἡριθμηθεῖ ὡς παρ. 3, προστέθη δὲ παρ. 2. ἔχουσα ὡς ἀκολούθως :

«2. In disciplinary matters, the State which has issued a master's certificate or a certificate of competence or licence shall alone be competent, after due legal process, to pronounce the withdrawal of such certificates, even if the holder is not a national of the State which issued them.»

'Η ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου μιοθέτηθὲν πρότασις τῶν H. P. A. περὶ προσθήκης εἰς τὴν παρ. 3, μετὰ τὴν λέξιν «ship» καὶ πρὸ τῆς λέξεως «even» τῶν λέξεων «on the high seas», ἀπεσύρθη τελικῶς.

#### ΑΡΘΡΟΝ 36

65. Τὸ ἄρθρον 36 ἔγενετο δεκτὸν, μὲ μικρὰν τροποποίησιν εἰς τὸ ἔδαφον β', δι' ἥν προστέθη μεταξὺ τῶν λέξεων «call» καὶ «speed», ἡ λέξις «possible» καὶ μὲ προσθήκην εἰς τὸ τέλος νέας παραγράφου, προταθεῖσης ὑπὸ τῆς Δανίας, ἥτις μιοθέτηση διὰ 33 ψήφων ὑπὲρ καὶ μόνον, μὲ 20 ἀποχάς. 'Η προστέθησα παραγράφος ἔχει ὡς ἀκολούθως :

«Every coastal State shall promote the establishment and maintenance of an adequate and effective Search and Rescue Service regarding safety at and over the sea and—where circumstances so require—by way of mutual regional arrangements cooperate with neighbouring States for this purpose.»

Τελικῶς τὸ ἄρθρον 36 ὡς συνεπληρώθη ἐψηφίσθη διὰ 55 ψήφων ἀνεύ ἀντιθέσεως ἡ ἀποχή.

#### «NAYTIKA XRONIKA»

#### ΑΡΘΡΟΝ 48

66. Ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 48 ἔγενετο δεκτὴ τροποποίησις τῆς παραγρ. 1, ἥτις τελικῶς ἀπετέλεσε καὶ τὸ κείμενον τοῦ ὅλου ἄρθρου, μετὰ τὴν υιοθέτησιν ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν ἀποφάσεως, τῆς ἀναφερομένης εἰς τὰ θερμοπυρηνικὰ πειράματα, περὶ ὃν αἱ μακραὶ συζητήσεις ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 27 (παρ. 26, 27, 28).

Διὰ τῆς τροποποίησεως προστέθησαν εἰς τὴν παρ. 1 μετὰ τὴν λέξιν exploitation αἱ λέξεις «and exploration».

#### NEON ΑΡΘΡΟΝ

67. Μετὰ τὸ ἄρθρον 48 προστέθη νέον ἄρθρον, κατόπιν κοινῆς προτάσεως 'Αργεντινῆς, Κεϋλάνης, Μεξικοῦ καὶ 'Ινδῶν, γενόμενον δεκτὸν διὰ 58 ψήφων ὑπὲρ ἐναυτοῦ οὐδέμιας κατὰ καὶ ἀνεύ ἀποχῶν, τοῦ ὅπιου τοῦ κείμενον, ἀναφερόμενον εἰς τὴν ἀποφυγὴν τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης διὰ τῆς ἀπορρίφεως ραδιενέργων ὑπολειμμάτων, ἔχει ὡς ἀκολούθως :

1. Every State shall take measures to prevent pollution of the seas from the dumping of radioactive waste; taking into account any standards and regulations which may be formulated by the competent international organizations.

2. All States shall cooperate with the competent international organizations in taking measures for the prevention of pollution of the seas or air space above, resulting from any activities with radioactive materials or other harmful agents.

#### ΑΡΘΡΟΝ 37 (ΔΟΥΛΕΜΠΟΡΙΟΝ)

68. Ἐκ τῶν ὑποβληθεῖσῶν δύο προτάσεων ἐπὶ τοῦ ἄρθρου τούτου ἡ μία ἀπεούρθη καὶ ἡ ἔτερα κατεψηφίσθη τὸ δέ κείμενον τοῦ Σχεδίου ἔγενετο δεκτὸν διὰ ψήφων 50 ἀνεύ ἀντιθέτων ψήφων ἡ ἀποχῶν.

#### ΑΡΘΡΑ 38-45 (ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ)

69. Τὰ περὶ πειρατείας ἄρθρα δὲν ἀπησχόλησαν ἐπὶ μακρὸν τῆς 'Επιτροπῆς. Οὔτω τὸ κείμενον τοῦ ἄρθρου 38 τοῦ Σχεδίου ἔγενετο δεκτὸν διὰ ψήφων 51 ὑπὲρ καὶ μὲ δύο μόνον ἀποχῶν.

70. Τὸ κείμενον τοῦ ἄρθρου 39 τοῦ Σχεδίου ἔγενετο δεκτὸν μετὰ τὴν προσθήκην εἰς τὰ ἔδαφα α' καὶ β' τῆς παραγρ. 1 καὶ μετὰ τὴν λέξιν «ship» τῶν λέξεων «or aircraft» διὰ ψήφων 45 ὑπὲρ καὶ 7 κατὰ μὲ 3 ἀποχῶν.

71. Εἰς τὸ ἄρθρον 40 ἔγενετο δεκτὴ διὰ ψήφων 23 ὑπὲρ καὶ 11 κατὰ μὲ 15 ἀποχῶν, τροποποίησις προτάσει τῆς Γιουγκοσλαβικῆς 'Αντιπροσωπείας, δι' ἥν πρὸ τῶν λέξεων «government ship» προστέθη καὶ ἡ λέξις «warship».

72. Τὰ κείμενα τῶν ἄρθρων 41, 42, 43, 44 τοῦ Σχεδίου ἔγενοντο δεκτὰ ἀνεύ τροποποίησεων.

73. Προτάσει τῆς 'Αντιπροσωπείας τῆς Ταϊλάνδης τὸ ἄρθρον 45 ἐτροποποιήθη διὰ ψήφων 26 ὑπὲρ καὶ 15 κατὰ μὲ 17 ἀποχάς διὰ τῆς προσθήκης εἰς τὸ τέλος αὐτοῦ «or others ships or aircraft on government service authorized to that effect».

#### ΑΡΘΡΟΝ 46 (ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΕΠΙΣΚΕΨΕΩΣ)

74. Τοῦτο ἔγενετο δεκτὸν ὡς εἶχεν ἐν τῷ Σχεδίῳ τῆς 'Επιτροπῆς Δ. Δικαίου διὰ ψήφων 39 ὑπὲρ καὶ 4 κατά, μὲ 9 ἀποχάς καὶ φραστικὴν διόρθωσιν, δι' ἥν ἡ εἰς τὴν πρώτην φράσιν τῆς παρ. 2 λέξις «title» προστέθησε τοστάθη διὰ τῆς λέξεως «right».

Αντιπλοίαρχος (Λ. Σ.) Β. ΧΑΝΙΔΗΣ  
Διευθυντής  
Μελετῶν καὶ Ναυτιλιακῆς Στατιστικῆς  
Υπουργείου Ήμπορικής Ναυτιλίας

Εἰς τὴν ύπηρεσίαν τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

MARITIME  
TECHNICAL ADMINISTRATION

LIMITED

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνική  
Διαχείρησις  
Λειτουργίας  
καὶ  
Συντηρήσεως

ΕΠΟΠΤΕΙΑ  
ΕΠΙΣΚΕΨΗ  
ΜΕΤΑΣΚΕΨΗ  
καὶ  
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

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

ΟΜΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40790  
GROOTHANDELSGEBOUW A-7, ROTTERDAM. TEL. 12 6851

## ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΕΙΣ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

# Ι. ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΝ ΤΟΥ ΤΡΙΤΟΥ Μ.Χ. ΑΙΩΝΟΣ

ΤΟΥ Κ. ΣΠΥΡΟΥ ΖΑΡΚΟΥ

Μεταξύ των διαφυλασσόμενών παρά τῷ Βρετανικῷ Μουσείῳ τοῦ Λονδίνου ύπερχιλίων ἑλληνικῶν παπύρων, περιλαμβάνονται καὶ τρεῖς τοιούτοι, ἔχοντας περιεχόμενον καθαροὺς ναυτιλιακῆς φύσεως. Όδι παρακλέσω τοὺς ἀναγνώστας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», διόπειρον νὰ τοὺς ἀπασχολήσω σῆμερον μὲ ἔνα τῶν παπύρων τούτων, τὸν ὑπὸ ἀριθ. 948, τὸ κείμενον τοῦ ὄποιον εἶναι γραμμένον εἰς τὴν ἐλληνικῆν γλωσσαν τῆς Ἀλεξανδρινῆς ἐποχῆς, ἡ οποία φαινεται εἰς ἡμᾶς, ἐκ πρώτης ὑφεως, πολὺ περιέργος, διότι στερεῖται τόνων, πνευμάτων καὶ ἄλλων σημείων στίξεως. Εἰσήχθησαν ταῦτα, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν γραφὴν τῆς ἐλληνικῆς γλωσσῆς μεταγενεστέρως, παρά τῶν Ἀλεξανδρίων γραμματικῶν.

Τὸ κείμενον τοῦ παπύρου τούτου εἶναι γραμμένον ἐγκαρπίως τῶν ἴνων τοῦ φύλλου καὶ ἐτὶ τῆς ἔξωτερικῆς αὐτοῦ ἐπιφάνειας, διότι η ἔσωτερικὴ ἀυτοῦ ἐπιφάνεια ἔχει χρησιμοποιηθῆ δι' ἄλλο, ἐντελῶς διάφορον, κείμενον. Ή ἐπιτοκίαν αὐτάνων τοῦ κείμενου περιλαμβάνεται εἰς τὸν τόμον ΥΙ τοῦ καταλόγου τῶν ἑλληνικῶν παπύρων τοῦ Βρετανικοῦ Μουσείου (ἐκδοσις F. D. Kenyon & H. I. Bell, 1907, σελ. 220), δὲν παραθέτω δὲ τοῦτο, διότι, πιθανὸν, νὰ κουράσῃ τοὺς μὴ χειρίζομένους εὔχεων τὴν ἀρχαίαν Ἑλληνικὴν Ἀλεξανδρινήν γλῶσσαν ἀναγνώστας, Χάριν, ὅμως, αὐτῶν, παραθέτω παράφρασιν τοῦ κείμενου εἰς τὴν καθομούμενον, ἔχουσαν ὡς κατωτέρω :

Οἱ Αὐρήλιος Ἡρακλεῖος τοῦ Διοσκούρου κυβερνήτης ἐκ τῆς πόλεως Ἀνταίου ἐνάνιοι τοῦ ιδιόκτητον ἀνεύ σήματος πλοίου του χωρητικότητος ἀρταδῶν (250) διασσώσιν πεντήκοντα πρός τὸν Αύρήλιον Ἀρειον Ἡρακλείδην ἄρχοντα (τὸ κείμενον χρησιμοποιεῖ τὴν λέξιν «δουλευτής») τῆς πόλεως τῶν Ἀρσινοίων, ἵνα μεταφέρῃ σπόρους λαχάνων, βάρους διακοσίων πεντήκοντα ἀρταδῶν, οἱ ὄποιοι θὰ φορτωθῶν εἰς τὸν ὄρμον τοῦ ἀλόσους τῆς Μητροπόλεως (Ἀρσινόης) καὶ θὰ μεταφερθῶν εἰς τὸν ὄρμον τοῦ Ὁξευρυγχείου, ἔναντι συμφωνηθέντος ναύλου ἀργυρῶν δρχ. ἐκατοντα, καθαρῶν πάσης κρατήσεως. Ἐναντὶ τούτων ἀλαδῶν προκαταβολὴν ἀργυρῶν, δρχ. τεσσαράκοντα, τὰς δὲ ὑπολοίπους δραχμᾶς ἀργυρᾶς ἔξικοντα θὰ τὰς εἰσπράξω, ἀμα τῷ παραδόσει τοῦ φορτίου σῶν καὶ ἀλαδούς παντὸς ναυτικοῦ ἀτυχήματος. Ή φόρτωσις θὰ διαρκέσῃ δύο ὥμερα, ἀρχομένας ἀπὸ τῆς 25ης, ὅμως δὲ τὸ πλοῖον θὰ ἀναμένη εἰς Ὁξευρυγχον, ἔπι τὴν ἡμέραν τέσσαρας πρὸς ἑκόρτωσιν, μετὰ τὰς δοπίας, ἔαν τὸ πλοῖον παρακρατῆται ἀκόμη ἔκει, ὁ κυβερνήτης θὰ εἰσπράττῃ δραχμᾶς δέκα ἔξι ἡμερησίων. Οἱ κυβερνήτης ὑπόσχεται, διτὸν παράσχεται, τοὺς ἀναγκαιούντας ναύτας καὶ τὰ λοιπὰ χρειών τοῦ πλοίου, θὰ λάβῃ δὲ προσθέτως, χάριν τῆς θυσίας, τὴν ὄποιαν θὰ προσφέρῃ εἰς Ὁξευρυγχον, ἀμα τῇ αἰσιᾳ ἀφίξει καὶ μίαν στάμαν μὲ κρασί.

(Ὑπογραφὴ Κυβερνήτου) Αὐρήλιος Ἡρακλῆς ἐν αὐλῷ ωσακαὶ ἐλαδον ὡς ἀναφέρω τὰς δραχμὰς ταῖς σαράντα καὶ οντα.

Χρονολογία : Τρία Αὐτοκράτορος Καίσαρος Γαΐου Ιουλίου Οὐΐου Μαξιμίου Εὐσέβους Εύτυχους Σεβαστοῦ καὶ Γαΐου Ιουλίου Μαξίμου τοῦ Ἱερωτάτου Καίσαρος Σεβαστοῦ μιού τοῦ Σεβαστοῦ Φάσουφι εἰκοσι δύο (οἰλαχοῦ 19 ὁκτωβρίου τοῦ 236 μ. Χ.).

Ως συνάγεται ἀπὸ τὸ ἀνωτέρω κείμενον, ὁ παρόπορος οὗτος τοῦ τρίτου αἰώνων μετὰ Χριστοῦ, περιλαμβάνει τὸ κείμενον ἰδιωτικοῦ ναυλοσυμφώνου («ναυλωτικῆς», ὡς εἰς ἄλλον πάπτυρον ἀναφέρεται) καὶ ἵσως εἰνὲ τὸ ἀρχαίτερον κείμενον τοιούτου ἔγγραφον, ὅπερ εἶνε γνωστόν.

Οπότε ἔχει γίνει παραδεκτὸν ἀπὸ τὴν συγχρονον θεωρίων καὶ πρᾶξιν, ἵνα τὸ ἔγγραφον ναυλωσυμφώνου εἴναι ἔγκυρον, πρέπει νὰ περιλαμβάνῃ ἀπαραίτητως τὴν χρονολογίαν συνάψεως καὶ ὑπογραφάς τῶν συμβαλλομένων. Οἱ λοιποὶ δροῦ, ὑφ' οὓς καταρτίζεται ἡ σύμβασις αὐτῆς, εἰνὲ ἀντίκειμον τῆς συμφωνίας τῶν συμβαλλομένων μερῶν, πλὴν ἐν τῇ πράξει, ἐκδηλουμένη ἐκ τῆς δύοιμοιομορφίας τῶν ἐντύπων ὑπόδειγμάτων ναυλωσυμφώνων, ὡς γίνεται, ὡς γνωστὸν, μεγάλη χρήσις, δέον δῆπος, ἔκτος τῶν ὅλων εἰδικῶν δρων ἔκαστος της συγκεκριμένης περιπτώσεως. περιλαμβάνει ἔκαστον ναυλωσυμφώνων καὶ γενικούς τινας δρων δύοιμοιομορφους, ἀναγομένους εἰς τὰς γενικῆς φύσεως διατάξεις τῆς συμβάσεως ναυλωσάσων καὶ οὗτοι εἰνὲ οἱ κάτωτε : (δρος: Scrutio on Charter Parties and Bills of Lading. «Ἐκδοσις 19 Section III.»).

1) Οὐομα πλοιοκτήτου καὶ ναυλωτοῦ, κατοικία τούτων, διομα πλοίου καὶ σημαία αὐτοῦ. 2) Χωρητικότης τοῦ πλοίου. 3) Βεβαίωσις τοῦ πλοιοκτήτου, διτὸν τὸ πλοῖον εἶναι ἐπάρκως ἐπινδρωμένον, διτὸν ἐφωδιασμένον (κατὰ τὴν τεχνικὴν φρασούλογον, διτὸν τὸ πλοῖον ἔχει κλάσιν νηογνώμονος). 4) Ταξεδίον, διά τὸ δόποιον συμφωνεῖται ἡ ναυλωτοῦ. Εἶδος φορτίου καὶ ποσὸν αὐτοῦ, τόπος φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως. 5) Ποσὸν ναύλου καὶ τρόπου πληρωμῆς αὐτοῦ. 6) Χρόνος ἐνάρξεως φορτώσεως καὶ διάρκειας αὐτῆς καὶ διάταξεις περὶ ἀκύρωσεως τῆς συμβάσεως. 7) Χρόνος διαρκείας ἐκφορτώσεως καὶ σταλίαι φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως.

Πάντες οἱ δροὶ οὗτοι περιλαμβάνονται εἰς τὸ ἀνωτέρω ναυλωσυμφώνον τοῦ ζου αἰλόνων μ.Χ. Ἐντεῦθεν συνάγεται, διτὸν αἱ συνήθειαι τοῦ ναυτικοῦ ἐμπορίου ἡσαν κατὰ τὴν ἐποχὴν ἔκεινην τελείων ἀνεπτυγμέναι, εύρισκόμεναι εἰς ἐπίπεδον, περίποτο, ως τὸ σύγχρονον. Ἐκ τοῦ ἀνωτέρω κείμενου δύναται ἡμέσσως νὰ συναχθῇ τὸ συμπτέρασμα, διτὸν ἡ σύμβασις τῶν ναυλωσυμφώνων ὑπέκειτο, κατὰ τὴν ἐποχὴν ἔκεινην, ως καὶ σημερον, εἰς κάποιον εἶδος φορολογίας, ἐφ' ὅσον τὸ ποσὸν τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὸ ναυλωσυμφώνων ναύλου (100 ἀργυραρίδια δραχμαὶ) συμφωνεῖται, διτὸν εἰνὲ καθαρῶν, μὴ ὑποκείμενον, τούτεστιν, εἰς κράτησιν τινὰ ὑπέρ τοῦ Κράτους ἢ ἄλλου τινὸς προσώπου.

Ἐκ τοῦ κείμενου τῆς εναυλωτικῆς ταύτης συμβάσεως ἐγείρονται καὶ ἄλλα τινὰ ζητήματα, ἀτίνα, ως μὴ ἐνδιαφέροντα τοὺς ἀναγνώστας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», δὲν ἀναφέρω, τίνα μὴ τοὺς κουράσω μὲ τὴν ἀνάπτυξιν θεωρητικῶν καθαρῶν ζητημάτων.

Σ. ΖΑΡΚΟΣ

Υποκαύαρχος Λ. Ε. Α.

## ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΑΝΑΔΡΟΜΑΙ

## Η ΕΚΑΤΟΝΤΑΕΤΙΑ ΑΠΟ ΤΗΣ ΣΥΝΟΜΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΜΕΤΑ ΤΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ "ΦΩΚΑΙΚΗ", ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ (ΝΟΜΟΣ ΥΟ' ΤΗΣ 6ΗΣ ΙΟΥΝΙΟΥ 1858)

Ἐπὶ τῇ εύκαιριᾳ τῆς Ναυτικῆς Ἐδδομάδος διὰ τὸν ἑορτασμὸν τῆς συμπληρώσεως ἑκατονταετίας ἀπὸ τῆς συστάσεως τῆς πρώτης Ἐλληνικῆς Ἀκτοπλοΐας, καταχρίζομεν κατωτέρω τὸν ὑπὸ ἀριθ. ΥΟ', Νόμον τῆς, δης 6ηνίου 1858 τῆς μετὰ τῆς «ΦΩΚΑΙΚΗΣ» συμβάσεως τοῦ Κράτους, δοτὶς ἔξεδόθη ἐπὶ Πρωθυπουργίας τοῦ Ἀθανασίου Μιαούλη (ιούνιον τοῦ περικλεοῦς Ναυάρχου) μὲ Υπουργὸν τῶν Ναυτικῶν τὸν ίδιον, ἔχοντας ὡς κατωτέρω :

N. ΥΟ'. Περὶ ισχύος τῆς συνομολογηθείσης συμβάσεως μεταξὺ τοῦ ἀναπτηρούντος τὸν γενικὸν διευθυντὴν τῶν ταχυδρομείων καὶ τοῦ πληρεξουσίου τῆς ἐν Μασσαλίᾳ ἀτμοπλοϊκῆς ἐταιρίας.

«ΟΘΩΝ ΕΛΕΩ ΘΕΟΥ ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

«Ἄρθρον μοναδικόν.

«Ἡ κατὰ τὴν 26 Ἀπριλίου ἑ.ξ. μεταξὺ τοῦ τὸν γενικὸν διευθυντὴν τῶν Ταχυδρομείων τῆς Ἐλλάδος ἀναπτηρούντος τὸν Γενικὸν Διευθυντὴν τῶν Ταχυδρομείων τοῦ Κράτους, ὑποδιευθυντοῦ κ. Α. Λεονάρδου καὶ τοῦ κ. Αθ. Βουτσινᾶ, πληρεξουσίου τῆς Ἐλληνικῆς ἀτμοπλοϊκῆς ἐταιρίας, γνωστῆς ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Ἐταιρία Φωκαϊκή», συνομολογηθεῖσα ἀτμοπλοϊκή σύμβασις, καὶ συγκειμένη ἐξ ἀρθρῶν δώδεκα θέλει ἔχει πλήρη καὶ νόμιμον ισχὺν.

«Ἐν Ἀθήναις τῇ 10 Μαΐου 1858

## «ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

«Τὸ Υπουργεῖον τῶν Εσωτερικῶν.

«Ἡμεῖς Υπουργός ἐπὶ τῶν Εσωτερικῶν τοῦ Μεγαλειότατου Βασιλείου τῆς Ἐλλάδος Ὁθωνος. Θεωροῦντες τὴν ἀτμοπλοϊκὴν σύμβασιν τὴν ὑπογραφείσαν ἐν Ἀθήναις τῇ 26η Ἀπριλίου 1858 ἀφ' ἐνός μὲν ὑπὸ τοῦ ἀναπτηρούντος τὸν Γενικὸν Διευθυντὴν τῶν Ταχυδρομείων τοῦ Κράτους, ὑποδιευθυντοῦ κ. Θ. Λεονάρδου δεόντως τὸ πρότον τοῦτο ἐπιτεραφραμένου, ἀφ' ἔτερου δὲ ὑπὸ τοῦ κ. Αθ. Βουτσινᾶ καὶ μίσην, ἐνέργουντων ἐν ὄνδματι τῆς ἐν Μασσαλίᾳ ἀτμοπλοϊκῆς ἐταιρίας γνωστῆς ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Φωκαϊκή ἐταιρία» καὶ ἐφωδιασμένων μὲ τ' ἀναγκαῖα πληρεξουσία ἔγγραφα, συγκειμένην ἐξ ἀρθρῶν δώδεκα καὶ ἔχουσαν οὕτω:

## «ΣΥΜΒΑΣΙΣ

«Μεταξὺ τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως τῶν Ταχυδρομείων τῆς Ἐλλάδος καὶ τῆς ἐν Μασσαλίᾳ ἀτμοπλοϊκῆς ἐταιρίας, ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Ἐταιρία Φωκαϊκή».

«Ο κύριος Θ. Λεονάρδος ὑποδιευθυντὴς τῶν Ταχυδρομείων καὶ ἐκπληρῶν χρέη Γενικού Διευθυντοῦ καὶ ὁ κύριος Αθανάσιος Βουτσινᾶς καὶ οἱοί τοιούτοις τῆς Φωκαϊκῆς ἐταιρίας, ἔχων ἐνότητην διαπλούσαν μὲ τὴν Ἀλεξανδρινήν σύμβασιν περὶ τῶν ἀτμοπλοϊκῶν της ρηθείσης ἐταιρίας, τὰ δόπια τοιούτα θέλουσι προσορμίζεσθαι ἐν Σύρῳ.

«Κοινοποιούσαντες ἀμοιβαίως τὰ πληρεξουσία αὐτῶν συνεφώνησαν ὡς ἀκολούθως:

«ΑΡΘΡΟΝ 1. Η Φωκαϊκή ἐταιρία ὑποχρεούται νὰ διατηρή διὰ τῶν ἀτμοπλοίων αὐτῆς, ἔξαρσεις ἀκαταμαχήτου δυνάμεως, γραμμῆς συγκοινωνίας μεταξὺ καὶ Κωνσταντινούπολεως, διὰ Μεσσηνῆς, Σύρου, Σμύρνης καὶ Ροδοστοῦ, ἐπὶ τὸν παρόντος μὲν δις τοῦ μηνὸς, διαδύτερον δὲ τρίς τοῦ μηνὸς ἡ ἀπαξ τῆς Ἐδδομάδος, ἀντὶ πετρέων τοιούτων πάρτες τοῦ περιτάσσεις.

«ΑΡΘΡΟΝ 2. Εν περιπτώσει καθ' ἥν ἡ ἐταιρία ηθελει πραπει ἐν τῶν ὑμημονεύετων ἔξωτερικῶν τοῦ διάπλου μερῶν, ἥ προσθέσει ἔτερον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, ὀφείλει νὰ εἰδοποιῇ περὶ τούτου τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως τῶν Ταχυδρομείων τῆς Ἐλλάδος ἐνα την πραγματοποιήσεως.

«ΑΡΘΡΟΝ 3. Αἱ ἡμέραι καὶ ὥραι τῆς ἀφίξεως καὶ ἀναχωρήσεως τῶν ἀτμοπλοίων εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας, διπού θέλουσι προσθέσει κατὰ τὰ ἀρθρα 1 καὶ 2 τῆς παρούσας συμβάσεως, διέλουσι κανονισθήσας παρὰ τῆς ἐταιρίας, ητοις δύναται μὲν νὰ ἐπιφέρῃ μεταγενεστέρας ἐπωφελεῖς τροποποιήσεις, ἀλλὰ ὀφείλει νὰ κοινοποιῇ ταύτας πρὸς τὴν Γενικὴ Διεύθυνσιν τῶν Ταχυδρομείων ἐνα μῆνα τούλαχιστον, πρὸ τῆς πραγματοποιήσεως.

«ΑΡΘΡΟΝ 4. Τὰ ἔσοδα τοῦ καταρτισμού καὶ ἐφοτισμοῦ τῶν περὶ τὴν εἰρημένην ὑπηρεσίαν χρησιμεύοντων ἀτμοπλοίων τῆς Φωκαϊκῆς ἐταιρίας καὶ ἐν γένει πάντα ἄλλο ἔξοδον γενησόμενον δι' αὐτά

**ARIST. THEODORAKOPULOS**  
REPRESENTATIVE OF  
**SCHAAR & NIEMEYER**  
ESTABLISHED 1851  
WHOLESALE SHIPCHANDLERS  
**HAMBURG 11**  
FREEPORT, BROOK 6  
TELEF: 36 22 46 47 48 49  
PRIVATE: 23 56 08  
TELEGRAMS: SCHAARMEYER - HAMBURG  
Ψυχικό, Μάιος 1958

θέλουσιν είσθαι εἰς βάρος τῆς μνησθείσης ἑταῖρίας.

»ΑΡΘΡΟΝ 5. Τὰ ἀττάπολια τῆς ἑταῖρίας, ἐνὸν χρησιμέουσιν εἰς τὴν προκειμένην ὑπερεσίαν, θέλουσιν ἀπόλοινει ἐν τῷ λιμένι Σύρου πλήρους ἀτέλειας παντὸς ναυτιλιακοῦ τέλους, καὶ οἱ πρὸς χρῆσιν αὐτῶν γαιανθρακες δὲν θέλουν ὑποβάλλεσθαι εἰς διαμετακομιστικὸν ἥ ἄλλο ὅμοιον τι τέλος.

»ΑΡΘΡΟΝ 6. Οὐδεμία ἀρχῆ δύναται νὰ ἐμποδίσῃ αὐτὰ ἀπὸ τοῦ εἰδικοῦ προφριούμονος τῶν, δηλαδὴ, τῆς μεταφορᾶς τῆς ἀλληλογραφίας, τῶν προσώπων, τῶν ἐμπορευμάτων τῶν χρηματοδεμάτων κλπ.

»ΑΡΘΡΟΝ 7. Τὰ ἀττάπολια τῆς ἑταῖρίας δύναται νὰ ἐπιδιάξουν καὶ ἀποβίβασιν ἐλευθέρων εἰς Σύρον νομίσματα καὶ ὥλας χρυσᾶς καὶ ἀργυρᾶς, ἐμπορεύματα καὶ ἐπιδάτας παντὸς ἔθνους μετὰ τῶν πρὸς Ιδίαν αὐτῶν χρῆσιν ἐνδύναμάτων καὶ πραγμάτων, καθ' ὃντος ή εἰσέλευσις καὶ ἔξελευσις, ή εἰσαγωγὴ καὶ ἔξαγωγὴ ἐπιτρέπεται ὑπὸ τῶν ἐλληνικῶν νόμων, τηρουμένων ὑπὸ τῶν πλοιάρχων κατὰ πάσαν περιπτώσιν τῶν ὑγειονομικῶν, τελωνειακῶν καὶ ἀστυνομικῶν διατάξεων καὶ χορηγουμένων καὶ εἰς αὐτὰ ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν, λιμενικῶν καὶ υγειονομικῶν ἀρχῶν τῶν αὐτῶν εὔκολιῶν, αἴτινες καὶ εἰς τὰ ἄλλα τῆς αὐτῆς κατηγορίας ἀττάπολια χορηγούνται, ίνα ἐνέργηται ἡ μεταφορὰ ταχέων καὶ ἀνευ διακοπῆς.

»ΑΡΘΡΟΝ 8. «Ἐάν ἡ ἑταῖρια συνομοδογίη σημειώσῃ μετὰ ταῦτα σύμβασιν μετ' ἄλλης ἀμοιβαῖς ἑταῖρίας εἴτε ἔχωχων, εἴτε ἀλλοεθνοῦς, ἀνεγνωρισμένης ὑπὸ τῆς Ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως, ἐπὶ σκοπῷ ὁμοίας ἀνταλλαγῆς ἐπιστῶν, ἐμπορευμάτων καὶ χρηματοδεμάτων, προερχομένων ἀπὸ τοῦ ἔξωτερού, ἢ διευθυνμένων εἰς αὐτό, συνομολογεῖται ὑπὸ τοῦδε, ὅτι πάσα τοιούτη ἀπ' ἀττάπολιον εἰς ἀττάπολον μεταδίδοσις θέλεται ἐνέργεισθαι ἐλεύθερα παντὸς διαμετακομιστικοῦ τέλους. «Οὐθὲν ἔάν τὰ ἀττάπολια τῆς Φωκαϊκῆς ἥ ἄλλης ἔχωχρους ἥ ξένης τινὸς ἑταῖριας συναντηθῶσι κατὰ τὴν αὐτὴν ἡμέραν ἐν Σύρῳ, δύνανται νὰ συμπληρίσωσιν, ίνα ἐνέργωσι τὰς ἀνταλλαγὰς τῶν. Ἐν ἐναντίᾳ περιπτώσει τὰ πρὸς ἀνταλλαγῆς ἐμπορεύματα καὶ χρηματοδεμάτων θέλουσι φύλαττεσθαι δι'. Ἐξώδων τῆς ἑταῖριας, μέχρι τῆς ἀφίξεως τῶν αὐτανεμούμενου πρὸς φόρτωσιν αὐτῶν ἀττάπολοιού, χωρὶς νὰ ὑπαχθῶσιν εἰς οὐδὲνός τέλους πληρωμῆς, ὑπὸ τὴν ἐπιτήρησιν τῆς τελωνειακῆς ἀρχῆς. Αἱ ἐργασίαι αὐται θέλουσιν ὑπόκεισθαι εἰς τὰς ὑγειονομικὰς διατάξεις.

»ΑΡΘΡΟΝ 9. «Ἡ ἑταῖρια ὑποχρεούται ἀμοιβαῖς:

α') Νὰ μετακομίζῃ δωρεάν καὶ πρὸς ὅφελος τῆς Ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως ἀπὸ του ἐνὸς εἰς τὸν ἔτερον λιμένα τοῦ κατάπλου τῶν ἀττάπολιον τῆς τοὺς ἕμετερέχοντας τῆς Ἐλληνικῆς ἀλληλογραφίαν, τὰς ἐφημερίδας ἥ περιοδικὰ συγγράμματα, ταχιδρομικούς φακέλους τοὺς παραδιδομένους εἰς τ' ἀττάπολοια παρὰ τῶν ἐλληνικῶν ἔχουνται τὰς προσφέρειν τῶν ἔδρευσιν ἐν τοῖς λιμέσοις, ἐν οἷς δὲν ὑπάρχουσι συστήματα ἐλληνικὰ ταχιδρομικά γραφεῖα καὶ νὰ παραδίδῃ αὐτοὺς ἀμέσως μετὰ τὴν προσόρμισιν ἥ τὴν πρόσγεισιν τῶν ἀττάπολιοι κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τῶν.

»β') Νὰ μετακομίζῃ δωρεάν ἐπὶ τῶν ἔξωτερικῶν λιμένων τῶν προσφέρειν εἰς τὴν Ἐλλάδα καὶ τ' ἀνάπταλιν ὅλα τὰ ἀνίκonta εἰς τὴν Ἐλληνικὴν Κυβερνήσιν, ἥ τὸν Β. οἰκον χρήματα καὶ πράγματα, ὃν τὸ βάρος νὰ μὴ ὑπερβαίνῃ τὸν ἔαν τονόν διὰ τὸ αὐτὸν ταξίδιον.

»γ') Νὰ δέχεται καὶ μετακομίζῃ διὰ τῶν ἀττάπολιον τῆς εἰς Γαλλίαν τὰ ἔκει στελλόμενα ἐλληνικά προϊόντα ἐπὶ ἐκπτώσει τοῦ ναύλου, κατὰ 10τοῖς % ἐκ τοῦ κανονισμένου ναύλου, διὰ τοῦ προσδιορισμού τῶν ἀττάπολιοι τῆς ἑταῖριας τῶν Αὐτοκρατορικῶν διαπορμευσεων.

»δ') Νὰ συνάψῃ μετὰ τῆς ἑταῖριας τῆς Ἐλληνικῆς ἀττάπολιοις σύμβασιν περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων, χρηματοδεμάτων καὶ ἐπιβατῶν, προερχομένων ἐκ τῶν ἐλλαδίων λιμένων τῶν προσφέρισεων τῶν Ἐλληνικῶν ἀττάπολιοι καὶ διευθυνμένων εἰς τοὺς τῆς ἀλλοδαπτῆς, ἐν οἷς προσορίζονται τ' ἀττάπολοια τῆς Φωκαϊκῆς ἑταῖριας, καὶ τ' ἀνάπταλιν. Συνομοδογίεται δ' ὑπὸ τοῦδε, ὅτι ἡ τοιούτη ὑποχρέωσις ισχύει καὶ ἐν περιπτώσει, καθ' ἥν, προϊόντος τοῦ χρόνου, ἡ Ἐλληνικὴ ἀττάπολια θέλει συστήσει ἐξωτερικάς γραμμάς καὶ τὰ ἀττάπολια τῆς Φωκαϊκῆς ἑταῖριας δὲν ηθελον προσεγγίζει εἰς τοὺς λιμένας ἔκεινους.

»ε') «Ἡ ἑταῖρια ἀναδέχεται αὐτοπροσιτέως νὰ μεταφέρῃ ἄνε ναύλου διὰ τὰς ἀττάπολιοι τῆς, ἐπὶ τὴν αἵτηση τῆς Γενικῆς Διευθυνσεως τῶν ταχιδρομίων, τὰ ἔξι Ἐλλάδος ἀποστελλόμενα εἰς οἰονδήποτε λιμένα προσφέρισονται ταῦτα καὶ τ' ἀνάπταλιν, πρόσωπα, ὃν ὁ ἀριθμός δὲν δύναται νὰ ὑπερβαίνῃ τὰ δέκα καὶ ἕτοις.

»ΑΡΘΡΟΝ 10. «Ἀπαγορεύεται εἰς τοὺς πλοιάρχους τῆς ἑταῖριας, δοάκις προσφέρισονται ἐν Σύρῳ, καθὼς καὶ εἰς τοὺς πράκτορας τῆς ἑταῖριας νὰ δέχωνται ἐπιστολὰς πρὸς ἀποστολήν, ἐκτὸς τῶν ταχιδρομικῶν φακέλων, τῶν διπλωματικῶν καὶ προξενικῶν ἔγγραφων τῆς Αὐτοκρατορικῆς Γαλλίκης Κυβερνήσεως καὶ τῶν τῆς ὑπερεσίας τῶν πρακτόρων τῆς ἑταῖριας.

»ΑΡΘΡΟΝ 11. «Ἡ παρούσα σύμβασις ισχύει ἐπὶ πέντε ἔτη καὶ μετὰ τὴν λήξιν τούτων θέλει ισχύει δι' ἔτερα πέντε ἔτη καὶ οὕτω καθ' ἔχης, ἐάν δὲν ηθελε γίνεται ἐναντία τις κοινοποίησις ὑπὸ τοῦ ἔτερου τῶν συμβαλλομένων μερῶν ἔξι τούλαχιστον μῆνας πρὸ τῆς λήξεως τῆς πεντατέσιας.

»ΑΡΘΡΟΝ 12. «Ἡ παρούσα σύμβασις μετὰ τὴν ἐπιψήφισιν τῆς παρὰ τῶν Νομοθετικῶν Σωμάτων τῆς Ἐλλάδος δέλλει ἐπικυρωθῆ ἄφ' ἐνὸς μὲν παρὰ τοῦ ἐπὶ τῶν Ἐσωτερικῶν ὑπουργοῦ τῆς Ἐλλάδος, ἄφ' ἐτέρου δὲ παρὰ τοῦ ἐν τῷ Μασσαλίᾳ Διευθυντοῦ τῆς Φωκαϊκῆς ἑταῖρίας, αἱ δὲ ἐπικυρώσεις αὐτῶν θέλουσιν ὑπὸ τῆς Ἀθηναίων ἐν διαστήματι δύο μηνῶν ἥ καὶ ταχύτερον, εἰ δυνάτων, καὶ οὕτως ἡ σύμβασις αὐτῆς θέλει τεθῆ εἰς ἐνέργειαν ἀμέσως μετὰ τὴν ἀνταλλαγῆς τῆς ἐπικυρώσεως καὶ τῆς συνομοδογίας τῆς Ἀθηναίων ἐν τῇ § 4 τοῦ ἀρθροῦ 9.

»Πρὸς πιστωσιν τῶν ἀνωτέρω τοῦ δύο συμβαλλομένων μέρων ὑπέγραψαν αὐτήν καὶ ἐπέθεσαν τὰς σφραγίδας τῶν.

»Εἰς Αθηναίς τῷ 26 Ἀπριλίου 1858

»Θεωροῦντες τὸν ἀπὸ 10 Μαΐου 1858 νόμον, δι' οὐ ἔδόθη ἥ συγκατάθεσις τῆς Βουλῆς καὶ τῆς Γερουσίας κατὰ τὸ ἄρθρον 25 τοῦ Συνάγματος.

»Θεωροῦντες τελευταῖον τὸ ἀπὸ 5 Ιουνίου 1858 Βασιλικὸν Διάταγμα δι' οὐ εἶμεθα ἐπιτετραμένον νὰ ἐπικυρώσωμεν αὐτῆν.

»Ἐγκρίνομεν καὶ ἐπικυρούμεν τὴν μνησθείσαν ἀττάπολοικήν σύμβασιν διὰ τῆς παρούσης πράξεως μας ἀνταλλαχθησομένην διὰ τῆς

σταλείσης ἐπὶ τούτῳ παρὰ τοῦ Διευθυντοῦ τῆς ἐν Μασσαλίᾳ ἀτταπολοικής ἑταῖρίας γνωστῆς ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Ἐταιρία Φωκαϊκή» ἐπιφαλασσομένου πάντοτε τοῦ δικαιώματος εἰς τὴν Α. Μ. τὸν Βασιλέα ὑπὸ ἀνακαλέσης τοῦ, ἐπειδὴ δημοσιεύματα ιστορικοῦ περιεχομένου, ὅπως δημοσιεύσησαν εἰς τὸ ἀνά χειρας περιοδικόν.

»Πρὸς πιστωσιν τούτου ὑπεγράψαμεν τὴν παρούσαν ἐπιθέντες τὴν σφραγίδαν τοῦ «Υπουργείου».

»Εξεδόθη ἐν Αθηναίς τῷ 6 Ιουνίου 1858.

A. MIAOULIS

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: «Ἀναφορικῶς μὲ τὴν δράσιν καὶ τὴν νομοθετικὴν κίνησιν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ ἀπὸ τῆς ἀπελευθερώσεως μας καὶ ἐντεύθησθαι εἰς τὸ ἀνά χειρας περιοδικόν.

Α) Τὸ ἀπὸ 11 Νοεμβρίου 1836 Διάταγμα ΠΕΡΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ τὸ δόποιν ἀπέτελε τὸ βασικὸν νομοθέτημα μέχρι σχεδόν καὶ τῶν ἡμερῶν μας διὰ τὸ Ἐμπορικόν μας Ναυτικὸν («Ναυτ. Χρον.» T. 33 σελ. 11). Β) Τὸ νόμον τῆς 4 Ιανουαρίου 1834 περὶ Ὁργανισμοῦ τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν («Ναυτ. Χρον.» T. 92 σελ. 14). Γ) Τὸ Διάταγμα τῆς 24 Νοεμβρίου 1850 διὰ τὰς πρώτας ἔξετάσεις τῶν ἐμποροπλοίων μεταφορῶν («Ναυτ. Χρον.» T. 134 σελ. 8). Δ) Τὸ ἀπὸ 30 Ιουνίου 1837 Διάταγμα διὰ τὰς πρώτας Ναυτικὰς Σχολὰς τῆς Σύρου καὶ τοῦ Ναυπλίου («Ναυτ. Χρον.» T. 169 σελ. 13). Ε) Τὸ ἀπὸ 27 Ιουλίου 1856 Διάταγμα διὰ τὸ πλήρωμα τοῦ πρώτου Ἐλληνικοῦ ἀτταπολοιού «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ» («Ναυτ. Χρον.» T. 209 σελ. 14). ΣΤ) Τὸ ἀπὸ 11 Αύγουστου 1856 Διάταγμα διὰ τὸ πλήρωμα τοῦ ἀτταπολοιού «ΥΔΡΑ» («Ναυτ. Χρον.» T. 215 σελ. 18). Ζ) Τὸ ἀπὸ 22 Απριλίου 1855 Διάταγμα διὰ τὴν πρώτην σύντασιν τῆς Ἐλληνικῆς ἀτταπολοικῆς Συγκοινωνίας («Ναυτ. Χρον.» T. 236 σελ. 14). Η) Τὴν ἀπὸ 6 Μαρτίου 1856 ἐγκυρωτὸν διά την διαμονὴν τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας («Ναυτ. Χρον.» T. 257 σελ. 19). Θ) Τὸ ἀπὸ 4 Απριλίου 1833 Διάταγμα διὰ τὴν καθιέρωσιν τῆς σημαίας τῶν ἐμπορικῶν μας πλοίων («Ναυτ. Χρον.» T. 259 σελ. 18). Ι) Τὸ ἀπὸ 10 Ιουλίου 1856 Διάταγμα περὶ προσωρινῆς διευθυνσεως τῆς ὑπηρεσίας τῶν ἀτταπολοιού («Ναυτ. Χρον.» T. 266 σελ. 18). ΙΑ) Τὸ ἀπὸ 23 Οκτωβρίου 1853 Διάταγμα περὶ διορύξεως τοῦ Πορθμοῦ τοῦ Εύριπου («Ναυτ. Χρον.» T. 269 σελ. 22). ΙΒ) Τὴν ἀπὸ 31 Οκτωβρίου 1856 πρώτην ὑπογραφὴν ἐργατῶν θαλάσσης («Ναυτ. Χρον.» T. 273 σελ. 14). ΙΓ) Τὴν ἀπὸ 1 Μαΐου 1857 Ἀκτοπλοϊκήν Σύμβασιν («Ναυτ. Χρον.» T. 285 σελ. 20).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ



## PEROLIN FUEL OIL TREATMENT and other Quality Products

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

### REPRESENTATIVES AND STOCKS THROUGHOUT THE WORLD

#### GREECE

D. N. VLACHOS

7, Leocharous Street—Tel. 42.249

PIRAEUS

SYRIA - LEVANON

PAPADOCIOU & CO.

LATTAKIA

(also at Banias, Beirut, Sidon & Tripoli)

JAPAN

MITSUBISHI SHOJI KAISHA, LTD.

MITSUBISHI SHOJI BLDG.

No. 10, 2chome, Maranouchi Chiyoda-ku

TOKYO

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

NEW ZEALAND

NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.

33, Ferry Buildings

AUCKLAND, C. I.

SWEDEN

C. A. BERGLUND & SON

P. O. Box 12041

GOTHENBURG 12

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL A/S

Dronningensgt 10) 12

OSLO

(also at Bergen)

KRISTIAN HERLOFSEN

Dronningensgt. 81

KRISTIANSANDS.

# ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ Κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

**ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Μάιος.** — Έπιμονος άσκεται από τινος χρόνου πίε σις έπι της Αμερικανικής Κυβερνήσεως διά την άνατιμησιν τού χρυσού. Πανάκεια τών σημερινών οικονομικών δυσχερειών και τού πληθωρισμού θεωρεῖται ανάτιμησις από την Αγγλίαν, κυριώς, και τάς χώρας τής Κοινοπολιτείας.

— Αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι δὲν φαίνονται διατεθειμέναι νὰ συζητήσουν τήν υποτιμησιν τού δολλαρίου και δι' ἄλλους λόγους, ἀλλά και διότι η Ρωσία θα είναι η περισσότερον από την άνατιμησιν τού χρυσού, δεδομένης τής πρωτευόσης θέσεώς της εἰς την παραγωγήν. Διευκολύνονται ἀκόμη τά Σοβιέτ εἰς την ἀγοράν περισσοτέρων εδῶν μὲ τὸν άνατιμημένον χρυσόν των από τὰς χώρας τού ἐλευθέρου κόσμου.

• Εἰς σοδαράς ἐμβάλλει άνησυχίας τάς κυβερνήσεις τῶν χωρῶν τῆς Δύσης ή ἀρδαμένη από την 1956 και συνεχίζομην πτώσις τῶν τιμῶν τῶν πρώτων υἱῶν. Δημιουργεῖ αὐτὴ προβλήματα, ὅχι μόνον οικονομικά, ἀλλά και πολιτικά διά τὸ πλείστον τῶν χωρῶν τῆς Ασίας, τῆς Αφρικῆς και τῆς Λατινικῆς Αμερικῆς.

— Η ἀντιαμερικανισμός, δύστις τελευταίως οξύτατος ἔξεδηλώθη εἰς τὴν πτώσιν τῶν τιμῶν. ἔχει μίαν — τὴν σοδαρωτέραν — τῶν ἀσφρούμων.

— Αι ὑποανάπτυκτοι χώραι αἱ παράγουσαι τὰς πρώτας υἱας, ἀναμεταρίζουν ἡδη πρόβλημα ἐπιδιώσεως. Ἀδυνατοῦν νὰ καλύψουν τὰς στοιχειώδεστέρας των εἰσαγωγικάς ἀνάγκας, ἐλλείψει συναλλάγματος.

— Η ὑφεσις τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας και τὴν Δυτικήν Εὐρώπην περιώρισε σημαντικῶς τὴν ζήτησιν πρώτων υἱῶν και καυσίμων, ἐνώ ἡ προκληθεῖσα ἀπὸ τὴν ἐντατικήν ζήτησιν τῶν ἑταν 1955 και 1956 ὑπεπασαργώθη, ἐδημούργησε τὰ ἀπιθέματα και τὴν υποτιμησιν.

— Πλειστα δὲν προΐστανται ἐμφανίζουν ἡδη πτώσιν κατὰ 10 μέχρι 40% τῶν πρὸ διετίας τιμῶν. Διὰ μόνας τὰς 16 χώρας τῆς Ασίας και τῆς Απω Αναστολῆς τὸ ἀλλειμα τοῦ ἐμπορικοῦ τῶν Ισολυγίου — διπλούνται ἀπὸ τὸν 'Οργανισμὸν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν — ἀνήρχετο εἰς 2.1 δισεκατομμύρια δολ., κατὰ τὸ α'. ξέσαντον τοῦ 1957. Καὶ ἡ κατάστασις ἔκτοτε ἔχειρτέρευσε.

— Μέτρα τείνοντα εἰς τὴν δελτίωσιν τῆς ζητήσεως και τῶν τιμῶν ιελετώνται ἡδη εἰς τὴν Οὐστιγκτώνα. Οι τελωνειακοὶ δασμοὶ και οι εἰσαγωγικοὶ περιορισμοὶ ὑποεικύνθηται νὰ χαλαρωθοῦν.

• Τὴν κρίσιν ἔκ τῆς ύποτιμησεως τῶν πρώτων υἱῶν και τῆς συσσωρεύσεως τῶν ἀποθεμάτων ἐπιτίνει ἡ ρωσική παρέμβασις.

— Προσφέρουν τὰ Σοβιέτ και ἡ Κίνα εἰς χαμηλὰς τιμὰς — ἡ γνωστὴ μέθοδος τού ντάμπιγκ — μέταλλα και ἄλλας πρώτας υἱας. Τοῦ κασσιτέρου, τῆς πλατίνης, τοῦ ἀλουμινίου, τοῦ χαλκοῦ, τοῦ ψευδαργύρου οἱ τιμαὶ ἔπεισαν εἰς χαμηλότερα ἐπίπεδα, λόγῳ τῆς ἀθρόας ἀπὸ τὰς οικονομικάς χώρας προσφορᾶς. Πρόκειται περὶ συντονισμένου σχεδίου ἔξαθλιώσεως τῶν χωρῶν τῆς Λατινικῆς Αμερικῆς, τῆς Αφρικῆς και τῆς Ασίας.

• 'Απὸ τὰς συζητήσεις κατὰ τὴν τελευταίως σπινελθούσαν εἰς τὴν N. 'Υόρκη 42αν σύνδοσην τοῦ 'Αμερικανικοῦ Συμβουλίου τῆς Βιομηχανίας ἀπεκρυσταλλώθη ἡ ἀπωσι. διτὶ ἡ ἐπάνοδος εἰς τὴν προτέραν παραγωγική δραστηριότητα δὲν θὰ πρέπει νὰ ἀναμένεται ἐντὸς τοῦ 1958.

— Η συνεχίζομένη πτώσις τῶν ἐπενδύσεων διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν ιδιοτεμάνων και τὴν δημιουργίαν νέων βιομηχανικῶν ἐγκαταστάσεων, δεωρεῖται μία τῶν κυρίων ἀφορμῶν. 'Η πτώσις αὐτὴ φαίνεται νὰ ἔκαλουθήση και κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ 1959.

• Τοῦ πετρελαίου ἡ παγκόσμιος κατανάλωσις ποοδέπεται ἀνωτέρα ἐ-έτος μόνον κατὰ 2½%, ἔναντι τῆς συνήθους αὐδήσεως 6% τῶν προηγούμενων ἑταν.

• Εἰς ὁδύτητα, ἔκτασιν και χρόνον διαρκείας ἡ παροῦσα ὑφεσις — ἡ τοίτη κατὰ σεισῶν μεταπολεμικῶς — τῆς Αμερικανικῆς οικονομίας ἡ-περέθη τὰς προσοχούμενας.

— Τόσον ἡ πτώσις κατ' δύνον και ἀξίων τῆς βιομηχανικῆς δοστηριότητος, δοσον και ἡ ἀνεργία δι-απιστούνται ἐκ τῶν στατιστικῶν εὐ-ρύτεροι.

— Η ὑφεσις τοῦ 1948/49 διπόκεσεν ἀπὲν ἔτος και ἡ βιομηχανική παρασκευὴ ἐψειώθη κατὰ 10 %. 'Ο αὐτὸς νοόνος διασκεψεται και τὸ σύτο ποποτάπλωτην ἐκττόσεως ἐστιμείωθη και κατὰ τὴν κρίσιν 1953/54.

— 'Απὸ τοῦ Δεκεμβρίου τοῦ 1956 τὸ πεκτό τοῦ δείκτου τῆς βιομηχανικής παραγωγῆς (147%) κηνίσεις νὰ ἐκπίπτη διὰ νὰ οθήση εἰς τὰ 126% ἑντὴ 18 μηνών. Τὴν κατάτεταν δοσον τῆς ἐκπτότητας κατὰ τὸ 1954

ητο 123% και 90% διὰ τὸ 1949.

— 'Η ὑπεργία ἀντιπροσωπεύει τώρα τὰ 7.5% τοῦ ἐργατικοῦ δυνα-μικοῦ, ἔναντι 5.6% τοῦ 1954.

— Αι δοπτάναι, τέλος, τοῦ καταναλωτικοῦ κοινοῦ ἐπεσαν κατὰ 1½ δι-εκατομμ., δολ., τὸ 1949, κατὰ δύο, σχεδόν, τὸ 1954 και κατὰ 2½ δι-εκατ. δολ., κατὰ τὴν παρούσαν ὑφεσιν.

• Εἰς 1.740 ἑκατομμύρια μάρκων ἀνήρχοντο, εἰς τὸ τέλος τοῦ 1957, αἱ τοποθετήσεις γερμανικῶν κεφαλαίων εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Κατανέμονται : Εύρωπη 595, Αφρική 93, Ασία 76. 'Ηνωμ. Πολιτείαι 185. Καναδάς 225. Λατινική 514 και Αύστροια 50.

— 'Η προσοχή τοῦ γερμανικοῦ κεφαλαίου και τῆς Κυβερνήσεως τῆς Ηπείρου στρέφεται τώρα πρὸς τὰς χώρας τῆς Ασίας και τῆς Αφρι-κῆς. 'Οσαι ἀποκτούν την πολιτικήν σταθερότητα και παρέχουν τὰς ἀ-ναγκαῖας ἐγγυήσεις πόστεως, εύρισκουν πρόθυμον νὰ τὰς ἐνισχύσῃ τὸ γερμανικὸν κεφαλαίον.

• Κατὰ τὸν Πρόδερμον τῆς μεγαλυτέρας βιομηχανικῆς ἐπιχειρήσεως τοῦ κόσμου, τῆς «Ιουνάιτεν Στάλι», διπὸ τοῦ τρέχοντος μηνὸς ἡ ζητησις χάλυβος θὰ ἀρχίσῃ αὐδανομένη. Τὰ ἀποδέματα τείνουν νὰ φθάσουν τὸ επίπεδον τοῦ 1954 και αἱ παραγγελίαι θὰ εἰνε περισσότεραι. 'Η αι-σιοδοξία διὰ τὸ ἀμέσως προσεκές μέλλον, δοσον και τὸ ἀπώτερον, χα-σακτηρίζει διὰ τὸ σύνολον τῶν δηλώσεων τοῦ ἀμερικανοῦ βιομηχάνου. Προ-βλέπει ούτος ἐντὸς δεκατίας αὐδησιν κατὰ 30% τῆς καταναλώσεως τοῦ χάλυβος εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας.

— 'Ἐν τῷ μεταξύ, ἡ κατ' 'Απολίον παραγωγὴ χάλυβος κατέπεσεν εἰς 5.5 ἑκατομμύρια τόνων. εἰς τὸν κατώτερον, δηλαδή ἀπὸ τοῦ 1946 ἡ αι-ριθμὸν δι'. ἔνα μῆνα ἀπλαγμάνοντας ἀπειδούν. 'Η παραγωγὴ αὐτὴ ητο κατὰ 723.000 τ. μικροτέρα, ἔναντι τοῦ Μαρτίου ἐ. ἐ. και κατὰ 4.2 ἑ-κατομμύρια τόνων, ἔναντι τοῦ 'Απριλίου 1957.

— 'Οι αἰσιοδοξοὶ διὰ τὸ τετράμηνον ησαν : 24.3 ἑκατ. τόνων, ἔναντι τοῦ Αιγαίντεοι κατὰ 17 ἑκατομμύρια τόνων, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου τετρα-μηνούν 1957.

• Μειωμένη και ἡ παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὰς ἔξ χώρας τῆς Κοινότητος Χάλινδες-Γρινάνδερς. 'Ανηλθε κατ' 'Απριλίου εἰς 4.832.000 τόν., ἔ-ναντι 5.195.000 τόνων τοῦ μηνὸς Μαρτίου. ('Η Γερμανία 1.876.000, τὸ Βέλγιον 496.000 τόν., η Γαλλία 1.251.000 τόν., η Ιταλία 535.000 τόν., τὸ Λουξεμβούργον 284.000 τόν., και ἡ Ολλανδία 114.000 τόν.).

• 'Η παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὰς ἔξ χώρας τῆς Κοινότητος Χάλινδες-Γρινάνδερς. 'Ανηλθε κατ' 'Απριλίου εἰς 1.876.161 τόν., ἔναντι 2.060.773 τόν., τοῦ Μαρτίου. Διὰ τὸ τετράμηνον, δηλαδή, τοῦ 1958 παραχθή νάλω 8.137.394 τόν., ἔναντι 7.956.627 τόν. τοῦ ἀντιστοίχου τοῦ 1957. Τοῦ γυτοσιδήρου ἡ ἐφε-τεινή (τὼν 4 μηνῶν) παραγωγὴ, ητο κατὰ 2% ἀνωτέρω, ἔναντι τῆς ἀν-τιστοίχου περουσινῆ.

— 'Τῆς Γαλλίας, ἐπίσης, ἡ κατ' 'Απολίον παραγωγὴ ἀνηλθεν εἰς 1.25 ἑκατομμύρια τόνων, ἔναντι 1.33 ἑκατομμ., τόνων τοῦ περουσινοῦ 'Απολίον. Τοῦ τετραμήνου πάντως, ἡ παραγωγὴ ητο κατὰ 10% ἀ-νωτέρα.

• Αἰσιοδοξοῦ οἱ 'Ολλανδοὶ ἐσοπλισται διὰ τὸν ἀπασχόλισην τῶν πλοίων. Ζήτησιν τονιάζει σταθερῶς αὐδανούμενην ποοδέπονην εἰς τὴν ἡ-τησίαν ἔκθεσιν τῶν πετραγμένων τῆς ἐπαγγελματικῆς τῶν ὄργανων σεως.

— 'Η ἀναπτυσσομένη βιομηχανική δοστηριότητης τῆς Δυτικῆς Εύ-ποτης και ἄλλων μεσοῦν τοῦ Κόσμου η πούδησις τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Γῆς και ἡ ποδόσηση τῶν ὑπονομαπτύκτων 'Αρώνων θὰ προκαλέσουν τὴν δια-κίνησιν πεοπτοτέρων ἀγνωστῶν.

— 'Εξ ἀλλού η πασσούσα κοίσης τῆς ναυλαγοσᾶς θὰ ἀναγκάσῃ τὰ παρόλικα και ἀντιοκυνωμικοῦ σκάφους. ἐκνοίστερον ἀπὸ δοσον πιστεύεται, νὴ λάδουν τῶν ἀνούσων ποὸς τὰ ἐδογοστάσια τῶν δισλύσεων, περιοριζ-μένης ούτω τῆς ύπερπροσφορᾶς χωρητικότητος.

• Κατὸ Βεστανήν ἐκπούρωσην τῆς πετρελαιοιδιούπονησίς, μεταξὺ τῶν ἑταν 1955 και 1965 θέλει πιειωθῆ αὐδησις κατὰ 150% τῶν εἰς πε-τρέλαιον ἀναγνωριζούντων.

— Eἰς τὴν Ήπειρωτικὴν Φιλίωπην η κατανάλωσης πετρελαίου ἐνδι-νεται ἡντὶ πούδησην τὰ 230—240 ἑκατομμύρια τόν. κατὰ τὸ 1965 και τὰ 400—450 ἑκατομμύρια τόν. κατὰ τὸ 1975.

— 'Η θεοποιησηνική ηνεγούει δὲν θὰ νοσηποποιηθῇ εἰς εύσεινην πλησιασκού πολ τὸ περιπλέσιεων 20ετίας. Αι μεγαλύτεραι ἀνάγκαι θὰ νολισθανοῦν διὰ τοῦ πετρελαίου.

## 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<sup>HN</sup> ΚΑΙ 16<sup>HN</sup> ΕΚΑΣΤΟΥ ΜΗΝΟΣ

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

• Οι ύπευθυνοι κύκλοι των έταιριών πετρελαίων πιστεύουν, ότι η ύποχρησης της κατανάλωσεως λίγα συντόμως θά σταματήση. «Υπάρχουν ένδειξεις, ότι αι δραστικοί περιοκτής της παραγωγής και της διεύλεσης είναι τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας θά έπαναφέρουν την ισορροπίαν άποθεμάτων και παραγωγής και έτσι η ζήτησης έμφανισή κατά τον χειμώνας ζωηρότερον τον ή βιομηχανία του πετρελαίου θά άναλάβη την πρότης ήφεσεων εύημερίαν της.

• Περισσότερα τάς άποθεμάτων τού άργού πετρελαίου είς τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας. Ανήρχοντο τάς πρώτας ήμέρας τού Μαΐου είς 276 έκατομμύρια διαρείλιων, έναντι τών 262 έκατομ. της άντιστοίχου περιστνής περιόδου.

• Η παραγωγή πετρελαίων είς τὸν έλευθερον κόσμον ήτο, κατ' 'Απρίλιον ή άνωτέρα άπό έπαταμήνου, "Εφθασεν αύτη είς τὰ 15.473.500 διαρείλια ήμερησίων.

—Η παραγωγή είς τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας διεκυμάνθη πέριε ένός μέσου όρου 6.809.000 διαρείλιων ήμερησίων, διά δὲ τάς λοιπάς χώρας γύρω τών 8.664.500 διαρείλιων ήμερησίων.

• Διά πρώτην φοράν μεταπολεμικώς διαρείλιων διαρείλιων τού 'Αμβούργου ένεφάνησε συστολήν της έμπορικής του κινήσεως. Το σύνολον τών διακινηθέντων έμπορευμάτων κατ' 'Απρίλιον έφθασεν είς 2.7 έκατομμύρια τόνων, με μείωσην 192.000 τ. έναντι τού προηγουμένου μηνός.

—Αι έκ τού έξωτερού είσαγωγαι ήσαν ολιγώτεραι κατά 156.000 τ., δὲ μείωσις αύτη άνεφέρετο κυρίων είς τὰ άμερικανικής προελεύσεων φορτία σιτηρών και γαιανθράκων. Είς 45.000 τ. άνήρχετο ή μείωσις δι' έκαστον τών δύο τούτων ειδών.

• Αι τελευταίαι στατιστικά διαπιστώνουν, ότι τάς παραπλισμένα, κατά τάς άρχας Μαΐου, δεξαμενόπλοια άνήρχοντο είς 339, συνολικής γωρητικότης 5.239.783 τόνων d.w.

—Εξ αύτων τά 118, χωρητικότης 1.805.368 τ. άνηκον είς έταιριάς πετρελαίων και τά υπόλοιπα 221, χωρητικότης 3.434.415 τόνων d.w. άνηκον είς ίδιώτας έφοπλιστάς.

• Πρόσφατος έκθεσις τών έταιριών «Σέλλα» και «Μπρίτις Πετρόλεουμ» άναφέρεται είς τό κατεχόμενον παρά τών ήδη μεγάλων όργανισμών τοντάς δεξαμενοπλοίων. Τού όμιλου «Σέλλα» διδικτητος στόλος άνίσχετο είς τό τέλος τού 1957 είς σκάφη 3.3 έκατομμύριών τόν. d.w. Και τό σύνολον, μετά τών ναυλωμένων, είς 9.2 έκατομ. τόνων d.w. Της «Μπρίτις Πετρόλεουμ» τό ίδιοκτητον τοντάς συνεκροτείτο άπό 157 σκάφη, 2.411.000 τόν. d.w. και τά ναυλωμένα σκάφη είς 3 έκατομμύρια τόνων d.w.

—Τά ύπό παραγγελίαν δεξαμενόπλοια, παραδοτέα έντος της προσεχών πενταετίας, άνήρχοντο διά τήν «Μπρίτις Πετρόλεουμ» είς 55 μονάδας διαφόρων μεγεθών, έν συνόλω 2.1 έκατομμύρια τόνων d. w. Αι παραγγελίαι τής «Σέλλα» άνήρχοντο είς σκάφη 1.7 έκατομμύριών τόν. d.w., παραδοτέα έντος της προσεχών τετραετίας.

• Και πάλιν δι πετρελαιαγωγώς τού 'Ιράκ, δι διά μέσου τού έδανον τού Λιβάνου διερχόμενος, ύπεστος διάδας άπό σαμποτάζ τών υτασιστών. Τό πετρέλαιον τώρα διοχετεύεται πρός τό τέρμα τού άγωνού είς Μπράνιας τής Συρίας και δχι πρός τήν Τρίπολιν.

—Αι ζημίαι είναι, ως φαίνεται, σημαντικαι και ή έπισκευή τού άγωνού δυσχέρη, λόγω τής διάδησης τού κυρίου σώματος αύτού. Πετρέλαιον 7/8 έκατομμύριών τόνων είτοιώς διωχετεύετο διά τού τέρματος τής Τριπόλεως.

• Τό μεγαλυτέρου έκτοπίσματος έμπορικὸν πλοίον τού Κόσμου, τό τάνκερ «Χάρολδ Χέλμ» μετέφερε κατά τό παρθενικόν του ταξίδιον 82.411 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου άπό τόν Περσικόν Κόλπον είς τήν Φίλαδέλφειαν. Τό βύθισμα τών 45 ποδών δέν τού άπετρεψε νά φθάση είς τόν τελικόν προορισμόν τού πρός έκφόρτωσιν.

—Τάνκερ 32.000 τόν. έπλεύρισεν άνοικτά τού ποταμού Ντελάγουεαρ πρός τό μεγαθήριον σκάφος και παρέλασε μέρος τού φορτίου του.

—Τό «Χάρολδ Χέλμ» έναυπηγήθη είς τήν Ισπανίαν διά λογαριασμών τού γνωστού κ. Λούντηκ. Είνε 85.000 τόνων d.w. και έκτοπισματος 109.830 τόνων. (Τό «Κουήν 'Ελιζαμπεθ» έχει έκτοπισμα 78.043 τόνων. Τό μήκος τού «Χάρολδ Χέλμ» είναι 854 ποδών και τού «Κουήν 'Ελιζαμπεθ» 1031 ποδών).

• Είς 3.200.000 τ. άνέρχονται οι είσαγθεντες είς τήν Γερμανίαν γαιάνθρακες, κατά τό πρώτον τρίμηνον τού ήτους, ήσαν δὲ κατά 1.000.000 τ. διλγώτεροι, έναντι τών είσαγωγών τού τετάρτου τριμήνου τού 1957.

—Διά τόν 'Απρίλιον αι είσαγωγαι υπελογίζοντο κατά τι άνωτεραι τών 700.000 τόνων μόνον. Τό έπιστον σύνολον προβλέπεται νά στραφή γύρω τών 12 έκατομμυρίων τόνων. ήτοι κατά 20% — ίσως δὲ και έτι περισσότερον—έπι έλαπτον, έναντι τής είσαγωγικής περιόδου τού 1957.

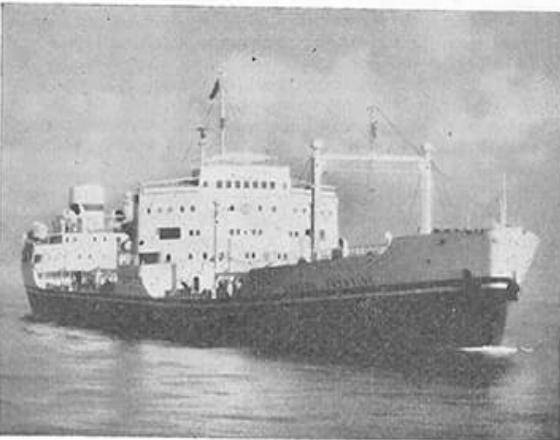
• Και ένα, διπωδόπιτο, εύχροιστον, μέσα είς τό τόσο δυσάρεστα, διά τήν ναυλαγοράν γεγονός : Διεκόπησαν αι μεταξύ Πεκίνου και Τόκιο διαπργματεύσεις διά τήν σύναψιν έμπορικής συμφωνίας εύσυντέρας πως έτάσσεως. 'Αποτέλεσμα τούτου ύπηρεν ή στροφή και πάλιν τής Ισπανίας πρός τήν Αμερικήν και τήν Αύστραλιαν διά τήν προμήθειαν γαιανθράκων, μεταλλευμάτων, δημητριακών και άλλων ειδών.

—Είς τήν ναυλαγοράν έσημειώθη μία ζωηστέρα ζήτησης χωρητικότης διά τήν έξη Αμερικής μεταφοράν γαιανθράκων.

• 'Αρκετά σκάφη έναυλώθησαν ήδη πρός μεταφοράν σιτηρών άπό τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας είς τήν Πολωνίαν. Αι ναυλώσεις αύταις άποτελούν τήν άπαρχην διά τήν μεταφοράν έν συνόλω 200.000 τ. σιτηρών είς τών κρατικών είς γεωργικά προϊόντα πλεονασμάτων. 'Υπολογίζεται, ότι ή Πολωνίας έχει μέχρι τούδη άγοράσει τό ¼ περίπου τής χορηγηθείσης είς αύτην ποσότητος, δάσεις τής γνωστής συμφωνίας.

—Σημαντική, έπίσης, χωρητικότης έναυλώθη μεταφοράν κανονικού σίτου είς τήν Πολωνίαν. 'Ηγοράσθησαν έκειθεν 200.000 τ. σιτηρών και πρόκειται ήδη νά άγορασθεύν και έτεραι 150.000 τόνων.

# MARINE PAINTS



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

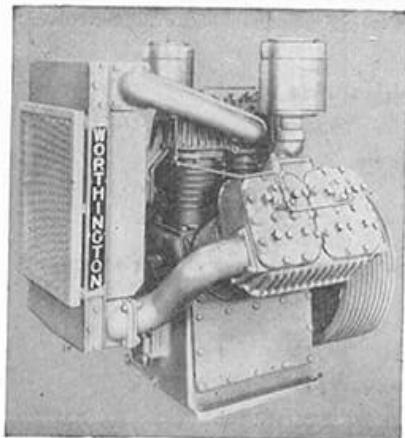


M.V. STAMOS  
Managed by Fafalios Ltd.

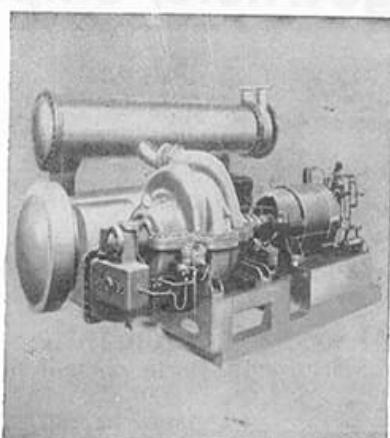


M.V. PEGASUS  
Managed by Rethymnis & Kulukundis Ltd.

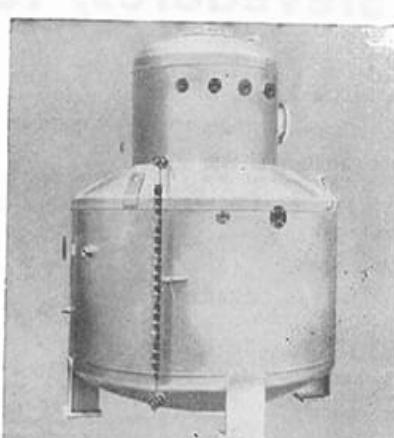
**LINALUX AND DULUX**  
**MARINE PAINTS**  
IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD.  
PAINTS DIVISION,  
SLOUGH BUCKS, ENGLAND.



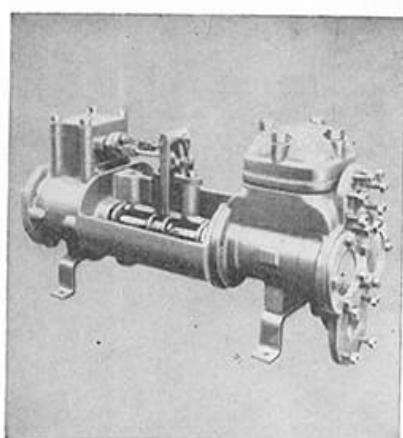
Air Compressors



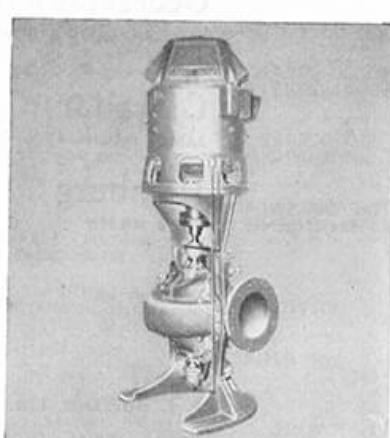
Refrigerating and air conditioning equipment



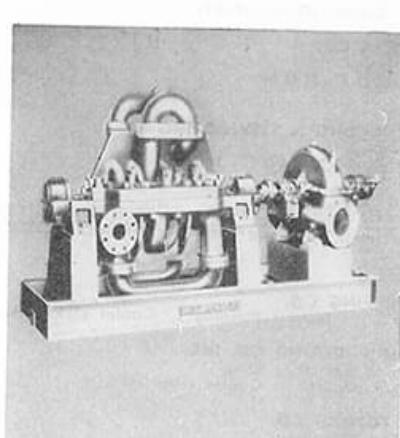
Desuperheating feed-water heaters



Reciprocating pumps - steam-driven, motor-driven and variable capacity units.



Centrifugal pumps - all types and capacities.



Steam turbines - single-stage, multi-stage, and combined turbine and gear units.

## ΕΚΛΕΞΑΤΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΟΥΣΙΩΤΕΡΑΝ ΠΟΙΚΙΛΙΑΝ ΒΟΗΘΗΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΝΑΥΤΙΑΣ

Τα πλοσεκτήματα έκδογης βοηθητικών μηχανημάτων άπό την έταιραν WORTHINGTON είναι μέγιστα. Νά είσθε βέβαιοι ότι θά σᾶς προμηθεύσωμεν με τά άκριτη μηχανήματα ώστε νά άντιμετωπίσετε τά δύμεσον άνάγκας σας. Παραδείγματος χάριν, είς άντλιας και συμπιεστάς δίνασθε νά έκλεξετε ποικιλίαν μεγαλύτερων πάσης άλλης έταιρων. Ού τύχετε της αύτης ποικιλίας είς τά τόσα άλλα προϊόντα γαντιλάς της WORTHINGTON τινά τῶν δύοπων σᾶς παρουσιάζουμεν άνωτέρω. Ή έταιρα WORTHINGTON λαμβάνει την τιμήν νά σᾶς έξυπηρετήσῃ

είς ότι είδικόν πρόβλημα έχετε σχετικός με άντλιας, συμπιεστάς, φυκτικά μηχανήματα, βοηθητικούς στροβίλους κλπ. Έπιπλέον σᾶς παρέχει τήν δυνατότητα παραλαβής και άλλαγής άνταλλακτικών τών προϊόντων της είς οιοδήποτε μέρος τού κόσμου μέσω τῶν έν τῷ έξωτερικῷ έργοστασίων της. Γράψατε έκθετοτες τάς είδικάς σας άνάγκας εἰς τή πλησιεστέρων έταιρων WORTHINGTON ή κατ'εύθειαν εἰς τά κεντρικά γραφεία: WORTHINGTON CORPORATION, MARINE DIVISION, HARRISON, N.J., U.S.A.

M6.2G

# WORTHINGTON



Τό σήμα άξιας περί τόν κόσμον

Worthington Ltd.  
Buenos Aires, Argentina

Worthington-Simpson, Ltd.  
London, England

Deutsche Worthington G.m.b.H.  
Hamburg, Germany

Niigata Worthington, Ltd.  
Tokyo, Japan

Worthington S.A. (Maquinas)  
Rio de Janeiro, Brazil

Société Worthington  
Le Bourget, France

Worthington Società Italiana Pompe e Compressori  
Milan, Italy

Worthington, S.A.  
Madrid, Spain

# 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. 1582/0 1713  
After Hours J. 6869  
Cables «PORTADPROV»

**D. COSTALOS & SONS**  
Shaftesbury Avenue  
Fulham Gardens—Telegrams COSTALOS FUHAM

## Amsterdam

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

**Antwerp**  
**STEVEDORING CO. QUICK DISPATCH S.A.**  
Maasstraat 44  
Tele: 329258 Cables «FRANSSWART»

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

**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 LYAUTAY, ALGIERS)  
119, Avenue du General Drude  
Telephone: 607-21 Cables «BARIMER»

## Ceuta: NORTH-STAR

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

## Columbia & Willamette River Ports

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

**Dakar**  
«SOCOMAR»  
Tele: 108 21 Bd Pines, Laopade Cables «OVERALL»

## Dunkirk

**SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES**  
/ 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

**STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,**  
GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

## STEVEDORES

**STEVEDORES & CARGO**  
SUPERINTENDENTS

## STEVEDORING SUPERINTENDING

**STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN**  
WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS

## STEVEDORES

## SHIP FITTERS

**TOWAGE**  
also at NORFOLK & PHILADELPHIA

## SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES

**STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIPPING & PAINTING CONTRACTORS**

## SHIPCHANDLERS

**SHIPPING, CLEARING AND**  
TRAVEL AGENTS

## SHIPCHANDLERS

**STEVEDORES, CARGO**  
SUPERINTENDENTS, SHIP'S AGENTS

## SHIPCHANDLERS

## SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES

## STEVEDORES AND

## GRAIN FITTERS

## SHIPBROKERS &

## SHIPCHANDLERS

## STEVEDORES

## SIEVEDORES

## Durban

**GUNDELINGER & SON (PTY) LIMITED.**  
110, Victoria Embankment,  
Box 1477, Phone 2-8337, Tele-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**  
26 Mouatt 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 MOLINARY LTD.**  
Irish Town 40, Tele: A. 368 Cables «JAMES»

SHIPCHANDLERS

## Hamburg

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

STEVEDORES

## Hull

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

STEVEDORES

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

STEVEDORES

## Karachi

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

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

## 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: «CRETIKOS»

SHIPCHANDLERS

## N. KASSIMATIS

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

SHIPCHANDLERS

## Madras & Coast Ports

**N. SELVARAJALOU CHETTY & CO**  
620 North Beach Road  
Tele: 3680 Cables: «STEVEDORE-MADRAS»

STEVEDORES &

## Melbourne

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

STEVEDORES

## THE FLEET FORGE PTY LTD.

Tele: MX 5233 9113 Lorimer St. SC 5  
Cables: «FLEETWAYS»

SHIP REPAIRERS

## UNITED SERVICES PTY LTD.

Tele: MX 5231 88102 Normanby Road SC 5  
Cables: «FLEETWAYS»

SHIP'S FITTINGS

## Messrs. E. P. & A. FRASER

«Phosphate House», 515, Collins Street  
Tele: MB 3155. Cables: «STEVEDORE»

STEVEDORES & CONTRACTORS



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### ΑΙΓΑΙΟΠΤΟΣ

ΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

«Έντος διετίας, σκάφη του μεγέθους των 46.000 τόνων d.w., θα δύνανται να διαπλέουν την διώρυγα του Σουέζ». Είς την δήλωσιν ταύτην προέδρος η πρόεδρος της Κρατικής Διοικήσεως της Διώρυγος Μαχμούτ Γιουνίς, δύτις και έπειγησης στην, συμφώνων πρός τάς απόφασης του Προέδρου Νάσερ, κονδύλιον 23 έκατομμυρίων λιρών πρόσειται να δαπανηθή δι' έργα βελτιώσεως της διώρυγος. Τό εύρος της θά διπλασιασθή διά πάς κατασκευής ένος δευτέρου διαύλου, ή τηλεόρασης θά έφαρμοσθή πρός διευκόλυνσην της πλοηγήσεως. Έγκαθισταμένων 15 σταθμών μεταξύ Πόρος Σαΐδ και Σουέζ, ένω και 24 νέοι πλοηγοί θά προσληφθούν από τον προσεχείον μηνός πρός έξυπηρέτησην της κινήσεως. Πάντα ταυτα διπλοκοπούν να διευκολύνουν εις τον στόπερον μέλλον την διελεύσιν 200 πλοίων ήμεροποίων, άντι του στημερινού μέσου όρου διελεύσεως 48 σκαφών. Ο κ. Γιουνίς άνηγγειλε την έπειθουσαν συμφωνίαν με τους μετόχους της παλαιάς έταιρις και έξηρη την αισθήτην αύξησης του είσοδηματος της Διώρυγος. ένω περιπτήσεις έχαρακτήριση την μελετήσαν κατασκευήν ένος πετρελαιαγωγού κατά μήκος της Διώρυγος (πρόστασις Όνασης). «Ηδη, άναζητούνται αι κατάλληλοι βυθοκόροι, παρεκλήθησαν δὲ να δανείσουν μίαν έξι αυτών αι Ήνωμένα Πολιτεῖαι, ώστε συντόμως ναί άρχισε η έργασία της έκβαθμύσεως.

### ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

ΠΡΟΣ ΑΝΑΝΕΩΣΙΝ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΗΣ

Τριάκοντα τρία ναυπηγεία δόλων των χωρῶν τοῦ Κίσου μέτρον προσφέραν διά τὴν κατασκευὴν 6 φορτηγῶν σκαφῶν, τῶν 10.500 τόνων d. w. έκαστον, διά λογαριασμὸν τοῦ κρατικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου της Ἀργεντινῆς. Τὴν χαμηλότεραν προσφορὰν δέδωκαν τὰ γιουγκοσλαβικά ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέκας, μὲ ποσὸν 1.300.000 λιρῶν κατά σκάφος, ένω τὰ ακριβώτερα ήσαν τὰ καναδικὰ ναυπηγεῖα Βίκερς, τοῦ Μόντρεαλ. Αἱ ἀποφασισθεῖσαι ναυπηγήσεις προώρισται ν' ἀντικαταστήσουν τὸ παλαιὸν τονάκι τῆς Ἀργεντινῆς. Πράγματι, 10 οὐπερήλικα σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 83.000 τόνων, έχουν ἀποφαρθῆ τῆς οὔπηρεσίας από τοῦ 1952, ένω ἔτερα 10, ήλικιας 30 έως 40 ἑτάν, πρόκειται συντόμως να παραπλισθοῦν. «Αναφορικῶς μὲ τάς οὐποβληθείσας προσφορᾶς, δὲν έγνωσθη εἰσέτι, ἀν κατεκυρώθησαν αἱ παραγγελίαι ἐπ' ὅνοματι τῶν γιουγκοσλαβικῶν ναυπηγείων.

### ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΔΥΝΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Εἰς τὰ ἑρωτήματα, μέχρι ποίου βαθμοῦ, ἔναντι τῆς προπολεμικῆς ἐποχῆς, μετεβλήθη ή σύνθεσις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Δυτικῆς Γερμανίας καὶ ποια είναι τὰ προβλήματα, ποὺ ἀντιμετωπίζουν σήμερον οἱ Γερμανοί πλοιοκτήται, ἀπαντᾷ ἐν μέρει τὸ μηνιαίον «Δελτίον» τοῦ Λι-

### Rotterdam

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

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,  
GRAIN ELEVATOR & GRAB DIS-  
CHARGING ALL CARGOES

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

SHIP REPAIRERS  
& BUILDERS

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

STEVEDORES

### Singapore

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

WAH HIN & CO. LTD.  
62 Robinson Road.  
Tele: 22340-3885-6127  
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»

### Mormugao

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

SHIPCHANDLERS

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

STEVEDORES

GRAIN FITTERS  
AND STEVEDORES

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

μένος τοῦ Ἀμβούρχου. Προκύπτει ἐκ τῶν ὑφισταμένων στατιστικῶν, ὅτι ὁ γερμανικὸς ἐμπορικὸς στόλος κατά τὸ 1938 ἥριθμει δύναμιν 4.2 ἐκατομμυρίων τόνων γκρός, μὲ τὴν ἀκόλουθην σύνθεσιν: Πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν 74.8 %, δεξαμενόπλοια καὶ μεταφορικὰ ὅπωράν 4.2 % καὶ τράμπης 21 %. Η σημερινὴ δύναμις τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας ἐφεύρεται τὰ 4 ἐκατομμύρια τόνων γκρός, τείνουσα να καλύψῃ τὸ προπολεμικὸν τῆς δριών, ἀλλ' η σύνθεσης τῆς ἐμφανίζει αἰσθητὰς μεταβολές, ὡς ἔχει: Πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν 37 %, τράμπης 45.8 % καὶ δεξαμενόπλοια καὶ ψυγεῖα 17 %.

Κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος τὰ γερμανικὰ πλοῖα μετέφερον τὸ 1/3 περιποτῶν τῶν ὑπερποτῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν τῆς Γερμανίας, ἀνέθυσών εἰς ένα σύγκον 62 ἐκατομμυρίων τόνων γκρός, ως ἔγγιστα, μὲ ἔνορδα εἰς έναν σύγκον 17000 ἐκατομμυρίων μάρκων. Τὸ τράμπης αὐτεπωτεύθησαν εἰς τὴν ἔργασιαν ταῦτην κατά 10 %, τὰ λάινερς κατά 20 % — ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον διὰ γενικὰ φορτία ψηλῆς ἀξίας — καὶ τὰ δεξαμενόπλοια κατά 10 %. Σημειώνοται ἐπι τούτοις, ὅτι ἀν δύο τόνων ὑπερποτῶν γερμανικῶν μεταφορῶν ὁ ἔξυπερτεύμενος διά γερμανικῶν σκαφών. Ἐπρόσειτο νὰ προσεγγίσῃ τὸ προπολεμικὸν του ποσοστόν, θά ἔχρείστο ἐμπορικὸς στόλος 6.5 ἐκατομμυρίων τόνων γκρός, περίπου. Δὲν λαμβάνονται ἐν προκειμένῳ ὑπὸ δύνης αἱ ηγένεμναι εἰς τονάκι ἀνάγκης καὶ διὰ μακρότερας διαστάσεων μεταφορᾶς, τὰς ὡς ποιας ἐδημιούργησεν ἡ ηγεμόνη ζητησίς πρώτων ύλων.

Εἰς τὸ ἑρώτημα περὶ τῶν μελλοντικῶν γερμανικῶν ἐπιδιώξεων εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, δίδεται παρὰ τὸν ίδιον «Δελτίον» η πάπαντης διὰ σήμερον τελούν ὑπὸ παραγγελίαιν διά λογαριασμὸν Γερμανῶν ἐφεύρεται σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 1.5 ἐκατομμυρίων τόνων γκρός, μὲ παράδοσιν ἐντὸς τετραετίας. Προστίθεται, διὰ κατὰ τὴν αὐτὴν χρονικὴν περίοδον οἱ Γερμανοί πλοιοκτήται διὰ ἔχοράσουν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς μεταχειρισμένα πλοῖα 600.000 τόνων. «Ἐναντί, δύως, τὰ ἀνωτέρω προσθήκων, θά καταστήσει τὸν παράδοτην περίοδον θά ἔχουν, ἵσως, τὴν δυνατότητα νὰ ἀγοράσουν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς μεταχειρισμένα πλοῖα 1.000.000 τόνων περίποτε, ἐκ τοῦ οἰσταμένου στόλου. Σημειώτεον ἀκόμη, διὰ πλοίων περίοδους, θὰ κατά τὸ 1950 θὰ ἔγουν κατά τὸ 1962 ἡλικίαν 12 ἑτάν, καὶ θὰ είνε, κατά τινα βαθμόν, παρήλικα.

Σοβαρότατον πρόβλημα ἔγκειται εἰς τὴν ἔδραιωσιν τῶν γερμανικῶν τακτικῶν γραμμῶν εἰς τὰ προπολεμικὰ πρότυπα. Μολονότι τὸ σημερινὸν δίκτυον τακτικῶν γραμμῶν, ως πρὸς τὴν ἔκτασίν του, εἰνεὶ ικανοποιητικὸν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προπολεμικόν, ἐν τούτοις ὑφιστατοῖς ἀκόμη ἐκδηλώνεις μειώσις τῆς πυκνότητος τοῦ ταξιδίων, ἐνός, δηλαδή, ἀποφασιστικοῦ παράγοντος ἀποδοτικότητος. «Υπολογίζεται, διὰ αἱ γραμμῶν διαθέσιους σήμερον ὀλιγώτερα πλοῖα κατά 1.000.000 τόνων, ἔναντι τῆς προπολεμικῆς περίοδου. Ή Ἐλλειψις αὐτῆς προέκυψε ἐκ τῆς ἀπούσιας διαστήσιμων κεφαλαίων καὶ ἐκ τῶν δυσκολιῶν τῆς χρηματοδότησεως ναυπηγικῶν προγραμμάτων.

«Ἄξιόλογος ἀφ' ἔτερον εἰς: η σημειώμενη μεταβολὴ εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν τραμπῶν. Ο ὑπερβιτασιασμὸς τῆς χωρητικότητος της, ἔναντι τῆς προπολεμικῆς ἐποχῆς, ὀφείλεται εἰς τὴν μεταπολεμικὴν ἔξαρτησιν τῆς Γερμανίας ἀπὸ υπερποτῶν πηγάς προμηθείας πρώτων ύλων. Χαρακτηριστικὴ τῆς περιόδους ἔξαρτησες ὑπῆρξεν ἡ παρασχεθεῖσα ὑπὸ τῆς γερμανικῆς βιομηχανίας ἔνσιχτος διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἐνός ικανού στόλου τραμπῶν. Δανειαὶ παρεχωρήθησαν ἀτόκως, ναυπηγήσεις ἀνελήφθησαν μὲ συμμετοχῆς τῆς βιομηχανίας, ἡτοι, εἰς πολλάς περιπτώσεις, ἀπέκτησε καὶ ιδίου τονάκι. Ή ὑπαρξίς ἀμέσου μεταξὺ βιομηχανίας καὶ ναυτιλίας, ἀποτελεῖ, ἀναμφισθήτως, ἐνδιαφέρουσαν ἐξελίξιν.

### ΓΙΟΥΤΚΟΣΛΑΒΙΑ

ΔΥΝΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Μετά τὴν παράδοσιν τριῶν νέων μονάδων, τῶν φορτηγῶν «Τρέπεσ», «Πέτκα» καὶ «Βαραζτίν», κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔ-

### I. P. NORONHA

Cable: «IGNATIUSNORONHA»

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

### Naples

DITTE RIUNIONE 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: «INDEPIERCO»

TOWAGE

### INDEPENDENT PIER CO. INC.

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

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

τους, ή δύναμις τῆς γιουγκοσλαβικής ναυτιλίας υπέρεβη τὸ προπολεόκον τῆς δριοῦ. Ἐφασε, κατὰ σχετικάς ἐκ Βελιγραδίου ἀνακοινώσεις, νὰ ἀριθμῇ 340 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 415.000 τ. γκρός, μὲ αὐξήσιν κατὰ 12.000 τ., ἔναντι τοῦ 1970. Παρεπετόιτο, ὅτι αἱ πολεμικαὶ ἀπώλειαι ἀντικατεστάθησαν διὰ νεοτέκνων δηζελοκινήτων καὶ ταχέων σκαφῶν, ὅσον ἀφορᾶ, ίδιας, τὰ ἐπιβατηγά πλοῖα καὶ τὰ σκάφη τῶν ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν. Ἀς σημειωθῇ, ὅτι κατὰ τὸ παρελθόν ἐτέθησαν ἐν ὑπερεσίᾳ σκάφη 136.000 τόνων. Ἡδὴ, ἡ πάσις τῆς ναυτιλιακῆς ἀνασυγκροτήσεως ἔκλεισε, τὸ δὲ ἐκπονηθὲν νέον πρόγραμμα τείνει νὰ προσδώῃ εἰς τὴν Γιουγκοσλαβικὴν ναυτιλίαν μείζωνα εύρηματα διὰ τὴν πληρεστέραν ἔξυπρέπησιν τοῦ Ἑλλησποντικοῦ ἔμπορου τῆς χώρας.

“Οσούς άφορά την ναυπηγική δραστηριότητα της Γιουγκοσλαβίας, άνεφέρετο, ότι κατά τὸ παρελθόν ἔτος παρεδόθησαν σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 110.000 τ. γκρός, τὸ δὲ γεγονός τοῦτο ὑπέρεβαλε τὰ ἀποτέλεσματα ὅλων τῶν προηγουμένων ἑτανῶν. Μεταξὺ τῶν παραδοθέντων σκαφών κατελέγοντο καὶ τὰ ἐπιβατηγά «Γιάντραντ» καὶ «Τζενίνστρο», ὡς καὶ σειρά ἑτέρων, ἔκαστον τῶν δόπιων δύναται νὰ μεταφέρῃ 450 ἐπιβάτας καὶ 20 τόν. φορτίου. Κατεσκευαζόμενα, ἐπίσης, καὶ ποταμόπλοια. Διὰ τὸ τρέχον ἔτος ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία τῆς Γιουγκοσλαβίας ἀντιμετωπίζει συμπατικώς μεγαλύτεραν ἀπόδοσιν. Συμφώνως πρὸς τὰ ὑψητάμενα συμβόλαια μὲ γιουγκοσλαβικάς καὶ ζένας ἑταῖριν, ὑποχρεούνται τὰ ναυπηγεία νὰ παραδώσουν σκάφη διαφόρων μεγεθών καὶ τύπων— κυρίως φορτηγά — συνολικῆς χωρητικότητος πλέον τῶν 160.000 τόν. γκρός.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

## Ο ΑΕΡΙΟΣΤΡΟΒΙΛΟΣ ΕΙΣ ΤΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ

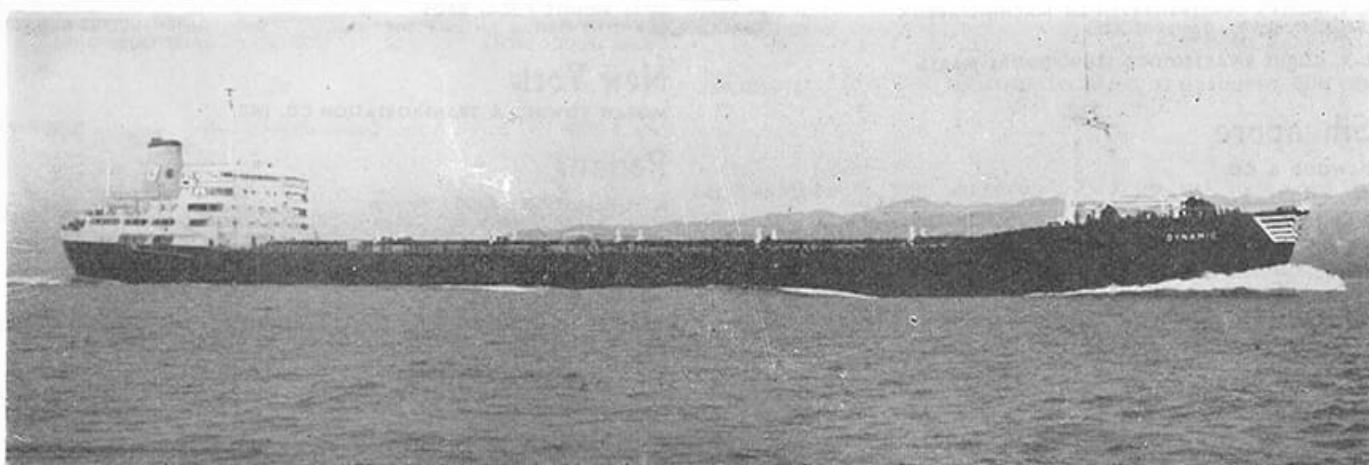
Διεπιστώθη, ότι είνε άπολύτως ίκανοποιητική ή δι' αεριοστροβίλων πρόσωσις τού λίμπερτου «Τζών Σέρτζαντ», όπερ τελεί από 19 μηνών έν υπηρεσία. Κατά τὸν πρόσδοκον τοῦ Ομοσπονδιακοῦ Γραφείου τῆς Ναυτιλίας κ. Μόρδ., δι πειραματικοῖς στρόβιλος καὶ ἡ ἐλέγχουμένου βήματος ἔλιξ τού ἐν λογῷ σκάφους ἐλείτουργησαν ἐν συνόλῳ ἐπὶ 4700 ὥρας καὶ ἀνέπτυξαν μέσην ταχύτητας κατὰ τὰ ἀνωτέραν τῶν 16 μιλίων, ἔνωντι ἀρχικῆς ταχύτητος τού ἀυτῶν λίμπερτον 10½ μιλίων. Τὸ «Τζών Σέρτζαντ» εἴναι τὸ τρίτον ἐν τῶν τεσσάρων σκαφῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως τοῦ τύπου «λίμπερτου», ἀτίνα ἔχριστομποιηθῆσαν διὰ τὴν ἔφαρμογὴν προγράμματος μετατροπῶν καὶ βελτιώσεων ἀντί προϋπολογισθεῖσῆς δεσπάνης 12 ἑκατομμυρίων δολαρίων. Ἀντικείμενος σκοποῦ τοῦ προγράμματος ἦτο, ὡς γνωστόν, ὁ καθορισμὸς τοῦ οἰκονομικωτέρου καὶ πλέον ἀπότελεσματικοῦ τύπου προώσεως, ὧστε ἐν δεδομένῃ περιπτώσει ἔθνικης ἄναγκης νὰ ὑποστοῦν παρομοίαν μετατροπὴν χίλια καὶ πλέον κρατικῶν λίμπερτος τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου.

Ἡ μετατροπὴ τῶν τεօσάρων πειραματικῶν λίμπερτς δι' Ἰσαρίθμων διαφόρων συστημάτων προώσεως, συνωδεύετο καὶ μὲ επιμήκυνσιν καὶ ἐνίσχυσιν τῶν σκαφῶν, ἀτίνα ἀπέκτησαν πρώτας μὲ ἀεροδυναμικὰς γραμμάς, ὑποδοιδύουσας τὴν αὐξησιν τῆς ταχυτοῦ. Ἡ ἐπὶ τοῦ Τζών Σέρτζαντ ἔγκατάστασις νέου πρωστηρίου συστήματος, ἀναδίκοντος, εὐθηνὸν πετρέλαιον «φιουελ δῖλ», ἐπραγματοποιήθη κατόπιν τῆς ἐφαρμογῆς βελτιωμένων μεθόδων καύσεως. Καὶ αἱ μέθοδοι αὗται ἀπέδειξαν ἐπραγμάτως, διτὶ ἡ καύσις τοιούτου κατωτέρας διιλίσεως πετρέλαιου ἐπιτυγχάνεται, προστατευομένου τοῦ ἀεριοστροβίλου ἀπὸ τὰ κατάλοιπα καὶ τὰ καυσαέδια.

ΤΑ ΚΑΤΑΔΟΙΠΑ ΚΑΙ ΤΑ ΚΑΥΣΙΕΡΙΑ

Η κτηθείσα πείρα έκ της ύπηρεσίας τού πλοίου ἀπέδειξεν, ὅτι ὁ ἀεριοστόβιλος είνε τελείως ασφαλής καὶ ἀπλλαγμένος ὄνωματιῶν καὶ ὅτι, ἐπιτρόπθεως, ἡ χρῆσις αὐτοῦ εύνοει γενικήν οἰκονομίαν καυσίμου καὶ χαμηλὸν κόστος συντήρησεως. Ἡδη ὁ ἀεριοστόβιλος πρήξεις νὰ διεκδικῇ τὴν θέσιν, τὴν ὅποιαν κατέχει σήμερον εἰς συγχρονισμένος καὶ καλώς ἔδραιωμένος ἐν τῇ προώσει τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἀτμοστόβιλος. Τὸ «Τζών Σέρτζαντ» ἔκτελε: ήδη τὸ σύρδουν ταξιδίον του κατεύθυνμενον πρὸς λιμένα τῆς Βορείου Εύρωπας μὲν φορτιὸν ὑλικοῦ ἀμύνης, διὰ λογαριασμοῦ τῆς ὑπηρεσίας Βαλασσίων στρατιωτικῶν μεταφορῶν

ΑΙ ΑΞΙΟΖΗΛΕΥΤΟΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΙ ΜΟΝΑΔΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ



Τό πρωτοπορειακόν μεταλλοφόρον - δεξαμενόπλοιον «Νταϊνάμικ», τής έταιρίας «Τρίτων», διέθετε στην παραδόση την 19η Φεβρουαρίου από τα Ιαπωνικά ναυπηγεία Καθσάκι, με άνάδοχον τήν κ. Γιαμαγκούνι, σύζυγον τού διευθυντού τών έν λόγω υπηρεσιών και συμπληρωθέν παρεδόθη τήν 19ην 'Απριλίου εις τήν πλοιοκτήτηριαν έταιρίαν, τελούσαν ύπό τήν διαχείρισιν τού κ. Κωνστ. Μιχ. Λχιμού. «Εχει διαστάσεις ολικού μήκους 750 ποδών (μεταξύ τών καθέων 709 π.) και πλάτους 100 π., περίπου, με έμφορτον βύθισμα 36.6 ποδών. Διαθέτει διάρευσην φορτίου χώρων 1.600.000 κ.π. καὶ διάρευσην φορτίου 1.750.000 κ.π., με χωρητικότητα 46.000 τόνων π.λ. Διά τήν πρόσωσιν του έφωδασθη με άποστροβίους δυνάμεως 22.000 ίππων, κατά δὲ τάς έπιτυχείς δοκιμάς του άνεπτυξε μεγίστην ταχύτητα 19.7 μιλίων και υπηρεσιακήν τοιαύτην 18.5 μιλίων.. Αἱ ἀντλίαι διά τό υψρόν φορτίου του έχουν ικανότητα ἀντλήσεως 5000 τόνων ώριαν. Ικανότης βραστήρων 100 τόν.

ΤΟ ΑΤΟΜΟΚΙΝΗΤΟΝ "ΣΑΒΑΝΝΑ"

Η κ. Νίκον, σύζυγος τού ἀντιπροσέδρου τῶν Ἑνωμένων Πολιτειῶν, έίσαται τῆς πιέσεως ἐνὸς διακόπτου ἔθεσεν εἰς κίνησιν μηχανήν, ήτις ἐτοποθέτησεν ἐπὶ τῆς κλίνης τῶν ναυτηγείων τῆς Νέας Υόρκης την τρόπιδα τοῦ κατασκευασθησομένου πρώτου ἀτομικούντου ἐμπορικού πλοίου «Σαβανάν». Τὸ σκάφος προσβλέπεται νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν ὑπερσείαν τὸ 1960, θά στοιχισθῇ δὲ 42 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ήτοι προσὸν διπλάσιον, ἔναντι οἰουδήποτε ἄλλου συνήθους πλοίου τοῦ αὐτοῦ μεγέθους. Τὸ «Σαβάναν» θά ἔχῃ διαστάσεις 587 ποδῶν μίκους καὶ 78 ποδῶν πλάτους, μὲ ἑκτόπισμα 11.650 τόνων, ὅταν εἶνε κενὸν καὶ 21.840 τόνων, ὅταν εἶνε ἔμφορτον. Θά διαθέτῃ διαμερίσματα δι' 60 ἐπιβάτας καὶ δι' 130 πρόσωπα τοῦ πληρώματός του, χώρον 9500 τ. διάφορτον. Θά ἀναπτύξῃ ὑπέρεσιακὸν ταχύτητα 20 μιλλίων καὶ θά ἔχῃ ἀκτίνα δράσεως 350.000 μιλλών, θά δύναται, δηλαδή, νὰ ταξιδεύῃ ἐπὶ 3½ ἡμέρας γύρω τὸν ἀνεῳδιασθῆ μὲ καυστήμα.

**ΔΥΟ ΝΕΑ "ΣΟΥΠΕΡ ΛΑΤΙΝΕΡΣ"**

Ένδειξεις ύψιστανται, ότι η Αμερικανική Γερουσία θά αποφασίστη την ναυπηγησιν δύο σούπερ λάινερς διά τάς γραμμάς τοῦ Βορείου Α-τλαντικού και Ειρηνικού καὶ εν συνεχείς τή πώλησίν των υπό τού κράτους εἰς τὴν «Ιουνιάπετεν Στάιτς Λάιν» καὶ τὴν «Πρέζεντεν Λάιν». Τὸ σχετικὸν νομοσχέδιον ἐνεκρίθη ἡδη παρὰ τῆς Βουλῆς τῆς 29ην Απριλίου, ἐνῷ καὶ κατὰ τὴν διεισαχθεῖσαν προκαταρκτικὴν συζήτησιν τῆς 13ην Μαΐου εἰς τὴν ἐπιτροπὴν τοῦ ἔξωτερικού ἐμπορίου, πεντέμενον κόρην ἐξεδήλωθαι. Ἡ ἐλώγιων ἐπιτροπὴ ἐπρόκειτο νὰ συνεδρίσῃ τὴν 15 Μαΐου υπό τὴν προεδρείαν τοῦ γερουσιαστοῦ τῆς Οὐκαιγυκτῶνος κ. Οὐλόρρευν Μάνιουσον. Ὑπαινιγμὸς ἡδη ἐγένετο, δῆπος τὰ δύο νέα λάινερς ναυπηγήθων δύον τὸ δυνατὸν ταχύτερον, ἀλλ᾽ ενδέχεται νὰ μὴ είναι ταῦτα ἔτοιμα πρὸ τοῦ 1962, δῆποτε καὶ υπόλογιζεται νὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν ὑπέρσειαν.

Κατά την συζήτησιν συνεπήγει η ταχεία νωπύγησις διὰ δύο, κυρίως, λόγους: Διότι, ὡς ἔλέχθη, αἱ Ἑνναμέναι Πολιτείαι στερούνται ταχυπόλευκα σκαφών διὰ τὴν μεταφοράν στρατευμάτων εἰς περιοχάς ἀνωμαλιῶν, ἐν περιπτώσει ἀνάγκης. Τὸ δύο λάΐνερον θὰ είνει ικανόν νὰ ὑπέρβούν εἰς ταχύτητα καὶ χειρισμὸν τὰ κεντέρα τῶν 450 συγχρονισμένων σοδιετικῶν ὑπόδρυχιών, ὡς ἀπόειδον αἱ τελευταῖς διεσχάθει-σοι δοκιμαῖ. Καὶ διότι ἀφ' ἔτερου, ἡ νωπύγησις τῶν δύο πλοίων, μὲν μεγάλας κρατικάς ἐπιχορηγήσεις, μείζουσα τὸν 200 ἑκατομμυριών δολαρίων, θὰ παράσῃ ἀπασχόλησιν εἰς περιοχάς, αἵτινες ήδη ὑπό-φερουν ἀπὸ Ἐλλειψιν ἐργασίας. "Ενα προσθέτον ἐπικείμενη ὑπὲρ τῆς ταχείας νωπύγησες ἐγκείται εἰς τὸ διτὸ θὰ ἀναζωγονθῇ ἡ φθινούσα νωπιλία καὶ θὰ ἔξιψωθῇ τὸ γόντρον τῆς χώρας εἰς τοὺς τομεῖς τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ καὶ τοῦ Ειρηνικοῦ. Είχε τοινθῆ σχετικῶς, κατὰ τὴν προηγείσαν ἀκρωματικήν διαδικασίαν, ὅτι πολλοὶ Ἀμερικανοὶ χρη-σιμοποιοῦν ξένα πλοῖα, κατά τὰ πρός τὸ ἔξωτερον ταξιδιά των.

Τὸ ἄμεσον ζῆτημα συνίσταται εἰς τούτο: «Αν πρέπει, δηλαδή, νὰ υιωθῇ σύντομος σύντομος πόλεμος τοῦ Ήνωμένου Πολιτείας», όπερεινε τὸ ταχύτερον πλοίον τοῦ Βορείου Ἀτλαντικού καὶ δύναται, μεταπρόπεμψον εἰς ὀπλιταγωγόν, νὰ μεταφέρῃ δόλκηρον σύνταγμα καὶ νὰ πλέῃ μὲ ταχύτητα 35 μιλλίων ἡ καὶ μεγαλυτέραν. Ζητεῖται ἀκόμη ἔνα μεγάλο λάινερ διὰ τὸν Ειρηνικόν, όπερ γὰ εἶνε ταχύτατον καὶ νὰ δύναται εὐχερώς, ἐν περιπτώσει ἀνάγκης, νὰ μετατρέψῃ εἰς ὀπλιταγωγόν. Τὸ λάινερ τοῦ Ἀτλαντικού θὰ κοστίσῃ περὶ τὰ 130 ἑκατομμύρια δολαρίων, ἐκ τῶν ὅποιων τὸ κράτος θὰ συνεισφέρῃ ὅνα τοῦ ἡμίσεος, λόγω τηνάσγκων ἔθνικής ἀμύνης, που πρέπει νὰ καλύπτῃ τὸ σκάφος. Την ἀνάδοχον ἔταιριαν θὰ βαρύνῃ ηπια ποσογραφία 47 περίου ἑκατομμυρίων δολαρίων. 'Αφ' ἐτέρου τὸ λάινερ διὰ τὸν Ειρηνικὸν θὰ κοστίσῃ περὶ τὰ 76 ἑκατομμύρια δολαρίων, τῶν τῶν ὅποιων τὰ 34 ἑκατομ. δολαρίων θὰ διασύνονται τὴν ὁμόδοντην Πρέσβυτην Λάζαρον.

Ἐκπρόσωποι τῶν δύο ἑταίρων ἐδήλωσαν, ὅτι μὲ τὰς προτεινομένας ἐπιχορηγήσεις δὲν θὰ ἡδύνωτο αὐταὶ νὰ χωρήσουν πέραν τῶν καθωρι- σμένων ἀριθμῶν καὶ ὅτι ἥπιτζαν νὰ εὑρίσκωνται ἐντὸς τῶν ὄριών του κό- στους ἐκμεταλλεύσεως. Λέγεται, ὅτι ἀρμόδιος κρατικὸς ἐκπρόσωπος ἦ- λεγεξε τους ὑπολογισμούς ναυπηγήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως καὶ ὅτι εὐ- ονομοῦ ἦτα τα ποιητικά νέοντα ἐντείνει λογικά· Ο μόνος ἐπιτρέπεται ὁ γνω-

στόν, κέρδη 10 %, αἱ δὲ περιπτώσεις τάς ὅποιας παρουσιάσσαν αἱ δύο ἑταῖρίαι ἐδείκνυν, ὅτι τὰ κέρδη θὰ είνε πολὺ κατώτερα τοῦ ἀνώτερω ὄριου. Ἐτοιμίθη ἐπίστησ., ὅτι τὸ ἔκρεμον μέτρον ἐξυσιοδήσεως προ-  
βλέπει 75 % κρατικήν εἰσπραξίν ἐπὶ τῶν κερδῶν, σᾶσκις ταῦτα ὑπερβαί-  
νουν τὸ δρίον τῶν 10 %. Ἡ εἰσπραξίς τῶν 75 % ἀποτελεῖ ειδικὸν σχέδιον.  
Κατὰ τοὺς ὑφισταμένους κανονισμούς, πλοίον ναυπηγούμενον ὑπὸ τὴν  
κρατικὴν ἀρώγην, τελεῖ ἐν διαχειρίσει ὑπὸ ἐπιχορήγησιν, δυνάμει προβλέ-  
ψεων, καθ' ἥν τὸ Δημόσιον μετέχει κατὰ 50 % ἐφ' ὅλων τῶν κερδῶν, ὅταν  
ταῦτα ὑπερβαίνουν τὰ 10 % τοῦ «πραγματικῶς χρησιμοποιηθέντος κε-  
φαλαίου».

MET. BPETANNIA

## Ο ΝΑΥΛΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΑΠΡΙΛΙΟΥ

Ο ναυλάριθμος της φορτηγού ναυτιλίας, δικαστητικός μετρητής παρά του Ναυτικού Επιμελητηρίου του Λονδίνου, έπιπλα τη βάση των εις λίρας Αγγλικας ναυλώσεων, έστημένως και κατ' Απρίλιον περιστέρας έλαφων υποχώρησην. Κατέπεισε, δηλαδή, διά τα άπλα ταξίδια είς τα 62.7 (εναντί 63.3 του Μαρτίου), ένων διά τάς χρονοναυλώσεις, ούδολως ύπελογισθη, έλλειψει άντιπροσωπευτικών τάγμ-τσάρτερς. Ή πορεία, έξι άλλου, του ναυλαρίθμου διά τα άπλα ταξίδια και τάς χρονοναυλώσεις κατά τους τέσσαρις πρώτους μήνας του 1958, έν συγκρίσει και με τα δύο προηγούμενα έπιπλα (μέ βάσιν 100, τού έτους 1952), δείκνυται άπο τόν κατωτέρω πίνακα:

ΜΗΝΕΣ	1956		1957		1958	
	Ταξ.	Τ.το.	Ταξ.	Τ.το.	Ταξ.	Τ.το.
Ιανουάριος	144.3	138.0	173.7	216.3	64.9	61.1
Φεβρουάριος	140.2	148.2	1676	203.7	64.0	54.4
Μάρτιος	147.2	150.0	145.5	165.6	63.3	51.8
Απρίλιος	151.6	171.5	134.3	164.6	62.7	—
Μάιος	162.2	190.0	116.6	117.9	—	—
Ιούνιος	155.5	169.4	109.9	111.8	—	—
Ιούλιος	155.2	167.1	101.9	93.8	—	—
Αύγουστος	157.9	176.6	86.9	74.2	—	—
Σεπτέμβριος	156.1	174.2	81.6	82.7	—	—
Οκτώβριος	153.6	191.8	80.7	78.9	—	—
Νοέμβριος	171.4	191.3	82.3	70.4	—	—
Δεκέμβριος	189.4	207.2	71.6	63.0	—	—
Μέσος έτησ.	157.0	172.9	112.7	120.2	—	—

‘Ο δεικτής, ἀφ' ἑτέρου, δι' ἐκαστον εἶδος φορτίου, ἐξ οὐ καὶ ἐμφαίνεται ἡ σημειωθεῖσα διακύμανσις, ἐνεφάνισε κατὰ τοὺς τελευταίους ἔξι μῆνας τὴν κάτωθι πορείαν :

ΕΙΔΗ	1957			1958		
	Νοέμ.	Δεκ.	'Ιαν.	Φεβρ.	Μάρτ.	'Απρ.
Γαιάνθρακες . .	80.7	69.0	58.0	47.5	50.9	46.3
Γενήματα . . .	82.3	62.9	58.6	59.0	60.0	63.9
Ζαχάρεις . . .	85.2	84.2	77.8	78.9	76.8	74.7
Μεταλλεύματα .	79.2	80.8	71.1	68.9	67.7	66.8
Λιπάσματα . . .	—	—	—	76.0	60.5	—
Συλεία . . . .	85.2	78.2	72.6	76.2	71.4	66.2
Χορτονομή . . .	79.9	72.3	74.5	72.5	73.0	67.4
Μέσος Δείκτης	82.3	71.6	64.9	64.0	63.3	62.7

"Οσον αφορα τας χρονοναυλωσεις, οι δεικται του ναυλαριθμου δια τα αναλισκοντα πετρελαιον ατμόπλοια και δια τα δηγελοκινητα, με βασι σια συγκρισεων 245 τον τονον μηνιαίων δια τα πρώτα και 2710 δια τα δεύτερα (μέσος δρος του έτους 1952), ειχεν ως κατάθι δια τον μήνα Απριλιον, εν συγκρισει και με τους προηγουμένους πέντε μήνας:

ΜΗΝΕΣ	'ΑΤΜΟΚΙΝ.	ΔΗΓΕΛΟΚ.	ΜΕΣΟΣ ΌΡΟΣ
1957 Νοέμβριος .....	65.9	74.9	70.4
» Δεκέμβριος .....	64.9	61.1	63.0
1958 Ιανουάριος .....	—	61.1	61.1
» Φεβρουαρίος .....	52.3	56.6	54.4
» Μάρτιος .....	52.3	51.2	51.8
» Απρίλιος .....	—	—	—

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ  
(HELLENIC SHIPPING AGENCY)

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ - ΤΟΚΙΟ - ΚΟΜΠΕ - ΟΖΑΚΑ και αλλούς ιαπωνικούς αιμενάτ

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

Πράκτορες ἐν Ἰαπωνίᾳ τῶν κυριωτέρων Βρεταννικῶν καὶ Ἀμερικανικῶν ἀσφαλιστικῶν ἔταιρεών σοβαράν Ἑλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν Οἰκουν, τῶν ἔταιρειών BEN LINE, ΡΑΔΙΟ ΜΑΡΚΟΝΙ, ΡΑΔΑΡ, καὶ ὑγιοδοτικῶν μηχανημάτων, γυροσκοπικῶν πυξίδων καὶ αὐτομάτων πηδαλίων S. G. BROWN. Εἰδικοὶ συμφέροντες ὄφροι διό τάς ἀσφαλίσεις ὅλων τῶν κινδύνων γαυπηγήσεων μεγάλας ξένας ἀσφαλιστικάς ἔταιρείας.

Προσφέρονται αἱ οἰκονομικώτεραι καὶ ἀπόδοτικώτεραι πράκτορειακαὶ προσωπικαὶ ὑπηρεσίαι πρὸς τοὺς Ἑλληνας ἐφοπλιστὰς. Πλήρης παροχὴ πάστης φύσεως πληρφοριῶν καὶ ὑπηρεσιῶν διὰ ναυπηγήσεις, μεταρροπὰς πλοίων, παραδόσεις, ναυλώσεις, ἐπισκευάς καὶ ἐπιθεωρήσεις, προμήθεια βοηθητικῶν μηχανημάτων πλεκτροπαραγώγων συστήματος, ηλεκτρονικῶν τοιούτων καὶ ἔργαλεών ναυσιπλοίας, κατασκευῆς τῶν πλέον γνωστῶν παγκοσμίων, εἰδικευμένων Οἰκών.

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

НОРВЕГИЯ

ΣΥΣΚΕΥΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΥ ΕΙΣ ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ ἐπαγγελματικαὶ ὄργανώσεις τῶν νορθρῶν ἀξιωματικῶν προέβαλον τὸ αἴτημα, ὅπως ἡ ἔγκατάστασις κλιματισμοῦ γενικευθῆ ύποχρε-  
ωτικῶς, ὅχι μόνον εἰς ὅλα τὰ δεῖαιμενότοις, τὰ ταξιδεύοντα εἰς τὸν  
Περσικὸν Κόλπον, ἀλλὰ καὶ εἰς ὅλα τὰ σκάφη ἀδικιάτων κατηγορίας,  
ὅπια συχνάζουν εἰς τὰς τροπικὰς θαλάσσας. Ὡρισμένον ἐφοπλισταῖ  
φορτηγῶν πλοίων ἀπεδέχθησαν ἥδη τὸ αἴτημα καὶ πρόεβησαν εἰς τὴν  
ἔγκατάστασιν κλιματισμοῦ εἰς ὅλα τὰ διαιμερίσματα καὶ τοὺς κοινο-  
χρήστους χώρους τῶν σεαφανῶν. Ἡ ἐκ τούτου προεθύνουσα ἀνακο-  
φισις τῶν πληρωμάτων ἀμεσον ἔσχε τὸν ἀντίκτυπον τῆς καὶ εἰς τὴν  
καλυτέραν ἀπόδοσιν τῆς ἐργασίας των. Εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα κα-  
τέστη πλέον ἀπαράβατος ἀρχὴ ἡ ἔγκατάστασις κλιματισμοῦ πρὸς πα-  
ροχέτευσιν θερμοῦ ἢ δροσεροῦ ἀέρος εἰς τὰ διαιμερίσματα τῶν ἐπιβα-  
τῶν, ἀναλόγως τῶν ἐπικρατουσῶν καιρικῶν συνθηκῶν. Διὰ τὰ φορτηγά,  
βεβδαῖως, χρειάζονται μηχανήματα, μικροτέρας ἐντάσεως καὶ ἥδη αἱ ἐ-  
φοπλιστικαὶ καὶ αἱ ναυτεργατικαὶ ὄργανώσεις συζητοῦν, πρὸς υἱοθέτη-  
σιν τυπωποιέμενων συσκευῶν κλιματισμοῦ. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐ-  
πεκενδεύγανται καὶ τὸν καταρτισμὸν εἰδικοῦ Κανονισμοῦ.

## ΤΑ ΠΕΠΤΡΑΓΜΕΝΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

Συμφώνως πρὸς τὴν ἐτήσιαν ἔκθεσιν τῶν πετραγμένων τοῦ ἀμερικανικοῦ ἀσταύλικοῦ Συνδικάτου ἐπὶ σκαφῶν<sup>1</sup>, τὰ ἀποτελέσματα τοῦ 1957 ἐμφανίζουνται αἰσθητῶς δελτιωμένα. 'Ο πρόεδρος κ. Κλίφφορντ Κόρνγουελλ ὑπεγράμμισε τὸ γεγονός, ὅτι, παρὰ τὸ λαβόντα χώραν συνδικάτα ἀτυχήσατα — κυρίως συγκρούσεις — πήξημένα εἰς ἀριθμὸν καὶ ζημιάν, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, αἱ διλίκαιαι ἡσαν περιφρωσμέναι, εἰς τρόπον ὥστε νὰ μὴ ἀσκήσουν ἐπίθρασιν ἐπὶ τῶν τελικῶν ἀποτελεσμάτων. 'Εὰν η συνήθης συκότης «ὅλικῶν ἀτωλειῶν» συνέπῃ

*Serving  
ship and owner*



# LAMBERT BROTHERS

LIMITED

## Cupard House 88 Leadenhall Street

London, E.C.3

ALSO AT CARDIFF.

NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,  
HULL AND GRIMSBY.

Telephone - AVEnue 2000 · Telegrams - Lambert, London.  
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.S. LN 80903

πιε μέτρη σημειωθέσαν ύψηλήν συχνότητα ατυχημάτων, τα άποτελέσματα ήταν ήσαν ολιγότερον ικανοποιητικά.

Τά είσπραχθέντα ασφάλιστρα κατά τό 1957 ήσαν υψηλότερα των τού προηγουμένου έτους κατύ 17 %, τούτο δὲ κυρίως ωφείλετο εἰς τὴν ὄ εύρουσιν τῶν ἐργασιῶν. Παρά τὴν σημειωθείσαν αύξησην τοῦ κόστους τῶν ἀποσκευών, τὸ μέσον ἐπίπεδον τῶν ἀσφαλιστρών ηὔξηθη μόνον κατά 1 %. Εἰς τὸ τέλος Νοεμβρίου π. ἔ. τὸ Συνδικάτον ἐκάλυπτε τοὺς κινδύνους 400, περίπου, περισσότερων σκαφών ἡ πρὸ ἔτους. Τὰ ξένης ίδιοκτησίας πλοῖα ἑμφανίζουσι μίση αὐξῆσην γύρω τῶν 300 σκαφών, ηγετι 200 ἐπὶ πλέον, ἐναντὶ τοῦ 1956, μὲ σύνολον 2000 ξένης ίδιοκτησίας σκαφών ηφαλισμένων διὰ τοῦ Συνδικάτου εἰς τὸ πέλος τοῦ 1957.

Ηδη, τὸ Συνδικάτον, κατόπιν τῆς συντελουμένης ἀνανεώσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ τῆς προσθήκης εἰς αὐτὸν νέων μονάδων υψηλῆ ἀξίας, ηὔξησεν ἀπὸ 7 εἰς 10 ἑκατομμύρια δολλαρίων τὸ ζριον ἀσφαλισεως ἐπὶ ἐνὸς καὶ μόνον σκάφους. «Ἄσ σημειωθῇ ἐπ’ εὐκαιρίᾳ, διὰ τὸ 1926 τὸ ἐν λόγῳ ὄριον ἀνήρχετο εἰς 2.5 ἑκατομμύρια δολλαρίων, τὸ 1938 εἰς 4, τὸ 1948 εἰς 5 καὶ πό 1951 εἰς 7 ἑκατομμύρια δολλαρίων.

## ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΛΠΟΚΤΗΣΙΝ ΣΤΟΛΟΥ

Ο τσεχοσλοβακικός ἐφοπλιστικός Ὀργανισμὸς «Τσεχοφραχτ» ὁστὶς διαχειρίζεται τὸν ὑπάρχοντα μικρὸν ἔθνικον ἐμπορικὸν στόλον, καταρτίζει σχέδια ἀναπτύξεως τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τῆς χώρας, πρὸς ἔξασφάλισιν τῶν μεταφορῶν τοῦ ἐξωτερικοῦ τῆς ἐμπορίου καὶ ἔξοικονομησιῶν σεβαστῶν ποσῶν ἔνον συναλλαγμάτων, διπερ δαπανᾶται στίμερον εἰς ναυάλους πρὸς τὰ ἐνόν πλοῖα. Παραγγελίαι ἐδόθησαν εἰς διάφορα ναυπηγεῖα, ηδη δὲ ἡ «Τσεχοφραχτ» ἀπομινύθη καὶ πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν. Τὰ ναυπηγεῖα Χιτάσι ἀνέλαβον τὴν κατασκευὴν ἐνὸς φορτηγοῦ χωρητικότητος 12.500 τόνων δ. w., μὲ κόστος 3.130.000 δολλαρίων. Τὰ 50% τῆς ἀξίας θὰ καταβληθοῦν τοῖς μετρητοῖς, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 50% θὰ καλυφθοῦν διὰ τῆς παραδόσεως τσεχοσλοβακικῶν προϊόντων. Δέν ἀπεκλείετο νὰ ἀκόλουθησουν ἐπὶ τῆς αὐτῆς βάσεως καὶ ἀλλαὶ παραγγελίαι.

## ΤΟΥΡΚΙΑ

### Ο ΛΙΜΗΝ ΤΗΣ ΣΜΥΡΝΗΣ

Τὸν προσεχῆ Αὔγουστου ἐγκανιάζεται τὸ παρὰ τὴν συνοικίαν Ἀλαντζάκι νέον τμῆμα τοῦ λιμένης τῆς Σμύρνης, ἐπ’ εύκαιρίᾳ τῆς ἑκεί διεθνοῦς ἐμποροπανγύρεως. Εἰς τὰ κρηπιδώματα τῆς νέας ταύτης λιμενικῆς λεκάνης θὰ δύνανται νὰ πλευρίζουν ταύτοχρονα τέσσαρα μεγάλα σκάφη. Ο ἔξοπλισμὸς τῶν κρηπιδωμάτων καὶ τῶν παρ’ αὐτὰ λιμενιστικῶν ἔχει ηδη, σχεδόν, συμπληρωθῆ.

## ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

### —ΝΑΥΛΩΣΙΣ “ΜΠΕΡΟ,, & “ΦΙΟ,,

Γενικωτέραν σημασίαν διὰ τε τοὺς πλοιοκτήτας καὶ τοὺς ναυλωτὰς ἔνέχει μία προσφάτως ἔκδοσις εἰς τὴν Νέαν Υόρκην διαιτητικὴ ἀπόφασις. Ἡ ἐπίμαχος διαφορὰ τῆς ὑπὸ δικρίσιν ὑποθέσεως προήλθεν ἀπὸ διαφωνίαν, ὡς πρὸς τὸ ἀπότελεσμα τῶν ὄρων τῆς ναυλώσεως, δύον ἀφορά τὴν πορότητα τοῦ φορτίου καὶ τοῦ πληρωτέου ναυάλου. Μιαρτυρίκαι καὶ καταθέσεις ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν, ἀνέφερον διτὶ, ὅταν διεξήγοντο αἱ διαπραγματεύσεις πρὸς σύναψιν τῆς ναυλώσεως, οἱ πλοιοκτήται ἐξήτησαν, ὅπως οἱ ναυλωταὶ ἀναδεχθοῦν εὐθύνη διὰ τὴν φόρτωσιν καὶ στοιβασίαν τοῦ φορτίου, τὴν ὅποιαν, ὅμως, οἱ ναυλωταὶ ἡρνήθησαν νὰ ἀναλαβουν, ἐλλειψει πειρας εἰς τὰς τοιωτας ἐργασίας. Τελικὸν συνεφωνήθη διατυπωσις εἰς τοὺς δρους τῆς γαλούσεως τῆς ἀκολούθου ρήτρας:

Φορτίον: Πλήρες καὶ συμπεπληρωμένον φορτίον ἀσφάλτου εἰς βαρέλια, τοῦ σκάφους ἔξασθαιζόντος 9700 τόνων δ. w., καταλλήλου διὰ 565.000 κ.π. φορτίου εἰς δέματα.

Τὸ σκάφος ἐφόρτωσε 342 τ. ὀλγάτερον τῶν προβλεπομένων 9700 τόνων καὶ οἱ ναυλωταὶ ἐξήτησαν ἀνάλογον μείωσιν τοῦ ναυάλου, ἀλλ’ οἱ πλοιοκτήται ἡρνήθησαν μὲ τὸ ἐπίχειρον διτὶ, κατὰ τὰς διστάξεις τῆς ἀνάτερω πήτρας, δὲν προεβέπετο νὰ φορτώσουν 9700 τ. φορτίου, ἀλλ’ διτὶ διόψειλον ἀπλῶς νὰ παράσχουν σκάφος διαθέτον χωρητικότητα 9700 τόν. καὶ κυβικὴν τοιαύτην 565.000 κ.π. διὰ φορτίου, ὑπὸ ἀφρημένην πως ἐννοιαν. Ἰσχυρίσθησαν οἱ πλοιοκτήται, ὅτι αἱ ἀνατέρω χωρητικότητες ήσαν πράγματα διαθέσιμοι, ἀλλ’ διτὶ ἡ φόρτωσις μόνον 9357.8 τόνων ἀσφάλτου ὠφείλετο εἰς τὴν κατάληψιν τοῦ ὑπολοίπου διαθέσιμου χώρου ἀπὸ τοῦ προφυλακτήρας διὰ τὴν καλὴν στοιβασίαν τοῦ φορτίου.

Ἐκριθῆ, διτὶ ἡ ἐν λόγῳ γαλούσεως ἀνατέρως οἱ πλοιοκτήται ἐπέρθησαν «μπέρθ-τέρμες», δυνάμει τοῦ ὄποιον οἱ πλοιοκτήται ἦσαν ὑπεύθυνοι διὰ τὴν φόρτωσιν, τὴν στοιβασίαν καὶ τὴν προφύλαξιν τοῦ φορτίου δαπάναις των, ἐπὶ δέ, ἀν παρέλιον νὰ φορτώσουν τὴν πλήρη ποσότητα, τὴν ὄποιαν συνεργώντας, ἦσαν ὑπεύθυνοι πρὸς πληρωμὴν ἀπόκημισσεως λόγω τῆς παραβάσεως ὅρου τῆς συμβάσεως. Οἱ δικασταὶ ἐτόνισαν, διτὶ οἱ πλοιοκτήται ἡμέλησαν νὰ διακρίνουν τὴν ὑφισταμένην διαφοράν μεταξὺ τῶν ἀπαιτήσεων ναυλώσεως συντεταγμένης ὑπὸ δρους «μπέρο» καὶ ναυλώσεως συντεταγμένης ὑπὸ δρους φίο, ἥποι ἔδδονταν φορτώσεως, στοιβασίας καὶ ἐκφορτώσεως εἰς βάρος φορτοτοῦ, ἐτόνισαν διτὶ διόψειλον τὴν δευτέραν περίπτωσιν, καθ’ ἣν διὰ τὴν καταλήλων πρόφυλαξιν τῆς στοιβασίας, διπερ διόψειλον ὄπλον ἀλλο, συνιθως, πράττει, παρὰ νὰ ἔξασφαλιζῃ, διτὶ τεθῆ εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ναυλωτοῦ χωρητικότητας τις δ. w., πέραν τῆς ἀναγκαιότητος διὰ καυτιμον, ἐφδοις καὶ ὑδωρ. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην διὰ τὸν οἰκονομικόν την ποσότητα τοῦ ναυλωτῆς — κατὰ τοὺς διατάξεις — διτὶ ὑπεύθυνος διὰ τὴν φόρτωσιν, στοιβασίαν καὶ προφύλαξιν τῆς στοιβασίας χρησιμοποιῶν τὴν πλήρη εἰς τόνους δ. w. καὶ κυβικὴν χωρητικότητα τοῦ σκάφους.

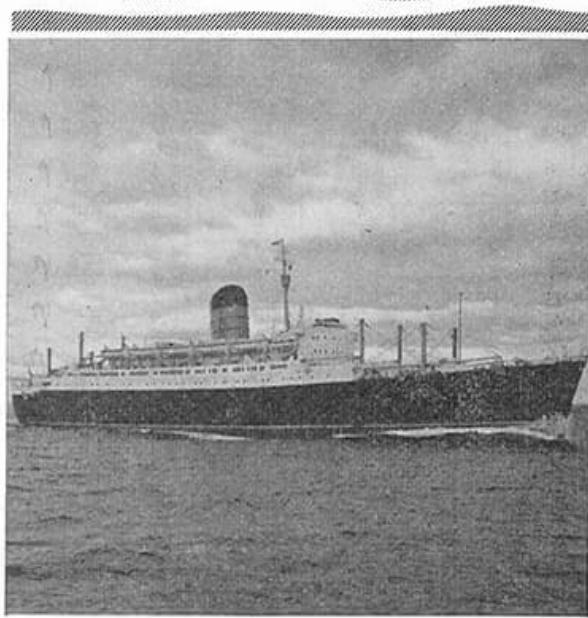
**ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ  
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ**

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ 9  
ΤΗΛΕΦ 614-313

ΑΘΗΝΑΙ

## CAMREX ΠΡΟΦΥΛΑΚΤΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΜΗ ΟΞΙΔΟΥΜΕΝΑ

Τὰ καλύτερα τοῦ Κόσμου προφυλακτικὰ διὲπιβατηγὰ σκάφη, φορτηγά, δεξαμενόπλοια, μεταλλοφόρα, άλιευτικά κλπ.



### ΤΟ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ “ΣΑΞΩΝΙΑ”

Ναυπηγηθὲν εἰς τὰ ναυτηγεία John Brown & Co τοῦ Κλαΐδ διὰ τὴν Κιούναρ Λάιν.

Χρώματα “CAMREX,, ἐχρησιμοποιήθησαν εἰς μεγάλην ἐκτασιν εἰς τὸ ἐν λόγῳ πλοίον καὶ τὰ ἀδελφά του.

### ΤΑ “CAMREX,,

εἰδικευμένα διὰ τὰ νεότευκτα, ἔχουν χρησιμοποιηθεῖ εἰς 5. 500.000 τόν. νέα σκάφη.

Εἰ 100 δαπανῶμενα εἰς προστατευτικὰ μὴ διειδούμενα χρώματα “CAMREX,, ἐξοικονομῶν σημαντικὰ ποσὰ δι’ ἐπισκευάς καὶ ἀπωλείας χρόνου ὑπηρεσίας τῶν πλοίων.

Παρακαταθῆκαι εἰς δῆλους τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς Αγγλίας, Ιρλανδίας, Νορβηγίας, Σουηδίας, Δανίας, Γερμανίας, Ιταλίας, Χόγκ-Κόγκ, Βελγίου, Ολλανδίας, Ιαπωνίας, Σιγκαπούρης, Αύστραλίας, Νοτίου Αφρικῆς.

Γράψατε δι’ εἰδικὸν κατάλογον εἰς :

**MARINE DIVISION  
CAMREX PAINTS LIMITED**

P. O. BOX 34, SUNDERLAND ENGLAND



**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ",  
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

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

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ  
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

# Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

## ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Από τα ναυπηγεία Ούγλιαιμ Γκραίη, τού Ούσετ Χάρτλεπουλ καθελκύθη την 19η Μαΐου τό φορτηγόν «Πέρλ Κρή» 8500 τ.γκρός ή 12.800 τόνων d. w. διά λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Μονρόβιοι», ήτις τελεῖ, ως γνωστός, ὑπό τὴν δισαχείριστον τοῦ κ. Νικ. Λιβανού. Σημαία Λιβερίας. Πρόκειται περὶ τοῦ ὄγδου σε μίας σειρᾶς ἔνεας σκαφῶν, κατασκευασθέντων διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ν. Γ. Λιβανού εἰς τὰ ἐλόγω ναυπηγεῖα. Ἐκ τῶν σκαφῶν αὐτῶν τό «Πέρλ Κρή» είναι τό δεύτερον ἐκ τριῶν ἀδελφῶν φορτηγῶν. Ἐχει διαστάσεις μήκους 450 πόδων, πλάτους 62, ὅψις 39.6 καὶ ἔμφορτον δύνησις 29.7 ποδῶν. Διὰ τὴν πρώσων του ἐφωδιάσθη μὲ μηχανάς τύπου Ντόξφορδ, ήτις θὰ παρέχῃ εἰς τό σκάφος ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 14 μιλλῶν. «Ολα τὰ βοηθητικὰ μηχανῆματα εἰνεὶ ἀτμοκίνητα. Ἀνάδοχος τοῦ πλοίου παρέστη ἡ Λ. Ζ. Μιχάλου, θυγάτηρ τοῦ πλοιοκτήτου κ. Ν. Γ. Λιβανού.

— Επίσης, τὴν 19η Μαΐου καθελκύθη ἀπό τὰ ναυπηγεῖα Φέρνες, διὰ λογαριασμὸν τῆς «Λόντον καὶ Οθερσίης Τάνκερς, Λτδ», (διαχείρισης κ. Β. Μαυρολέοντος), τὸ δεξαιενόπλοιον «Ο Βρασίτις Πάσιονη» 16.200 τ.γκρός ή 24.500 τόνων d.w. Σημαία ἀγγλικῆ.

— Από τα ναυπηγεῖα τῆς Πριγκιέας καθελκύθη τὴν 27ην Ιουλίου διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Νικ. Εύσταθίου, ἵνα δηλεοκίνητον φορτηγόν, χωρητικότητος 13.000 τόνων d.w. περίπου, εἰς τό διποίον θὰ δοθῇ τὸ δινομα «Μάστερ Δάσκαλος».

— Τὸ καθελκυσθὲν τὴν 2αν Μαΐου — ὡς ἀνηγγειλαμένη ἥδη — φορτηγόν «Δούξ Η. Σ πάρ της» 15.700 τόνων d. w. (σημαία ἀγγλική), ἀνήκον εἰς ἑταῖριαν τελούσαν ὑπὸ τὴν δισαχείριστον τοῦ κ. Στ. Λιβανού, ἐφωδιάσθη διὰ τὴν πρώσων του μὲ μηχανὴν συστήματος Ντόξφορτ, δυνάμεις 5500 ἵππων, σουηδικῆς κατασκευῆς. «Οταν εἴχε παραγγελθῆ τὸ σκάφος, ἥτο τόση ἡ ἀπασχόλησις τῶν μηχανουργείων Ντόξφορτ, ὥστε ἐδέσθη νὰ τοποθετηθῇ ἡ παραγγελία τῶν μηχανῶν εἰς τὴν Νορβηγίαν. Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα (Φέρνες) κατασκευάζεται διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Στ. Λιβανού καὶ ἵνα δεξαιενόπλοιον, χωρητικότητος 24.500 τόνων d.w.

— Τὴν 20ην Απριλίου καθελκύσθη ἀπό τὰ ναυπηγεῖα Χιτάτσι διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Σῆ Εντερπράϊζ» (διαχείρισης κ. Ιω. Κ. Καρρά) τὸ εἰδικὸν φορτηγόν ἔνορον φορτίου χώματος «Ντέλφικ Ήγκλ» 18.800 τ. γκρός ή 19.500 τόνων d.w. Τούτο είναι τό πρώτον ἐκ μίας σειρᾶς τριῶν ἀδελφῶν σκαφῶν παραγγελθέντων εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα.

— Από τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κάμπτεν καὶ μὲ ἀνάδοχον τὴν κ. Ούσετ, σύζυγον τοῦ διευθυντοῦ τῆς Τραπέζης «Ιρβίγκ Τράπτη, τῆς Νέας Ύόρκης, καθελκύσθη περὶ τὰ μέσα Μαΐου τὸ δεξαιενόπλοιον «Α Τ λ α ζ» 35.000 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς ἑταῖρικὴν παραφύσατο τοῦ Οίκου Εμμ. Κουλουκούντη.

## ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ούραγκας ἐτέθη τὴν 17ην Απριλίου ἡ τρόπις του πρωτοτύπου μικρού σκάφους (μεταλλοφόρου-πετρελαιοφόρου), τοῦ σχεδιασθέντος παρὰ τοῦ κ. Παναγοπούλου, διὰ λογαριασμὸν ἑταῖριας τελούσης ὑπὸ τὴν δισαχείριστον τοῦ κ. Ιω. Θεοδωρακοπούλου. Πρόκειται περὶ σκαφοῦς χωρητικότητος 28.000 τόνων d.w., σύντονος τὸ κόστος ναυπηγήσεως θὰ ἀνέλθῃ εἰς 6.8 ἑκατομμύρια δολαρίων. Θὰ παραδοθῇ περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους, θὰ ὄνομασθη «Μ α ν τ ω Θ ε ο δ ω ρ α κ ο π ο ύ ο υ» καὶ θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον.

## ΑΙ ΑΚΥΡΩΣΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Συμβόλαιον μὲ τὰ ναυπηγεῖα Χαρίμα διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς δεξαιενόπλοιον τῶν 46.000 τόνων d.w. εἰς παραλαβὴν τῆς «Πρίντσιπε

Κομπάνια Ναβίερα» (διαχειριστής ὁ κ. Α. Παπαδάκης), ἡκυρώθη, ὡς ἀναφέρουν πληροφορίαι ἀναγραφόμεναι εἰς τὸν ἰσπανικὸν τύπον. Επρόκειτο περὶ σκάφους, διπερὶ τὸν θάλασσαν.

— 'Αφ' ἐτέρου ἡκυρώθη ἡ παραγγελία ἐνὸς ἀπὸ τὰ δύο φορτηγά, τῶν 15.000 τόνων d.w., ἀντα εἶχον παραγγελθῆ εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μίτσουσιτσοί (τῆς Χιρσίμας) παρὰ τῆς ἑταῖριας «'Εδμυράνια» (διαχειρίστης Οίκου Χανδρῆ).

## ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Απὸ τὰ σουηδικὰ ναυπηγεῖα παρελήφθη, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν καὶ ἐτέθη ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ φορτηγόν ἔνορον φορτίου χώματος «Γουόρλντ Σκίλλ» 14.000 τόνων, γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρικὴν παρασκευά του ἐφοδιαστικοῦ συγκροτήματος τοῦ κ. Στ. Νιάρχου. Τὸ λόγω σκάφος ἀπέτελεσεν ἐκ Μάλου τὴν 9ην Μαΐου διὰ Χάμπτον σόδα, ἐκτελεῖται τὸ παρθενικόν του ταξίδιον.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγόν «Jessimore» 7061 τ. γκρός (τοῦ 1941) παραληφθὲν πρὸ ἡμερῶν εἰς τὸ Λίβερπούλ ἑτέθη παναμαϊκὴ σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Αντιόπη».

— Επίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Αλ. Τσαβλίρη ἀγγλικὸν φορτηγόν «City of Sidney» 7003 τ. γκρός (τοῦ 1930) παραλαμβανόμενον κατ' αὐτὰς ἐν Ἀγγλίᾳ θὰ ὑψώσῃ τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Νικόλαος Τσαβλίρης», ἢν πλέυση εἰς Πειραιά δι' ἀνακαίνισιν.

— Τὸ παλιθέν μεταξὺ Ἐλλήνων φορτηγόν «Mάστερ Νίκος» 8453 τ. γκρός (τοῦ 1953) παραληφθὲν ἀπὸ τοῦ θάλασσαν ἀγοραστάς του μετωνομάσθη «Χίος Μπέλλα». Σημαία Κοσταρίκας.

— Εἰς Γλασκώδην παρελήφθη πρὸ ἡμερῶν τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγόν «St. Euan» 436 τ. γκρός (τοῦ 1937) καὶ ὑψώσαν τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Πρασσονήσια».

— Τὸ παλιθέν εἰς τὸν ιταλικὸν φορτηγόν «Gigas» παρελήφθη πρὸ ἡμερῶν τὴν 17ην Μαΐου τὸν 1943 παρεδόθη εἰς τὸ Νιούπορτ, ἐνθαῦτα τὸν 1ην Μαΐου τὸν 1945 παραληφθὲν εἰς Χούλλα καὶ τεθέν ὑπὸ ιταλικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Sterling Valour» (σημαία ἀγγλική) 7321 τ. γκρός (τοῦ 1945) παρεδόθη εἰς Χούλλα καὶ τεθέν ὑπὸ ιταλικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Madda Primo».

— Μετὸ πρώτης παρεληφθεῖσας δοκιμάς παρελήφθη εἰς τὸν θάλασσαν τὴν 21ην Μαΐου, τὸ δεξαιενόπλοιον «Β ο ο λ έ τ τ α» 11.623 τ. γκρός ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σαντιάγκο».

— Εἰς σκανδιναϊκὸν λιμένα παρελήφθη πρὸ ἡμερῶν τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ θάλασσαν τὴν 1ην Μαΐου μικρὸν σουηδικὸν φορτηγόν «Bojan» 920 τ. γκρός (τοῦ 1918) καὶ μετωνομάσθη «Μ α λ μ ε ν», τεθέν ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν.

— Απὸ τὰ ναυπηγεῖα «Κάμμελ - Λαίροντ» τοῦ Μπίρκενχεντ παρελήφθη τὴν 19η Μαΐου, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, τὸ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν φορτηγόν «Ν ι κ ο λ α ο σ ο Σ. Σ. Ε μ π ε i r i k o c» 6.100 τ. γκρός, ὅπου εἰς τὴν ἑταῖριαν «Εψιλόν».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Μινακούλη ἀγγλικὸν (ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας) φορτηγόν «Λ ο ρ δ ο ος Γ λ ά δ σ τ ω ν» 7051 τ. γκρός (τοῦ 1943), παραληφθὲν εἰς Μιδδλεσμπρό, μετωνομάσθη «Ο λ γ α Μ i n a κ ο ο ύ λ η».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων μικρὸν δόλαρικον κόστερο «Atc.-S.» 164 τ. γκρός (τοῦ 1937), παραληφθὲν εἰς Ρόττερνταμ, ἐπέθη ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Α ρ μ ά θ ι α». Ήδη, ἀπέτελεσεν ἐκ Ρόττερνταμ καὶ ἀμέρσης.

— Παρελήφθη, ἐπίσης, εἰς Βρέμην καὶ κατέτελεσεν εἰς Πειραιά τὸ μικρὸν σκάφος «Μ η δ ί α» (ex «Fassini»), τῆς ἑταῖριας «ΕΛΜΕΣ».

— Επίσης παρὰ τῆς ἑταῖριας ἀδελφῶν Μάτσα ηγοράσθη, ἀντὶ τιμῆς 9.700 λιρῶν καὶ τὸ μικρὸν σουηδικὸν φορτηγόν «Bojan» 920 τ. γκρός ή 14.200 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1918, μὲ ἀμεσον παραλαβὴν τὸ σουηδικὸν λιμένα.

— Απὸ τὰ ισπανικὰ ναυπηγεῖα παρελήφθησαν κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν τὸ φορτηγόν ἔνορον φορτίου χώματος «Άνδρος Μάστερ» 14.300 τόνων, τῆς ἑταῖριας «Μανόφορτ» καὶ τὸ σουηδερ-τάνκερ «Άνδρος Θιρέλλα» 24.800 τ. γκρός, τῆς ἑταῖριας «Σάντ Τζερόνιμο». Ήδη, γνωστόν, αἱ δύο αὐτὰς ἑταῖριας ἀποτελοῦν πασαφαδάς τοῦ συγκροτήματος τῆς «Οράιον».

— 'Αφ' ἐτέρου παρελήφθη, μετὰ ἐπιτυχεῖς δοκιμάς, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Γένοβας, τὸ ἑλληνικὸν πλοιοκτησίας δεξαιενόπλοιον «Μιραντόρ» 21.000 τ. γκρός. Εύθυνος μετὰ τὰς δοκιμάς του τὸ σκάφος κατηγορήθη εἰς Σπέτζιαν, ὅπου καὶ ἐτέθη ὑπὸ πασοπλισμῷ.

— Εἰς Ρόττερνταμ παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων λίμπεστον «Πιργύ I. S.» 7195 τόνων, γκρός (τοῦ 1943) καὶ μετωνομάσθη «Ειρήνη Στεφάνου», διατηρεῖσθαι τὸν λιβεριανὸν σημαίαν. Εν συνεχείᾳ τὸ σκάφος ἐπέλεσε τὴν 28ην Μαΐου εἰς Μπρόντ, ὅπου καὶ παρωπλίσθη.

## ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγόν «Ieemaid» 1974 τ. γκρός, 2940 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1936, μὲ σφρέδεν τοῦ 1954, ἡγοράσθη παρὰ τῆς ἑταῖριας Μάτσα, ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 20.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα.

— Επίσης τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν δηζελοκίνητον φορτηγόν «St. Euan» 436 τ. γκρός ή 485 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1937, μὲ

# JOHN MANNERS & CO. (MALAYA) LTD. SINGAPORE M. N. MAVROLEON

CABLE ADDRESS: MANNERS

## Shipowners - Brokers

for the Sale, Purchase, Insurance and Chartering of all Vessels.  
General Agents for Hempel's Marine Paints.

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

CHARTERED BANK CHAMBERS,  
BATTERY ROAD,  
P.O.BOX NO. 1382,  
SINGAPORE, 1.

σερβέν τού 1954, ήγοράσθη παρ' 'Ελλήνων, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν ἐν 'Αγγλίᾳ. Τιμὴ δὲν ἀνεκοινώθη.

— Τὸ ἀγγλικὸν πρότηγον «Dunolly» 2946 τ. γκρός, 5000 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1949, ήγοράσθη ἀπὸ Ἑλληνικῶν συμφερόντων παναμαϊκὴν ἑταῖριαν, ἀντὶ τιμῆς 365.000 δολαρίων καὶ μὲ παραλαβὴν εἰς ὑπερικανικὸν λιμένα τὸν προσεχῆ Νοέμβριον.

— Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν δεξαιενόπλοιόν μας «Λούμινα» 6192 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1927, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «Βιβάλετ» εἰς γερμανοὺς διαλυτάς, ἀντὶ τιμῆς 5.15.0 λιρῶν κατὰ τόντον γκρός. Τὸ ἐλύγω σκάφος ἀφγεῖ εἰς Ζαΐσταν, ὅποθεν θὰ ρυμουλκῆθη ἐις 'Αμφιδύρουν.

— 'Εγγώσθη, διτὶ τὸ ἐπιβατηγὸν «Κ αδιώ» ἐπωλήθη εἰς αἰγαπτῖον ἀντὶ τιμῆς 48.000 λιρῶν.

— Παρὰ λιβεριανῶν ἑταῖριῶν καλυπτουσῶν Ἑλληνικὰ συμφέροντα ἡγοράσθησαν ἀντὶ τιμῆς 55.000 λιρῶν ἔκστον, τὰ ἀδελφὰ ἀγγλικὰ φορτηγὰ «Baron Dunmore» 4.104 τόν. γκρός ἥ 6.597 τόνων d. w., καὶ «Baron Elgin» 4049 τ. γκρός ἥ 6.645 τόνων d. w. 'Αμφιτέρεα εἶνε ναυπηγήσεως 1933, μὲ σερβέν τοῦ 1956, καταναλίσκουν γαιάνθρακα καὶ θὰ παραληφθῶν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα, ἐντὸς τοῦ 'Ιουνίου.

#### ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εἰς τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθη αἴτησις τῆς A. E. «Ἐλληνικαὶ Μεσογειακαὶ Γραμμαῖς» περὶ ἀναγνωρίσεως ὡς Ἐλληνικοῦ τοῦ ἀγορασθέντος παρ' αὐτῆς ὑπὸ νορθγικῆν σημαῖαν διζελοτίοις «Bretagne», διλικῆς χωρητικότητος 3.285 τόνων ναυπηγήσεως τοῦ 1937, δάσει τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ Ν. Δ. 2687)1953.

Τὸ νέον ἐπιβατηγὸν σκάφος μεσογειακῶν γραμμῶν θὰ μετονομασθῇ «Μασσαλία».

— Τὸ «Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας προέδρη εἰς τὸν καταρτισμὸν τῶν κοινῶν ἀποφάσεων, διὰ τῶν ὅποιών νηολογοῦνται ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν τὰ φοστηγὰ ἀτιμόπλοια: 1) «Νικόλαος Τσαθλίρης», διλικῆς χωρητικότητος 7003 τόνων, ναυπηγήσεως τοῦ 1920 καὶ 2) «Ἀργός—Χίος», χωρητικότητος 10.000 τόνων πεούπον τῆς «Shipping Development Corporation», βάσει τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ Ν. Δ. 2687)1953 (περὶ ἐπενδύσεως καὶ ποστασίας κεφαλαίων ἔξωτεροικοῦ).

— «Ὑπεβλήθη ἐπίστησις αἵτησις τοῦ κ. Νικολάου Κ. Σαρρῆ, διὰ τῆς δοπίας ζητεῖται ἡ χορηγίσις προσωρινῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων εἰς τὸ ἀγορασθὲν ἐν 'Οσλο τῆς Νορβηγίας ἐπιβατηγὸν ἀτιμόπλοιον «Fjellstrand» ναυπηγήσεως τοῦ 1935, διλικῆς χωρητικότητος 219 τόνων.

#### ΤΟ ΛΑΪΝΕΡ "ΑΡΚΑΔΙΑ, ΕΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς «Γκρήκ Λάιν» ἐπιβατηγὸν ὑπερωκαένιον «Αρκαδία» 20.256 τ. γκρός εἰσῆλθε τὴν 22αν Μαΐου εἰς τὴν ὑπερεσίαν τῆς γραμμῆς Κόντινεντ—Καναδᾶ, ἀσφῦ προηγουμένως ἀνεκανίσθη εἰς τὰ μεγάλα γερμανικὰ γαυπηγεῖα «Μπλόμ καὶ Βός», τοῦ 'Αμβούργου, μέτι δατάνης δύο περίπου ἑκατομμυρίων δολαρίων. 'Αφρέθη ὁ πρωρᾶς ιστὸς τοῦ πλοίου καὶ ἀντὶ αὐτοῦ ἐποπθεθῆνται μικρότερος διερυμάσθη ἡ καπνοδόχος του καὶ τὸ φόστικ ἐπεμηκύνθη κατὰ 14 πέδας, ίνα ἡ πρώτα του ἀποκτήσῃ βολθειδὲς σχῆμα. «Ἐν μέρος τοῦ ἀνταστρώματος ἀνακατεσκευάσθη πλήρως, ἔγκαταστάσεων, ἡλεκτρικῶν ἔγκαταστάσεων, τὸν ἔξαρτισμόν τοῦ πλοίου, τὴν ποιότητα καὶ τὰς δοκιμὰς ύλικοῦ κλπ.

#### ΝΕΑΙ ΕΚΔΟΣΕΙΣ:

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

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

**Ἐκδοσις λιαν ἐπιμελημένη, ἐτέθη ἡδη εἰς κυκλοφορίαν.**

**Οι ἐνδιαφερόμενοι δύνανται ν' ἀποτείνωνται εἰτε εἰς τὰ ἐν ΑΘΗΝΑΙΣ γραφεῖα τοῦ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ, ὁδὸς Σταδίου 7, ἢ εἰς τὰ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,.**

Τιμὴ: ἀπλῆ βιβλιοδέτησις δραχ. 350 ἥ £ 4. 4. 0 ἥ \$ 11.70  
πανόδετος » 400 ἥ £ 4.16.0 ἥ \$ 13.35  
Ταχυδρομικὰ ἀπλὰ γενικῶς Δρχ. 20 ἥ 5/— ἥ \$ 0.70

αὐτὸς δέκα πέντε θάλαμοι πρώτης θέσεως. «Ολα τὰ διαιμερίσματα καὶ οἱ κοινόχρηστοι χώροι, εἰς τοὺς ὅποιους προσετέθησαν καὶ νέοι, ἀπέκτησαν νέαν ἐπίπλωσιν καὶ φιλότεχνον διάκοσμον. Τὸ σκάφος, ὅπερ ὑψώσει τὴν Κυανόλευκον, διαθέτει ἡδη διαιμερίσματα διὰ 50 ἐπιβάτας α'. θέσεως καὶ 1550 τουριστικῆς. Τὸ «Αρκαδία», ναυπηγήσεως τοῦ 1931, ἐδρομολογίθη εἰς τὴν γραμμὴν Μπρεμερχάφεν—Κερτέκ—Μόντρεαλ, μὲ διαιμέσους προσεγγίσεις εἰς Χερδούργον, Σαουθάμπτον, Κόμπ, Λίθερπούλ καὶ Γκρήνοκ.

#### ΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

«Ἐκ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορίου ἀνακοινούεται, διτὶ τὸ θέμα της συμβίσεως τῆς πληρωμῆς τῶν ναυλῶν τῶν μετοφερομένων ἐμπορευμάτων ἐξ 'Αμερικῆς εἰς 'Ισπανίαν, διὰ τῶν πλοίων λάινερς τῆς «Ἐλληνικῆς», ἀνάγεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς. Καὶ τοῦτο διότι τὸ ὑφιστάμενον Ἐλληνοποιεύμαντον κληρικὸν παρουσιάζει πάντοτε πιστωτικὸν ὑπότιτλον τῆς 'Ελλάδος ὑπόλοιπον. Συγκεκριμένως, κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 11μηνον μέχρι τῆς 30ῆς 'Απρίλιου τὸ πιστωτικόν ὑπέρ τῆς χώρας πλούσιοπον ἀνήρχετο εἰς 875.000 δολλάρια, καθόσον, ἔναντι τῶν εἰσαχθέντων ἐξ 'Ισπανίας ἀμπερούματων ἀξίας 597.000 δολλαρίων, ἐξήχθησαν εἰς 'Ισπανίαν δάμβασι καὶ καπνῷ ἀξίας 1.564.000 δολαρίων.

Πάντως, τὸ στίπμα τῆς «Ἐλληνικῆς» ἔξετάζεται μὲ εύνοικὸν πνεῦμα ἐκ μέρους τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορίου, ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσία 'Εμπορικῶν Συμβάσεων τοῦ ὅποιου θά ὑποστοιχεῖ εἰς τὴν Νομισματικήν Ἐπιτροπήν τὸ θέμα ἔγγραφων καὶ προφορικῶν, λόγῳ τῆς κρίσεως τῆς Ναυτιλίας α'<sup>ρ</sup> ἐνός καὶ τῆς ἀνάγκης νὰ συνεχισθῶν αἱ πρόδημοι ηγεμόνες τῆς Ελληνικῆς μεταφοραὶ διὰ πλοίων τῶν ἐλληνικῶν τακτικῶν γραμμῶν.

#### ΟΙ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

«Ἐκ τῶν στατιστικῶν στοιχείων τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας προκύπτει, διτὶ κατὰ τὸν μῆνα 'Απρίλιον 1958 είργασθησαν ἐπὶ 197 φορτηγών πλοίων ὑπὸ Ἐλληνικήν σημαίαν 5.124 ναυτικοί, ἐπὶ 29 ἐπιβατηγών, ἀκτοπλοΐκῶν, μεσογειακῶν γραμμῶν καὶ ὑπερωκεανίων 1.652, ἐπὶ 2.875 πλοιαρίων καὶ πλοίων μέχρι 30 κόρων καθαροίς χωρητικότητος 6.393 καὶ ἐπὶ 368 μότορωπες, πετρελαιοκίνητων καὶ ιστιοφόρων, σηματολογημένων, 5.013 ναυτικοί. «Ἡτοι συνολικῶς είργασθησαν 18.182 «Ἐλλήνες ναυτεργάται, εἰς τὸν δοπίον κατεβληθήσαν ως ἀποδοχαὶ διὰ τὸν μῆνα 'Απρίλιον 282.655 λίραις 'Αγγλίας καὶ εἰς τὸν δραχμοβιώταν δραχμαῖ 2.801.867.

«Ἐξ ὅλου, κατὰ τὸν ίδιον μῆνα είργασθησαν ἐπὶ 752 πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ένας σημαίας 15.606 «Ἐλλήνες ναυτικοί εἰς τὸν δοπίον κατεβληθήσαν ως ἀμοιβαῖ διὰ τὸν μῆνα 'Απρίλιον λίραις 'Αγγλίας 894.489. Οἱ ἐργαζόμενοι ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ένας σημαίας κατατέμονται ως ἀκολούθως κατ' εἰδικότητας: Πλοιάρχοι 752, ὑποπλοιάρχοι 707, ἀνθυποπλοιάρχοι 740 δόκιμοι πλοιάρχοι 93, μηχανικοί σ' τάξεως 731, μηχανικοί β' 677, μηχανικοί γ' 888, δόκιμοι μηχανικοί 213, ραδιοθελεγράφοι 657, ναυάληροι 752, ναύται 4475, ναυταπόδεις 57, ἀσχιθερμασταὶ 733, θεωμασταὶ 2433, καθαοισταὶ 8, λιτανταὶ 733, μάγειροι 735, θαλαμητόλοι 140 καὶ δοηθοὶ θαλασμητώλων 84.

Τέλος, εἰς ἓνα ὑπερωκαένιον ὑπὸ έναν σημαίαν είργασθησαν 350 ναυτικοί, εἰς τοὺς ὅποιους κατεβλήθη τὸ ποσόν τῶν 11.165 λιρῶν 'Αγγλίας.

Κατὰ συνέπειαν, συμφώνως πρὸς τὸν ὑπολογισμού τῆς ἀμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, κατὰ τὸν μῆνα 'Απρίλιον οἱ ἐργαζόμενοι ἐπὶ πάσις κατηγορίας πλοίων ναυτικοί ἀνήλιθον εἰς 34.138, αἱ δὲ ἀποδοχαὶ πούτῶν συμποσούνται εἰς λίρας 'Αγγλίας 1.188.309 καὶ δραχμαῖ 2.801.867.

#### ΤΟ ΤΑΝΚΕΡ "ΑΝΤΑΡΕΣ,,

Εύχαριστας πληροφορούμεθα, διτὶ τὸ ἐξ ἀλλοδαπῶν πλήρωμα τοῦ ὑπὸ λιβεριανήν σημαίαν δεξαμενοπλοίου μας «'Αντάρες» 11.976 τ. γκρός (τοῦ 1957), τῆς ἑταῖρίας «Κάνοπους», ἀντικαθίσταται δι' Ἐλλήνων.

#### ΥΠΟΔΕΙΞΕΙΣ ΟΡΩΦΑΙ

«Ἡ ὑπηρεσία ἐκπαίδευσεως τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἔξεδωκε μακρὰν ἀνακοίνωσις ἀπευθύνουσαν εἰς τοὺς ὑποψήφιους πρὸς συμμετοχὴν εἰς ἔξετάζεις. Διὰ τῆς ἀνακοίνωσεως ἐφιστάται ἡ προσοχὴ τῶν ὑποψήφιων πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν, οἱ ὅποιοι πίπτουν θύματα ὥρισμάντων ἐπιπτέων. Εἰς τὴν ἀνακοίνωσιν τούτης, διότι μονοδικὸς τρόπος ἐπιτυχίας είναι ἡ μελέτη καὶ ἐν γένει καταρτίσις αὐτῶν. Διότι: α) Οὐδεὶς δύναται νὰ δικιήσῃ τὸν διαγωνισθέντα, διτὸν ἐπιτύχη εἰς τὰς ἔξετάζεις καὶ β) οὐδεὶς δύναται νὰ τὸν βοηθήσῃ ἀντιθέτως, στὸν ἀποτυχημένην.

«Ἡ ἀνακοίνωσις καταλήγει ως ἔξῆς: «Πρέπει νὰ γίνη εἰς δόλους πεποιθήσις, διτὶ διὰ τῆς ἀποφυγῆς τῶν διαφόρων ἐπιτηδείων θ' ἀντιδρά-

**HELLENIC SHIPSTORES**  
**BREMEN**  
**NIC. FOTOU & CO.**

**"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ EN BREMEN,,**  
**BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM**

Νωπά καὶ ξηρά έφοδια, έφοδια Τράνζιτ  
ὅλικα μηχανῆς καὶ καταστρώματος  
ΑΙΓΑΙΟΥΝΤΗΣ **ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ**

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

σετε άποτελεσματικών κατά τών έπιβολευτών τών χρημάτων σας και θά προσφέρετε και μεγίστην ύπηρεσίαν και πρός τούς έσωτους σας, άλλα και πρός τούς μέλλοντας νά προσέλθουν είς τάς έξετάσεις συναδέλφους σας έξουδετερώντες τάς άνηθίκους ένεργειάς τών έπιτηδείων αύτών.

### ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΗΣ ΑΙΓΑΙΤΟΥ

Πληροφορούμεθα, ότι μεταξύ τών υπουργείων 'Εμπορικής Ναυτιλίας και 'Εμπορίου διεξάγεται άλληλογραφία διά την καταβολήν εἰς τὸ ἀκέραιον τών ναύλων τών Ἑλληνικῶν πλοίων, τών εἰσπραττομένων μέσω τοῦ Ἑλληνο - αιγαῖππακού Κληρικού. 'Υποστηρίζεται, σχετικῶς, ότι ἐπιβάλλεται νά έξαιρεθούν τῆς ἔκπτωσεως 12 % και οι ναύλοι, ως έγινε και μὲ τὸ συνάλλαγμα τὸ εἰσπραττόμενον ἐκ τῆς ἔξαγωγῆς καπνῶν, διὰ τοὺς ἀκολούθους βασικοὺς λόγους :

α) Οι εἰσπραττόμενοι ύπὸ τὰς νῦν ισχυούσας διὰ τὴν ναυτιλίαν συνθήκας ναύλοι ἀντιπροσωπεύουν πραγματικῶς ἐλάχιστα δρισι, μόλις ἐπιτρέποντα τὴν κίνησιν τῶν πλοίων. 'Επομένων δὲν ἀφίνουν περιθώρια περιοπῆς. β) Λαζησίς τῶν ναύλων τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων πρὸς μετάπτωσιν τῆς ἐπιβαρύνσεως εἰς τοὺς φορτωτάς, δὲν εἶνε δυνατή, ἀφ' ἐνὸς λόγου τῆς ὑπερπροσφορᾶς χωρητικότητος καὶ ἀφ' ἐπέρευνος διότι ἡ ἐπιδράσις αὐτῆς δὲν ἀφορᾷ τὰ πλοῖα τὰ ἀνταγωνιζόμενα τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν γ.) 'Η κράτησης ἀποίμα αφορᾶ κυρίως ναύλους ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τακτικῶν γραμμῶν, τῶν ὅποιων τὰ πλοῖα, μὲ βάσιν τὸν λιμένα Πειραιώς, ἔχυπρετούν τὸ ἔξωτερον ἐμπόριον τῆς χώρας καὶ τὴν τουριστικὴν κίνησιν αὐτῆς. Τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν εἶνε τὰ μόνα ἐν τῇ Μεσογείῳ, τὰ μὴ ἐπιχορηγούμενα. Οι ναύλοι τῶν εἶνε ναύλοι συναγωνισμού ἀπὸ πλοῖα ἐπιχορηγούμενα, συμπληρώνοντα τὰς ζημιὰς τῶν διὰ τῶν εἰσπραττομένων ἐπιχορηγήσεως. δ) Τόσον τὰς ἡλληνικὰ πλοῖα γραμμῶν, ὃσον καὶ τὰ ἀλεύθερα φορτηγὰ πλοῖα τῆς Μεσογείου, ἀφ' ἐνὸς μὲν πολλαπλῆν προκαλούν ὥφελειαν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν οἰκονομίαν, μεθ' ἣς εἶνε στενώς συνδεδεμένα, ἀφ' ἐπέρευνος δὲ εἰς περιόδους ἐθνικῆς τινος ἀνάγκης, εἶνε τὰ κυρίων ἔχυπρετούντα τὰς ὥθελες μεταφορὰς τῆς χώρας. ε) Μέρος τῆς καταργήσεως τοῦ ἀποίμα, ὡς πρὸς τοὺς ναύλους, καλύπτεται ἀπὸ τὰ εἰσαγόμενα ἐξ Αιγαίου τοῦ 'Ἐλλαδα ποσὸς ἐλευθέρου συναλλάγματος.

Διὰ τοὺς ἀνωτέρους λόγους ἐπιβάλλεται, δηλαγή ἀπὸ τοῦ ἀποίμα προϊσθή παγίως μὲν ὡς πρὸς τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν, προσωρινῶς δὲ ὡς πρὸς τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐλεύθερα φορτηγά πλοῖα, μέχρις δου μεταβληθούν αἱ συνθῆκαι ἔργασίσας τῶν πλοίων τούτων καὶ ἡ αὔξησις τῶν ναύλων ἐπιτρέψῃ τὴν καταβολὴν τοῦ ἀποίμα, χωρὶς κίνησιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. .

### ΤΑ ΑΚΤΟΠΛΟΤΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργού τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Ανδριανοπούλου, ἐνεκρίθησαν τὰ δρομολόγια τῶν ἀκτοπλοτικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, τῆς θερινῆς περιόδου. 'Ως προκύπτει ἐκ τῶν νέων δρομολογίων τὸ δίκτυον τῶν ἔσωτερικών θαλασσών συγκοινωνῶν ἐπικυνῶντα κατά τὸ 1958 κατὰ 4 δρομολόγια ἐπὶ πλέον ἑκείνων τὰ διόπτηα ἐξετελούντο κατά τὸ παρελθόν ἔτος 1957. Συγκεκριμένως προσετέθησαν ἐνὸς δρομολόγιον εἰς τὴν γραμμὴν Κορήτης, ἔνα εἰς τὴν γραμμὴν Χίου-Μυτιλήνης, ἔνα εἰς τὴν γραμμὴν Κερκύρας-Βοιωτίου, δύο εἰς τὴν γραμμὴν Μήλου, ἔνα εἰς τὴν γραμμὴν 'Ανδρου καὶ ἔνα εἰς τὴν γραμμὴν Ζακύνθου-Κεφαλληνίας. 'Αντιθέτως ἐμειώθησαν κατά ἓνα δρομολόγιον ἡ γραμμὴ Διαδεκάνησου καὶ κατά δύο ἡ γραμμὴ Σάμου. Κατὰ συνέπειαν προκύπτουν τέσσαρα πρόσθετα δρομολόγια κατά τὸ 1958.

### ΕΙΣ ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ



### ΤΑ ΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ διαφρεύσαν τελευταίον δεκαπενθήμερον τοῦ μηνὸς Μαΐου 1958 ἐνα μόνον σκάφος ὑπὸ ξένη σημαίαν ἡσφαλίσθη εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον. Πρόκειται περὶ τοῦ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν φορτηγοῦ «Παρκοράδη» τόννων γκρός 3806, τοῦ ὅποιου δὲ ἐκτρόσωπος κ. Παράσχες ἡσφάλισεν ἀπὸ 15ης Αύγουστου 1958 τὸ πλήρωμα. Οὕτω τὸ σύνολον τῶν πλοίων ὑπὸ ξένα σημαίας τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα ἔχουν ἡσφαλισθή εἰς τὸ N. A. T. ἀνέρχεται εἰς 582, τόννων γκρός 5.338.942.

### ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΤΟΥ κ. Κ. ΠΕΤΡΟΥΤΣΗ

Μετὰ τὴν διακοπὴν τῆς γραμμῆς 'Αδριατικῆς — Περισκοῦ Κόλπου καὶ κατόπιν τῆς πωλήσεως τῶν φορτηγῶν «Μαμπρούκ» καὶ «Μπαράκατ» πρὸς διάλυσιν, τὰ ὑπολοιπά διόπτηα σκάφη τοῦ κ. Κ. Πετρούτση τὴν ἐγεργάθησαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταρίας «'Ιζολα Σπέτσαι» καὶ μετωνομάσθησαν, ως κάτωθι, διατηρήσαντα τὴν σημαίαν τῆς Κασταρίκας :

Παλαιόν δνομα	Τ.γκρός	Ναυτή.	Νέον δνομα
«Αλ-Κουδεΐτη»	5268	18	«Σπέτσαι Σέϋλορ»
«Αλ-Νταμάμ»	5011	17	«Σπέτσαι Μπτίτς»
«Αλ-Ρυάντ»	4698	30	«Σπέτσαι Πάτριοτ»
«Αλ-Χόρρια»	4966	27	«Σπέτσαι Αἴλαντς»
«Θεμιστώ»	4778	28	«Σπέτσαι Ναϊγκείτορ»
«Μαχφούζ»	5282	19	«Σπέτσαι Στάρ»

### ΚΕΝΤΡΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Η 'Ανωτέρα Σχολὴ Βιομηχανικῶν Σπουδῶν εἰς ἐκδοθὲν παρ' αὐτῆς φυλλάδιον, εἰς τὸ ὅποιον περιέχονται δῆλαι αἱ λεπτομέρειαι τῆς ὄργανων σεως καὶ λειτουργίας τῶν δισφόρων τμημάτων τῆς Σχολῆς, ἔσαγγέλλει καὶ τὴν ἀπὸ τοῦ ἀκαδημαϊκοῦ ἔτους 1958—1959 ἰδρυσιν καὶ λειτουργίαν ἐν Πειραιεῖ «Κέντρον Ναυτιλιακῶν Σπουδῶν». Δικαιολογούστα τὴν ἰδρυσιν τοῦ τμήματος πούτου ἡ Σχολὴ, ἀναφέρει τὰ ἀκόλουθα: «Πρόσφατα στοιχεῖα δεικνύουν, ὅτι 1500 περίπου πλοῖα, διλήκτης χωρητικότητος 10.000.000 κόρων, ἐκ τῶν ὅποιων πλειστά νεότευκτα, ἐκπροσωπούντα τὰ τελευταία ἐπιτεύγματα τῆς ναυπηγικῆς, ἀποτελούν τὸν Ἐλληνικὸν πλοιοκτησίας ἐμπορικὸν στόλον. Η χωρητικότης αὐτῆς εἶναι υπερπενταπλασία τῆς τοῦ 1939 καὶ περίπου εἰκοσιπλασίας τοῦ 1950. Επί πλέον, περὶ τὰ 200 εἰστε πλοῖα τελούν ὑπὸ ναυπηγήσιν ἢ παραγγελίαιν εἰς διεθνῆ ναυπηγείαν. Εἰς λογαρισμὸν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν.

»Κατὰ τὸ 1957 περισσότεροι τῶν 40.000 "Ελληνες ναυτικοὶ εἰργάθησαν ἐπὶ τῶν Ἐλληνικῶν πλοιοκτησίας πλοίων καὶ ύφιστανται δυνατότητες περιτελέων αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τούτων εἰς τὸ μέλλον, ἡ προπτικὴ δὲ αὐτῆς ἀποκτά ιδιάζουσαν σημασίαν, δtan ἡ ἀνεργία καὶ ἡ υποτασχόλησις ἀποτελούν μόνιμον κατάστασιν παρ' ἡμῖν.

»Ἐξ ἄλλου, τὰ ναυτιλιακὰ ἐμβάσματα, κατὰ τὸ 1957, ἀνήλθον εἰς δολλάρια 65.322.000, καλύψαντα ποσοστὸν 27.5 % τοῦ ἀνοίγματος τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν τῆς χώρας καὶ φαίνεται, ὅτι ἡ δραστηριότης τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν τῆς χώρας καὶ τὴν γραμμὴν Κερκύρας-Βοιωτίου, δύο εἰς τὴν γραμμὴν Μήλου, ἔνα εἰς τὴν γραμμὴν 'Ανδρου καὶ ἔνα εἰς τὴν γραμμὴν Ζακύνθου-Κεφαλληνίας. 'Αντιθέτως ἐμειώθησαν κατά ἓνα δρομολόγιον ἡ γραμμὴ Διαδεκάνησου καὶ κατά δύο ἡ γραμμὴ Σάμου. Κατὰ συνέπειαν προκύπτουν τέσσαρα πρόσθετα δρομολόγια κατά τὸ 1958.

»Τὸ τεράστιον τούτο ναυτιλιακὸν οἰκοδόμημα, πὸ εἰς διάστημα δλί-

### Η ΕΠΑΝΟΔΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΝΕΤΕΙΡΑΝ

Μετὰ μίαν ὅλην τριακονταετίαν ἐπισκέπτεται τὴν Πατρίδα ὁ κ. Μανώλης Κουλουκουνῆς. Αἱ πολλαὶ ἐπαγγελματικαὶ τοῦ ἀσχολίαι δὲν τοῦ ἐπέτρεψαν ἐνώριτερον τὸ προσκύνημα αὐτὸν τῆς πατρώως γῆς. Μὲ ιδιαιτέρων χαρὰν ἡ ναυτιλούμενη 'Ελλάς ὑποδέχεται τὸ ἐκλεκτόν της τέκνων. Δὲν λησμονεῖ πόσα εἰς τὰς πρωτοβουλίους ἐνέργειας τοῦ ὄφειλει ἡ Ἐλληνικὴ ναυτιλιακὴ ὑπόθεσις.

»Ο κ. Μανώλης Κουλουκουνῆς, μὲ τὴν καθολικὴν σκέψιν του, ὅχι μόνον ἐτίμησε καὶ τιμῆσε τὸ Ἐλληνικὸν ὄνομα εἰς τὴν ζένην, ἀλλ' εἶνε καὶ ὁ ἀκαταπόνητος ἐργάτης καθε κινήσεως, προοριζόμενης τὸ Ἐλληνικὸν πλοίον νὰ ὀφελήσῃ.

»Η κατὰ τοὺς ζελευταίους μῆνας ἀναπτυχθείσα δραστηριότης του ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου διά τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς κρίσεως εἶνε τὸ ἀπτότερον δείγμα τοῦ ζωηροῦ ἐνδιαφέροντος, ὅπο τὸ ὅποιον ἐμφορεῖται ὁ διακεκριμένος "Ελλην ἐφοπλιστής διὰ κάθε ὑπόθεσιν μέλλουσαν νὰ προσποιήσῃ τὴν θέσιν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

»Ολοι τοῦ εὐχόμενα τὸ «καλῶς ὥρισε».

γων μόνον έτών δημιουργηθέν, διά νά στερεωθή και αναπτυχθή περαιτέρω, χρειάζεται όργανων διοικητικήν και διαχειριστικήν και έχει πρός τούτο άναγκην πολλών, με έξειδικευμένην μορφωσιν και πείραν, διοικητικών στελεχών, έπειδη δέ ταῦτα έλλειπτουσιν εἰς τὴν χώραν μας, ήλονται και περισσότεροι εἴνοι προσλαμβάνονται; εἰς τὰς ἑλληνικὰς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις τοῦ ἔξωτερού.

Ἐν δψει τῆς μεγίστης οἰκονομικῆς, ἀλλὰ καὶ πολιτικῆς σημασίας, τὴν ὅποιαν ἔχει διά τὴν Ἑλλάδα ἡ ἐμπορική ναυτιλία, η δημιουργία τῶν ἐπιστημονικῶν καὶ τεχνικῶν κατατάληλων στελεχών, τῶν ὅποιων εὐτη ἔχει ἄναγκην, προβάλλεται ὡς θέμα της σημασίας, διότι, ἀλλώς, ὁ ἑλληνικὸς χαρακτήρας τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τοῦ ἔξωτερού θα γίνεται πολύτιμη, σὺν τῷ χρόνῳ, νά μπολεσθῇ, συνεπεία τῆς διολόγου ἐπιτεινόμενής της ἀναγκαστικής χρηστοποίησης παρ' αὐτῶν, ἀλλούτο διοικητικού προσωπικού ἐτί περισσότεροι εἴτε μεγίστης ζημία τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως.

Ἐν ᾧ Ἀνωτέρᾳ Σχολή Βιομηχανικῶν Σπουδῶν, αἰσθανόμενη ἐπιτακτικήν τὴν ἀνάγκην ταύτην καὶ πρωτοπορίαν, ὡς πάντοτε, ἀπεφάσιστε καὶ καθολική θαύμαντον κενὸν καὶ νά ἀναλάβῃ αὐτή τὴν ἐκπαίδευσιν τῶν διοκτητικῶν στελεχών, τῶν ὅποιων ή Ναυτιλία ἔχει ἀνάγκην εἰς τὸ «Κέντρον Ναυτιλιακῶν Σπουδῶν», τοῦ ὅποιου τὴν ίδρυσιν καὶ λειτουργίον ἐν Πειραιεῖ ἀπό τοῦ ἀκαδημαϊκοῦ ἔτους 1958—59 ἔσχαγγέλλαι διά τοῦ παρόντος.

#### ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΚΜΑΘΗΣΙΝ ΤΟΥ ΚΟΛΥΜΒΗΜΑΤΟΣ

Ο Ὀργανισμὸς Προλήφεως Ἀτυχημάτων δι ἔγγραφον τοῦ πρὸς τὸν Κεντρικὸν Λιμενάρχην Πειραιῶς, τὴν Ἐλληνικὴν Θαλασσίαν "Ενωσιν, τὸ Σῶμα Ἑλλήνων Προσκόπων, τὸ Σῶμα Ἑλληνίδων" Οδηγῶν καὶ πρὸς ἄλλας ναυταθλητικὰς ὀργανώσεις, καλεῖ εἰς πανελλήνιον ἔξορμόν, πρὸς ὅστον τὸ δυνατόν εὑρυτέρων ἐκμάθησιν τοῦ κολυμβήματος. Ιδίως μεταξὺ τῶν νέων.

Τούτεσται, διτούτο, εἰς μίαν χώραν ιστορικῶν ναυτικήν, πλὴν τῆς νευκότερᾶς ἔμμετρης σημασίας τῆς προσελκυόμενῆς τῆς ἀγάπητης τῶν νέων πρὸς τὴν θάλασσαν, παγήνη ἀνθυποκαθηγητούς, ἀνέχει τὴν ὀφελιμότητα, διτούτο περισσότερους ἀνθρώπους ικανούς νά δοθοῦν τοὺς συναυτρίστους τῶν ἔκαντον πνιγμοῦ.

Ωρισμένοις Ὀργανισμοῖς, ὡς Ἀκαδημίαις Ἀθηνῶν, τὸ Ναυτικὸν Μουσεῖον τῆς Ἑλλάδος, δι Ὀργανισμὸς Προλήφεως Ἀτυχημάτων, προβλέπονταν τὴν δράσευσιν ἀτόμων, ἀτίνα, μὲ σύνταπτρησιν διασάρωσην τὴν ζωὴν κινδυνεύοντων συναντήσων τῶν. Διὰ τῆς ἐκμάθησεως τοῦ κολυμβήματος ὑπὲρ μεγαλυτέρου ἀριθμοῦ ἀνθρώπων, δημιουργεῖται εὑρυτέρων πνεύμα δοθεῖσα τοῦ πλησίουν καὶ παρέχεται δυνατότης εἰς περισσότερους νά γίνουν σωτῆρες κινδυνεύοντων, λόγω ἀγνοίας τοῦ κολυμβήματος ἀνθρώπων.

#### ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΣΥΡΟΥ

Κατ' ἐντολὴν τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ, τὰ φορτηγά «Γεωργίος Σ.», «Κίκης Αίγαεύς» καὶ «Ρίτας» καὶ τὸ ἐπιβατηγόν «Καδίω», τελούντα ὑπὸ τὴν διχειρίδιον τοῦ Γραφείου «Νομικός», θα ἐδεξαμενίζοντο εἰς τὴν δεξαμενήν τῆς Σύρου, ἐντὸς τῶν τελευταίων ἡμέρων τοῦ Μαΐου καὶ τῶν ὥρων τοῦ \*Ιουνίου.

#### ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΙΝ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΣΕΩΝ

Ο ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. Ἀνδριανόπουλος ἔδωσε δι ἔγγραφον τοῦ ἐντολὴν εἰς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου νά μελετήσῃ τὸ διὸν θέμα τῶν παρεχομένων ὑπὸ τοῦ Ἰδρύματος κατωτάτων συντάξεων πρὸς τοὺς ἀπομάχους ναυτικούς. Εἰς τὸ ἔγγραφον τούτεσται, διτούτο νά διατιστωθῇ τὸ ταχύτερον, ἐάν εἰναι δυνατή καὶ μέχρι ποίου σημείου ή αὐξησης τῶν συντάξεων αὐτῶν, καθ' ὅσον αὐτὰι δὲν καλύπτουν οὔτε τὰς στοχειώδεις ἀνάγκας τῶν δικαιούχων, ή δελτίωσις δὲ τῆς θέσεως τῶν ναυτικῶν συνταξιούχων ἐμπίπτει εἰς τὴν κοινωνικὴν πολιτικὴν τῆς Κυβερνήσεως.

Ἄς σημειωθῇ, διτούτο μία αὐξησης τῶν συντάξεων τῶν 330 δραχμῶν εἰς 400 δραχμάς θα προκαλέσῃ ἐπιβάρυνσιν τοῦ Ταμείου πέντε, περίπου, ἑκατομμυρίων δραχμῶν ἐπτσίσις.

#### ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τὸ κόστερ «Χαλκίς» 148 τόν. γκρός (τοῦ 1939), διτούτο ἔξετέλει πλόας εἰς τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν, ὑπέστειλε τὴν παναμαϊκήν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν Ἑλληνικήν, μετονομασθὲν «Ἀγία Αννα».

— Τὸ νεοσαραφασθὲν παρ' Ἑλλήνων ἐπιβατηγόν ἀτμόπλοιον «Ἄτρεψη» 1554 τ. γκρός (τοῦ 1914), ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Κοσταρικαίας.

— Προσεβέσαμεν εἰς ποὺς πίνακάς μας τὸ ἑλληνικὴν πλοιοκτηνίας λιβεριανὸν λίμπερτον «Οσεαν Νιμέτ» 7254 τόν. γκρός (τοῦ 1944), ούτινος τὸ πλήσιωμα ἡσφαλίσθη παρὰ τῷ Ν.Α.Τ.

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸ κ. Γεωργιλῆ λίμπερτον «Καπετάνης Ανδρέας» (εχ «Φλεβαριώτισσα») 7279 τ. γκρός (τοῦ 1944), διτούτο σημείαν Κοσταρικαίας (καὶ οὐχι Λιβερίας, ὡς εἶχε προαναφερθῆ), ἐνεγράφη δὲ εἰς τὴν δύναμιν τῆς νέας ἑταίριας «Ἀπτήγανος».

#### ΕΚΔΟΣΕΙΣ:

#### — Β. ΧΑΝΙΔΗ: ΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΚΑΙ ΑΙ ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ

Η πλέον, ισως, ἀξιόλογος πλευρά τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, εἰς τὴν ὅποιαν, ἀτυχῶς, τόσον καθυστερημένην ἐμφανίζεται ή ναυτιλλομένην Ἑλλάδα, αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ, ἀναπτύσσεται μὲ τὴν ἀναγκαῖαν συντομίαν, ἀλλὰ μὲ ὑπερεπαρκῆ τὴν σαφήνειαν καὶ γνώσιν τοῦ θέματος βαθείαν, εἰς τὸ πρό τινος ἐκδόθεν βιβλίον τοῦ ἀντιπλοίαρχου-λιμενικοῦ καὶ Διεύθυντος Μελετῶν τοῦ «Πτυχογείου Ναυτιλίας κ. Β. Χανίδη».

Τὸ ίδια, εἰδικότερον διά τὰ καθ' ήματα, εἰνε ἐνδιαφέρον, διότι ἡ σημασία τῶν τακτικῶν γραμμῶν ἡγονήθη καὶ ἀγνοεῖται ἀκόμη ἀπὸ τοὺς κρατικοὺς ἀρμόδιους, ἀλλὰ καὶ αὐτὸν τὸν ἐμπορικὸν μας κοσμὸν, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς διτούς εἰς δόλας τὰς ἀλλας χώρας συμβαίνει. Εκεὶ, εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάς, ἀποδίδεται ἐθνικὴ σημασία, ἐπιχορηγούνται καὶ παντοιοτρόπως ὑποστροφῆςτονται. Εδώ τὸ ἔργον τῶν πλοίων γραμμῆς ὑποτιμᾶται, διά νά μη ἐπίπονε, διτούς παρακωλύεται ἡ προαγωγή του.

Τὸ βιβλίον, συνεπώς, τοῦ κ. Χανίδη πρέπει ἀπὸ τοὺς περὶ τὸν κρατικὸν παράγοντα κινουμένους νά μελετηθῇ. Παρέχει, ἀλλώς τε, καὶ μίαν πλήρη εἰκόνα τῶν προσπαθειῶν, ποὺ καταβάλλουν οἱ διλίγοι ἐφοπλισταὶ

τῶν ἑλληνικῶν τακτικῶν γραμμῶν, χωρὶς τὴν ἐλαχίστην κρατικὴν ἐνίσχυσιν, διά νά ἐπιτύχουν εἰς τὴν διαύλογον προσπάθειάν των.

#### —ΦΩΚΙΩΝΟΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ: ΤΟ ΝΕΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ.

Εἰς τὴν γαλλικὴν ἔξεδόθη ἀξιόλογος μελέτη τοῦ κ. Φ. Ποταμιάνου, πρωριστικήν νά ἐνημερώσῃ κυριως τοὺς ξένους νομικοὺς διά τὰ παρ' ἡμίν κρατοῦντα μετὰ τὴν κύρωσιν τοῦ νέου κώδικος τοῦ ναυτικοῦ δικαίου.

Περιληπτικὴν ἀνάλυσιν τῶν διατάξεων, αἵτινες ἐθεσπίσθησαν διά τῆς κωδικοποίησεως, παρέχει εἰς τὸ βιβλίον του ὁ κ. Ποταμιάνος.

#### —Ν. ΚΡΟΝΤΗΡΗ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΤΟΜΟΣ ΛΟΓ.

Ἐπισημάνουμενοι μίαν πρόσδον, ἀρκετά ἐνθαρρυντική διά τὴν ναυτικήν μας ἐκπαιδεύσιν. Περισσότερα τὰ καλὰ ναυτικοῦ διδακτικοῦ περιεχομένου βιβλία. Μεταξὺ αὐτῶν προέχουσαν καταλαμβάνει θέσιν ὃ πρὸ ἡμερῶν κυκλοφορήσας Α'. Τόμος ἐκ 500 δλων σελίδων, εἰς μέγα σχῆμα, υπὸ τὸν τίτλον «ΝΑΥΤΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ» τοῦ κ. Νικ. Χ. Κροντήρη, καθηγητοῦ τῆς Ναυτιλίας. Διευθυντοῦ Σπουδῶν τῆς Δημοσίας Σχολῆς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τῆς Κύπρου.

Ἐλειπετε πράγματι, τὸ σύγγραμμα αὐτὸ ἀπὸ τὴν ἑλληνικὴν ναυτικὴν έιδιογραφίαν. Εἰς τὸν ἐδόθεντα τόμον διαπιστώνται τοῦ πεπομπῶν διεπιπτεῖσιν τοῖς χρόνοις χρονομετρήσεως, γνωμοτερήσεως, διαστηματομετρήσεως, καὶ κλισομετρήσεως. Περιγράφονται, ἐπίσης, τὸ δργανα δρομομετρήσεως, διαθυμετρήσεως, αὐτομάτου τηρήσεως πορείας, καθὼς καὶ τὰ ναυτιλιακὰ αὐτογραφικά.

Ο κ. Κροντήρης, γνωστὸς καὶ ἐκ τῶν ἀλλων του βιβλίων, παρουσίασεν ἓνα ἐπιστημονικὸν σύγγραμμα, ἐν παντὶ ἀξιόλογον. Ἡ πολυτελὴς ἔκδοσις, αἱ ὑπερπατάσια στοχείων καὶ τῆς χρήσεως πάνω ἐξῆς ὄργανων : Τῶν ἐπιπρατεῖσιν τοῖς χρονομετρήσεως, γνωμοτερήσεως, διαστηματομετρήσεως, καὶ κλισομετρήσεως. Περιγράφονται, ἐπίσης, τὸ δργανα δρομομετρήσεως, διαθυμετρήσεως, αὐτομάτου τηρήσεως πορείας, καθὼς καὶ τὰ ναυτιλιακὰ αὐτογραφικά.

Κάθε ναυτικός πρέπει νά προσέξῃ τὸ νέον αὐτὸ βιβλίον τοῦ κ. Κροντήρη. Τοῦ εἰναι ἀπαραίτητον. Πωλεῖται εἰς δλα το βιβλίοιν.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΚΜΑΘΗΣΙΝ ΤΟΥ ΚΟΛΥΜΒΗΜΑΤΟΣ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΣΥΡΟΥ

Κατ' ἐντολὴν τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ, τὰ φορτηγά «Γεωργίος Σ.», «Κίκης Αίγαεύς» καὶ «Ρίτας» καὶ τὸ ἐπιβατηγόν «Καδίω», τελούντα ὑπὸ τὴν διχειρίδιον τοῦ Γραφείου «Νομικός», θα ἐδεξαμενίζοντο εἰς τὴν δεξαμενήν τῆς Σύρου, ἐντὸς τῶν τελευταίων ἡμέρων τοῦ Μαΐου καὶ τῶν ὥρων τοῦ \*Ιουνίου.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΙΝ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΣΕΩΝ

Ο ὑπουργὸς τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. Ἀνδριανόπουλος ἔδωσε δι ἔγγραφον τοῦ διόντος τὸν θέμα τῶν παρεχομένων ὑπὸ τοῦ Ιδρύματος κατωτάτων συντάξεων πρὸς τοὺς τομέας τοῦ πλησίουν οὔτε τὰς στοχειώδεις ἀνάγκας τῶν δικαιούχων, ή δελτίωσις δὲ τῆς θέσεως τῶν ναυτικῶν συνταξιούχων ἐμπίπτει εἰς τὴν κοινωνικὴν πολιτικὴν τῆς Κυβερνήσεως.

Ἄς σημειωθῇ, διτούτο μία αὐξησης τῶν συντάξεων τῶν 330 δραχμῶν εἰς 400 δραχμάς θα προκαλέσῃ ἐπιβάρυνσιν τοῦ Ταμείου πέντε, περίπου, ἑκατομμυρίων δραχμῶν ἐπτσίσις.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΚΜΑΘΗΣΙΝ ΤΟΥ ΚΟΛΥΜΒΗΜΑΤΟΣ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΣΥΡΟΥ

Κατ' ἐντολὴν τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ, τὰ φορτηγά «Γεωργίος Σ.», «Κίκης Αίγαεύς» καὶ «Ρίτας» καὶ τὸ ἐπιβατηγόν «Καδίω», τελούντα ὑπὸ τὴν διχειρίδιον τοῦ Γραφείου «Νομικός», θα ἐδεξαμενίζοντο εἰς τὴν δεξαμενήν τῆς Σύρου, ἐντὸς τῶν τελευταίων ἡμέρων τοῦ Μαΐου καὶ τῶν ὥρων τοῦ \*Ιουνίου.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΙΝ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΣΕΩΝ

Ο ὑπουργὸς τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. Ἀνδριανόπουλος ἔδωσε δι ἔγγραφον τοῦ διόντος τὸν θέμα τῶν παρεχομένων ὑπὸ τοῦ Ιδρύματος κατωτάτων συντάξεων πρὸς τοὺς τομέας τοῦ πλησίουν οὔτε τὰς στοχειώδεις ἀνάγκας τῶν δικαιούχων, ή δελτίωσις δὲ τῆς θέσεως τῶν ναυτικῶν συνταξιούχων ἐμπίπτει εἰς τὴν κοινωνικὴν πολιτικὴν τῆς Κυβερνήσεως.

Ἄς σημειωθῇ, διτούτο μία αὐξησης τῶν συντάξεων τῶν 330 δραχμῶν εἰς 400 δραχμάς θα προκαλέσῃ ἐπιβάρυνσιν τοῦ Ταμείου πέντε, περίπου, ἑκατομμυρίων δραχμῶν ἐπτσίσις.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΚΜΑΘΗΣΙΝ ΤΟΥ ΚΟΛΥΜΒΗΜΑΤΟΣ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΣΥΡΟΥ

Κατ' ἐντολὴν τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ, τὰ φορτηγά «Γεωργίος Σ.», «Κίκης Αίγαεύς» καὶ «Ρίτας» καὶ τὸ ἐπιβατηγόν «Καδίω», τελούντα ὑπὸ τὴν διχειρίδιον τοῦ Γραφείου «Νομικός», θα ἐδεξαμενίζοντο εἰς τὴν δεξαμενήν τῆς Σύρου, ἐντὸς τῶν τελευταίων ἡμέρων τοῦ Μαΐου καὶ τῶν ὥρων τοῦ \*Ιουνίου.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΚΜΑΘΗΣΙΝ ΤΟΥ ΚΟΛΥΜΒΗΜΑΤΟΣ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΣΥΡΟΥ

Κατ' ἐντολὴν τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ, τὰ φορτηγά «Γεωργίος Σ.», «Κίκης Αίγαεύς» καὶ «Ρίτας» καὶ τὸ ἐπιβατηγόν «Καδίω», τελούντα ὑπὸ τὴν διχειρίδιον τοῦ Γραφείου «Νομικός», θα ἐδεξαμενίζοντο εἰς τὴν δεξαμενήν τῆς Σύρου, ἐντὸς τῶν τελευταίων ἡμέρων τοῦ Μαΐου καὶ τῶν ὥρων τοῦ \*Ιουνίου.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΚΜΑΘΗΣΙΝ ΤΟΥ ΚΟΛΥΜΒΗΜΑΤΟΣ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΣΥΡΟΥ

Κατ' ἐντολὴν τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ, τὰ φορτηγά «Γεωργίος Σ.», «Κίκης Αίγαεύς» καὶ «Ρίτας» καὶ τὸ ἐπιβατηγόν «Καδίω», τελούντα ὑπὸ τὴν διχειρίδιον τοῦ Γραφείου «Νομικός», θα ἐδεξαμενίζοντο εἰς τὴν δεξαμενήν τῆς Σύρου, ἐντὸς τῶν τελευταίων ἡμέρων τοῦ Μαΐου καὶ τῶν ὥρων τοῦ \*Ιουνίου.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΚΜΑΘΗΣΙΝ ΤΟΥ ΚΟΛΥΜΒΗΜΑΤΟΣ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΣΥΡΟΥ

Κατ' ἐντολὴν τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ, τὰ φορτηγά «Γεωργίος Σ.»,

## ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ» (λιθερ. δεξαμ.): Ταξιδεύοντας κενόν, έξωκειλε την 19ην Μαΐου είς το άκρωτηριον Έγκανο, τού Αγίου Δομινίκου και έζήτησε βοήθειαν ρυμουλκού, όταν απέτυχεν ή προσπάθεια ἀνέλκυσεως, μετά απόρριψην τού ερματος. Μὲ τὴν βοήθειαν ρυμουλκού ἐπέτευχθη ή ἀνέλκυσις τὸ μεσονυκτιον τῆς 22ας καὶ τὸ σκάφος ἐφθασε τὴν 24ην εἰς Σάν Ζουάν, συνοδευόμενον παρὰ τού ρυμουλκού. Οἱ δύται ἀνέυρον ἐλαφράς τινας ζημιας εἰς ἐλασμάτα τῶν υφάλων, τὸ δὲ σκάφος θετέοράς εἰς Ἡνωμένας Πολιτείας πρὸς δεξαμενησμόν. (Μαΐου 19—26)

«ΑΘΗΝΑ» (λιθερ.): Ενώ εἰσέπλεεν εἰς Μονφαλκόνε συνεκρούσθη ἐλαφρῶς μὲ τὸ ίταλικὸν «Φάρδολα». (Μαΐου 10)

«ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚΣ» (λιθερ. δεξαμ.): Συνεπεία συγκρούσεως εἰς Χάρδρον ὑπέστη ζημιας εἰς τὸ φορτικ καὶ τὴν πρωραίαν δεξαμενήν καυσίων, Ἐβλάθη, ἐπισης, ἀριθμός τις ἐλασμάτων καὶ νομέων. Αἱ ἐπισκευαὶ θὰ διεξαχθῶν εἰς Ρόττερνταμ. (Μαΐου 16)

«ΑΡΙΑΝΝΑ» (Κοσταρικας): Εμφορτον μὲ σιτηρᾶ ἀπὸ Καζαμπλάγκαν διὰ Κόλντηγ καὶ ἐνῷ ἦτο πλευρισμένον εἰς Χολτενάου, ὑπέστη ἐλαφράς ζημιας ἐκ προσκρούσεως ἐπ' αὐτοῦ τού γερμανικού «Ντούσελτορφ». Τὸ σκάφος θὰ συνεχίστη τὸ πλοῦν του. (Μαΐου 13)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΗΔ» (λιθερ. δεξαμ.): Συνεκρούσθη ἐλαφρῶς νοτίως τῆς Κρήτης μὲ ἀμερικανικὸν Βοηθητικόν, ἀλλὰ συνέχισε τὸ πλοῦν του διὰ Χάρην. (Μαΐου 15)

«ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ» (λιθερ.): Απὸ Χαδάναν ἐμφορτον διὰ Ριγιέκαν ἀνέφερεν ἐκ πλάτους 41—8 Β. καὶ μήκους 17—37 Α. (318 μιλίας μακράν τῆς Ριγιέκας), ὅτι σημειούνται ἀνώμαλία εἰς τὰς μηχανάς του, ὀφειλομένη εἰς ὑπερθέρμασιν. Συνεχίζον τὸ ταξίδιον μὲ μειωμένην ταχυτηταν ἐφθασε τὴν 22αν Μαΐου εἰς τὸ προορισμόν του. (Μαΐου 20—22)

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» (δεξαμ.): Συνεπεία βλάβης τῶν μηχανῶν του, ἔρρυμαυλήθη εἰς "Αδεν ἀπὸ τὸ τάνκερ «Φόρτ Φρεντέρικα», τὴν 17ην Μαΐου. Η βλάβη ἐπεσκευάσθη καὶ τὸ σκάφος ἐπέπλευσε τὴν ἐπομένην. (Μαΐου 17—18)

«ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ» (παναμ. δεξαμ.): Κενὸν ἀπὸ Νόρντεγχαμ διὰ Περσικὸν Κόλπον, ἐνῷ εἰσέπλεε τὴν 19ην Μαΐου εἰς Χολτενάου, ὑπέστη ἐλαφράς ζημιας ἐκ συγκρούσεως μὲ τὸ ἐμφορτον γερμανικὸν πλοῖον «Ούγκο Ολυτεντορφ». Τὸ γερμανικὸν ὑπέστη σοδαράς ζημιας καὶ ρῆγμα εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευράν τῆς πρύμνης. Τὸ «Ματζεόλια» συνέχισε τὸ πλοῦν του. (Μαΐου 19—20)

«ΜΠΑΖΙΑ ΙΙ.» (λιθερ.): Απὸ Ρουέν ἐμφορτον διὰ Ρεουνιόν προσῆρξε τὴν 24ην Μαΐου εἰς τὸν κόλπον Ασσάμπ. Εἰς βοήθειαν του ἐπλευσε τὸ ναυαγοσωστικὸν «Προτέκτωρ», ὅπερ καὶ ἐπέτυχε τὴν ἀνέλκυσιν. (Μαΐου 24—26)

«ΟΛΛΑΝΔΙΑ»: Απὸ Βόλον διὰ Νέαν Υόρκην καὶ ἐνῷ ἦτο πλευρισμένον εἰς Λιδόρον, ἐπέπεσεν ἐπ' αὐτοῦ τὸ γερμανικὸν «Καλλέιμ» καὶ τοῦ προεκάλεσε ζημιας τινάς εἰς τὸ μέσον τῆς δεξιάς πλευρᾶς. Τὸ σκάφος συνεχίζει ἡδη τὸν πλοῦν του. (Μαΐου 14)

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ» (λιθερ. δεξαμ.): Περατώσαν τὰς ἐπισκευάς του εἰς Σουεζ ἀπέτιλεν διὰ τὸν προορισμόν του. (Μαΐου 22)

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙΚ» (λιθερ. δεξαμ.): Εμφορτον ἀπὸ Σιδῶνα διὰ Πόρτλαντ (Με) εἰσέπλευσε εἰς τὸ Γιβραλτάρ τὴν 25ην Μαΐου, λόγω ἀνωμαλίας εἰς τὰ ἔδρανα τοῦ ἀτμοστροβίλου. Αἱ ἐπισκευαὶ θὰ ἐτερματίζονται τὴν 29ην. (Μαΐου 25—29)

«ΟΣΞΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ» (λιθερ. δεξαμ.): Υπέστη ζημιας τῶν μηχανῶν του εἰς Κιουρασάσα. Αἱ ἐπισκευαὶ θὰ διεξαχθῶν, όταν μεταφερθοῦν τὰ ζητηθέντα ἐξ "Ην. Πολιτειών" ἢ "Αρούμπας ἀνταλλακτικά". (Μαΐου 21)

«ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΙΟΥΝΤΙ» (λιθερ.): Ενῷ ἐφόρτων τὴν 10ην Μαΐου εἰς Βαγκούνερ, μία ἡλεκτρογενήτρια Βάρους 66 τόνων, ἀνψυχομένη ἀπὸ ἄνα πλωτὸν γερανόν, κατέπεσεν ἀπὸ τὸ κύριον κατάστρωμα ἐντὸς τοῦ κύτους Νο 2, ὑποστάσας ζημιας, προεκάλεσε δὲ τοισάντας καὶ εἰς τὸ σκάφος. Η ἡλεκτρογενήτρια ἐξήχθη καὶ τὸ σκάφος ἐτέθη ὑπὸ ἐπισκευής. (Μαΐου 10—15)

«ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ» (δεξαμ.): Αποπλέοντας κενὸν διὰ Καραϊβικὴν Θάλασσαν ἤγγισε τὰ τοιχώματα τῆς διώρυγος παρὰ τὸ 30ὸν χιλίομετρον καὶ ὑπέστη ζημιας. Τὸ σκάφος ἐφθασε τὴν ἐπομένην εἰς Ρόττερνταμ πρὸς δεξαμενησμόν καὶ ἐπισκευήν. (Μαΐου 19—20)

«ΡΟΥΛΑ» (λιθερ.): Επεσκευάσθησαν εἰς Λορέντζο Μαρκές ζημιας, τὰς δόπιας ὑπέστη πρὸς καιρού τὸ σκάφος ἐκ κυκλῶν εἰς Πόρτ Λουΐς. (Μαΐου 14)

«ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ» (λιθερ.): Προστραγμένον εἰς Χαδάναν. Αἱ προσπάθειαι ἀνέλκυσεως του συνεχίζονται. Τμῆμα τοῦ φορτίου του ἐκφορτώνεται. (Μαΐου 16—25)

«ΣΕΙΡΙΟΣ» (λιθερ. δεξαμ.): Αἱ εἰς Μάλταν ἐπισκευαὶ του ἐπεροτώ-

θησαν καὶ τὸ σκάφος, ὅφου ἐξετέλεσεν ἰκανοποιητικὰς δοκιμάς, ἀπέπλευσε. (Μαΐου 19)

«ΤΡΙΤΟΝΙΑ» (λιθερ.): Διεγήθη εἰς Ντόρμπιταν ἐπιθεώρησις τῶν ζημιῶν, τὰς δόπιας ὑπέστη ἐκ τρικυμίας κατὰ τὸ ταξίδιον του ἀπὸ Βαγκούνερ εἰς Κέιπ Τάουν. Εύρεθησαν βλάβαι τινές εἰς τὸ τηλέμετρον τῆς γεφύρας καὶ τὸ πηδάλιον, αἵτινες ἐπεκευάσθησαν. (Μαΐου 14)

«ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ» (λιθερ. δεξαμ.): Επόδιος τὴν 10ην Μαΐου εἰς Βερμούδας πρὸς ἐπισκευὴν βλάβης εἰς τὴν βαλδίδα ἀποχετεύσεως τοῦ ψυγίου εἰς τὴν πλευράν τοῦ σκάφους. Δύτης ἐπεσκεύασε τὴν ζημιάν καὶ τὸ πλοῖο ἀπέπλευσε μετὰ διήμερον. (Μαΐου 10—12)

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Μετὰ τὴν σημειωθεῖσαν πρὸ τινῶν ἔβδομάδων ἀναλαμπήν τοῦ βορειοταλαντικού τομέως ἡ ἀγορὰ ἐπανέπεσεν εἰς τὰ γνωστά ἐπιπέδα τῆς ἀπραξίας, χωρὶς καὶ νό διαφαίνεται κάποιας ἐλπίς βελτιώσεως καὶ ζητησεως. Τὰ τε τὰ φορτία τῶν σιτηρῶν καὶ τῶν γαιανθράκων. "Ισως, λόγω καὶ τὴν ἐποχής, χαμηλότερους ναύλους νὰ θῶμεν εἰς τινὰς περιπτώσεις προσφερομένους.

Τῶν σιτηρῶν ἔκ τοῦ Βορ. Αμερικῆς ἡ ζητησίας ὑπῆρξε κατὰ τὸ δεύτερον 15θημέρον τοῦ Μαΐου λίαν περιωρισμένη. "Ελειψαν αἱ διαταγαὶ διὰ τὰς Ινδίας — ὅλιγα τινὰ σκάφη ἐκλείσθησαν μὲ τὸν γνωστὸν ναύλον τῶν 65) — δι' Ιουλίου ἀπὸ τὸν "Αγιον Λαυρέντιον — καὶ ἡ προβλεφθεῖσα διὰ τὴν Ιαπωνίαν εύρυτέρα ζητησία δὲν ἐπραγματοποιήθη. Δύο σκάφη ἐναυλώθησαν ('Ιουνίου) εἰς τὰ 8.25 δολ. Ζητησίας τονάξ, ἐπιμεώθησαν διὰ Τουρκίαν, μὲ ναύλον προσφερόμενον 7 δολαρίων. Χαμηλότεροι ναύλοι ἐπληρώθησαν ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' Αγγλίαν, 47) — ἔναντι 48) — προηγουμένης ἐργασίας καὶ 46) δὲν συνεχίει δι' Ειδονμάσου. Διὰ τὸ Κόντινεντ επληρώθησαν δολ. 4.90. Μὲ ἀλιχιστή κίνησιν καὶ οι γαιανθράκες. "Αἱ σημειωθῆσαν, ὅτι κατὰ τὸ α' τετράμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους αἱ φορτώσεις ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρός ησαν κατὰ 25.8 % κάτω τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1957.

Φορτίσια Σιά τὴν Ιαπωνίαν ἀρκεταὶ διαταγαί. Επληρώθησαν 8.35 καὶ



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

Your shipchandler at Emden

**Siept van Brethorst-Emden**  
Day and Night Phone: 2426-2427

Ship supply. 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



«ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 13.500 τ. γαιανθράκων δι' ισπανίαν δολ. 8.35, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 10—30 'Ιουνίου «ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 14.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή "Αμστερνταμ 24"—, μέ 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιον διάς γερμανικών λιμένα Βορείου Θαλάσσης 25)6, μέ 2500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΠΙΝΤΑΡΑ» όποι Φιλαδέλφειαν 9600 τ. άλευρων διάς Τενερίφφα δολ. 4.70, μέ 1000 τ. έλευθερον έγκρδ-τέρμα, φόρτωσις 9—16 'Ιουνίου.

«ΔΩΡΙΣ» (λιβερ.) από άμερικανικόν λιμένα Κόλπου 9800 τ. γεννημάτων, άλευρων οι σύγια δι' 'Εισινμάσθ 46)6, όφιον διάς κρήτης 2)6 έξτρα, φόρτωσις 18—30 'Ιουνίου.

«ΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» (νεότευκτον) από άμερικανικόν λιμένα Κόλπου 9800 τ. γεννημάτων διάς λιμένα δυτικής άκτης 'Αγγλίας 47)—, φόρτωσις 9 — 14 'Ιουνίου.

«ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ» (νεότευκτον) από άμερικανικόν λιμένα Κόλπου 11.000 τ. γεννημάτων, άλευρων και σύγια δι' 'Αμερίσαν—'Αμβούργον ρέιντς δολ. 4.90, όφιον δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή "Αμστερνταμ 25 σύντες έπι Έλαττον, έλαν διάς πλήρες φορτίου κρήτης 25 σύντες έξτρα, έλαν διάς δύν λιμένας έκφορτωσεως 25 σύντες έπι πλέον, μέ 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 21—30 'Ιουνίου.

«ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ» από άμερικανικόν λιμένα Κόλπου 12.000 τόν. γεννημάτων δι' ένα λιμένα 'Ιστανβίλ δολ. 8.25, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 5—20 'Ιουνίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 13.000 τ. γαιανθράκων διάς δυτικήν 'Ιταλίαν δολ. 4.05, μέ 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 'Ιουνίου.

### Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΜΙΧΑΗΛ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 11.000 τ. ξυλείας και γενικών είδών (570.000 κ.π. διάς δέματα) δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) κατ' άποκοπήν δολ. 78.250 φίο, φόρτωσις 4—31 Αύγουστου.

«ΦΕΟΚΥΝΗΤΩΡ» (λιβερ., ωχ «Έδημαρος») από Βρετανικήν Κολομβίαν 9500 τόν. ξυλείας και γενικών είδών (499.000 κ.π. διάς δέματα) διάς τρεις λιμένας ή τίσσαρας θύετος μεταξύ Τάμπας—Βοστώνης ρέιντς, κατ' άποκοπή δολ. 72.500 φίο, φόρτωσις 2—12 'Ιουνίου.

«ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ» (λιβερ.) από Σημάττα 9500 τόν. γαιανθράκων διάς Καδασάκι δολ. 5.50 φίο, μέ 1500 τόν. φόρτωσις και 1000 τόν. έκφορτωσιν, φόρτωσις Μάιον. «ΤΡΑΝΣΚΕ:1-Π» (λιβερ.) από Σάν Μάρκος 'Αιλαντ 10.000 τ. μεταλλευμάτων διάς Κορίαν δολ. 6.50 φίο, φόρτωσις Μάιον—'Ιουνίου.

«ΜΠΕΝΤΙΤΑ» (λιβερ.) από Καλιφόρνιαν 9500 τ. παλαιοσθήρων (475.000 κ.π. διάς δέματα) δι' ένα ιαπωνικόν λιμένα, κατ' άποκοπήν δολ. 68.750 φίο, φόρτωσις 10—25 'Ιουνίου.

### Έκ Νοτίου Άμερικής

«ΜΑΙΡΗ Κ.» (σημ. άγγληκή) από άνω λιμένας Πλέιτ, μέ συμπλήρωσιν είς κάτω λιμένας του Ποταμού 9000 τόν. βαρέων γεννημάτων δι' 'Αμερίσαν—'Αμβούργον ρέιντς 55)—, όφιον δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή "Αμστερνταμ 52)6, έλαν δι' δριμένους λιμένας 'Αγγλίας 60)—, όφιον διάς δύν λιμένας έκφορτωσεως 2)6 έξτρα, έκφορτωσις εγκρδ-τέρμα, φόρτωσις 28 'Ιουλίου—25 Αύγουστου.

«ΠΟΠΗ» (Κοσταρίκας) από Μπουένος 'Άρες 10.000 τ. γεννημάτων διάς Κόρπα και η Δουβλίνον 60)—ένα λιμένας έκφορτωσεως, έλαν διάς δύν λιμένας έκφορτωσεως 62)6, μέ 1000 τ. έκφορτωσιν εγκρδ-τέρμα δομίνος άπό ένα, ή δύο λιμένας συχι ίανω του Σαν Λορέντζο, μέ συμπλήρωσιν είς Μπουένος 'Άρες δι' 'Αμερίσαν—'Αμβούργον ρέιντς 57)6, έλαν διάς πλήρες φορτίου άπό τό Μπουένος 'Άρες δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή "Αμστερνταμ 2)6 βάσιν έπι Έλαττον, μέ 2500 τ. έκφορτωσιν εγκρδ-τέρμα,

φόρτωσις 2—20 'Ιουνίου.

### Έχ Αγγλίας — Κόντινεντ

ΦΟΡΤΗΓΟΝ από Νόρτηγχαμ 1400 τόν. γαιανθράκων και 1700 τόν. κάκ διάς Πειραιά 34)—, μέ 500 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 17—25 Μαΐου.

«ΑΡΜΑΘΙΑ» (ex (Att.—S.)) από 'Αμβέρσαν 630 τ. γενικών έμπορευμάτων διάς Πειραιά 40)6, έλαν καὶ Λαττόκα 2)6 έξτρα, άμεσος φόρτωσις.

### Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (Κοσταρίκας) από Κωνσταντζαν 2500 κ. μ. ξυλείας δι' ένα λιμένα Συρίας 21)—, έλαν δύο λιμένας 23)—, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΕΙΡΗΝΗΣ» (Κοσταρίκας) από Νοβορωσίσκην 3500 κ. μ. ξυλείας δι' 'Αλεξάνδρειαν 35)6 τό κ. μ. φόρτωσις Μάιον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.» από Κωνσταντζαν 1000 κ. μ. ξυλείας (τρήμα φορτίου) διάς Κοσσέπηρ 65)—, άμεσος φόρτωσις.

«ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.» από Κωνσταντζαν 2500 τ. γεννημάτων διάς Ραδένναν 32)—, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΑΣΗΜΙΝΑ» από Κωνσταντζαν 1500 τ. γενικού φορτίου διάς Μασσαλίαν δολ. 5.80, φόρτωσις τέλη Μαΐου—όρχας 'Ιουνίου.

### Έκ Μεσογείου και 'Αδριατικής

«ΚΝΟΖΑ» (λιβερ.) από Μόρφων Μπαπί 10.000 τόν. μεταλλευμάτων διάς Ταχόμα δολ. 8.35, εγκρδ-τέρμα, φόρτωσις 'Ιουνίου—'Ιουλίου.

«ΝΟΡΟ ΡΙΒΕΡ» (λιβερ.) από Τεργιστών 9500 τόν. μεταλλευμάτων διάς Βαλτιμόρην δολ. 2.90 φίο, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

### Έκ Αύστραλίας, Ινδίων και 'Απω Ανατολής

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ» (σημ. άμερικ.) από Νιούπορτ Νιούς (Νέας Ζηλανδίας) 9500 τόν. γαιανθράκων διάς Κορέαν δολ. 13.75, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΓΚΛΩΡΙΑΝΝΑ» (λιβερ.) από Βομβάνην 9800 τόν. μεταλλευμάτων διάς Νόρδερν ρέιντς δολ. 7.15 φόρτη, μέ δολ. 1.30 έκφορτωτικό, φόρτωσις 20 Μαΐου — 6 'Ιουνίου.

«ΠΕΡΙΚΛΗΣ» από Κενυσαλαν 9900 τόν. ζαχάρεως χύμα και είς σάκους δι' 'Αγγλίαν 97)6, μέ 750 τ. έκφορτωσιν, όφιον δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή "Αμστερνταμ 95)—, μέ 1000 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 14—31 'Ιουνίου.

«ΑΤΑΛΑΣ» από Βιζαγκαπατάνη 12.000 τ. μεταλλευμάτων δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) δολ. 7, μέ 1000 τ. φόρτωσιν φόρτη και 1000 τ. έκφορτωσιν είς τά δολ. 1.30 δι' έκφορτωτικά, φόρτωσις 27 Μαΐου—9, 'Ιουνίου.

### Έκ παντοίων άλλων άγορών

«ΤΡΑΝΣΥΩΡΚ» (λιβερ.) από ένα ή δύο λιμένας Βορείου ή Νοτίου Κούβας 10.000 τόν. ζαχάρεως είς σάκους διάς Κρόκετ δολ. 6.60, όφιον δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) δολ. 4.40 φίο και στόσουντ, φόρτωσις 25 Μαΐου—5 'Ιουνίου.

«ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ.» (σημ. Λιδάνου) από Νόκομπιτικ και Κάλμαρ 550 φάδος ξυλείας δι' ένα λιμένας διάς Κρόκετ δολ. 7, φίο και στόσουντ, φόρτωσις 23 Μαΐου—7 'Ιουνίου.

«ΠΡΕΚΛΑ» (λιβερ.) από ένα ή δύο λιμένας Βορείου ή Νοτίου Κούβας 9500 τόν. ζαχάρεως είς σάκους διάς Κρόκετ δολ. 7, φίο και στόσουντ, φόρτωσις 23 Μαΐου—7 'Ιουνίου.

«ΑΙ·Ι·ΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ» (λιβερ.) από ένα ή δύο λιμένας Βορείου ή Νοτίου Κούβας 10.000 τόν. ζαχάρεως είς σάκους διάς Κρόκετ δολ. 4 φίο και στόσουντ, φόρτωσις ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ 52αν ΣΕΛΙΔΑ)

**O A R N**

*Genoa's most efficient repairers*

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

OFFICINE ALLESTIMENTO E RIPARAZIONI NAVI

Molo Giano, Genoa (Italy)

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

## ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.) .....	έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα» .....	57	11630	έφθ. Ν. 'Υόρκην 26 Μαΐου
ΑΓΓΛΙΑ .....	έτ. «Ελληνική Α.Ε.» .....	44	1920	έφθ. Κωνστάντζαν 27 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .....	άδ. Σιγάλα .....	04	2433	άργει Πειραιᾶ
ΑΓΙΑ ΖΩΗΝ .....	Παπαγεωργίου κλπ. ....	20	985	άργει Πέραμα ἀπό 21 Νοεμ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	54	6498	διπλής Γιβραλτάρ 20 Μαΐου δι' 'Αλεξανδρέτταν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ .....	έτ. «Λύχ» .....	55	8450	άνεκ. Χάιφαν 23 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ .....	Ευγενία Ι. Χανδρή .....	18	2974	εἰς Σιγκαπούρων ρόδας ἀπό 8 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ.) .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	10448	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 7 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	Υιοί Δ. Παντολέοντος .....	11	4248	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 23 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	N. & 'Αδ. Κ. Χατζηπατέρας .....	43	7231	διπλής Παναμάν 19 Μαΐου διά N. 'Υόρκην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	55	6548	διπλής Παναμάν 20 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	Νικολέρης - Παπάζογλου .....	27	1887	διπλής Πόρτ Σαιδ 24 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	άδ. Τουρινάκη .....	22	988	έφθ. Πειραιᾶ 26 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ .....	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	57	9921	διπλής Παναμάν 14 Μαΐου δι' 'Οδησσόν
ΑΓΚΥΡΑ .....	(«Ελληνική») Α.Ε. ....	46	1982	διπλής Κων. πολιν 17 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ .....	Μιχ. Βασιλεάδης .....	43	7180	άργει Κυνόσουρων ἀπό 11 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑΙ .....	έτ. «Ελληνική» .....	56	2744	άνεκ. N. 'Υόρκην 21 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΑΘΗΝΑΙ .....	'Ελλ. Γραμμ. N. 'Αμερ. ....	53	3575	άνεκ. Ρίον 'Ιανέριον 26 Μαΐου διά Μπουνένος 'Αύρες
ΑΙΟΛΟΣ .....	έτ. «Φιλιόρι» .....	44	7125	άργει Γάνδην ἀπό 6 'Απρ.
ΑΚΤΗ .....	(«Αδ. Λιθανού») Α.Ε. ....	44	7176	άνεκ. Λός 'Αντζέλες 16 Μαΐου διά N. 'Υόρκην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ .....	άδ. Τουρινάκη .....	42	7191	άργει Μπρούτες ἀπό 19 Δεκ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. .....	Στρατῆς Ανδρεάδης .....	20	1112	εἰς μεταφοράς Πειραιῶς-Στρατωνίου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ .....	(«Θεοφανώ») Α. E. ....	44	7207	άργει Πειραιᾶ ἀπό 25 Φεβρ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ .....	(«Δδ. Λιθανού») Α.Ε. ....	43	7266	εἰς 'Αστορία ἀπό 14 'Απρ.
ΑΛΙΚΗ .....	έτ. «Αναζ» .....	55	8332	άνεκ. Λός 'Αντζέλες 15 Μαΐου διά Μάντζεστερ
ΑΝΑΣ .....	Χρ. Σαρλῆς .....	21	1037	διπλής Σουέζ 26 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	Λαιμός & Πατέρας .....	42	7177	εἰς μεταφοράς 'Ελλάδος - 'Αδριατικῆς
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς .....	44	7176	άργει Κάρδιφ ἀπό 14 Σεπτ.
ΑΝΙΑ .....	Λαιμός & Πατέρας .....	43	7176	άνεκ. 'Ειδονμάρουθ 24 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΑΝΤΩΝΗΣ .....	Δ. Δημάδη - Δ. Γκιούλη .....	29	6022	άργει Ντωντόν ἀπό 20 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ .....	έτ. Καρρά .....	43	7253	διπλής Ούζάν 24 Μαΐου διά Βρέμην
ΑΞΙΟΣ .....	έτ. Καρρά .....	58	10300	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 27 Δεκ.
ΑΡΓΩ-ΔΗΑΟΣ .....	έτ. Καρρά .....	58	10100	εἰς φλώσιγκ, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ .....	έτ. Καρρά .....	57	10376	έφθ. Μόζι 27 Μαΐου
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ .....	έτ. «Σίππικ Ντεθέλ» .....	58	10000	άνεκ. Βαγκούθερ από 22 'Απρ. διά B. Κιναν
ΑΡΙΕΤΤΑ .....	(«Λιθανός») Α.Ε. ....	41	7460	εἰς φλώσιγκ, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.) .....	(«Γκρή Λίδιν») .....	31	20256	εἰς 'Οζάκαν ἀπό 15 Μαρτ.
ΑΡΜΑΘΙΑ .....	έλληνικά ουμφέροντα .....	37	464	άνεκ. Σαουθάμπτον 25 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΑΡΜΟΝΙΑ .....	Δ. Εύθυμιου κλπ. ....	24	2740	άνεκ. Ντωντόν 18 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΑΡΤΕΜΙΣ .....	έτ. «Τρόπις» .....	44	7240	διπλής Σουέζ 26 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΣΗΜΙΝΑ .....	·Ασου. Γκούμα .....	39	1007	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδας 21 Μαΐου διά Μπαγκόκ
ΑΣΤΕΡΙΣ .....	Έκτωρ Δρακούλης .....	43	7176	άργει Βαλτιμόρου από 16 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ .....	Γ. Μ. Λιθανός .....	43	7176	άνεκ. Κωνστάντζαν 27 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΣ .....	έτ. («Αναζ») .....	57	9500	άνεκ. Ρουέν 5 Μαΐου δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας
ΑΥΔΙΣ .....	έτ. («Άβανς») .....	21	3275	έφθ. Λιοσιώνα 16 Μαΐου
ΑΥΡΑ .....	έτ. («Ελιζ») .....	44	7176	άνεκ. Σιγκαπούρων 27 Μαΐου διά Βαλτιμόρου
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΘΡΕΙΑΙΕΡΙΚΗ .....	έθν. Γραμμ. 'ΕΛΛ. - 'Αμερ. ....	27	21329	διπλής Σουέζ 19 Μαΐου δι' 'Ερυθράν
ΒΑΣΙΛΗΣ .....	Πούπαλ., Καλλίκ., Τσούτσας .....	11	1881	άργει Νέαπολιν 26 Μαΐου διά N. 'Υόρκην
ΒΕΛΓΙΟΝ .....	(«Ελληνική») Α.Ε. ....	46	2025	διπλής Σουέζ 25 Μαΐου διά Γένοβαν
ΒΕΡΟΙΑΝΟΝ .....	(«Ελληνική») Α. E. ....	45	1982	έφθ. Λονδίνον 24 Μαΐου
ΒΙΡΓΙΝΙΑ .....	·Αντ. Παπαδάκης .....	43	7176	διπλής Σουέζ 16 Μαΐου διά Τζέδδαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ. .....	δδ. Κοντοῦ .....	30	739	άργει Ντάρτμουθ ἀπό 5 Μαρτίου
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ .....	(«Ελληνική») Α. E. ....	44	1923	άργει Πειραιᾶ
ΒΡΥΣΗ (δεξ.) .....	K. I. Στεργίουπολος .....	22	3846	διπλής Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Λονδίνον
ΓΕΡΜΑΝΙΑ .....	(«Ελληνική») Α.Ε. ....	46	2016	άργει Σύρον ἀπό 17 Δεκ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ. .....	N. Λαμπίρης .....	31	967	έφθ. Πειραιᾶ 27 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. .....	δδ. Μάτσα .....	23	4701	άνεκ. Καλκούταν 27 Μαΐου διά Βαλτιμόρου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. .....	(Νομικός) Λτδ .....	21	1975	διπλής Σουέζ 19 Μαΐου δι' 'Ερυθράν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ .....	δδ. Γράτου .....	44	7176	άργει Πέραμα ἀπό 25 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος .....	21	5728	δονεί 'Αμπελάκι ἀπό 26 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΘΡΕΠΤΗΣ .....	δδ. Καθρέπτη-Π. Τούρδος .....	07	1317	άργει Πειραιᾶ ἀπό 21 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ .....	έτ. «Σαλαμίς» .....	35	5654	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 22 Νοεμ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ .....	δδ. 'Ανδρεάδη .....	43	7233	άργει Πειραιᾶ ἀπό 4 'Ιαν.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.) .....	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς» .....	54	20991	έφθ. Μίλον 26 Μαΐου
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III .....	Π. Καλλιμανοπούλου .....	44	7176	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 25 Φεβρ.
ΔΑΝΑΗ .....	'Αλεξάτος - Δούκας .....	23	1566	δονεί 'Αμπελάκι ἀπό 26 'Οκτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	Δ. Π. Μαργαρώνη .....	40	5006	άργει Πειραιᾶ ἀπό 21 Φεβρ.
ΔΗΜ. ΗΓΑΛΕΣΗΣ .....	«Φρίντον» .....	18	5275	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 22 Νοεμ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ .....	Π. Α. Κυδωνιεύς .....	26	4862	άργει Πειραιᾶ ἀπό 4 'Ιαν.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ .....	έτ. Βεργωτή .....	44	7207	έφθ. Σπέτζιαν 25 Μαΐου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ .....	Π. & Β. Πανταλέων .....	43	7260	διπλής Γιβραλτάρ 10 Μαΐου διά Χιούστον

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

**Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,**  
 Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.  
 διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ  
 δια την ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

### Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

#### Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

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

#### Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

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

Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΑΛΗΝΗΝ,  
 ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου).

#### Δ/Π "ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ,  
 ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ. μ. διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ,  
 ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

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

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9092	εις Καράτοι από 20 'Απρ.
ΔΙΡΦΟΥΣ	‘Αδ) φοι Πατέρα	43	7280	άργει Άμπελάκι από 25 Νοεμ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	‘Αδ. Λιβανού	37	4839	άγνει Σιενταμ από 2 'Ιουλ.
ΕΒΡΟΣ	‘Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7256	άνεχ. Βαλτιμόρην 22 Μαΐου διά Πουέρτο Όρνταζ
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρικός»	27	4164	άργει Κάρδιφ από 7 Νοεμ.
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)	‘δ. Τυπάλδου	27	6346	άργει Ούντεβάλλα από 7 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	‘Αλκυώνι Α. Ε.	44	7253	άργει Ρόττερνταμ από 12 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	‘δ. Κουλουκούντη	38	5500	άργει Ρίθερ Στόουρ από 7 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σια	43	7176	άνεχ. Ήστ Λόντον 22 Μαΐου διά Λορέντζο Μάρκες
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού - Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Πειραιᾶ 28 Μαΐου
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	‘δ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πέραμα από 30 Σεπτ.
ΕΛΛΑΣ	‘Ελληνική Α. Ε.	56	2746	άνεχ. Πειραιᾶ 27 Μαΐου διά Θεσσαλονίκην
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άργει Καλάμας από 18 'Ιαν.
ΕΛΛΗΜΙΝΑ	Εύτ. Γκούμας	22	1055	εις Πειραιᾶ από 11 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	‘Ελληνική Α.Ε.»	57	7068	έφθ. Χάμπτον ρόδις 24 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	‘Ελληνική Α.Ε.»	39	6281	έφθ. Χιούστον 25 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	‘Ελληνική Καλλιμανοπ.	44	7207	διπλήθε Πόρτ Σουδάν 21 Μαΐου διά Νταμάρι
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	‘Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	έφθ. Καλκούτταν 22 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	‘Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 26 Μαΐου διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΟΣ ΑΣΤΗΡ	‘Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	έφθ. Πειραιᾶ 30 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	‘Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Κόρραμσαχρ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	‘Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	έφθ. Καράτοι 26 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	‘Ελληνική Α.Ε.»	56	7063	έφθ. Τσάλαν 23 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΣ	‘Άγγ. Λούζης	43	7302	εις Βιρτζτόν από 30 'Απρ.
ΕΛΠΙΣ	Π. Πρίντεζης	19	1492	άνεχ. Πειραιᾶ 22 Μαΐου διά Σφάξ
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	‘Επιδαυρος Α.Ε.»	43	7176	άνεχ. Ν. Υόρκην 22 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρέν. - Σταθάτος	44	7251	έφθ. Χάρρον 18 Μαΐου
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Σιγάλας	21	2369	άνεχ. Καράτοι 3 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II.	δδ. Γ. Δομεστίνη	28	1707	εις Πειραιᾶ από 23 'Απρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	‘Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	άνεχ. Τζιμπούτη 17 Μαΐου διά Τζακάρταν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπᾶ - ‘Ελευθερίδην	17	3976	άνεχ. Πειραιᾶ 26 Μαΐου δι' Αύγουσταν
ΕΥΑΝΟΙΑ	Υιοί Πέτρ. Γουλανδρῆ	43	7244	έφθ. Κόμπη 27 Μαΐου
ΖΑΤΟΥΝΑ - ΠΟΔΙ	Θανόπουλος - Κουτλάκης	08	1699	άργει Πέραμα από 16 Σεπτ.
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	δδ. Κουλουκούντη	38	5548	άργει Ρίθερ Στόουρ από 10 Μαοτ.
ΗΡΩΝ II.	Δ. Ν. Κουφόδης	44	1815	άργει Πέραμα από 17 'Ιουλ.
ΟΕΜΙΣΤΟΚΑΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	διπλήθε Παναμάν 19 Μαΐου διά Τόκιο
ΟΕΜΟΝΗ	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	44	7198	άργει Σύρουν από 22 'Οκτ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	‘Απ. Πεζάς	56	8424	έφθ. Αμβούργον 20 Μαΐου
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	6636	άργει Ελευσίνα από 29 Μαΐου
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντής	29	2231	έφθ. Σκαραμαγκάν 27 Μαΐου
ΙΓΟΡ	‘Απ. Πεζάς	43	7207	έφθ. Λός Αντζελες 25 Μαΐου
ΙΝΔΙΚΟΣ (δεξαμ.)	δδ. Τυπάλδου	30	7924	έφθ. Πούντα Αρένας 18 Μαΐου
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιών Δ. Ιγγλέον	42	7035	διπλήθε Σύρουν 19 Μαΐου διά Κολόμπο
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ	δδ. Γουλανδρῆ	44	7176	έφθ. Ιντσόν 13 Μαΐου
ΙΩ. Π. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	άργει Ελευσίνα από 17 'Οκτ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & δδ. Κ.Χ. πατέρας	43	7244	άργει Μπρούτζες από 11 'Ιαν.
ΚΑΙΛΙΩ Σ.	Καδιώ Σιγάλα	17	2032	έφθ. Νεάπολιν 18 Μαΐου
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	‘Ιω. Παράσος κλπ.	13	1877	άργει Κυνόσουραν από 16 'Ιαν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ζεπάγκα»	57	9092	έφθ. Κιέλον 14 Μαΐου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μικαλινός»	44	7198	έφθ. Γιουκάρα 15 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλη»	56	6538	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 Μαΐου διά Καναδᾶν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	δδ. Ποταμάνου	19	5182	διπλήθε Κρήτην 27 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	δδ. Γράτουσ	44	7198	άργει Κυνόσουραν από 24 Μαρτ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	‘Κεφαληνιακή» Α. Ε.	43	10448	άνεχ. Καρθαγένην 18 Μαΐου διά Τορόντο
ΚΕΦΑΛΗΝΙΑ	δδ. Τυπάλδου	25	1816	εις Πέραμα από 6 Μαΐου
ΚΕΧΡΕΑ	θ. Επιφανείαδης	44	7176	άργει Ελευσίνα από 4 'Ιαν.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	M. Νομικός	56	8429	άνεχ. Πειραιᾶ 28 Μαΐου διά Πάτρας
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	M. Νομικός	58	10500	εις Γαλλίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΙΜΩΛΟΣ	Βεντούρης κλπ.	31	511	άνεχ. Στέαν 28 'Απρ. διά Συρακούσας
ΚΡΗΤΗ	N. Κονδύλης	44	7244	άργει Ελευσίνα από 27 'Ιαν.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	θ. Επιφανείαδης	43	7198	άργει Κυνόσουραν από 11 Μαρτ.
ΚΟΡΑΛΙΑ III.	δδ. Γ. Δομεστίνη	34	1802	εις Πέραμα από 6 Μαΐου
ΚΟΡΘΙΟΝ	δδ. Γουλανδρῆ	23	4693	άργει Ελευσίνα από 4 'Ιαν.
ΚΡΙΟΣ	M. Εμπειρίκος	45	3805	άνεχ. Πειραιᾶ 28 Μαΐου διά Πάτρας
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Ντιαμάντες»	55	6110	εις Γαλλίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΥΜΑ	‘Αδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7244	άνεχ. Στέαν 28 'Απρ. διά Συρακούσας
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόπετρόλη»	20	6496	άργει Ελευσίνα από 27 'Ιαν.
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	‘Αύρων»	56	9086	άργει Κυνόσουραν από 11 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	δδ. Κ. Πατέρα	43	7176	εις Πέραμα από 12 Σεπτ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Μιχαλινός	45	7176	άργει Σύρουν από 15 'Οκτ.
ΚΩΣΤΗΣ	δδ. Λώς	56	8474	διπλήθε Λίζαρον 10 Μαΐου δι' Ήν. Πολιτείας
ΛΑΚΟΝΙΑ	‘Αλεξάτος - Δούκας	25	964	έφθ. Δουβλίνον 21 Μαΐου
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	θεόδ. Τεργιάδης	43	7176	άνεχ. Γάνδην 10 Μαΐου διά Φλωσιγκ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	θρ. Βογιατζήδης	28	4573	έφθ. Μπλάχιαν 22 Μαΐου
ΛΕΥΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	άργει Αμπελάκι από 13 Σεπτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	‘Αφοι Κυρτάτα	22	2225	έφθ. Μπάραν 17 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	‘Μικαλινός» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Χαμπτον ρόδις 19 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν

## ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ

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

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

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

Η Δ/σις των Φροντιστηρίων άνακοινοί, ότι τα μαθήματα Γ'. Μηχανικών διά τάξ έξετάσεις Αύγουστου έ. έ. ήρχισαν εις άνεξάρτητα τμήματα ΑΤΜΟΥ και Μ. E. K. εις ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΜΑΘΗΜΑΤΑ. Το επίλεκτον και πολυπληθές διδακτικον προσωπικον των Φροντιστηρίων μας, ή μακρά μας φροντιστηριακή πείρα καθώς και τό έπιμελώς κατηρτισμένον πρόγραμμα προπαρασκευής τών υπόψηφιων, έξασφαλίζει την τελείων κατάρτισην τών μαθητών μας, όλων των ΤΑΞΕΩΝ και έγγυάται την έπιτυχιάν κατά τάς έξετάσεις. Δείκτης της άρτιας προπαρασκευής τών υπόψηφιών μαθητών μας, είναι και οι έκαστοτε έπιτυχιές μας κατά τάς έξετάσεις, όπου τό ποσοστόν έπιτυχιάς έγγιζε η ΠΑΝΤΟΤΕ τό 100 %. Όμοιως πλειστοι έχουν έτών μαθητών μας άριστευσυν κατά τάς έξετάσεις, έρχομενοι πρώτοι εις την γενική σειράν έπιτυχιών μεταξύ τών συμμετεχόντων εις τάς έξετάσεις.

I. Εις τάς έξετάσεις τών M.E.K. Γ'. τάξεως (Ιανουάριος 1958) 'Εκ των 72 ποὺ έλαβον μέρος εις τάς έξετάσεις ήμέτεροι μαθηται ήσαν 30. Μεταξύ τών 10 πρώτων, οι 7 ήσαν ήμέτεροι μαθηται: ΓΚΡΙΝΙΑΤΣΟΣ 'Ιω. 1ος, ΛΥΡΗΣ 'Ιω. 2ος, ΣΚΟΥΛΑΞΙΝΟΣ Παν. 3ος, ΓΟΝΙΔΑΚΗΣ Νικ. 4ος, ΣΑΚΕΛΛΑΡΟΠΟΥΛΟΣ Σωτ. 7ος, ΚΟΡΝΕΖΟΣ 'Αναστ. 8ος, ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ 'Ιω. 9ος κ.λ.π.

II. Εις τάς έξετάσεις ΑΤΜΟΥ Γ'. τάξεως (Ιανουάριος 1958) (α'. τμήμα) ΠΡΩΤΟΣ ήλθεν ο μαθητής μας ΚΟΥΡΗΣ Στυλ. 'Ομοιως έπιτρεψαν ΜΠΑΚΡΩΖΟ Μ., 5ος ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ Γεώργ., 6ος ΓΚΙΑΛΙΜΑΦΗΣ 'Αντ., 7ος ΚΟΚΚΟΛΑΚΗΣ Γεώργ. 8ος κ.λ.π. κ.λ.π.

III. Εις τάς έξετάσεις Β'. ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ (Ιανουάριος 1958). ΠΡΩΤΟΣ ήλθεν ο μαθητής μας ΠΕΤΡΙΤΗΣ ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ. 'Ομοιως έπιτρεψαν ΜΠΟΥΣΚΟΣ Σωτ. 5ος, ΣΑΡΡΗΣ Κ. 7ος, ΚΑΡΡΑΣ Σαβ. 8ος, ΧΑΤΖΟΥΠΟΛΟΣ Κων. 11ος κ.λ.π.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: I. Εις τό Φροντιστηρίου λειτουργεί ΕΙΔΙΚΟΝ ΤΜΗΜΑ πληροφοριών έπι τών πιστοποιητικών και λοιπών δικαιολογητικών διά τάς έξετάσεις.

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

ΛΙΓΥΡΙΑ	έτ. «ΕΛ-ΜΕΣ»	37	1113	εις Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Μαΐου
ΛΙΔΗ	έτ. «Ἀργώ»	11	1459	ἀργεὶ Πέραμα ἀπὸ 22 Ἰαν.
ΛΙΛΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	25	5525	ἀργεὶ Κέαν ἀπὸ 4 Δεκ.
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύάγγ. & Μ. Νομίκος	43	7176	ἀργεὶ Νέδονπορ ἀπὸ 12 Ἀπρ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7281	ἀνέκ. Κιουρασάο 9 Μαΐου διὰ Φίνναρτ
ΜΑΙΟΤΙΣ	ἀδ. Συνοδινοῦ	19	3858	ἀργεὶ Ἀμπελάκι ἀπὸ 3 Δεκ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Ἄντ. Παπαδάκης	42	7044	ἀνέκ. Λισσαδῶνα ἀπὸ 4 Φεβρ.
ΜΑΝΕΣ	Ν. Εύσταθιον	55	8526	ἀνέκ. Βιζαγκαπατάμ 27 Μαΐου διὰ Καλκούτταν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρῆ	20	5401	ἀργεὶ Ρέτζιο ἀπὸ 14 Μαρτ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. «Χανδρῆς»	21	6703	ἀργεὶ Αμπελάκι ἀπὸ 3 Μαρτ. 1957
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7187	ἀργεὶ Ρόττερνταμ ἀπὸ 6 Ἰαν.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	ἀργεὶ Ρίθερ Μπλακγουώτερ ἀπὸ 19 Δεκ.
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνίκος» Α.Ε.	44	7243	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	Ίω. Λάτοπς	20	6490	ἀργεὶ Πέραμα ἀπὸ 10 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομίκος	54	11577	ἀνέκ. Περσ. Κόλπον 25 Μαΐου διὰ Γιβραλτάρ
ΜΑΡΙΟΣ II.	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 1 ὄκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Άδ. Κουλουκούντη	38	5500	ἀργεὶ Ρίθερ Στόουρ ἀπὸ 5 Μαρτ.
ΜΑΤΡΟΣΟΣ	έτ. «Φονάν»	57	9138	εἰς θέαν 48.37 B-.52 Δ., Μαΐου 22 δι' Ἀμβούργον
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	ἀνέκ. Νεάπολιν 20 Μαΐου δι' Ἀγκάμπα
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	ἔφθ. Ἰργουελλ 20 Μαΐου
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτοράνδες»	57	9200	διπλήθε Λουζόν 20 Μαΐου διὰ Βομβάνη
ΜΙΧΑΗΑ	«Αδάμαστος» Α.Ε.	43	7207	ἀργεὶ Ντότρεκτ ἀπὸ 13 Αὔγ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθιον	44	7176	ἀργεὶ Ρίθερ Μπλακγουώτερ ἀπὸ 6 Μαρτ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	Ἐλλήν. Γραμμ. Ν. Αμερ.	34	2709	ἀνέκ. Βικτωρίαν (Βρας.) 25 Μαΐου διὰ Πειραιῶ
ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ	έτ. Φαραλιοῦ	57	9345	ἔφθ. Οἴδησσον 28 Μαΐου
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπη	43	7264	ἀργεὶ Καλάμας ἀπὸ 20 Φεβρ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Λουζῆς	44	7247	ἀργεὶ Βαλιτιμόρην ἀπὸ 4 Ἰαν.
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	ἀδ. Γουλανδρῆ	22	16991	ἀνέκ. Σαουθάμπτον 26 Μαΐου διὰ Χάλιφας
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εὐγενία»	43	7264	ἀργεὶ Ἐλευσία ἀπὸ 7 Μαΐου
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανῶν» Α. Ε.	43	7261	ἀργεὶ Μπρούζες ἀπὸ 28 Μαρτ.
ΝΗΡΕΥΣ	Ἡλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ.	37	5205	ἀργεὶ Ζευμπρούγκες ἀπὸ 22 Δεκ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σια	43	7176	ἀργεὶ Κυνόδουραν ἀπὸ 9 Μαρτ.
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	Θωμᾶς «Επιφανειάδης	43	7176	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Ἰαν.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	ἀδ. Σπινᾶ	43	7244	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 10 Μαΐου
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III.	Ε. Κουλουκού. - I. Καΐρης	43	7233	ἔφθ. Χιούστον 22 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	41	7176	ἀργεὶ Κέαν ἀπὸ 11 Ἀπρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	εἰς Μπουένος Αὔρες ἀπὸ 24 Ἀπρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	έτ. «Ἐψιλόν»	58	6750	ἀνέκ. Λιδερπούλ 24 Μαΐου διὰ Κεῖ Ούέστ
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. «Νιτζέαν»	30	7003	εἰς Ἀγγιλίαν, ὑπὸ παραλαβῆν
ΝΟΒΟΡ ΡΙΤΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7231	ἀργεὶ Ἀμπελάκι ἀπὸ 24 Αὔγ.
ΝΟΒΟΡ ΖΕΖΝΥ	τ. Χανδρῆ	43	7133	ἀργεὶ Γάνδην ἀπὸ 26 Μαρτ.
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣΣ	έτ. Χανδρῆ	43	7135	διπλήθε Κέϋ Γουέστ 15 Μαΐου δι' Είσονμάουθ
ΝΟΡΛΑΝΤΑ	Άντ. Παπαδάκης	58	8639	ἀργεὶ Φλωϊσικ ἀπὸ 14 Ἰαν.
ΟΘΩΝ	έτ. «Ιομήνων»	20	7581	ἀνέκ. Λιδερπούλ 24 Μαΐου διὰ Κεῖ Ούέστ
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	εἰς Αγγίλιαν, ὑπὸ παραλαβῆν
ΟΛΓΑ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	ἀνέκ. Φουζίκι 23 Μαΐου δι' Ειρηνικὸν
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	Έμπορ. - «Εφοπλιστικὴ	44	7176	διπλήθε Αδεν 25 Μαΐου διὰ Καλκούτταν
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Ελληνικὴν»	43	2745	ἀνέκ. Γένοβαν 17 Μαΐου διὰ Ν. Υόρκην
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κ. Γράτας	45	7258	ἔφθ. Κοπεγχάνην 18 Μαΐου
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7176	ἀργεὶ Μπρούζες ἀπὸ 30 Ἀπρ.
ΟΡΦΕΥΣ	Δ. Ψυχογούιδ.	17	3703	ἀργεὶ Κυνόδουραν ἀπὸ 20 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	έτ. «Ορφεὺς»	56	9942	ἔφθ. Ρόττερνταμ 9 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΝΕΤΣΑΝΟΣ	Α. Καραδίας	43	7176	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	έλληνικά συμφέροντα	18	463	ἔφθ. Πειραιᾶ 23 Μαΐου (ἐπισκευα)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Δράκος - Χ. Πατέρας	43	7176	ἀργεὶ Ρόττερνταμ ἀπὸ 13 Ἀπρ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	φίλαδέλφειον 20 Μαΐου
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Εὐπλοία»	45	7240	ἀνέκ. Λόδης Αντζελες 15 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΠΕΡΙΚΑΗΣ	«Ελληνικὴν» Α. Ε.	47	2754	ἔφθ. Αντζελες 15 Μαΐου διὰ Παρίσιον
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (δεξ.)	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	ἀνέκ. Βαγκούθερ 27 Μαΐου διὰ Αρούμπαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	Δ. Πατέρας	57	12200	ἀνέκ. Ρόττερνταμ 15 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΠΕΤΑΛΟΙ	έτ. «Πλασιοκόγκερο»	57	10314	εἰς θέαν 26.26 B-. 62.59 Δ., Μαΐου 20 διὰ Γιβραλτάρ
ΠΕΤΡΟΣ	Μαρ. Εμπειρίκος	45	3861	διπλήθε Παναμάν 22 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Υιοι Π. Γουλανδρῆ	44	11762	ἀργεὶ Καλάμας ἀπὸ 28 Ἰαν.
ΠΗΝΝΕΙΟΣ	Μάρκος Νομίκος	42	7258	ἀργεὶ Αστόρια ἀπὸ 9 Ἀπρ.
ΠΙΝΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Αθηνᾶν»	44	7207	ἀνέκ. Αμπελάκι ἀπὸ 23 Ἀπρ. 1957
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέρσια» κλπ.	22	7053	ἔφθ. Λιδερπούλ 25 Μαΐου
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρέαδης	54	6154	ἀνέκ. Πειραιᾶ ἀπὸ 25 Ἰαν.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	10193	εἰς Μπουένος Αὔρες 19 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Φιλιόρι»	56	7213	ἀνέκ. Πειραιᾶ ἀπὸ 25 Ἰαν.
ΠΡΑΣΣΟΝΗΣΙΑ	έλληνικά συμφέροντα	43	7124	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II (τάνκερ)	Βαγιόνδης & Σια	31	436	εἰς μεταφοράς «Ελλάδος - Μαύρης Θαλάσσης
ΠΡΟΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Αλλαρίζη»	16	1808	ἔφθ. Πειραιᾶ 15 Μαΐου
ΡΙΤΑ	Υιοι Σιγάλα	55	16718	ἀργεὶ Πέραμα ἀπὸ 16 Δεκ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓΙΩΝΕ	έτ. «Γαλαζίας»	25	1412	ἀργεὶ Γάνδην ἀπὸ 2 Ἀπρ.
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνικὴν» Α. Ε.	45	7176	ἀνέκ. Πάτρας 21 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανοπετρόλη»	18	5563	ἀνέκ. Τζάκοσονβιλλ 18 Μαΐου διὰ Κιουρασάο
ΣΑΜΟΣ	Υιοι Δ. Ιγγλέση	43	7268	ἀνέκ. Κόμη 20 Μαΐου διὰ Καναδῶν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιών Σιγάλα	43	7176	ἀργεὶ Πέραμα ἀπὸ 29 Ἰαν.
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	έτ. «Σάντα Ελένη»	19	2472	διπλήθε Πειραιᾶ 23 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντεζης	28	1660	ἔφθ. Ραβένναν 16 Μαΐου
ΣΟΥΕΖ	Ίω. Λάτοπς	24	1564	ἀργεὶ Πέραμα ἀπὸ 5 Μαρτ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ	έτ. «Κάμαρον»	18	849	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Μαρτ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	Νικ. Παπαδάτος	22	2201	ἀργεὶ Αμπελάκι ἀπὸ 20 Αὔγ.
ΣΟΦΙΑ Τ.	Τουρινάκης	21	933	ἀνέκ. Λανταρκόνα 22 Μαΐου διὰ Σκούτακορ
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Φράλλον»	56	8789	ἀνέκ. Ήστ Λόντον 10 Μαΐου διὰ Λονδίνου
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	ἔφθ. Χάλιφας 25 Μαΐου
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσσος»	44	7223	ἀργεὶ Σύρου ἀπὸ 5 Ἰαν.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κούμανταρος	44	7176	ἀργεὶ Βαλιτιμόρην ἀπὸ 19 Ἰαν.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	ὅδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	ἔφθ. Αμβέρσαον 20 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.

TELEGRAMS: LOUCAS JEDDAH

ΤΑΞΙΔΙΑ	Ελληνική Μεσογ. Γραμμαι.	40	7637	άργει Πέραμα από 28 Σεπτ.
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΕΣ	Μίχ. Καραγιώργης	24	877	άνευ. Ημεριδια 2/ Μαΐου διά Γαλάται
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	άργει Ρέτζιο από 19 Μαΐου
ΤΟΥΡΚΙΑ	έπ. (Τρανσόπατοφική)	56	2745	έφθ. Βαλτιμόρην 25 Μαΐου
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράποιος	44	7207	διπλήθε Πιβραλάτη 18 Μαΐου διά Γένοβαν
ΥΑΡΑΙΟΣ II	Κλπρ. 'Αθ. Κουλούρα	30	4557	άργει Κυνόσουραν από 16 'Απρ.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομίκος	21	1783	διπλήθε Ντιλέρη 17 Μαΐου διά Φάρερ Πόντη
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. (Άμφιων)	57	9950	άνευ. Πειραιά 27 Μαΐου διά Κυνοτάντζαν
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	755	άργει Πέραμα από 28 'Ιαν.
ΦΡΥ	Καθρέπτης - Φουντής	07	1117	άνευ. Πειραιά 21 Μαΐου διά 'Ερυθράν
ΦΡΥΓΙΑ	έτ. (Ελ. Μέση)	37	1230	άργει Σύρον από 12 Δεκ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	45	7240	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 Μαΐου
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7176	άργει Σύρον από 13 Νοεμ.
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7176	όνεκ. Μπράκα 23 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΧΙΟΣ	έτ. (Ναυτικοί Πράκτορες)	56	10748	άνευ. Ρόττερνταμ 13 Μαΐου διά N. 'Ορλεάνην
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ	'Απ. Πεζᾶς	55	8225	εις μετφοράς Πειραιώς-Μαύρης Θαλάσσης
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.)	Α. Μ. Πρίντεζης	44	1293	άργει Άμπελάκι από 23 Σεπτ.
ΨΑΡΑ	έτ. (Νέα Τύχη)	45	7247	

## ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΗ	έτ. (Ντέλ Μάρη)	44	7158	άργει Ελευσίνα από 11 Φεβρ.
ΑΓΕΛΙΚΗ (κοστ.)	έτ. (Σάντα 'Αγγελίκα)	21	1173	διπλήθε Σουέζ 17 Μαΐου διά Τζέδδαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)	έτ. (Γκρίνθιλλ)	44	7261	άργει Μασσαλίαν από 17 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΟΣ (Κοστ.)	έτ. (Επόλικα)	44	7314	άργει Έλευσίνα από 3 'Απρ.
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. (Μαριμπλάγκα)	56	20153	άνευ. Ρόττερνταμ 19 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιθ.)	έτ. (Άβιλα)	43	7238	άργει Βαλτιμόρην από 4 Μαΐου
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	έτ. (Βίκτορες)	43	7176	άνευ. Ν. 'Υόρκην 15 Μαΐου διά Χάρην
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ. δ.)	έτ. (Μαριμπλάγκα)	56	20140	διπλήθε Σουέζ 26 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. (Αιτζιάν Μάρη)	10	1471	άργει Πέραμα από 21 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)	Χατζηπατέρας	44	7214	έφθ. Νιούκαστλ Νιούζ 25 Μαΐου (διά Σίδνευ)
ΑΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	Μαρίνος - Θράγκος	21	6803	εις Σαντακάν από 24 Φεβρ.
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. (Εσπεράντζα)	44	7265	άργει Καλάμας από 27 Δεκ.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λιθ.)	έτ. (Όμηρος)	29	3714	άνευ. Αρούμπα 14 Μαΐου διά Μαρακάϊμπο
ΑΔΡΙΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. (Ριπάμπλικ)	53	13675	όνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 23 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΑΔΩΝΙΣ (Κοστ.)	έτ. (Άδωνις)	14	2467	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 25 Μαΐου διά Σπέτζιαν
ΑΕΛΛΩ (λιθ. δεξ.)	έτ. (Βότα)	57	21000	άργει Βαλτιμόρην από 24 Δεκ.
ΑΖΙΑΝ	έτ. (Πανοσεάνικα)	42	7223	έφθ. Σάν Ζουάν (Περού) 24 Μαΐου
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. (Άζουέρο)	44	7176	άργει Κάρδιν από 25 'Ιουλ.
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. (Άγιος Παύλος)	44	7201	έφθ. Σάν Ζουάν (Περού) 24 Μαΐου
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (λιθάνου)	έτ. Σιγάλα	20	1618	έφθ. Κωνστάντζαν 27 Μαΐου
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. (Μαρίτσα)	20	5227	έφθ. Βάσα 12 Μαΐου
ΑΘΑΜΑΣ (Κοστ.)	έτ. (Αθάμας)	41	4729	εις Αλεξανδρείαν από 13 'Απρ.
ΑΘΕΝΕΣ (Κοσταρ.)	έτ. (Άθενες)	44	7161	άργει Αιμούργον από 2 'Ιαν.
ΑΘΗΝΑ (λιθερ.)	έτ. (Πάμελ)	44	2893	έποθ. Μονφαλκόνε 10 Μαΐου
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. (Ατλάντικ)	54	18784	έποθ. Ράς Τανούρα 24 Μαΐου
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)	έτ. (Άθανας)	29	3958	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Απρ.
ΑΓΓΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	58	10600	εις Κρήμπεν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΓΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)	έτ. (Λαϊμπιράν)	57	10000	άνευ. Χάμπτον ρόδς 20 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δεξ.)	έτ. (Ρέα)	31	8879	έφθ. Σουάνον 20 Μαΐου
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. (Σάν Γκρενγκόριο)	43	7197	άργει Ν. 'Υόρκην από 27 Νοεμ.
ΑΙΝΟΣ	έτ. (Εστρέλλα)	44	2547	άνευ. Χαθάνναν 22 Μαΐου διά Σαγκούνα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤ (λιθ.)	έτ. (Άγκουιλλα)	57	8184	διπλήθε Στάρτ Πόιντ 22 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΣ (λιθ.)	έτ. (Καρόνα)	43	7144	άργει Μπρούζες από 2 'Απο.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΩΝ (λιθ.)	έτ. (Πασιφίκη)	56	8835	έφθ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λιθ.)	έτ. (Ινσουλάρη)	44	7058	άργει Μπρούζες από 29 'Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ'ΥΔΑΡ	έτ. (Ντέλ Έτέρεο)	44	7240	άνευ. Ρουέν 21 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ. δ.)	έτ. (Οσεάνικ Πετρόλη)	58	24000	άνευ. Σιγκαπούρων ρόδς 22 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. (Γιουνάιτεντ Κρός)	57	13000	έφθ. Α'μμουδιν Μπαίν 18 Μαΐου
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ' (λιθ. δεξ.)	έτ. (Γιουνάιτεντ Κρός)	57	13000	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν

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 τὸν κ. κ. Πλοιοκτήτας  
Ἐφοπλιστὰς καὶ Ἀξιούς Ασυρμάτου

Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

**SAIT**

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ πᾶν ζήτημα ἀφορὸν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, φαδιογνωμότρων, φαντάρ, βυθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν σας 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 ΥΩΡΚΗΣ : 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΤΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ  
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΣ

ΑΚΡΟΝ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Ιμπερία» . . . . .	44	7135	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 9 Ιαν.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ . . . . .	έτ. «'Ακρόπολις» . . . . .	28	5244	άνεχ. Γένοβαν ἀπὸ 18 Απρ. διὰ Πορτοφεράγιο
ΑΚΤΗ (λιθερ.) . . . . .	έτ. «'Πόρτοφινο» . . . . .	43	7093	άργει Σύρουν ἀπὸ 12 Ιαν.
ΑΚΤΙΟΝ (λιθερ.) . . . . .	έτ. «'Ρόντα» . . . . .	43	7213	διῆλθε Παναμάν 26 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρων
ΑΛ - ΚΟΥΒΕΙΤ (λιθερ.) . . . . .	Γρ. 'Αδρ. Περο. Κόλπου . .	18	5268	“Ιδε: «ΣΠΕΤΣΑΙ ΣΕ'ΥΛΟΡ», ὡς μετωνυμάσθη
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ - ΑΒΑΛ . . . . .	Γρ. 'Αδρ. 'Ωνάσης . . . . .	54	28738	άνεχ. Σιμότουν 21 Μαΐου διὰ Σιγκαπούρων
ΑΛ - ΝΤΑΜΜΑΜ (Κοστ.) . . . . .	Γρ. 'Αδρ. — Περο. Κόλπου . .	27	5011	“Ιδε: «ΣΠΕΤΣΑΙ ΜΙΗΤΣΕ», ὡς μετωνυμάσθη
ΑΛ - ΡΙΑΝΤ (λιθ.) . . . . .	Γρ. 'Αδρ. — Περο. Κόλπου . .	30	4696	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 3 Δεκ.
ΑΛ - ΧΟΡΡΙΑ (Κοστ.) . . . . .	Γρ. 'Αδρ. - Περο. Κόλπου . .	27	4966	διῆλθε Παναμάν 16 Μαΐου διὰ 'Αμβέρσαν
ΑΛΑΣΚΑ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Αρκτούρους» . . . . .	43	6989	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 29 Μαΐου
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «'Ριταλεξ» . . . . .	25	2323	άργει Πέραμα ἀπὸ 30 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Κολόνη» . . . . .	56	10482	άνεχ. Καλκούτταν 10 Μαΐου διὰ Κέπι Τάουν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «'Λαιμούριαν» . . . . .	56	20926	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 31 Δεκ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «'Ματζεόλια» . . . . .	18	5555	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 6 Οκτ.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Μονρόδια» . . . . .	53	7409	άργει Βρέστον ἀπὸ 16 Δεκ.
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «'Αλιτσιά» . . . . .	24	5026	άργει Κάλιφαρας 19 Μαΐου διὰ Νέαν Υόρκην
ΑΛΚΗΣ (λιθαρ.) . . . . .	έτ. «'Αλκιβιδόπη» . . . . .	42	7066	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαΐου διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΛΚΙΜΟΣ (Κοστ.) . . . . .	έτ. «'Αλκιμος» . . . . .	43	7176	άνεχ. Συάντον 23 Μαΐου διὰ Πεσσ. Κόλπου
ΑΛΚΥΩΝ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Σάντα Ρίτα» . . . . .	44	7063	άργει Λάς Πάλμας 9 Μαΐου διὰ Περο. Κόλπου
ΑΛΚΥΩΝΗ . . . . .	έτ. «'Μεντιτεράννιαν» . . . . .	24	2117	άργει Βαλτιμόρων ἀπὸ 27 Απρ.
ΑΛΜΑ (λιθερ.) . . . . .	έτ. «'Κάμπος» . . . . .	41	7401	άργει Κέαν ἀπὸ 21 Μαρτ.
ΑΛΜΕΡΙΑ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Μαρκουέντο» . . . . .	21	4358	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 20 Αύγ.
ΑΛΜΠΑ . . . . .	έτ. «'Εξεραμάρη» . . . . .	44	7233	άνεχ. Λιθερουλη 16 Μαΐου διὰ Τζωρτζτάουν
ΑΛΜΠΑ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Βιλλάλμπα» . . . . .	43	7231	άργει Θάλιφας 19 Μαΐου διὰ Νέαν Υόρκην
ΑΛΜΠΕΡΤΑ . . . . .	έτ. «'Τοέστερη» . . . . .	42	3304	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαΐου διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΑΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «'Τρανσατ. Φράγκτερ» . .	53	12897	άνεχ. Συάντον 23 Μαΐου διὰ Πεσσ. Κόλπου
ΑΛΤΑΙΡ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «'Κάνονους» . . . . .	50	10426	άνεχ. Λιθερουλη 16 Μαΐου διὰ Πεσσ. Κόλπου
ΑΛΤΗΣ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Ελληνικά συμφέροντα	41	5175	άργει Θάλιφας 19 Μαΐου διὰ Νέαν Υόρκην
ΑΜΑΝΤΑ (πανα.) δεξ.) . . . . .	έτ. «'Ιγκουάνον» . . . . .	18	8571	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαΐου διὰ Περο. Κόλπου
ΑΜΑΝΤΑ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «'Φοίνιξ» . . . . .	44	10721	άργει Βαλτιμόρων ἀπὸ 27 Απρ.
ΑΜΑΝΤΑ II (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «'Νιτεάρο» . . . . .	11	3131	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 7 Φεβρ.
ΑΜΑΡΥΛΙΣ . . . . .	έτ. «'Αμαρυλλίς» . . . . .	45	7201	άργει Κάρδιφ ἀπὸ 6 Οκτ.
ΑΜΕΙΔΙΑ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «'Φοίνιξ» . . . . .	43	10578	άργει Βαλτιμόρων ἀπὸ 12 Απρ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Άλτος Μάρες» . . . . .	44	7164	έπο. Γάνδην 14 Μαΐου
ΑΜΠΛΑΟΝ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Κολουμπέλλα» . . . . .	44	7258	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 16 Μαΐου δι' Ούζαν
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «'Ηστημπάντη» . . . . .	38	7949	άργει Ρίθερ Στόουρ ἀπὸ 18 Απρ.
ΑΝΑΡΙΤΥΡΟΣ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «'Ελληνικά συμφέροντα	31	7910	άργει Αμοτερνταμ ἀπὸ 5 Ιουλ.
ΑΝΑΣΣΑ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Αταλάγιο» . . . . .	43	7237	διῆλθε Οράν 17 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδες
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «'Ντέρνα» . . . . .	42	7999	άνεχ. Κολόμπο 18 Μαΐου διὰ Περο. Κόλπου
ΑΝΑΔΛΟΥΣΙΑ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Αστούριας» . . . . .	42	7132	άργει Ζεμπρούγκες ἀπὸ 17 Δεκ.
ΑΝΑΔΟΡΑ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Μπιενβενίντο» . . . . .	45	7282	διῆλθε Κάσκουετς 15 Μαΐου διὰ Στεπτίνον
ΑΝΑΡΕΑΣ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «'Γουέστ Αφρικαν» . .	56	13262	άνεχ. Ν. Υόρκην 22 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΑΝΑΡΕΑΣ Β. (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «'Τρανζόσεανη» . . . . .	55	21075	άνεχ. Περοϊκόν Κόλπον 29 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
ΑΝΑΡΕΑΣ Γ. (Κοστ.) . . . . .	έτ. «'Σάντα Κρούζ» . . . . .	29	4913	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 4 Φεβρ.
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «'Κάνονους» . . . . .	57	11978	διῆλθε Παναμᾶν 20 Μαΐου διὰ Καρθαγένην (Κολ.)
ΑΝΑΡΟΣ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Πατοφίκα» . . . . .	43	7188	άργει Αμβούργον ἀπὸ 8 Δεκ.
ΑΝΑΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ (δεξ.) . . . . .	έτ. «'Ριο Βεντούραντο» . . . . .	53	18736	άνεχ. Κόλπον 22 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΝΑΡΟΣ ΒΑΛΛΕΥ' (λιθερ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	43	8459	άνεχ. Νιούπορτ 15 Μαΐου διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΑΡΟΣ ΒΕΓΑ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	43	7136	διῆλθε Παναμᾶν 15 Μαΐου διὰ Χουάσκο
ΑΝΑΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «'Ανδρος» . . . . .	53	17845	έφθ. Χάμπτον ρόδες 19 Μαΐου
ΑΝΑΡΟΣ ΓΚΕΙΓΛ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	57	10048	άνεχ. Αμβέρσαν 19 Μαΐου διὰ Κούβαν
ΑΝΑΡΟΣ ΓΚΛΑΤΙΝΤΕΡ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	43	8432	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 22 Μαΐου διὰ Ρίον Ιανείρον
ΑΝΑΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	56	10048	άνεχ. Καράπι 21 Μαΐου διὰ Χιλήν
ΑΝΑΡΟΣ ΓΚΛΑΡΟΥ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	56	10080	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 Μαΐου διὰ Βαγκούθερ
ΑΝΑΡΟΣ ΗΓΚΛ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	43	8394	άνεχ. Γλασκώδην 15 Μαΐου διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΑΡΟΣ ΉΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	57	25183	άνεχ. Λός Αντζελες 5 Μαΐου διὰ Περοϊκόν Κόλπον
ΑΝΑΡΟΣ ΘΡΙΑΛ (λ. δ.) . . . . .	έτ. «'Σάν Τζερόνυμο» . . . . .	58	24500	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Μαΐου διὰ Σιγκαπούρην
ΑΝΑΡΟΣ ΚΑΟΥΝΤ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Μοντεπάντο» . . . . .	43	8390	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 22 Μαΐου διὰ Ρίον Ιανείρον
ΑΝΑΡΟΣ ΚΕΙΓΠ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	56	24520	άνεχ. Καράπι 21 Μαΐου διὰ Χιλήν
ΑΝΑΡΟΣ ΚΑΣΤΑ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «'Μπεναδέντε» . . . . .	56	24502	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 Μαΐου διὰ Βαγκούθερ
ΑΝΑΡΟΣ ΚΑΛΟΥΝΤ (παν. δεξ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	40	8427	άνεχ. Γλασκώδην 15 Μαΐου διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΑΡΟΣ ΚΟΜΕΤ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	43	8423	άνεχ. Λός Αντζελες 5 Μαΐου διὰ Περοϊκόν Κόλπον
ΑΝΑΡΟΣ ΚΟΡΑΛ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	45	8557	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Μαΐου διὰ Σιγκαπούρην
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λιθερ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	41	7257	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 10 Μαΐου διὰ Βραζιλίαν
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΑ (λιθερ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	42	7010	άνεχ. Γιαδάτα 16 Μαΐου διὰ Βαγκούθερ
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΡΚ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	44	10530	έφθ. Ντόμερ 8 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΑΝΑΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	43	7206	άνεχ. Ανανία 21 Μαΐου διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΤΙΟΝ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	43	7239	άνεχ. Νανάιο 21 Μαΐου διὰ Ιανωνίαν
ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΙΗΝΤΕΝ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	57	13909	άνεχ. Γιαδάτα 16 Μαΐου διὰ Βαγκούθερ
ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	57	14300	έφθ. Γιαδάτα 9 Μαΐου
ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Μονφόρτε» . . . . .	58	14300	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου διὰ Σπάττλ
ΑΝΑΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	43	8434	άνεχ. Τρινίνταντ 20 Μαΐου διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΝΑΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	43	8466	διῆλθε Ντόμερ 5 Μαΐου διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΝΑΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	43	8462	έφθ. Ρίον Ιανείρον 26 Μαΐου
ΑΝΑΡΟΣ ΝΕΙΤΟΥΝ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	45	7136	διῆλθε Παναμᾶν 23 Μαΐου (ἀπὸ Χουάσκο)
ΑΝΑΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	43	8395	άνεχ. Μίδλεστρο 22 Μαΐου διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΝΑΡΟΣ ΠΕΡΑ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	43	8371	άνεχ. Τρινίνταντ 20 Μαΐου διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΝΑΡΟΣ ΠΙΑΓΚΡΙΜ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	43	8444	διῆλθε Λάδεντ 20 Μαΐου διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΝΑΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	44	6725	διῆλθε Λάδεντ 20 Μαΐου διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΝΑΡΟΣ ΣΕ'ΥΛΟΡ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	56	23232	άνεχ. Ν. Υόρκην 27 Μαΐου διὰ Αρούμπαν
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗ (δεξ.) . . . . .	έτ. «'Σαντάντερ» . . . . .	53	18713	διῆλθε Ντόμερ 21 Μαΐου διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗΜΕΝ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	43	8443	άνεχ. Χιροχάτα 20 Μαΐου διὰ Ηνωμένας Πολιτείας
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	43	7197	έφθ. Βαγκούθερ 26 Μαΐου
ΑΝΑΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	44	7242	άνεχ. Σαλδάδορ 24 Μαΐου διὰ Αρούμπαν
ΑΝΑΡΟΣ ΣΙΤΥ (λιθ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	43	8465	έφθ. Βαλτιμόρην 16 Μαΐου
ΑΝΑΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΥ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	43	10459	άνεχ. Σαλδάδορ 24 Μαΐου διὰ Αρούμπαν
ΑΝΑΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «'Οράιον» . . . . .	56	23232	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Μαΐου

THE INTERNATIONAL SHIPPING TRADING & INDUSTRIAL CO. LTD  
 33 RUE MAZENOD MARSEILLES  
 ALL DECK & ENGINE STORES  
 GAMLEN CHEMICAL TREATMENTS • REFRIGERANTS (FREON-12)  
 PACKINGS & JOINTINGS  
 BELDAM ASBESTOS CO. LTD.  
 A G E N T  
 GREEK DEPT: MR BETSIS



DISTRIBUTOR

ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10059	έφθ. Βαλτιμόρων 21 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8479	έφθ. Ρίον 'Ιανείρον 20 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΟΥΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάντα Τερέζα»	58	24500	άνεχ. Λός 'Αντζελες 25 Μαΐου διά Καθασάκι
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	28200	εις 'Ιννοσίμα, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΓΙΩΜΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	57	27400	εις Ταμάνο, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7224	έφθ. Θιλαδέλφειαν 26 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8394	διηλθε Τρίνινταντ 20 Μαΐου διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΦΑΥΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7233	άργει Φάλμουθ ἀπό 29 Νοεμ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	44	8453	άνεχ. Λός 'Αντζελες 23 Μαΐου διά Γιοκοκάμαν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	44	7166	άργει Γάνδην ἀπό 3 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Ανδρος»	54	17847	διηλθε Παναμᾶν 7 Μαΐου διά Χιλῆν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕΙΤΣ	έτ. «Οράιον»	45	7256	εις Μόμπιλ ἀπό 29 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)	έτ. «Πλο Βεντούραντο»	53	18735	εις Ρόττερνταμ ἀπό 24 'Απρ. (ἐπισκευαι)
ΑΝΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 20 Μαΐου
ΑΝΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουεστ 'Αφρικαν»	54	6112	έφθ. Χιούστον 18 Μαΐου
ΑΝΝΑ Ο. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Καρριμπια»	45	10708	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδες 4 Μαΐου
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (Κοοτ.)	έτ. «Νολίντο»	20	4992	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 3 'Ιαν.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκασι	45	7149	άργει Βαλτιμόρων ἀπό 12 Δεκ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα 'Αννα»	44	7258	έφθ. Μόμπιλ 25 Μαΐου
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	άνεχ. Αγ. Φραγκικών 21 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλαος»	36	5017	άνεχ. Κάρδιφ 17 Μαΐου διά Παταγωνίαν
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	διηλθε Κύων πολιν 11 Μαΐου διά Βραΐλαν
ΑΝΤΑΡΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11976	άνεχ. Ήστχαμ 20 Μαΐου διά Λιθερπούλ
ΑΝΤΖΟΥΑΤΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσοσέάνικα»	57	12443	άνεχ. Φάσ 16 Μαΐου διά Καθασάκι
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7259	άργει Ρουέν ἀπό 20 Σεπτ.
ΑΝΤΙΟΠΗ	έλληνικά συμφέροντα	41	7061	άνεχ. Λιθερπούλ 17 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτες»	43	7176	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 1 'Ιαν.
ΑΝΤΩΝΥ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεχ. Νόρτγεχαμ 21 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΑΝΤΩΝΙ ΙΙ (λιθ.)	έτ. «Πασιφίκι»	57	10889	διηλθε Λάδεοντ 22 Μαΐου διά Βαλτιμόρων
ΑΝΤΩΡΕΣΙΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πασιφίκι Τράντιγκ»	57	11009	άνεχ. 'Αρούμπαν 21 Μαΐου διά Βοστώνην
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Γκρινιθλάλλ»	43	7244	άργει Κατάνην ἀπό 16 Νοεμ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ. «Σπφάριγκι»	43	7131	διηλθε Πόρτ Σαιτ 14 Μαΐου δι' 'Ολλανδίαν
ΑΟΥΡΟΡΑ ('Ονδουρ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 24 'Ιαν.
ΑΠΕΞ (λιθ.)	έτ. «Άπεξ»	41	6706	άργει Κέαν ἀπό 5 'Απρ.
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοοταρ.)	έτ. «Απόλλων»	10	3314	άνεχ. 'Αλεξανδρειαν 6 Μαΐου διά Σιμπενικ
ΑΠΟΛΛΩΝ (λιθ.)	έτ. «Αθηνίαν»	57	9457	διηλθε Βρέμην 17 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδες
ΑΡΑΓΚΟΝ (λιθ.)	έτ. «Σεγκόθισι	56	10180	άργει Γκούρια 11 Μαΐου διά Γλασκώθην
ΑΡΓΚΟΣΥ (λιθ.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	7078	άργει Νέαν 'Ορλεάνην ἀπό 18 Μαρτ.
ΑΡΓΚΥΛΑ (λιθ.)	έτ. «Βιλανουέδα»	56	10657	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδες
ΑΡΕΝΑ (παν.)	έτ. «Φινανσιέρα»	19	1754	διηλθε Ήλωνικ 17 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
ΑΡΕΤΗ Σ. (λιθ.)	έτ. «Άλμπιουν»	43	7265	άνεχ. Λός 'Αντζελες 13 Μαΐου διά Γιοκοκάμαν
ΑΡΕΤΗ Σ. (λιθ.)	έτ. «Άποστολο»	20	3330	διηλθε Γιβραλτάρ 18 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΑΡΙΑ (Κοοτ.)	έτ. «Σοράγια»	21	1498	διηλθε Πειραιά 26 Μαΐου διά Μασσαλίαν
ΑΡΙΑΝΑ (Λιθάνου)	έτ. «Πιθέας»	21	1153	άνεχ. Κόλντηγκ 21 Μαΐου δι' "Οντενς
ΑΡΙΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάννονους»	57	11897	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 30 'Ιαν.
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (λ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ «Οιλ»	58	23500	εις 'Ηνωμένας Πολιτείας, υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένην»	43	7254	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 11 'Ιαν.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λιθ.)	έτ. «Άγκουαρούτα»	43	7120	άργει Σύρον ἀπό 12 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. ὄνδουρ.)	έτ. «Μιραφλόρερ»	38	10277	άργει Φερρόλ ἀπό 2 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένην»	43	7244	άργει 'Αιμδούργον ἀπό 12 Δεκ.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	άργει Φερρόλ ἀπό 11 Φεβρ.
ΑΡΙΩΝ (λιθ.)	έτ. «Αριάτς»	44	7216	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 1 'Ιαν.
ΑΡΙΩΝ (Κοοταρ.)	έτ. «Άριων»	28	1707	διηλθε Κύων πολιν 24 Μαΐου δι' 'Αλεξανδρειαν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Φερπλαίπι»	53	18288	διηλθε Γιβραλτάρ 25 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΡΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Άστρα»	43	7273	έφθ. Σάντα Κρούζ ντελ Σάρ 13 Μαΐου
ΑΡΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άρο»	30	7221	άνεχ. Λός Πάλμας 1 Μαϊουδά Τρίνινταντ
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπούνετε»	43	7236	διηλθε Κύων πολιν 24 Μαΐου διά Μανζανίλλο
ΑΡΤΑ (λιθ.)	έτ. «Μπιενθενίτο»	43	7232	έφθ. Μοριούγκα 11 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ταλαμάκνα»	43	7176	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 8 'Απρ.
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιθ.)	έτ. «Λάιμπ. Σή Τράνον.»	43	7288	άργει Ήρεμούζες ἀπό 29 'Ιαν.
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	έτ. «Σιέρρα»	45	7198	άργει Ήρεμούζες ἀπό 9 Μαρτ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άργει Μπρούζες ἀπό 29 'Ιαν.
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πενέντο»	44	7161	άργει Στεττίνον ἀπό 6 Φεβρ.
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΑ (Κοοταρ.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλλ»	43	7198	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 24 Δεκ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Σάν Μιγκούελ»	28	4809	άργει Γάνδην ἀπό 3 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΑ	έτ. «Σάν Γκαμπριέλλ»	44	7176	άργει 'Αιμδούργον ἀπό 20 Σεπτ.
ΑΣΗΜΙΝΑ Κ. (ἀγγλ.)	έτ. «Μεγκάντικ»	43	7142	εις Φάλμουθ ἀπό 22 'Απρ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	έτ. «Φίρρα»	56	12415	άργει 'Αιμπελάκι ἀπό 9 'Οκτ.
ΑΣΠΡΙΡΕ' ΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 25 Μαΐου
ΑΣΤΡΩΝ	έτ. «Φόρμενταντόρ»	42	7176	άργει Γάνδην ἀπό 13 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Σαντιάγκο»	56	8560	άργει Μπρούζες ἀπό 29 'Ιαν.
ΑΤΕΝΑΣ (Κοοτ.)	έτ. «Κορτελέανες»	25	4853	άργει Στεττίνον ἀπό 6 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΪ. ΚΑΥΟΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	43	2861	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 24 Δεκ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	20608	άργει Γάνδην ἀπό 3 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	58	20500	άργει 'Αιμδούργον ἀπό 20 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	10100	εις Φάλμουθ ἀπό 8 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ' ΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10096	άργει 'Αιμπελάκι ἀπό 9 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10092	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 21 Μαΐου διά Βρέμην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10091	έφθ. Σουέζ 9 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ' ΙΣ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Σουέζ 10 Μαΐου διά Ελευσίνη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικ»			άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Μαΐου διά Γκάλθεστον

## DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναγωρήσεις νεοτεύ-

κτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον ψυγείου

Ἐξ ΔΑΝΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, καὶ ΓΑΛΛΙΑΣ

δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ

καὶ ΤΟΥΡΚΙΑΝ καὶ ΤΑΝΑΤΤΑΙΝ

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

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΙΥ Ακτὴ Μιαούη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΟΤΕΡ	έτ.	«Άστρολούζ»	44	7250	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 23 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ.	«Άτλαντικ»	43	7257	άργει 'Ελευσίνα από 15 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (λιθ. λιθ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	49	17062	άνεχ. Άμβούργον 6 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ. λιθ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	49	9869	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 Μαΐου δι' 'Άμβέρσαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	54	10758	άργει Χάμπτον ρόδς από 17 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΛ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	51	10351	άνεχ. Μαντράς 24 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΙΟΝΤΕΣ (λιθ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	54	9833	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΙΤΑΙΝ	έτ.	«Άτλαντικ»	43	7176	άργει 'Ελευσίνα από 16 Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	57	25000	έφθ. Νεάπολιν 25 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	58	20000	άργει 'Ελευσίνα από 18 Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (λιθ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	44	7176	άργει 'Ελευσίνα από 16 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Οσεαν Τάκερς»	57	24812	διπλής Γιβραλτάρ 19 Μαΐου διά Ν. Υόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιθ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	55	12985	άργει 'Ελευσίνα από 3 Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	53	11322	άργει 'Ελευσίνα από 16 Νοεμ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	54	11248	άνεχ. Βοστώνην 20 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	55	11241	άργει Χάμπτον ρόδς από 28 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	53	12696	άνεχ. Μοντεβίδεος από 25 Απρ. διά Βενεζουέλαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	53	12712	άνεχ. Ρίον Ιανέριον 21 Μαΐου δι' 'Άρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	52	11767	έφθ. Μόντρεαλ 24 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ.	«Άτλαντικ»	43	7200	άργει 'Ελευσίνα από 29 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΤ' ΙΤ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	56	14839	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 17 Μαΐου διά Περοϊκόν Κολπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	52	10930	άργει 'Ελευσίνα από 11 Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	50	8631	άργει 'Ελευσίνα από 8 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (λιθ.)	έτ.	«Ορίολ»	43	7248	έφθ. Ν. Όρλεάνην 26 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ.	«Άτλαντικ»	43	7176	άργει 'Ελευσίνα από 19 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	48	10928	άργει 'Άμοτερνταμ από 6 Δεκ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	49	10908	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (λιθ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	57	10500	άνεχ. Έμπειρην 7 Μαΐου διά Κόλπον Μεσικού
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΑΙΤ (λιθ.)	έτ.	«Οσεαν Κάρυκο»	58	10500	εις Οζάκαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΗΜΗ (λιθ.)	έτ.	«Οσεαν Κάρυκο»	57	10500	έφθ. Ντώρμπαν 10 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΤ' (λιθ.)	έτ.	«Οσεαν Κάρυκο»	57	10500	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ.	«Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Καλλάρι 17 Μαΐου διά Τακόμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙΓ'	έτ.	«Άτλαντικ»	43	7176	άργει 'Ελευσίνα από 30 Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ.	«Μαρίτιμα»	45	7160	άργει 'Ελευσίνα από 6 Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λιθ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	56	10100	άνεχ. Λός Αντζελες 13 Μαΐου δι' 'Ειδονμάουθ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	έτ.	«Άτλαντικ»	44	7247	άργει 'Ελευσίνα από 22 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΙΗΘ (λιθ.)	έτ.	«Άτλαντικ»	58	14600	άνεχ. Μόμπιλ 17 Μαΐου διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΤΡΕΥΣ (Κοσταρ. επίδ.)	έλληνικά συμφέροντα	14	1554	έφθ. Βρυξέλλας 4 Μαΐου	
ΑΤΤΙΚΗ	έτ.	«Άτλαντικ»	27	5214	άργει 'Ελευσίνα από 9 Φεβρ.
ΑΥΓΗ (λιθ.)	έτ.	«Μπέθερ»	56	10312	άργει Βαλτιμόρην από 29 Ιαν.
ΑΥΡΑ	έτ.	«Παλμέα»	42	7177	άργει Βαλτιμόρην από 6 Φεβρ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ.	«Άρκτούρους»	27	5006	άργει 'Ελευσίνα από 23 Οκτ.
ΑΦΡΟΣ	έτ.	«Ρίο Βαλιόζο»	44	7198	άργει φλώσιγκ από 16 Φεβρ.
ΒΑΛΑΜΑΡ (δεξερ.)	έτ.	«Τσεύκαλι»	30	9720	άργει Ν. Υόρκην από 12 Αύγ.
ΒΑΛΟΡ (λιθ.)	έτ.	«Μπιέλαντη»	43	7229	άργει φάλμουθ από 20 Φεβρ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ.	«Λά Γκουανιάρι»	44	7211	άνεχ. Κόρπους Κριστί 8 Μαΐου διά Λιθερπουλ
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ.	«Κορονάντο»	43	7067	άργει 'Άμοτερνταμ από 24 Δεκ.
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Αιθαλίη»	44	7242	άργει Πειραιᾶ από 5 Απρ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Νούέβα Βίστα»	55	10507	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 21 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ολίσσειο»	12	5944	άνεχ. Ριγέκαν 21 Μαΐου διά Καράτοι
ΒΕΓΛΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Φίλια»	42	6751	άργει φλένομπουργκ από 1 Μαρτ.
ΒΕΝΟΥΣ (όνδυντρ.)	έτ.	«Μαρλίντο»	57	21000	άργει ιννοσίμα από 12 Φεβρ.
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Γκλόμπο»	20	7631	άνεχ. Μόζι 6 Μαΐου διά Μανιλαν
ΒΙΒΑ II	έτ.	«Ολιορέα»	10	8089	έφθ. Κουβέλι 15 Μαΐου
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ.	«Βίβα»	23	5906	άργει 'Αμβούργον από 7 Δεκ.
ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)	έτ.	«Μαρτούμαντε»	52	11362	άργει 'Ελευσίνα από 28 Οκτ.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Αιγαίον»	09	2890	άργει 'Ελευσίνα από 13 Φεβρ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	Ν. Γουλανδρίς	57	28200	έφθ. Ελευσίνα 28 Μαΐου
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Σαντιάγκο»	58	11623	άνεχ. Τάϊν 23 Μαΐου διά Σαιν Κίττ'ς
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	έτ.	«Νούέβα Βίστα»	57	12123	διπλής Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΒΟΡΙ	έτ.	«Βίργινια»	44	7281	άργει Ρόττερνταμ από 15 Ιαν.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Πιονί»	42	7076	άργει Σύρον από 23 Δεκ.
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιθ.)	έτ.	«Άντες»	56	8638	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΓΑΛΗΝΗ (λιθ.)	έτ.	«Βόγλα»	56	9462	έφθ. Χάμπτον ρόδς 26 Μαΐου
ΓΑΛΙΚΙΑ (λιθ.)	έτ.	«Άστούριας»	44	7149	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ.	«Γέροντας»	43	7271	άργει φοιλαρίου από 10 Φεβρ.
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιθ.)	έτ.	«Ράνταντη»	44	7205	άργει φορδίου από 5 Νοεμ.
ΓΕΡΒΙΑΛΙΚΑ (λιθ.)	έτ.	«Μίραμπορ»	18	5210	άργει φοτόρεχτ από 25 Μαρτ.
ΓΕΡΩΓΕΛ (λιθ.)	έτ.	«Σεντράλη»	45	7253	εις θέσιον 27 Β.-41.46 Δ., Μαΐου 21 διά Χιλήν
ΓΕΡΩΓΙΑ (δεξ.)	έτ.	«Ματζεδίλια»	27	5407	άργει Πέραμα από 8 Αύγ.
ΓΕΡΩΓΙΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Μονρόβια»	51	5739	έφθ. Λονδίνον 21 Μαΐου
ΓΕΡΩΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	έτ.	«Μάρ ντελ Πρέο»	16	1449	άργει Πειραιᾶ από 15 Ιαν.
ΓΕΡΩΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ 'Οιλ»	54	18790	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 17 Μαΐου δι' 'Άμβέρσαν
ΓΕΡΩΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	έτ.	Δ. Λύρα	55	10490	διπλής Πούλο Μπούκομ 22 Μαΐου διά Πακνίγκ
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Σ. (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Γκρέτας»	43	7273	έφθ. Χάμπτον ρόδς 21 Μαΐου
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ.	«Άρκουλ»	22	1271	διπλήθεν 'Αδεν 25 Μαΐου διά Τενερίφαν
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Ντέλ Πασίφικο»	42	7142	άργει Πέραμα από 28 Οκτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ.	«Πρόσπερο»	43	7166	άργει Μπρούζες από 7 Απρ.
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΚΑΠΙΤΟΛ (λιθ.)	έτ.	«Γιούνινον»	28	6610	έφθ. Καμαία 16 Μαΐου
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	έτ.	«Πιορόπα»	43	7207	άνεχ. Κιουράσαο 15 Μαΐου διά Χάδρην
ΓΚΑΝΝΕΤ	έτ.	«Μπάχιο Σαλίνας»	42	7303	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 15 Μαΐου διά Πόρτ Μάντρου
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιθ.)	έτ.	«Ντέλ Πλάτα»	30	6770	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 23 Μαΐου
ΓΚΑΝΤΙΕ ΙΤΟΡ	έτ.	«Πόλμαρ»	43	7252	έφθ. Κολόμπο 14 Μαΐου
ΓΚΑΝΤΥΣ (λιθ.)	έτ.	«Τοέστερ - Όρε»	43	3304	εις φιλαράδελφειαν από 28 Απρ.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ.	«Μίνι Ατλάντικ»	43	7229	άνεχ. Κολόμπο 25 Μαΐου διά Βομβάνη
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ντέλ Νόρτε»	55	20667	άργει 'Ελευσίνα από 17 Ιαν.
ΓΚΟΥΛΦΟΓΟΥΩΤΕΡ	έτ.	«Εστέλλας»	43	7254	διπλής Παναμάν 17 Μαΐου (από Περού)
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΛΣ (λιθ.)	άδ.	Γουλανδρή	56	8800	έφθ. Βρέστον 17 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λιθ.)	άδ.	Γουλανδρή	57	8800	άνεχ. Μόντρεαλ 19 Μαΐου διά Χούλλα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λιθ.)	έτ.	«Ολινάρες»	57	9500	διπλής Νόθεο 24 Μαΐου δι' 'Άμβέρσαν

## ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP

TELEPHONE : 82226

) NIGHT : 412905

ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	58	9000	εις φίλανδιαν, ύπο συμπλήρωσιν άργει Μπρούζες από 13 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α'ΙΝΤΗΑΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	άνεχ. Περο. Κόλπον 18 Μαΐου διά φίλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤ (λιθ. δεξ.)	Στ. Νιάρχου	57	26032	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52	20131	διπλήθε Σουέζ 20 Μαΐου διά 'Αμπαντάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	54	27812	άνεχ. Λός 'Αντζελες 30 'Απρ. διά Χάντιγκτων Μπάτς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΑΝΤΙΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 15 Μαΐου διά φίλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΤΑΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πανούσεανικ»	55	25317	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 24 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	54	20580	άνεχ. Περο. Κόλπον 17 Μαΐου διά θόλευ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΤΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	άνεχ. Περο. Κόλπον 24 Μαΐου διά Χάρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΚ (λιθ. δεξ.)	Στ. Νιάρχου	57	13750	άνεχ. φίλαδέλφειαν 15 Μαΐου διά Λά Σαλίνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (λιθ.δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	53	20536	διπλήθε Σουέζ 23 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΩΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Θώτ»	43	10591	διπλήθε 'Άδεν 22 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΟΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Θρίφτ»	43	10513	άργει Σκαραμαγκάν από 24 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (λιθ.δεξ.)	έτ. «Τούστος Μπαίπ»	57	25489	άργει Σκαραμαγκάν από 3 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λιθ. δεξ.)	Στ. Νιάρχου	57	25490	άνεχ. Φόλεύ 21 Μαΐου διά 'Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	56	26031	διπλήθε Σουέζ 19 Μαΐου διά Μπαντάρ Μασούρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΖΕΝΣ (λιθ.δεξ.)	έτ. «Μπέλμουντ»	57	24883	άνεχ. φίλαδέλφειαν 13 Μαΐου διά 'Αμμουαίν Μπαίν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ (λιθ.δεξ.)	έτ. Νιάρχου	56	26032	διπλήθε Σιμότου 27 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΔΟΥΟΝΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κίκι Ούτλλ Μπαίπ»	57	26031	διπλήθε Ντόθερ 25 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπράντον»	57	25000	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 Μαΐου διά φίλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52	20125	διπλήθε Σουέζ 27 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντ Λητζίον»	43	7244	άργει Μπρούτζες από 6 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντ Λάκ»	42	7257	άργει Σκαραμαγκάν από 10 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντ Λόγιαλτυ»	42	7231	άργει Σκαραμαγκάν από 22 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντ Λόρ»	44	7255	άργει Μπρούζες από 8 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	49	17738	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ (λ. δ.)	Στ. Νιάρχος	58	21000	εις 'Ηνωμ. Πολιτειας, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λιθ. δεξ.)	Στ. Νιάρχος	57	27902	άνεχ. Μένα 'Υόρκην 15 Μαΐου διά 'Ελ Παλέτο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	57	20019	διπλήθε Σουέζ 27 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τουρόλντ Τάνκερς»	49	10892	έπιλθε Φόλεύ 21 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οριεντάλ»	53	12843	άνεχ. Χαδάννων 26 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΠΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μέρκιουρυ Τάνκερς»	55	20731	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ' (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οριεντάλ»	53	12862	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 24 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛΑ	Στ. Νιάρχου	58	14003	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. Μερκαντίλες Τάνκερ	57	25000	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 Μαΐου διά Μπανίας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑ'ΙΝΤ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάιντ»	43	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 10 ΔΕΚ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τήμ»	43	10577	άργει Σκαραμαγκάν από 27 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (λιθ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	έφθ. Θρή Βίθερ 18 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (λιθ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	άνεχ. Μόντρεαλ 15 Μαΐου διά 'Οδοσσόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 16 Μαΐου διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντόρετα»	57	10449	έφθ. Λονδίνον 23 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟ'ΓΛ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τόιλ»	44	10448	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 24 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΕΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. Γ. Τρανόπορτερ	43	10195	άργει Σκαραμαγκάν από 1 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.)	έτ. Γ. Τραβέλλερ	43	10195	άργει Σκαραμαγκάν από 16 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρητυ	43	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 29 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρόφυ	43	10195	άνεχ. Τακοράτη 17 Μαΐου διά 'Αμπαντάν
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 ΤΕΝΙΕΣΤ (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 ΤΡΑΓΙΟΜΟ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τράιομφ	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 ΧΗΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οριεντάλ»	52	12705	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 Μαΐου διά Χάρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οριεντάλ»	53	12705	διπλήθε Σουέζ 26 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΡΙ	έτ. «Ατλας»	41	6056	έφθ. Μαντράς 25 Μαΐου
ΓΡΑΝΑΔΑ (λιθ.)	έτ. «Σαγκόβια»	56	10180	έφθ. Τρίνινταντ 15 Μαΐου
ΔΑΩΝΗ (λιθ.)	έτ. «Τρανσότσεανικα»	54	5779	άργει 'Αργοστόλιον από 6 'Απρ.
ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.)	έτ. «Χιαν»	45	7255	διπλήθε Παναμάν 18 Μαΐου διά Κοριντό
ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.)	έτ. «Ριο 'Αντον»	45	7252	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 Μαΐου διά Ρίον 'ιανέρον
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γουόρλα»	44	7216	άργει φίλανιγκ από 8 'Απρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	6100	έφθ. 'Ειδονάμαυθ 18 Μαΐου
ΔΕΞΠΟ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άργει φαλάμας από 16 Νοεμ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Σ. (λιθ.)	έτ. «Σπαράιγκ»	43	7005	άργει φότερνταμ από 8 Νοεμ.
ΔΗΜΟΣ (Λιβάνου)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	27	4824	άργει φυνόσουραν από 23 Αύγ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιθ.)	έτ. «Καρντενόδα»	55	10360	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Μαΐου
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	43	7260	άργει φρούρεις από 25 Μαρτ.
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς»	54	6042	ανεχ. Μπατον Ρούζ 13 Μαΐου (διαταγάς)
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθ.)	έτ. «Γουορλντουάιν»	43	7031	άργει Πέραμα από 13 Σεπτ.
ΕΒΗ (λιθ.)	έτ. «Μπάλκι»	43	7247	έφθ. Χάμπτον ρόδς 25 Μαΐου
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μονρόβια Τ.»	57	13000	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά 'Αμβέροαν
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λιθ.)	έτ. «Νταρόκα»	56	10692	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 Μαΐου διά Βαγκούθερ
ΕΒΗΛΙΖ (λιθ.)	έτ. «Σάν Εμίλιο»	44	8247	έφθ. Τρίνινταντ 17 Μαΐου
ΕΒΗΜΠΕΛΛ	έτ. «Ριό Καριμπα»	44	8327	άνεχ. Τρίνινταντ 23 Μαΐου διά Γκουτίρια
ΕΘΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σπήκρεστ»	44	7253	διπλήθε θεούταν 12 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Τρίτων»	56	10318	άνεχ. Λιπτάλ Πέντρο 21 Μαΐου διά Μπατόν Ρούζ
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Ειρήνη»	13	1462	διπλήθε Κων (Κων) πολίν 16 Μαΐου διά Νοθορωϊσκόν
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Πούντα Αρένας»	29	6941	άργει Ρόττερνταμ από 6 'Ιαν.
ΕΙΡΗΝΗ Λ. (λιθ.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	11	4465	άργει Πέραμα από 22 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιθ.)	έτ. «Εκτράνοπορτ»	56	10289	διπλήθε Ντόθερ 27 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
	έλληνικά συμφέροντα	43	7192	άργει Μπρούζες από 28 Μαΐου

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

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ — ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 99, ΤΗΛΕΦ. 470-752, ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Ai έγγραφαι διά τὰς έξετάσεις τοῦ μηνὸς Αύγουστου 1958, εἰς τὸ τμῆμα τῶν Γων 'Ατμομηχανικῶν καὶ ΜΕΚ συνεχίζονται. Πολύωρος διδασκαλία, χωρὶς ἐπὶ πλεόν χρηματικὴν ἐπιβάρυνσιν, διὰ τοὺς ΠΡΟΣΕΡΧΟΜΕΝΟΥΣ ΒΡΑΔΥΤΕΡΟΝ.

ΕΙΔΙΚΟΝ ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΗΝ ΤΑΚΤΟΠΟΙΗΣΙΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΚΚΡΕΜΟΤΗΤΩΝ εἰς ὅτι ἀφορᾶ τὰ πιστοποιητικά. Διαδέτουν τὰ Φροντιστήρια Α.Ν.Φ.Ε.Ν. ὅλα τὰ βιδία, τὰ σχετικὰ μὲ τὰς έξετάσεις τῶν Μηχανικῶν του Ε.Ν.

'Επίσης ἥρχισαν τὰ μαθήματα εἰς τὸ τμῆμα Αων καὶ Βων Μηχανικῶν διὰ τὰς έξετάσεις τοῦ μηνὸς Ιουλίου.

Τὰ Φροντιστήρια Α.Ν.Φ.Ε.Ν. EXOYN ΠΑΝΤΟΤΕ ΤΗΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑΝ ΕΠΙΤΥΧΙΑΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ.

Πληροφορίαι καὶ έγγραφαι καθ' ἑκάστην ἀπὸ 9 — 12 π.μ. καὶ ἀπὸ 3 — 9 μ.μ.

ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ  
Α.Ν.Φ.Ε.Ν.

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.)	έτ. «Νουέρο Μούντο»	41	7289	διηλώθε 26 Μαΐου (διαταγάς)
ΕΛΑΙΝ - ΜΑΡΙΑ	έτ. Βράγκου	38	2588	εις Τεργέστην (ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ)
ΕΛΕΚΤΡΙΚΗ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	όποιες Νιούπορτ ἀπὸ 2 Δεκ.
ΕΛΕΝΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βίστα Ρίοζ»	36	8064	ἀνεχ. 'Αμπαντάν 25 Μαΐου δι' Ἀλγέριον
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Πουέρτ. Λιμπερτάντ»	44	7213	ἀργεὶ 'Αμπελάκι ἀπὸ 10 Δεκ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. Παπαχριστίδη	57	12500	ἀνεχ. Κιουρασό 20 Μαΐου διὰ Χαδάννων
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλτ Τάνκερς»	43	7218	έφθ. 'Αμβέρσαν 22 Μαΐου
ΕΛΛΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Οξίλιαρ»	30	4123	εις 'Αμποτέρναμ ἀπὸ 8 Μαρτ.
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαρποέζα»	44	7138	ἀνεχ. Λίπτλ Πέντρο 20 Μαΐου διὰ Μπατόν Ρούζ
ΕΛΛΗΝ (λιθ.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	ἀργεὶ Σύρον ἀπὸ 13 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ελλήνσποντος»	44	7189	ἀργεὶ Φάλμουθ ἀπὸ 2 'Ιαν.
ΕΛΜΙΡΑ (λιθ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	έφθ. Τρινιντάντ 16 Μαΐου
ΕΛΠΙΣ (λιθ.)	έτ. «Καζόταμιλ»	44	8541	ἀνεχ. Περο. Κόλπον 23 Μαΐου δι' Ἀδεν
ΕΜΑΝΑΣΠΙΕ' ΙΤΟΡ	έτ. «Τραναπασιφίκα»	43	7207	ἀργεὶ 'Αμπελάκι ἀπὸ 25 'Ιουλ.
ΕΜΙΑΥ	έτ. «Βιθάλετη»	28	2407	εις Σύρον ἀπὸ 28 'Οκτ.
ΕΜΠΙΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλ»	42	7058	ἀργεὶ Μπάρρου ἀπὸ 19 Σεπτ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	ἀργεὶ Βαλτιμόρην ἀπὸ 27 'Απρ.
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)	έτ. «Λαταφέρους»	43	7264	ἀργεὶ Κάρδιφ ἀπὸ 28 'Οκτ.
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόγγος»	41	7122	ἀργεὶ Ρότερνταμ ἀπὸ 19 Φεβρ.
ΕΝΤΟΥΚΕ' ΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. Ντέ Μαρφίλ	44	7245	εις Ρότερνταμ ἀπὸ 8 'Απρ.
ΕΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Έντυ»	25	3320	ἀργεὶ Φάλμουθ ἀπὸ 23 Δεκ.
ΕΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Αλθάρες»	44	7176	έφθ. Τεργέστην 16 Μαΐου
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτ. «Στάρ»	26	3503	ἀργεὶ Βαλτιμόρην ἀπὸ 28 'Ιαν.
ΕΣΠΕΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ατλαντίς»	57	10317	ἀργεὶ Κίρερ Μπλακγουώτερ ἀπὸ 12 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαρφάρ»	27	5843	ἀργεὶ Κοπεγχάγην ἀπὸ 24 Νοεμ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	έλληνικά συμφέροντα	16	1999	έφθ. Βαγκούθερ 26 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	διηλώθε Λάδεστην 9 Μαΐου διὰ Κόλπον Μεξικοῦ
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10053	ἀνεχ. φιλαδέλφειαν 21 Μαΐου διὰ Λά Σαλίνα
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε. (λιθ.)	έτ. «Λός Σάντος»	57	8800	ἀνεχ. Περο. Κόλπον 25 Μαΐου διὰ Γιβραλτάρ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ 'Οιλ»	54	18730	ἀνεχ. Νέαπολιν 26 Μαΐου διὰ Βουβάνων
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νέποτου Τάνκερς	56	30150	διηλώθε Σουέζ 18 Μαΐου δι' Ερυθράν
ΕΥΟΔΑΣΣΟΣ	έτ. «Γκόλφο Ντεζέντον»	44	7264	έφθ. Τόκιο 20 Μαΐου
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8800	ἀνεχ. Βαρκαρέλης 6 Μαΐου διὰ Κιασσιούγκ
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	άργει 'Αργοστόλιον ἀπὸ 23 Νοεμ.
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	ἀνεχ. Αρίκαν 23 Μαΐου διὰ Βαλπαραϊζο
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	47	7176	έφθ. Αρούπολαν 22 Μαΐου
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Μπαζιλίο»	57	8775	ἀργεὶ Καρθαγένην ἀπὸ 20 'Ιαν.
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Άτλαντικ»	36	9927	εις Αργοστόλιον
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Άτλαντικ»	41	7874	έφθ. Τρίνινταντ 6 Μαΐου
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Αντώνιο»	45	7170	έφθ. Ερύκρην 22 Μαΐου
ΕΥΡΥΤΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ούλτραμάρ»	56	8985	έφθ. Ν. Υόρκην 22 Μαΐου
ΕΦΗΗ (λιθ.)	έτ. «Μαλάγια»	43	7194	διηλώθε Σουέζ 18 Μαΐου διὰ Τζέδδαν
ZANE B. L. (λιθ.)	έτ. «Λόγκ Στίπς»	43	7282	άργει Κάρθαγένην ἀπὸ 29 Δεκ.
ZANO (Αιθοπ.)	έτ. «Ζαννίκης»	08	1982	εις Αργοστόλιον
ΖΕΟ Γ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βεσούσκιο»	44	10641	έφθ. Ζέφιρος 7 Σεπτ.
ΖΕΥΦΟΡΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζέψιος»	43	7231	έφθ. Κόρνερ Μπρούκ 21 Μαΐου
ΖΕΥΦΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	έφθ. Βαλτιμόρην 23 Μαΐου
ZINI (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	άργει Γένοβαν ἀπὸ 15 Φεβρ.
ZOZIAN (Κοσταρ.)	K. Ατυχίδης	20	7638	εις Βρέστον ἀπὸ 24 'Ιαν.
ΗΓΚΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άρφικαν Κέρριερ»	43	8318	άνεχ. Λόδη Αντζελες ἀπὸ 26 'Απρ. διὰ Γιοκοχάραν
ΗΛΙΑΣ (λιθ.)	έτ. «Ηλίασι	42	7025	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 19 Μαΐου διὰ Ρότερνταμ
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. Ντέλ «Εστε»	44	7161	άνεχ. Μόζι 19 Μαΐου δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 10 'Ιαν.
ΘΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ορίζων»	56	10316	εις Νορβηγίαν, ὑπὸ παραλαδῆν
ΘΕΝΚΕΣΓΚΙΒΙΓΚ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7250	έφθ. Νεάπολιν 18 Μαΐου
ΘΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Αίλα Μπέλλα»	28	2407	διηλώθε Πάναμην 17 Μαΐου διὰ Πόρτλαντ
ΘΕΟΓΓΕΝΗΤΩΡ	έτ. Ντέλ Νόρτε	43	7050	άργει Τζάκσονβιλ, ἀπὸ 27 'Οκτ.
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δώρα»	45	7151	άργει Ζώσιογκ ἀπὸ 7 Σεπτ.
ΘΕΟΔΑ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μάρ Μπή»	42	6997	έφθ. Κόρνερ Μπρούκ 21 Μαΐου
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	έφθ. Ναγκόγια 16 Μαΐου διὰ Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Μοντετζόυμα»	43	7132	άργει Πειραιῶν 23 Νοεμ.
ΘΕΟΝΥΜΟΦΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κομμέροιαλ»	43	7188	άνεχ. Μπείρα 23 Μαΐου διὰ Ντέρμπιαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λιθ.)	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7167	άργει Καλλάμας ἀπὸ 15 'Οκτ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κομμέροιαλ»	43	7185	άνεχ. Καλλάμας ἀπὸ 31 'Ιαν.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνδ.)	έτ. «Εύτολμία»	43	7176	άνεχ. Καράτσι 20 'Απρ.
INTAS ΓΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγόνιον»	35	8072	άνεχ. Οζάκαν 18 Μαΐου δι' Αγιον Θραγκίσκον
IONIAN Α' ΓΑΛΑΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαϊρόρι»	56	10410	άνεχ. Νουμέα 7 Μαΐου διὰ Βόρ. Ατλαντικόν
IONIAN ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Νάθικ Κριστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Βοστώνη 26 Μαΐου
IONIAN ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13555	έφθ. Ελευσίνα 20 Μαΐου
IONIAN ΣΗΦΑΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Μαϊράι»	56	10422	εις Σιγκαπούρην ἀπὸ 14 'Ιαν. 1950
IONIAN ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	άνεχ. Βάλδις Μπαιν 12 Μαΐου διὰ Λομπίτο
IONIAN ΤΡΕΓ' ΙΝΤΕΡ	έτ. «Νάθιγκ Κριστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Κιελών, ὑπὸ συμπλήρωσιν
IONIAN ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13485	έφθ. Τζακάρταν 6 Μαΐου
ΙΟΓΛΙΑ (λιθερ.)	Γ. Χατζηλιας	44	7223	έφθ. Μοντρέαλ 23 Μαΐου
ΙΟΥΛΙΑ Κ.	έτ. «Τζουλία - Νίκο»	22	1323	έφθ. Βασίλις Μπαιν 12 Μαΐου διὰ Λομπίτο
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σάουθ Άτλαντικ»	56	10122	άνεχ. Βαγκούθερ 7 Μαΐου διὰ Βουβάνων
ΚΑΙΑΜΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Χάρπη»	58	13750	άνεχ. Κιελών, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορεαντόρ»	43	7176	έφθ. Τζακάρταν 6 Μαΐου
ΚΑΙΤΗ Δ. (λιθ.)	έτ. «Πατοφίκα»	41	7176	έφθ. Μοντρέαλ 23 Μαΐου
ΚΑΛΛΗ (λιθ.)	έτ. «Μαρίν Τράπορτ»	57	8650	έφθ. Βαλτιμόρην 21 Μαΐου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιθ.)	έτ. «Αουρόρα»	57	8758	έφθ. Αμερέρσαν ἀπὸ 18 'Ιαν.
ΚΑΛΦΑ	έτ. «Κάλφα»	26	2031	άνεχ. Σιεμφουέγκον 9 Μαΐου διὰ Τρίπολιν
ΚΑΜΠΙΑΝΟΣ	έτ. «Αρκεουπίνα»	43	7257	άργει Σίδεουρον ἀπὸ 23 'Ιαν.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7138	έφθ. Ρότερνταμ 18 Μαΐου
KANTIA (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεανίκ»	53	12897	έφθ. Ελευσίνα ἀπὸ 22 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Απηγανός»	44	7279	διηλώθε Πόρτ Σαιδ 20 Μαΐου διὰ Πιομπίνο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Τράνοπορτ»	41	5588	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 25 Νοεμ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Κρήνη»	43	1790	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 23 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	

## ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Έμβασματα εἰς ΕΛΛΑΔΑ, ΚΥΠΡΟΝ καὶ ΑΙΓΥΠΤΟΝ. — Ταχεῖα καὶ άκορβής έπιτρεσία. —

Ο καλλίτερος, οίκονομικώτερος καὶ άσφαλέστερος τρόπος εἶναι τὰ Σπέσιαλ Τσέκς.

Έξαργυρώνονται διουδήποτε ἄνευ διατυπώσεων.

KENTRIKON KATASTHMA

960 Avenue of the Americas  
at 35th Street, NEW YORK 1  
Telephone: OXFORD 5-5400

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

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

MEMBER FEDERAL DEPOSIT INSURANCE CORPORATION

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ.	«Λουντεφιονίδη»	24	5185	άργει Καλάμας από 2 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθ.)	έτ.	«Φιάντζα»	56	10015	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 Μαΐου δι' 'Αν. Λαυρέντιον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	διπλής Κων.' πολὺ 17 Μαΐου δι' 'Αλεξάνδρειαν	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ.	«Λουνίδη»	19	5173	άργει Καλάμας από 20 Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ.	«Τράμπη»	20	6157	άργει Χάμπτον ρόδης 16 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ.	«Σάντα Κυριακή»	55	8798	άνεχ. Χουέλθαν 26 Μαΐου διά Ρουέν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)	έτ.	«Τράμπη»	20	1606	διπλής Σουέζ 27 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ.	«Τράμπη»	54	8005	άρρ. εις Καλάμας από 20 Δεκ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ.	«Λουνίνο»	19	5331	άρρ. εις Καλάμας από 11 Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έτ.	«Λίμανον»	43	7281	έφθ. Θρή Ρίθερς 23 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (Λιθ.)	έτ.	«Τράμπη»	55	8799	άνεχ. Αμβούργον 20 Μαΐου διά Γδύνιαν
ΚΑΠΤΑΝΤΟΝΗΣ (Λιθ.)	έτ.	«Κρίνα»	57	9235	άργει Κυνόσουραν από 27 Απρ.
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθ.)	έτ.	«Ιριά»	42	6782	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 21 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (Λιθ.)	έτ.	«Άντρο»	43	7129	άνεχ. Χιούστον 20 Μαΐου διά Μπάρμπαντος
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	41	8325	άργει Καλάμας από 14 'Ιαν.	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ.	«Πιούρσοπα»	44	7123	εις Ριγιέκαν, υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΔΥΡΑΣ (Λ.)	έτ.	«Εδέμημα»	58	8961	άργει Ελευσίνα από 7 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Κορτέζ»	43	7161	άνεχ. Τάμπαν 20 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΚΑΡΑΒΩΣΤΑΣΙ (Λιθ.)	έτ.	«Στάρι»	31	8873	άργει Άμπελάκι από 29 Μαρτ.
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΣΤΑΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Μαρεμπρέσσα»	44	7139	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 11 Μαΐου διά Κείν Τάσουν
ΚΑΡΡΕΤΟ (Λιθ.)	έτ.	«Μαρίν Στάρ»	44	10551	διπλής Παναμάν 25 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Καρρέτο»	43	7214	άργει Μπρούζες από 15 'Ιαν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Σάν φελίτσια»	43	7033	άνεχ. Πούντα Καρντόν 18 Μαΐου διά Λάδοεντ
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕΥΛΠΟΡ (Λιθ.)	έτ.	«Σάν φελίτσια»	51	10268	άνεχ. Άμπαντάν 15 Μαΐου διά Ραγγούν
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Πιούρι»	42	9796	άνεχ. Σουάντον 24 Μαΐου διά Μπάνιας
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (Λιθ.)	έτ.	«Τρανακοντίνεντάλ»	43	10291	άργει Σύρουν από 30 Νοεμ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (Λιθ.)	έτ.	«Πλανάρι»	43	7150	άργει Ζεεμπρούγκε από 10 'Ιαν.
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Οσσεαν Κάρυκο»	57	20564	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 26 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΚΑΤΑΛΩΝΙΑ (Λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	42	7120	άργει Ζεεμπρούγκε από 10 Δεκ.	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ.	«Καρρέτο»	43	7068	άργει Μπρούζες από 22 Φεβρ.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ.	«Σάν Μπερντάνο»	45	7255	άγει Βαλτιμόρην από 9 'Ιαν.
ΚΑΤΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ροσίνο»	13	2000	άργει Κιελών από 23 Οκτ.
ΚΕ'ΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Φιντέλινταντ»	57	12500	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 Μαΐου διά Λός 'Αντζελες
ΚΕ'ΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	43	7093	άργει Ζεεμπρούγκε από 16 Δεκ.
ΚΕ'ΙΠ ΠΑΛΜΑΣ	έτ.	«Χάρτλαντ»	42	7176	διπλής Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΚΕ'ΙΠ ΡΙΟΝ (Λιθ.)	έτ.	«Οσεάνικα»	44	7141	άργει Σύρουν από 13 Σεπτ.
ΚΕ'ΙΠ ΣΤΑΡ	έτ.	«Λαιμπιόριαν»	44	7281	άργει Σάλμουν από 6 'Ιαν.
ΚΕ'ΙΠ ΩΡΑ	έτ.	«Γκάλλαρο»	37	5282	άργει Ρόττερνταμ από 3 Οκτ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (Λιθ.)	έτ.	«Κάνοπον»	41	7431	άργει Ρίθερ Στόουρ από 21 Μαρτ.
ΚΕΦΑΛΟΣ (Λιθ.)	έτ.	«Τζ. Στ Τσάνπορτ»	26	5617	άργει Ρόττερνταμ από 12 Μαρτ.
ΚΗΘΕΥΣ (Λιθ.)	έτ.	«Τρανακοντίνεντάλ»	43	7150	έφθ. Μάντζεστερ 24 Μαΐου
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Βόλκαν»	56	20639	διπλής Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διά Κουβείτ
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ (άγγλ.)	έτ.	«Νταλχάουζ»	57	9153	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 22 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Μυρμπόδων»	58	20500	εις Κόμπε, υπό συμπλήρωσιν
ΚΛΑΣΣΙΚ (Λιθ.)	έτ.	«Μπελμάρρ»	44	7190	άνεχ. Πουέρτο Όρντάς 10 Μαΐου διά Γένοβαν
ΚΝΟΖΑ	έτ.	«Τράμπη»	43	7248	άνεχ. Μόμπιλ 13 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ.	«Ορόγια»	44	7159	έφθ. Αμέρεραν 16 Μαΐου
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (Λιθ.)	έτ.	«Κολουμπέλλα»	43	7239	άργει Μπρούζες από 2 'Απρ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ.	«Νεποτούνια»	13	9424	άργει Κυνόσουραν από 8 Νοεμ.
ΚΟΜΕΤ (Λιθ.)	έτ.	«Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Πειραιά 23 Μαΐου διά Καναδᾶν
ΚΟΝΑΩΡ	έτ.	«Αγκουτίλλα»	19	2949	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 20 Μαΐου διά Μαλίλλαν
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (Λιθ.)	έτ.	«Σάν Αγκουστίν»	42	7178	διπλής Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διά Μπελέμ
ΚΟΝΤΣΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ρόδα»	19	662	άνεχ. Λονδίνον 22 Μαΐου διά Νάντην
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)	έτ.	«Οξιλίαρ»	41	5173	έφθ. Αλικάντε 22 Μαΐου
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (Λιθ.)	έτ.	«Αγιαλάγκο»	44	7239	άνεχ. Τοκοπίλλαν 22 Μαΐου διά Κριστομπόλ
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (Λιθ.)	έτ.	«Σάν Πέντρο»	45	7176	διπλής Παναμᾶν 21 Μαΐου διά Λός 'Αντζελες
ΚΟΡΦΟΥ Α' ΙΑΝΤΑΝΤ	έτ.	«Φιγκουέρας»	56	10567	εις θέσιν 49 B.-33.26 Δ., Μαΐου 21 δι' 'Ειδονμάουθ
ΚΟΣΜΟΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ζίτα»	43	7075	διπλής Ντόρερ 23 Μαΐου δι' 'Εμδεν
ΚΟΥΗΝ	έτ.	«Χόρη»	57	17827	άνεχ. Φιαλδέλειαν 21 Μαΐου διά Σέθεν 'Αιλαντς
ΚΡΕΣΤΑ (Λιθ.)	έτ.	«Ντέλ Εστε»	44	7198	άργει Κυνόσουραν από 1 Οκτ.
ΚΡΗΝΗΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Βιλλαθιόζα»	44	7187	διπλής Παναμᾶν 9 Μαΐου διά Λένινγκραντ
ΚΡΙΕ'ΙΤΟΡ (Λιθ.)	έτ.	«Μάρα»	56	24000	εις Πειραιά από 1 Μαΐου
ΚΡΟΝΟΣ (Λιθ.)	έτ.	«Αίλα Γκράντε»	43	7275	άργει Καλάμας από 2 Μαΐου
ΚΥΑΝΟΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Σάν φερνάντο»	41	6756	έφθ. Λά Γκουαίρα 20 Μαΐου
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ.	«Κυανός»	43	10448	άργει Αμπελάκι από 4 Οκτ.
ΚΥΜΟ (Κοσταρ.)	έτ.	«Κάνοπους»	54	10608	έφθ. Ντόρερ 24 Μαΐου
ΚΥΜΟ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Εσκόριαλη»	44	7292	άργει Κυνόσουραν από 7 'Ιαν.
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (Λιθ.)	έτ.	«Γκλάρα»	56	24305	εις θέσιν 21.30 B.-12.25 A., Μαΐου 19 δι' 'Ανακόρτες
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Αντρια»	43	7133	άργει Χαλκίδης από 27 Νοεμ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ.	«Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	άνεχ. Αγαδήρ 3 Μαΐου διά Καλαί
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ.	«Κογκισταντόρ»	45	7157	άργει Φιλαδέλφειαν 26 'Ιαν.
ΚΩΣΤΗΣ (Λιθ.)	έτ.	«Ντέ Κάρυκα»	44	7214	άργει Μόμπιλ από 13 'Ιαν.
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘ	έτ.	«Κωστήρη»	44	7243	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 19 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Εργκάπο»	53	11262	άργει Ελευσίνα από 20 'Ιαν.
ΛΑΜΥΡΑ	έτ.	«Μπλάτικα»	43	10195	άργει Πουέρτο Σαΐδ 21 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΛΑΡΓΚΟ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Πέντρεγκαλ»	45	7247	άργει Μπαρρόδου από 26 'Ιαν.
ΛΕΝΚΟ (Κοστ.)	έτ.	«Σάργκα»	56	23880	διπλής Πόρτ Σαΐδ 21 Μαΐου διά Φόλεϋ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ.	«Κρούζ»	24	3658	άργει Ρόττερνταμ από 26 'Ιαν.
ΛΙΛΑ (Λιθ.)	έτ.	«Μιραμόντε»	53	13406	άργει Κυνόσουραν από 11 Μαρτ.
ΛΙΛΗ (Λιθ.)	έτ.	«Κορούνα»	43	7156	εις Μόμπιλ από 19 'Απρ.
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ.	«Φορταλέζα»	43	7030	έφθ. Αμοτερνταμ 2 Μαΐου
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)	έτ.	«Παναμερικάνα»	44	7256	άργει Ρόττερνταμ από 26 'Απρ.
ΛΙΝΤΑ (Λιθ.)	έτ.	«Ατλάντικα»	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 10 'Ιαν.
ΛΟΙΝΤΑ (Λιθ.)	έτ.	«Ρίο ντελ Κάστρο»	43	7262	άργει Ρόττερνταμ από 5 Φεβρ.
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (Λιθ.)	έτ.	«Ρίο 'Αζουλ»	44	8536	άνεχ. Βικτωρίαν 13 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΛΟΥΛΟΥ (Λιθάνου)	έτ.	«Τουέστ Ιντιες»	44	1910	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 16 Μαΐου διά Μιάμι
ΛΟΥΛΟΥ (παναμ.)	έτ.	«Λέβαντ»	17	1936	άργει Κυνόσουραν από 10 Μαρτ.
ΛΟΥΛΟΥΝΙΑ (δεξ.)	έτ.	«Ορίενταλ»	20	2051	εις Χόγκ Κόγκ από 25 'Απρ.
ΛΟΥΣΥΖ (δεξ.)	έτ.	«Βιβλάτετ»	27	6192	άργει Σάνταμ από 1 'Απρ. (ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ)
ΛΟΥΣΥΖ (Λιθ.)	έτ.	«Μονρόβια»	57	7350	άνεχ. Βαλτιμόρην 16 Μαΐου δι' 'Αμοτερνταμ

Τό άρχαιότερον Έλληνικὸν Ναυτικὸν, καὶ Ἐφοπλιστικὸν Γραφεῖον ἐν Αιγύπτῳ

# XYDIA, ALLAM & CO.

PORT - SAID

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

ALEXANDRIA Branch

117, Mosque Attarine  
Telephones: 21641 and 22175  
Telegrams: XYDIA  
or XYDAL

SUEZ

Rached Street  
Telephone 2149  
Telegrams: XYDAL  
or XYDAL

GENERAL AGENT in SUEZ CANAL for NOMIKOS LINES

ΛΥΡΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Θήσαρη» .....	43	10428	έπομ. Φιλαδέλφειαν 25 Μαΐου
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπράοντη» .....	44	7160	άργει «Ελευσίνα από 16 Δεκ.
ΜΑΓΓΑΛΑΝΕΣ (λιθ.)	έτ. «Μαγγαλάνες» .....	44	7215	άνεχ. Μουρόραν 8 Μαΐου διά Χονολουλού
ΜΑΙΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Παρένα» .....	21	1489	άνεχ. Άλεξάνδρειαν 18 Μαΐου διά Λαττάκια
ΜΑΙΡΗ (λιθ.)	έτ. «Μονρόβια» .....	49	5685	άργει Σιενταρι από 7 Φεβρ.
ΜΑΙΡΗ - ΣΟΟΙΑ (λιθ.)	έτ. «Ασυρόρα» .....	57	8000	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 11 Μαΐου δι' Ούζάν
ΜΑΚΡΩΝ (λιθ.)	έτ. «Γουέστερν» .....	43	7161	άργει «Ελευσίνα από 29 Ιουλ.
ΜΑΛΑΜΕΝ (παναρ.)	έλληνικά συμφέροντα .....	18	920	εις Σουηδίαν, υπό παραλαβήν
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Θήσαρη» .....	43	7210	άργει Βρινθάριον από 14 Ιαν.
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΑ (λιθ.)	έτ. «Μάντισον» .....	44	7216	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου διά Πουέρτο Όρνταζ
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λιθ.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας» .....	44	7138	διπλήθε Λάδοεντ 22 Μαΐου διά Λονδίνον
ΜΑΟΥΝΤ ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.)	έτ. «Μάουντ 'Ολύμπους» .....	19	2042	άνεχ. Ραγγούν 22 Μαΐου διά Μπαχρέιν
ΜΑΟΥΝΤ ΟΦΡΥΣ (λιθ.)	έτ. «Σάνι Φελίτσια» .....	43	7128	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λιθ.)	έτ. «Παρανάλτο» .....	43	7189	άργει Κυνόδοουραν από 27 Φεβρ.
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ	έτ. «Ράλλη» .....	19	6862	έφθ. Ρινιέκαν 22 Μαΐου
ΜΑΡΑΘΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσαν Κάρυκο» .....	56	20500	έφθ. Γένοβαν 20 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Σάουθερν Κρός» .....	44	7244	άνεχ. Ριόν «Ιανέτρον 25 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδις
ΜΑΡΓΚΑ	έτ. «Ούλτραμαρίνα» .....	43	7160	άργει Φλώσιγκ από 28 Αύγ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΜΑΡΙΑ II. (λιθ.)	έτ. «Κρίστομπαλ» .....	44	7163	άργει Καλάμας από 6 Απρ.
ΜΑΡΙΑ Λ. (λιθ.)	έτ. «Κοντάνιαν» .....	56	10311	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 21 Μαΐου διά Γαλλίαν
ΜΑΡΙΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν» .....	56	6250	διπλήθε Χονολουλού 1 Μαΐου διά Πουσάν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βένας» .....	43	7176	άργει Άργοστόλιον από 14 Δεκ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Μαγκλιθέρας» .....	45	8197	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδις
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρκουλ» .....	22	4949	διπλήθε Χολτενάου 11 Μαΐου διά Γδυνιαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσιαν» .....	43	7059	άρνει Ρέτζιο από 28 Ιαν.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .....	56	20207	έφθ. Νέαραν 22 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΑΡΙΚΑ (λιθ.)	έτ. «Μαρόλασι» .....	43	7137	άργει Πειραιᾶ από 21 Φεβρ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	43	8046	διπλήθε Ντόρερ 23 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
ΜΑΡΙΜΠΙΛΛΑ II. (λιθ. δεξ.)	άτ. «Μαριμπλάγκα» .....	40	8142	έφθ. Ήστκαρ 24 Μαΐου
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ (λιθ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	44	7242	άργει Γάνδην από 14 Απρ.
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ» .....	24	4701	άργει Αμπελάκι από 1 Οκτ.
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λιθ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	44	7245	άργει Αμβούργον από 24 Νοεμ.
ΜΑΡΙΝΟΖΑ II. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμαρ-Ευρώπα» .....	44	10688	άνεχ. Τάιν 7 Μαΐου διά Ρέτζιο
ΜΑΡΙΣΤΕΡΛΛΑ (λιθερ.)	έτ. «Μαριστρέλλα» .....	21	8396	άργει Σπέτζιαν από 14 Οκτ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάνι Γκεράσιμο» .....	20	3483	εις Τζάκσονβιλλ από 11 Απρ.
ΜΑΡΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Εύκαριερς» .....	43	7033	άργει Ρόττερνταμ από 19 Νοεμ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ» .....	55	8961	έφθ. Αμβέρσαν 20 Μαΐου
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιθ.)	έτ. «Τρόνοπορτ» .....	44	7251	άργει Μπρούζες από 18 Απρ.
ΜΑΡΤΖΟΥΚ (Κοσταρ.)	Γρ. Αδρ.-Περο. Κόλπου .....	27	5185	άνεχ. Μορούγκαδο 16 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΜΑΣΚΩΤ	έτ. «Ορίενταλ» .....	17	2042	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδις 16 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κόδομικ» .....	55	23871	διπλήθε Σουέτ 15 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Μοτόρες» .....	53	8452	«Ιδε : ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ», ώς μετωνομάσθιν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιθ.)	έτ. «Νίκυ» .....	44	7232	άργει Φάλμουθ από 24 Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπόσαι» .....	54	18763	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονβία» .....	57	8906	έφθ. Ροζάριο 1 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολήγκα» .....	55	8425	άργει «Ελευσίνα από 21 Νοεμ.
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΙΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ» .....	41	7195	άργει Αμβέρσαν από 12 Δεκ.
ΜΑΤΑΝΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μότορ» .....	34	7310	έφθ. Χόγκ Κόγκ 17 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μάτζεολια» .....	27	6144	διπλήθε Ντόρερ 25 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» .....	43	7176	έφθ. Τοκοπίλλαν 24 Μαΐου
ΜΑΧΗΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Γιουνιβερσαλ» .....	57	9200	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 24 Μαΐου
ΜΑΧΦΟΥΖ (Κοστ.)	Γρ. Αδρ. - Περο. Κόλπου .....	18	5182	«Ιδε : ΣΠΕΤΣΑΙ ΣΤΑΡ», ώς μετωνομάσθιν
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Ιγκάικα» .....	45	7254	έφθ. Μόντρεαλ 26 Μαΐου
ΜΕΛΙΤΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Αλλέργκας» .....	57	11800	άνεχ. Αμβέρσαν 15 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΜΕΛΟΥΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Λινάρες» .....	44	7198	άργει Φάλμουθ από 17 Οκτ.
ΜΕΜΟΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πανεξίτο» .....	44	10611	άργει Περοικόν 21 Μαΐου διά Κέιπ Τάουν
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα» .....	45	7198	άργει Κύνδουραν από 7 Μαρτ.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Αστούριας» .....	58	21000	εις Ιαπωνιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΜΕΡΔΑΙΝ (λιθ.)	έτ. «Σάνι Πέντρο» .....	45	7190	άνεχ. Μόντρεαλ 16 Μαΐου διά Λένινγκραντ
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΓΟ (λιθ.)	έτ. «Εύποτία» .....	58	8961	άνεχ. Νέαν «Ορλεάνην 19 Μαΐου διά Γένοβαν
ΜΙΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Καστέλλα» .....	55	20630	διπλήθε Ντόρερ 25 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Μίντρικ» .....	25	6806	έφθ. Σαν Ναζαρ 23 Μαΐου
ΜΙΝΤΑΤΑΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Η. Κορντόμπα» .....	44	7215	άργει Σπέτζιαν από 21 Μαΐου
ΜΙΡΑΝΤΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μιραντόρ» .....	57	21000	άργει Χίον από 12 Ιαν.
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λιθ.)	έτ. «Σάιν Μικέλ» .....	29	2666	άργει Γάνδην από 23 Ιαν.
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	έτ. «Αρθιγκτών» .....	43	7228	άνεχ. Αμβέρσαν 21 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδις
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Φορμεντατόρ» .....	56	8390	άνεχ. Σ. Ζουάν 22 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΙΧΑΗΑ Ζ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο» .....	37	7140	έφθ. Νέα Ζαχαρ 23 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Αντρία» .....	56	8000	άργει Σπέτζιαν από 23 Ιαν.
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Οσεανίκ Πετρόλεουμ» .....	57	24000	άνεχ. Αντέλεσ 16 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δεξ.)	έτ. «Σάνι Αντρέα» .....	53	11289	άργει Βατιμπόρην από 1 Φεβρ.
ΜΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ιοασέλλα» .....	18	3089	εις Φρεδέρικοβιν από 16 Φεβρ.
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λιθ.)	έτ. «Ηότερν» .....	43	6674	έφθ. Κόρραμπαχρ 23 Μαΐου
ΜΟΝΤΕΛΑΝΟ (δεξ.)	έτ. «Ιντερνάριοναλ» .....	57	12400	έφθ. Καρθαγένην 19 Μαΐου
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (λιθ.)	έτ. «Μοντελάτα» .....	42	7137	άργει Μπρούζες από 7 Μαΐου
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λιθ.)	έτ. «Καλλάο» .....	43	7125	άργει Κυνόδουραν από 20 Μαρτ.
ΜΠΑΖΙΑ II. (λιθ.)	έτ. «Ντάγκο» .....	45	7176	άργει Σεούνινγκραν από 22 Μαΐου
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σεγκούριατς» .....	55	9922	άργει Σιγκαπούρην από 1 Φεβρ.
ΜΠΑΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Φροντέρα» .....	56	10661	διπλήθε Παναμάν 24 Μαΐου δι' Εμδεν
ΜΠΕΝΤΙΤΑ (λιθ.)	έτ. «Ελλέκριερς» .....	44	7207	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Μαΐου (διαταγής)
ΜΠΟΥΕΝΑ ΘΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιομάντε» .....	56	10061	άργει Νιούπορτ από 23 Σεπτ.
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ	έτ. «Άλμα» .....	44	7256	διπλήθε Σουέτ 19 Μαΐου διά Ρεουνιόν
ΜΠΡΙΓΚΙΤΑ (δεξ.)	έτ. «Στανόβιλ» .....	30	9243	άργει Καλούττυν 27 Μαΐου
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	έτ. «Γκαρραγουαίν» .....	42	7303	διπλήθε Παναμάν 24 Μαΐου διά Λάδοεντ
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιθ.)	έτ. «Μαραθών» .....	43	7314	άργει Μασαλίαν από 17 Σεπτ.
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντο Βαρθάρα» .....	16	3528	άργει Μπρούζες από 4 Απρ.
ΜΥΡΙΑΜ III. (λιθ.)	έτ. «Οσεαν Τ. Δ.» .....	45	7255	άργει Κυνόδουραν από 8 Δεκ.
ΜΥΡΤΩ	έτ. «Αρίστα» .....	43	7176	άργει Μπρούζες από 12 Μαρτ.

## RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

HEAD OFFICE:	KHARTOUM	PORT SUDAN	WADI HALFA	PIRAEUS
	P.O.B. 116 TEL. 2450	P.O.B. 184 TEL. 2450	P.O.B. 69 TEL. 90	RIZARI BUILDING TEL. 40175
ALSO IN DJIBOUTI	MASAWA	ASSAB	ASMARA	ADDIS ABBEBA
P.O.B. 15 TEL. 281	P.O.B. 6 TEL. 187	P.O.B. 63 TEL. 8	P.O.B. 1115 TEL. 488	P.O.B. 312 TEL. 2311
				ADEN (CAMP) P.O.B. 55 TEL. 681

UNDER THE STYLÉ:-

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS"

ΜΥΡΤΟ	έτ. «Τόξα» . . . . .	18	2297	άργει Πέραμα ἀπὸ 1 Δεκ.
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	58	12600	εἰς Γκρηνόκ, ὑπὸ ουσιπλήρωσιν
ΝΑΒΑΡΡΑ (λιθ.)	έλληπτικά συμφέροντα . . . . .	42	7131	ἀργεὶ εἰς Ρόττερνταμ
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λιθ.)	έτ. «Ιντάλγκο» . . . . .	56	9990	ἄνεκ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαΐου δι' Ούζαν
NABINTANT	έτ. «Σάν Ρόκκο» . . . . .	25	4954	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Μαΐου διὰ Γκρείτζενμάουθ
ΝΑΠΙΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Στάρο» . . . . .	57	24000	ἔφθ. Ιννοσίμα 22 Μαΐου
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ.)	έτ. «Νόγια» . . . . .	43	8500	διῆλθε Τρινινταντ 21 Μαΐου διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μοντεθέρντι» . . . . .	45	7176	διῆλθε Θέουταν 17 Μαΐου διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ» . . . . .	44	7241	ἄνεκ. Πούλο Μπούκομ 19 Μαΐου διὰ Πουσάν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ» . . . . .	56	9970	ἄνεκ. Γκάλεστον 18 Μαΐου διὰ Βηρυττόν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΙΤΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλανεξίτο» . . . . .	43	10611	ἔφθ. Ταράλεπτον ἀπὸ 26 'Απρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λιθ.)	έτ. «Βιάννα» . . . . .	56	10044	ἄνεκ. Γλασκώθην 19 Μαΐου διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ» . . . . .	56	9972	διῆλθε Ντόρερ 25 Μαΐου δι' Αμέρεσαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ» . . . . .	43	8513	Ἄνεκ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ» . . . . .	43	8490	διῆλθε Τοινινταντ 12 Μαΐου διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥ. ΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Αλμάρκρο» . . . . .	43	7228	ἔφθ. Μιδδλεσεμπορ 24 Μαΐου
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λιθ.)	έτ. «Αλμάρκρο» . . . . .	43	8479	ἄνεκ. Αμοτερνταμ 20 Μαΐου διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιθ.)	έτ. «Αντριβάπορ» . . . . .	43	8428	διῆλθε Ντόρερ 26 Μαΐου διὰ Χάρτλεπουλ
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δεξαμ.)	έλληπτικά συμφέροντα . . . . .	58	12500	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ ουσιπλήρωσιν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μάργκραντ» . . . . .	57	24150	ἄνεκ. Λός Αντελεσ 22 Μαΐου διὰ Ράς Τανούρα
ΝΕΒΑΔΑ (λιθ.)	έτ. «Νεβάδα» . . . . .	29	4142	ἄνεκ. Γένοβαν 14 Μαΐου διὰ Πορτιλίόνε
ΝΕΛΛΑ	έτ. «Νελλά» . . . . .	38	5106	διῆλθε Ντακάρ 17 Μαΐου διὰ Δουγκέρκην
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθ.)	έτ. «Εσπερία» . . . . .	54	5669	ἔφθ. Γιοκοχάμαν ὑπὸ ουσιπλήρωσιν
ΝΕΦΕΛΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πολάρις» . . . . .	58	25000	άργει: Ελευσίνα ἀπὸ 3 Μαΐου
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλέργκα» . . . . .	52	11267	άργει: Μπαρόδου ἀπὸ 4 Νοεμ.
ΝΙΚΟΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ναυτίλος» . . . . .	10	1182	άργει: Τάραντα ἀπὸ 16 Νοεμ.
ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πιετρόλεσουμ» . . . . .	53	12395	άργει: Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Μαρτ.
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Μαρίνα» . . . . .	18	2437	άργει: Μπρούζες ἀπὸ 5 Δεκ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντονόζο» . . . . .	44	7255	άργει: Ρίθερ Μπλακγουάντερ ἀπὸ 31 'Ιαν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιθ.)	έτ. «Λειθάδια» . . . . .	43	7121	διῆλθε Σουέζ 16 Μαΐου δι' Έρυθράν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλονίρ» . . . . .	37	7991	άργει: Πειραιᾶ ἀπὸ 24 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πλαναμά» . . . . .	42	7290	ἔφθ. Λίθερπουλ 1 Μαΐου
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες» . . . . .	45	7003	έφθ. Χάμπτον ρόδς 19 Μαΐου
ΝΙΚΥ (λιθ.)	έτ. «Πουέρτο λὰ Πλάτα» . . . . .	53	9188	άργει: Μπερντάιλαντ ἀπὸ 14 Δεκ.
ΝΙΚΟΙΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Αφρόσεσσα» . . . . .	18	3335	άργει: Χάμπτον ρόδς ἀπὸ 13 Μαΐου
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλαναμ-Γιουρόπο» . . . . .	28	9002	άργει: Σουέζ ἀπὸ 17 Μαΐου
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Πλανκόμεντες» . . . . .	56	10632	ἔφθ. Χάγγιαν, ὑπὸ ουσιπλήρωσιν
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιθ.)	έτ. «Πλανκοκούνιστα» . . . . .	58	10600	ἔφθ. Σιγκαπούρην 27 Μαΐου
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πιετρόλεα» . . . . .	52	12191	άργει: Ντάρτουμοθ ἀπὸ 20 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιθ.)	έτ. «Πλαμύρα» . . . . .	53	5826	άργει: Φάλιουσθ ἀπὸ 15 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΗ (λιθ.)	έτ. «Πλετούνια» . . . . .	41	5079	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 Μαΐου διὰ Πώλαμπορο
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πιετρόλερά» . . . . .	55	18210	άργει: Άμπελάκι ἀπὸ 26 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ.)	έτ. «Πρίμουλα» . . . . .	43	7027	ἄνεκ. Περο. Κόλπον 17 Μαΐου διὰ Λάδοσεντ
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πιετρόλεσο» . . . . .	52	12029	άργει: Ρόττερνταμ ἀπὸ 17 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντε» . . . . .	44	7248	ἄνεκ. Χάμπτον ρόδς 13 Μαΐου διὰ Τεργέστην
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Ατλάντικα» . . . . .	44	7054	άργει: Ελευσίνα ἀπὸ 17 'Απρ.
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ» . . . . .	42	7251	ἄνεκ. Χάιφαν 21 Μαΐου (διαταγάς)
ΝΟΡΜΑ (δεξ., Κοστ.)	έτ. «Νέποτουν» . . . . .	22	7765	άργει: Κυνόδουραν ἀπὸ 14 Φεβρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φόραλον» . . . . .	45	7148	ἔφθ. Κεμπέν 22 Μαΐου
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φόραλον» . . . . .	43	7176	διῆλθε Παναμᾶν 25 Μαΐου διὰ φιλαδέλφειαν
ΝΟΥΤΣΙ (λιθ.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράιτερ» . . . . .	44	7061	άργει: Βαλτιμόρων ἀπὸ 17 'Απρ.
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	έτ. «Ούιντργουαρντ» . . . . .	58	29000	ἄνεκ. Βρέστον 7 Μαΐου διὰ Βενεζουέλαν
ΝΤΑΡΝΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» . . . . .	52	12577	ἔφθ. Αμοτερνταμ 20 Μαΐου
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιβλάτελ» . . . . .	24	5789	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ ουσιπλήρωσιν
ΝΤΕΒΟΝ (λιθ.)	έτ. «Βιλλανούσεβά» . . . . .	56	10545	έφθ. Σιγκαπούρην 27 Μαΐου
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΛ (λιθ.)	έτ. «ΣΠ 'Εντερπράτζ» . . . . .	58	12800	άργει: Ντάρτουμοθ ἀπὸ 13 Μαρτ.
ΝΤΕΡΜΠΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουάιν» . . . . .	57	10200	ἔφθ. Βενετίαν 7 Μαΐου
ΝΤΟΜΙΝΕ ΙΤΟΡ	έτ. «Παρνασσός» . . . . .	44	7256	άργει: Καλάμας ἀπὸ 4 Φεβρ.
ΝΤΟΝ ΑΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Νούβερα Βιστα» . . . . .	46	8257	έφθ. Κεμπέν 22 Μαΐου
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίνι» . . . . .	31	8210	διῆλθε Παναμᾶν 25 Μαΐου διὰ φιλαδέλφειαν
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν - Εσουρόπα» . . . . .	57	9400	άργει: Βαλτιμόρων ἀπὸ 17 'Απρ.
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εσουρόπα» . . . . .	54	11208	ἄνεκ. Πούντ Ρούπερτ 23 Μαΐου δι' Αγγλιαν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν - Εσουρόπα» . . . . .	57	9400	έφθ. Βρέστον 7 Μαΐου διὰ Βενεζουέλαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν - Εσουρόπα» . . . . .	56	8716	άργει: Ντάρτουμοθ ἀπὸ 15 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν - Εσουρόπα» . . . . .	55	11380	ἔφθ. Βενετίαν 7 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν - Εσουρόπα» . . . . .	55	8690	άνεκ. Μόντοραλ 17 Μαΐου δι' Αυδέροσαν
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαυμπόδα» . . . . .	44	7244	ἄνεκ. Ποόδινεντες 14 Μαΐου διὰ Κιουρασάο
ΝΤΟΡΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ρεζολούτ» . . . . .	56	10580	ἄνεκ. Ποίνις Ρούπερτ 23 Μαΐου δι' Αγγλιαν
ΝΤΟΡΙΚ (λιθ.)	έτ. «Μπάχικ Σαλίνας» . . . . .	44	7190	έφθ. Βρέστον 7 Μαΐου διὰ Βενεζουέλαν
ΝΤΟΡΟΝ	έτ. «Ιμπέριο» . . . . .	44	7175	άνεκ. Κάρδρον ἀπὸ 30 Αύγ.
ΝΤΟΡΟΣΕΤ (λιθ.)	έτ. «Ιντερκροντίνεταλ Τρ.» . . . . .	58	10200	διῆλθε Ντόρερ 18 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσοστεάνικα» . . . . .	54	8062	διῆλθε Κάρδρον ἀπὸ 26 Φεβρ.
ΟΛΓΑΚΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ	έλληπτικά συμφέροντα . . . . .	43	7051	έφθ. Χάρτερπουλ 22 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Καρμέλο» . . . . .	43	2875	άργει: Αυτελάκι ἀπὸ 2 'Ιουν. 1957
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσοσταλάντικα» . . . . .	53	17362	ἄνεκ. Πειραιᾶ 31 Μαΐου διὰ Νεάπολιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕΥ' (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλόμαρα» . . . . .	54	13652	άργει: Φερρόδ. ἀπὸ 21 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΤΙΜ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλλ» . . . . .	54	13652	άνεκ. Ασούμπαν 16 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δεξ.)	έτ. «Πλόμαρας» . . . . .	54	20453	άργει: Φόλευν 19 Μαΐου διὰ Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ (λ. δ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» . . . . .	48	11298	εἰς Αμερικανά Πολιτείας, ὑπὸ ουσιπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» . . . . .	54	14047	έφθ. Ιαπωνίαν, ὑπὸ ουσιπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» . . . . .	54	27500	έφθ. Κάσκουετς 20 Μαΐου διὰ Γάνδην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ' (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» . . . . .	50	17791	διῆλθε Βιβραλτάρ 26 Μαΐου διὰ Ντελάγουαρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» . . . . .	53	14221	διῆλθε Σουέζ 22 Μαΐου διὰ Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΤ'ΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λιμπερτούς» . . . . .	53	14009	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διὰ Γουέπιτβιλλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» . . . . .	49	17725	άνεκ. Βαλτιμόρων 24 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» . . . . .	54	13678	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διὰ Σιδίνωνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» . . . . .	53	13660	άργει: Φερρόδ. ἀπὸ 22 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΙΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» . . . . .	45	10448	άνεκ. Φερρόδ. ἀπὸ 21 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» . . . . .	54	13934	διῆλθε Κίελον 8 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» . . . . .	55	13709	άργει: Φερρόδ. ἀπὸ 21 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» . . . . .	54	13713	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 Μαΐου διὰ Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» . . . . .	55	13934	έφθ. Κίελον 8 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» . . . . .	54	13665	άργει: Φαρέροδ. ἀπὸ 21 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» . . . . .	55	13665	έφθ. Παλέρμο 19 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάουθ 'Ατλάντικ» . . . . .	55	18790	άργει: Φερέροδ. ἀπὸ 21 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» . . . . .	55	13934	διῆλθε Πόρτλαντ 25 Μαΐου διὰ Λάδοσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» . . . . .	54	20595	άργει: Φερέροδ. ἀπὸ 14 Απ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» . . . . .	54	13665	έφθ. Κίελον 8 Μαΐου

**OFFICE PHONES :**  
**WALNUT 2-2355**  
**WALNUT 2-2356**

# **MONROE SHIP SUPPLY, INC.**

**SHIP CHANDLERS**

## PROVISIONS DECK AND ENGINE ROOM SUPPLIES

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

NIGHT PHONE  
CLEARBROOK 9-9833

8 SOUTH WATER STREET  
PHILADELPHIA 6, PA.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)		έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα" ....	49	17792	έφθ. Φίλαδέλφειαν 16 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα" ....	54	14047	εις Βαλτιμόρην ἀπὸ 3 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)		έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα" ....	49	17792	διπλήθ. Σουέζ 25 Μαΐου διὰ Περα. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΓ'ΙΜ		έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα" ....	50	17791	άνεχ. Μπουένος "Αὔρες 9 Μαΐου διὰ Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα" ....	54	13580	εις Κιέλον ἀπὸ 29 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)		έτ.	«Μουνσανάντο» ....	54	20611	εἰς θέσιν 36.30 B.-36.30 Δ., Μαΐου 12 (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Μονούδαρ» ....	43	7028	άργει Ρίβερ Μπλακουνιώτερ ἀπὸ 22 Δεκ.
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)		έτ.	«Μιραφλόρες» ....	27	8627	άργει 'Αμβούργον ἀπὸ 23 Αὔγ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιθ.)		έτ.	«Εξπλόρερ» ....	44	7215	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 Μαΐου διὰ Παραμαρίμπο
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιθ.)		έτ.	«Ομνιουμ Κέρριερ» ....	43	7256	διπλήθ. Τρίνινταντ 20 Μαΐου διὰ Μποράιν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ.	«Ομνιουμ Τρέιντερ» ....	44	7211	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 Μαΐου διὰ Τρίνινταντ
ΟΜΝΙΟΥΜ ΘΡΑΙΤΕΡ		έτ.	«Ομνιουμ Θράιτερ» ....	44	7255	διπλήθ. Τρίνινταντ 16 Μαΐου διὰ Παραμαρίμπο
ΟΜΟΝΟΙΑ (Κοσταρ.)		έτ.	«Ένωσις» ....	12	2174	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 20 Μαΐου
ΟΠΟΡΤΕΙΟΥΝΤΙ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Λα 'Εμπρεσσα» ....	55	20616	άνεχ. Κουνίνα 24 Μαΐου διὰ Περιοκόν Κόλπον
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθ.)		έτ.	«Οσεαν» ....	45	7238	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 17 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιθερ.)		έτ.	«Νόρλο» ....	43	7211	εις Αγίου Θραγκίκον ἀπὸ 2 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Τρανσόσεαν Τάκερς» ....	52	12065	άνεχ. Φίλαδέλφειαν 16 Μαΐου διὰ Λά Σαλίνα
ΟΣΕΑΝ ΝΙΜΕΤ (λιθ.)		έτ.	«Οσεαν Τρ.» ....	44	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 22 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ		έτ.	«Σπριγκβιλλα» ....	43	7176	άργει 'Ελευσίνα ἀπὸ 29 'Ιαν.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΓΛΟΡ (λιθ.)		έτ.	«Μπλού Μπαινί» ....	43	7194	άνεχ. Άμβεραν 26 Μαΐου διὰ Θιούταντ Μπόλιθαρ
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λιθ.)		έτ.	«Χάνονδερ» ....	42	7221	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 24 Δεκ.
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)		έτ.	«Χάνονδερ» ....	43	7256	άνεχ. Σικάγον 23 Μαΐου διὰ Γλασκώβην
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δεξ.)		έτ.	«Οσεαν» ....	52	11349	άργει Φίλαδέλφειαν 16 Μαΐου διὰ Λά Σαλίνα
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ		έτ.	«Αουνταξ» ....	23	7246	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 22 Μαΐου
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λιθ.)		έτ.	«Ούδια Στάρ» ....	44	7248	άργει 'Ελευσίνα ἀπὸ 29 'Ιαν.
ΟΥΔΙΣΣΕΣ II. (λιθ.)		έτ.	«Ούλισες» ....	42	7234	άνεχ. Φίλαδέλφειαν 16 Μαΐου διὰ Μακόρις
ΟΥΡΑΝΙΑ		έτ.	«Λά Πλάτα» ....	43	7265	άργει Χαλκίδα ἀπὸ 4 Δεκ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Ούρανια» ....	32	6430	άνεχ. Σικάγον 23 Μαΐου διὰ Λά Σαλίνα
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ		έτ.	«Τζόρτζια» ....	19	5701	άργει Φίλαδέλφειαν 16 Μαΐου διὰ Λά Σαλίνα
ΟΥΡΑΓΚΑ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Όρια» ....	56	12807	έφθ. Μόζι 24 Μαΐου
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λιθ.)		έτ.	«Πανώρα» ....	43	7224	άργει Μπρούζες ἀπὸ 18 'Απρ.
ΠΑΓΑΛΟΤ		έτ.	«Καρέττα» ....	43	7176	άργει 'Ελευσίνα ἀπὸ 6 Φεβρ.
ΠΑΛΜΑ (λιθ.)		έτ.	«Μπάχια Σαλίνας» ....	43	7136	άργει Κέαν ἀπὸ 8 'Ιαν.
ΠΑΛΜΙΤΑ (Κοσταρ.)		έτ.	«Πάλμα» ....	20	5182	άνεχ. Τάμπαν 19 Μαΐου διὰ Τακόμαν
ΠΑΝ		έτ.	«Άριας» ....	56	10486	άνεχ. Λός 'Αντζελες 4 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΑΓΙΑ		έτ.	«Σαπων» ....	44	7223	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)		έτ.	«Ολιοκαλ» ....	26	4494	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 22 Μαΐου διὰ Χάθρην
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Πόρτο 'Αλεγκρες» ....	56	16100	εις Χακόπατν, υπὸ συμπλήρωσιν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λ.)		έτ.	«Κασαγία» ....	58	10700	άνεχ. Τάιν 22 Μαΐου διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιθ.)		έτ.	«Άκμε» ....	57	10000	διπλήθ. Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διὰ Χόγκ Κόγκ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. (λιθ.)		έτ.	«Βαλιέντε» ....	55	9857	άνεχ. Χακόπατν 22 Μαΐου διὰ Βαγκούθερ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΖΥΛΑΣ		έτ.	«Ελεκίνιον Τράνσονπορτ» ....	57	8500	άργει θόβευ ἀπὸ 8 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.)		έτ.	«Άνταρίος» ....	44	7212	άργει Τάραντα ἀπὸ 23 Νοεμ.
ΠΑΝΔΟΡΑ (άμερ.)		έτ.	«Βάντο» ....	43	7280	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 10 Μαΐου
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ		έτ.	Μαρίνος — θράγκος	20	6542	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 15 'Ιαν.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δεξ.)		έτ.	«Ματζέδλια» ....	29	6598	άργει Πέραμα ἀπὸ 9 Αύγ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ		έτ.	«Ρίο Χόντο» ....	43	8474	έφθ. Φίλαδέλφειαν 14 Μαΐου
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Κοστ.)		έτ.	«Κορφίστα» ....	09	715	διπλήθ. Σούεζ 20 Μαΐου διὰ Κολόμπο
ΠΑΝΤΡΕ (παναμ.)		έτ.	«Εστέρλελλα» ....	20	2734	άργει Πέραμα ἀπὸ 15 Μαρτ.
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ		έτ.	«Παραπόρτι» ....	25	4687	άργει Μπαρρόδου ἀπὸ 17 'Οκτ.
ΠΑΡΑΔΑΛΙΝΑ (λιθ.)		έτ.	«Παρδαλίνα» ....	43	7257	έφθ. Χάμπτον ρόδες 23 Μαΐου
ΠΑΡΚΟΡΑΛ (λιθ.)		έτ.	«Κόρδα» ....	30	3806	έφθ. 'Αράχους 22 Μαΐου
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λιθ.)		έτ.	«Μαρίνα» ....	43	6721	διπλήθ. Τρίνινταντ 20 Μαΐου διὰ Καναδᾶν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ (άμερ.)		έτ.	«Πεγκόρη» ....	45	7202	διπλήθ. Σούεζ 20 Μαΐου διὰ Κολόμπο
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (λιθ.)		έτ.	«Πασιφίκ Γουίντη» ....	44	7255	άργει Πέραμα ἀπὸ 15 Μαρτ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΕΝΤΟΥΡΕΝΣ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Αίτζιαν Μάρε» ....	37	9933	άργει Μπαρρόδου ἀπὸ 17 'Οκτ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑΓ'ΟΝΙΡ (λιθ.)		έτ.	«Πασιφίκ Παϊνιόρ» ....	56	10060	έφθ. Χάμπτον ρόδες 16 Μαΐου
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΙΣΠΠΕΡ		έτ.	«Γιούνιντεν Ο.Μ.Κ.» ....	25	6605	άργει Σιγκαπούρην ρόδες 21 Μαΐου δι' 'Ιράν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΤΑΡ (λιθ.)		έτ.	«Κοντινεντάλη» ....	44	7254	άνεχ. Γένοβαν ἀπὸ 26 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδες
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (λιθ.)		έτ.	«Πασιφίκ Τσαλλεντζέρ» ....	57	10173	έφθ. Λιβερπουλ 20 Μαΐου
ΠΕΛΩΨ (λιθ.)		έτ.	«Σάμοσκη» ....	45	7054	άργει Σαδάνναν ἀπὸ 14 Δεκ.
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Παλιζάνα» ....	44	7212	άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 28 Δεκ.
ΠΕΡΛ Α' ΛΑΝΤ		έτ.	«Καρρέτο» ....	43	7139	άργει Μπρούζες ἀπὸ 8 Μαΐου
ΠΕΡΛ ΚΡΗΚ (λιθ.)		έτ.	«Μονρόδια» ....	58	8600	εις Χαρτελεπούλ, υπὸ συμπλήρωσιν
ΠΕΡΛ ΜΠΗΤΣ (λιθ.)		έτ.	Ν. Γ. Λιβανός	58	6600	εἰς θέσιν 35.54 B.-16.13 A., Μαΐου 22 δι' άβομάν
ΠΕΡΛ ΣΤΟΝ (λιθ.)		έτ.	«Μονρόδια» ....	56	8001	διπλήθ. Γιβραλτάρ 23 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΠΕΡΛ ΣΗ (λιθ.)		έτ.	«Μονρόδια» ....	56	8240	άνεχ. Γένοβαν ἀπὸ 26 'Απρ. διὰ Χάθρην
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Κάνοπους» ....	55	15800	εἰς θέσιν 6 B.-93 A., Μαΐου 18 διὰ Περιοκόν Κόλπον
ΠΗΓΑΖΟΣ		έτ.	«Πηγάδος» ....	43	7221	άνεχ. Γιαβάτα 16 Μαΐου διὰ Βαγκούθερ
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Κάνοπους» ....	57	10800	έφθ. Κολούμπια Ρίβερ 17 Μαΐου
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λιθ.)		έτ.	«Ελληποντος» ....	45	7056	άργει Σύρον ἀπὸ 9 'Οκτ.
ΠΙΟΝΕΡ		έτ.	«Ντέλ Έστε» ....	44	7190	άνεχ. Μπάκιαν Μάγκαν 24 Μαΐου διὰ Μοντεβίδεο
ΠΙΤΣΑ Χ.		έτ.	«Μέδουσα» ....	43	7205	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 Μαΐου διὰ Γκουαντανάμο
ΠΛΑΝΕΤ (λιθ.)		έτ.	«Ορενς» ....	43	7228	έφθ. Ραγγούν 24 Μαΐου
ΠΛΟΒΕΡ (λιθ.)		έτ.	«Μπάχια Σαλίνας» ....	45	7067	άργει Μπρούζες ἀπὸ 28 'Απρ.
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοσταρ.)		έτ.	«Σαΐντ 'Ανάργυροι» ....	24	1435	διπλήθ. Ούζαν 26 Μαΐου (διαταγάς)
ΠΟΛΙ		έτ.	«Ποναράς» ....	54	9188	άργει 'Ελευσίνα ἀπὸ 30 'Ιαν.
ΠΟΛΙΚΟΣ (λιθερ.)		έτ.	«Σεκύρων» ....	43	7258	άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 9 Αύγ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ (Κοστ.)		έτ.	«Γκόμπαλς» ....	45	7159	άργει Φλόδιγκ ἀπὸ 21 'Ιαν.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ. (λιθ.)		έτ.	έλληνικα ουμφέροντα	57	8549	άνεχ. Χαμπτον ρόδες 14 Μαΐου διὰ Δανιάν
ΠΟΠΗ		έτ.	«Άντρια» ....	57	9167	έφθ. Ριον 'Ιανείρον 12 Μαΐου
ΠΟΡΤΑΡΙΑ		έτ.	«Άρρης» ....	43	7257	διπλήθ. Αγιον Βικέντιον 10 Μαΐου διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΠΟΡΤΑΡΙΤΙΣΣΑ		έτ.	«Οσεαν Γουαίνης» ....	38	2646	διπλήθ. Γιβραλτάρ 24 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Νουέθα Γρανάδα» ....	45	7267	άργει Σύρον ἀπὸ 29 Σεπτ.
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)		έτ.	Μαρίνος — θράγκος	21	7536	άργει Χόγκ Κόγκ ἀπὸ 29 'Ιαν.
		έτ.	«Ρένι Κάνυον» ....	43	10576	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 Μαΐου διὰ Λά Γκουαίρα
		έτ.	«Πουκού» ....	36	7104	άργει Ντάρτμουθ ἀπὸ 11 'Απρ.

## 'Η CONSOLIDATED MARINE SERVICE CORP. 116 BROAD STREET NEW YORK 4, N.Y.

Υπό τὴν Διεύθυνσιν τοῦ κ. Ιωάννου Α. Παπαδοπούλου καθιστά γνωστόν, ὅτι ἔχει ἥδη ἀναλάβει, κατόπιν συμφωνίας, τὴν ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗΝ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ιγενικὴν ἀντιπροσωπείαν τοῦ "MARITEC CORPORATION", διὰ τὸν πλήρη καθαρισμὸν τῶν κοιτῶν τῶν πετρελαιοφόρων πλοίων διὰ καταλλήλων καὶ ἀκινδύνων ἐντελῶς ΝΕΩΝ φαρμάκων, εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ἀπολύτως ἔτοιμα διὰ νέαν καὶ πάλιν φόρτωσιν δι' οἰονδήποτε εἶδος ἐμπορεύματος.

Ἐπίσης ἀναλαμβάνει τὸν καθαρισμὸν τῶν ὑδατοφόρων δεξαμενῶν οἰονδήποτε τύπου πλοίων.

Διὰ περισσοτέρας πληροφορίας, οἱ ἐνδιαφερόμενοι δύνανται νὰ ἀπευθύνωνται εἰς τὰ ἐν Σύρῳ «ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ» καὶ ΝΕΩΡΙΟΝ τῶν ἐφοπλιστῶν κ. κ. ΑΔΕΛΦΩΝ ΡΕΘΥΜΝΗ.

ΠΟΥΛΑΡΙΑΝΗ	Μαρίνος — δράγκος	22	6887	άργει 'Αμβέρσαν άπό 13 Δεκ.
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Τράπεζος Οθερον»	24	4928	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ άπό 24 Νοεμ.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίην άπό 26 Νοεμ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	εις Θεσσαλίαν 49.27 Β.-9.2 Δ., Μαΐου 19 διά Ντελφύλ
ΠΡΟΚΥΩΝ (λιθ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11500	άνεχ. Χάμπτον ροής 13 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Προμηθεύς»	43	10448	έφθ. Ειράθ 12 Μαΐου
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Ελλήσποντος»	43	7128	άργει Σύρουν άπό 1 Νοεμ.
ΠΡΟΣΠΕΙΡΥ (λιθ.)	έτ. «Προσπέριτο»	44	7230	άργει Κυνόσουραν άπό 20 'Ιαν.
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	44	7192	άργει Σεεμπρούγκε άπό 4 Μαρτ.
ΡΑΝΝΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λίγυκουε»	57	24000	άνεχ. Αγ. Φραγκίκον 4 Μαΐου διά Πακνίγκ
ΡΑΦΟΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Λιγύρειαν»	43	7243	άργει Φάλμουθ άπό 17 'Ιαν.
ΡΕΝΕ	έτ. «Νόγκα»	11	2255	έφθ. Αμπαντάν 19 Μαΐου
ΡΙΟ ΛΑΤΟ (λιθ.)	έτ. «Νέστωρ»	43	7112	άργει Φάλμουθ άπό 31 'Ιαν.
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Παταφίκα»	44	7226	άργει Φάλμουθ άπό 18 Σεπτ.
ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νέστωρ»	44	7111	άργει Μπρούζες άπό 4 Μαρτ.
ΡΟΜΠΕΡΤΒΙΛΛ (λιθ.)	έτ. «Γουνέστερν Σᾶ»	55	21050	άργει Ελευσίνα άπό 13 'Ιαν.
ΡΟΥΑΛ (λιθ.)	έτ. «Μπάσα»	44	7183	έφθ. Βαλτιμόρην 20 Μαΐου
ΡΥΓΜΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρκουίστα»	24	5509	έφθ. Κέιπ Τάουν 20 Μαΐου
ΣΑΒΙΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κλόμπε»	56	10000	άργει Βαλτιμόρην άπό 8 Μαρτ.
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ.)	έτ. «Τρανοσεανίκα»	56	21000	έφθ. Ιννοσίμα 15 Μαΐου
ΣΑΙΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Σοῦπρεμ»	43	4233	εις Νουέβιτας άπό 2 Μαΐου
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σαιντ»	44	7176	άργει Γάνδην άπό 10 Οκτ.
ΣΑΙΛΑΜΑΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Στανχαλλ»	30	4105	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 24 Μαΐου διά Αμοτερνταμ
ΣΑΙΝ ΖΟΥΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10652	άργει Σπέτζιαν άπό 2 'Ιαν.
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαβίζια»	23	5372	άργει Σύρουν άπό 13 Αύγ.
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν «Αντώνιο»	17	5685	άργει Συρακούσας άπό 23 'Ιαν.
ΣΑΙΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2384	διπλήθε Κωνικούλην 16 Μαΐου διά Νοθορωσίκην
ΣΑΙΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικα»	44	10546	άργει Σπέτζιαν άπό 8 Οκτ.
ΣΑΙΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7283	άργει Ρόττερνταμ άπό 16 'Ιαν.
ΣΑΙΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνις»	43	7259	άργει Μπρούζες άπό 17 'Απρ.
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Βαπτιστής»	23	4884	εις 'Αμβέρσαν άπό 18 'Απρ.
ΣΑΙΝΗ (λιθ.)	έτ. «Ρέκορντ»	42	7125	άργει Φάλμουθ άπό 14 Νοεμ.
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	άνωκ. Γιοκοχάμαν 9 Μαΐου διά Ειρηνικόν
ΣΑΙΝΤ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πολιφόρμος»	18	1260	διπλήθε Κωνικούλην 12 Μαΐου διά Λαττάκια
ΣΑΙΝΤ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Σάν Τζόρτζ»	57	9939	έφθ. 'Αμβέρσαν 18 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	άργει Κράδι άπό 14 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπόρεζ»	43	7257	άνωκ. Κιουρασάο 15 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΣΑΙΝΤ ΜΑΝΤΡΕ (λιθ.)	έτ. «Σαιν Τζών»	44	7176	άργει Χάμπτον ρόδης άπό 24 Φεβρ.
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ (λιθ.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 Μαΐου διά Σέθεν "Αιλαντς
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Ορακούνα»	43	7164	διπλήθε Ντόρερ 15 Μαΐου διά Τακοράντι
ΣΑΙΝΤ ΡΟΖΑ (λιθ.)	έτ. «Παναθήνα»	43	7179	άνεχ. 'Αρούμπαν 8 Μαΐου διά Χάλιφας (Χάιφαν)
ΣΑΙΝΤΙΓΙΗΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκέλφο Σ.»	45	10656	άνεχ. Νέαν 'Ορκόνην 10 Μαΐου διά 'Αρούμπαν
ΣΑΙΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	άργει Αμπελάκι άπό 7 Αύγ.
ΣΑΙΝΤΟΥΤΣ ΙΤΣ	έτ. «Άθια»	20	2606	έφθ. Σαντιάγκο 19 Μαΐου
ΣΑΙΠΩ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	άνεχ. Χούλι 15 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΣΑΙΡΙΖΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ άπό 13 'Ιαν.
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιθ.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	44	7066	άργει Ελευσίνα άπό 6 Φεβρ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	55	16216	διπλήθε Σουέζ 24 Μαΐου διά Περοκόν Κόλπον
ΣΗ Α'ΓΛ (λιθ.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	42	6117	έφθ. Ειδιονύμαθο 18 Μαΐου
ΣΗ ΜΑΪΝΤΑΙΝ (λιθ.)	έτ. «Βίκτωρ 'Ιντερν.»	44	7257	έφθ. Μόντρεαλ 23 Μαΐου
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	άργει Αμπελάκι άπό 18 Σεπτ.
ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ (λιθ.)	έτ. «Γιουνιβέρσο. Τράμπ»	43	7191	άνεχ. Τάϊν 16 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδης
ΣΗΜΩΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	άργει Βαλτιμόρην άπό 9 Μαρτ.
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	άργει Ρόττερνταμ άπό 1 Μαρτ.
ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ	έτ. «Κάδου»	21	6735	έφθ. Ράγγουν 19 Μαρτ.
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	άργει εις Πεταλιούς άπό 4 Μαΐου
ΣΕΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Νουέβα Βαλένθα»	42	6907	άργει Σύρουν άπό 4 Οκτ.
ΣΕΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	άργει Πειραιάδ άπό 18 'Ιαν.
ΣΕΥΓΓΙΤΤΟΥΟΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Σουιτγουώντερ»	43	10172	άνεχ. Μπαντάρ Μασσάρη 10 Μαΐου διά Κέιπ Τάουν
ΣΕΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6547	άνεχ. Σεμπού 9 Μαΐου διά Τόκιο
ΣΕΥΝΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Κηφισιάσιά»	43	7236	έφθ. Νικαίαν 23 Μαΐου
ΣΕΦΙΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Εξέλισιορ»	57	10398	άνεχ. Αγ. Φραγκίκον 26 Μαΐου διά Παναμάν
ΣΕΦΟΚΛΗΣ (λιθ.)	κ. Ατυχίδης	25	6810	έφθ. Μορμουγάκο 12 Μαΐου
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Αιολος»	43	7199	έφθ. Χιον 16 Μαΐου
ΣΠΕΤΕΓΑΙ Α'ΓΛΑΝΤ (Κοστ.)	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. Πειραιάδ 23 Μαΐου διά Δ. 'Αφρικήν
ΣΠΕΤΕΓΑΙ ΜΠΗΤΖ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 19 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΣΠΕΤΕΓΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	εις Τεσσέρονταν άπό 25 Φεβρ.
ΣΠΕΤΕΓΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (Κοστ.)	έτ. «Νηάρ Κοστάρικαν»	28	4778	διπλήθε Ντόρερ 17 Μαΐου διά Χαθάννα
ΣΠΕΤΕΓΑΙ ΣΕ'ΥΛΟΡ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	έφθ. Μορμουγάκο 18 Μαΐου
ΣΠΕΤΕΓΑΙ ΣΤΑΡ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	18	5268	άνεχ. Τζιμπούτι 17 Μαΐου διά Μορμουγάκο
ΣΠΗΝΤΤΟΥΟΥΑΙΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκέλφο Σ.»	57	20638	άνεχ. Ριγιέκαν 19 Μαΐου διά Μελίλλαν
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νέπουν Τάνκερς»	56	30159	διπλήθε Σουέζ 19 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Στάρο»	44	7162	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σταράς»	21	4779	άργει Ελευσίνα άπό 30 Νοεμ.
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Πινογκάνα»	43	7282	άργει Μπάρρου από 1 Δεκ.
ΣΥΜΦΟΝY (λιθ.)	έτ. «Μαργκό»	44	7253	άργει Χόλι Λόχ από 27 Φεβρ.
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	άργει Φάλμουθ άπό 14 Φεβρ.
ΤΑΝΑΓΡΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεχ. Ντώρηπαν 9 Μαΐου διά Φάσ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Μπλέν»	43	7235	άργει Καλάμας από 6 Φεβρ.
ΤΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Ατανάσιο»	15	2557	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 Μαΐου διά Κέϋ Γουέστ
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μόναβαρ»	43	7131	έφθ. Τζέδων 19 Μαΐου
ΤΑΥΡΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανοκοντινέταλ»	56	20250	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ άπό 15 Δεκ.
ΤΖΕΤΙΜΕ ΜΟΝΡΟΕ (λιθ.)	έτ. «Σπλέρρερες»	43	7231	άνεχ. Νέαν 'Ορκόνη 24 Μαΐου διά Μαρακάιμπο
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	άργει Βαγκούθερ άπό 25 Μαρτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	άργει Ελευσίνα άπό 31 Δεκ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΤΙΜ	έτ. «Γκλοριάννα»	44	7055	άργει Γάνδην άπό 27 Φεβρ.
ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	άργει Ρόττερνταμ άπό 23 Μαρτ.
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κονκρόντια»	20	3526	άργει Χιον άπό 11 Σεπτ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Μπαλμόπα»	54	18717	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 21 Μαΐου διά Φόλεϋ
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λιμπερτάς»	53	27853	άνεχ. Περο. Κόλπον άπό 26 'Απρ. διά Λός "Αντζελες
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 19 Μαΐου
ΤΙΝΑΜΑΡ	έτ. «Νερέίντη»	20	6036	άργει Ρόττερνταμ άπό 24 'Ιαν.
ΤΙΡΥΝΣ (λιθ.)	έτ. «Φράγκος»	44	7258	άργει Γάνδην άπό 12 Μαρτ.
ΤΟΡΜΟΓΙΑ (λιθ.)	έτ. «Αντρα»	44	7254	άργει Ελευσίνα άπό 24 Ιαν.

TELEGRAMS:  
ALL OFFICES  
"ATLANTIC."

HEAD OFFICE  
PORT-SAID  
10, Sultan Hussein Quay  
P. O Box 335

SUEZ  
23, Tuly Street  
P. O. Box 74

ALEXANDRIA  
5 Sherif Street  
P. O. Box 1638

# ATLANTIC SHIPPING AGENCY

SHIPPING AGENTS & BROKERS

ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	εις Βαλτιμόρουν ἀπὸ 13' Απρ.
ΤΡΑΝΣ ΓΚΟΥΛΦ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσόβιλ»	57	24150	ἄργει Κυνδούρων ἀπὸ 10 Μαρτ.
ΤΡΑΝΚΑΡΙΜΠ (Λιθ.)	έτ. «Κοντίνεντάλ»	29	5949	ἔφθ. Σιεμφουένκος 10 Μαΐου
ΤΡΑΝΣΙΑΣΩΝ (Λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	31	8923	ἄργει Συρακούσας ἀπὸ 28 Ιαν.
ΤΡΑΝΚΑΣΤΩΡ (όνδ. δεθ.)	έτ. «Ιντερμάρες»	30	9097	ἄργει Συρακούσας ἀπὸ 10 Φεβρ.
ΤΡΑΝΣΣΚΙΠΠΕΡ (Λιθ.δ.)	ΗΑ. Γ. Κουλουκούντης	44	7388	ἀνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 Μαΐου διὰ Τόκιο
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσατάντικ»	43	9795	ἄργει Ρίθερ Στόουρ ἀπὸ 22 Ιαν.
ΤΡΑΝΣΠΟΛΛΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσκάτωρ»	30	9100	ἀνεχ. Τζιμπούτη 17 Μαΐου διὰ Δουγκέρκην
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7191	ἀνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 Μαΐου διὰ Μόζι
ΤΡΙΝΙΤΥ (Λιθ.)	έτ. «Ντέ Κολόν»	57	10493	ἀνεχ. Προδιντένες 16 Μαΐου διὰ Βενεζουέλαν
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΣΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	10441	ἀνεχ. Ντώμπων 20 Μαΐου διὰ Λορέντζο Μάρκες
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (Λιθ.δ.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7235	ἀνεχ. Α'Μυούνια Μπαίν 11 Μαΐου διὰ Σάντος
ΤΡΙΤΩΝ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Πρέντ Κανούν»	45	10448	ἀνεχ. Κάδιν 3 Μαΐου διὰ Τάμπαν
ΤΣΑ	έτ. «Μεριτίνα»	20	4028	ἄργει Κυνδούρων ἀπὸ 24 Ιουλ.
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάνου)	Π. Κυπριανοῦ	18	5285	έφθ. Σπετζίαν 21 Μαΐου
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ	Φ. Κυπριανοῦ	18	5729	ἄργει Κυνδούρων ἀπὸ 8 Μαρτ.
ΤΥΧΑ	έτ. «Ρουάγιαλ»	42	7035	ἔφθ. Λιθέρπουλ 15 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	20615	ἀνεχ. Αγ. Φραγκίσκον ἀπὸ 6 Απρ. διὰ Σουμάτραν
ΦΑΙΓΡΤΡΕΙΝΤ (Λιθ.)	έτ. «Φαιρτρέιντ»	21	6675	ἔφθ. Σπετζίαν 21 Μαΐου
ΦΑΙΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	ἄργει Ζεμπρούκες ἀπὸ 25 Ιαν.
ΦΑΝΤΟΜ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Μιραιάντ»	57	24000	διπλήθε Γιεραλτάρ 23 Μαΐου διὰ Περο. Κόλπον
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Ινκάικα»	45	7263	ἀνεχ. Λιθερπουλ 15 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ
ΦΑΤΙΝΑ (Λιθάνου)	Κ. Αργύρως	17	1875	ἔφθ. Κολόμπο 21 Μαΐου
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II. (Λιθ.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	ἄργει Κάρλοχαρν ἀπὸ 28 Μαρτ.
ΦΛΩΡΑ	έτ. «Οσεαν Γουαίνς»	36	2678	εις Αμβούργον ἀπὸ 21 Μαρτ.
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	ἀνεχ. Ρότερνταμ 26 Μαΐου διὰ Νεάπολιν
ΦΟΥΑΜΑΡ (Λιθ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7087	έφθ. Ζεμπρούκες ἀπὸ 15 Μαρτ.
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	ἄργει Μόμπιλ ἀπὸ 12 Αὔγ.
ΦΡΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (Λιθ.)	έτ. «Ναιτζίαν»	42	7181	ἄργει Αμβούργον ἀπὸ 10 Ιαν.
ΦΡΗ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (Λιθ.)	έτ. «Ναιτζίαν»	43	7333	ἄργει Αμδούργον ἀπὸ 9 Ιαν.
ΦΡΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Ναιτζίαν»	42	7172	ἄργει Ελευσίνα ἀπὸ 7 Ιαν.
ΦΩΤΕΙΝΗ (Λιθ.)	έτ. «Ντέ Κολόν»	56	10483	ἔφθ. Λος Αντζελες 21 Μαΐου
ΦΩΤΟΥΑΙΔΑ (Λιθ.)	έτ. «Πορτρόφινο»	43	7151	ἄρνει Σύρον ἀπὸ 15 Σεπτ.
ΧΑΡΡΙΕΡ (Λιθ.δ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7165	ἄργει Ρίθερ Μπλακγουάτερ ἀπὸ 7 Ιαν.
ΧΑΡΙΟΤ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	ἄνεχ. Φόλευ 23 Μαΐου διὰ Περο. Κόλπον
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10583	εις Καράτσι απὸ 9 Απρ.
ΧΕΡΑΑΝΤ (Λιθ.)	έτ. «Τέκθαμ»	43	7242	ἄργει Γάνδην ἀπὸ 16 Φεβρ.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ (Κοστ.)	έτ. «Παιονιρέζο Σιπ.»	53	8453	εις Στεπτίνον 20 Μαΐου
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (Λιθ.)	έτ. «Πτερωπτή»	43	7224	ἄργει Τεργέστην ἀπὸ 10 Ιαν.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (Λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	38	9475	διπλήθε Λάδεστ 19 Μαΐου διὰ Περοικόν Κόλπον
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	15749	ἀνεχ. Περο. Κόλπον 22 Μαΐου διὰ Νότιον Γαλλίαν
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	εις θέσιν 22.40 Β. - 41.22 Δ., Μαΐου 20 διὰ Χάμπτον ρόδς
ΧΟΥΔΟΝ ΡΙΒΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	διπλήθε Γιεραλτάρ 17 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Πλίον»	44	7150	ἄρνει Βαλτιμόρην ἀπὸ 21 Ιαν.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	ἄνεχ. Καμπάνα 18 Μαΐου διὰ Βέρα Κρούζ
ΧΡΥΖ (Λιθ.)	έτ. «Γκράουντ»	43	7258	ἄνεχ. Πόρτ Εθεργκλαντ 10 Μαΐου διὰ Ρότερνταμ
ΧΡΥΞ Χ. (Λιθ.)	έτ. «Ούνδωρ»	43	7243	διπλήθε Τρίνινταν 21 Μαΐου διὰ Περοικόν Κόλπον
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (Λιθ.)	έτ. «Σέντραλ»	43	7180	άργει Νιούποστ ἀπὸ 13 Ιαν.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (Λιθ.)	έτ. «Πιούν. Σίπερερ»	55	23930	ἄνεχ. Φόλευ 23 Μαΐου διὰ Κάουες ρόδς
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. Βαλτιμόρην 19 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (Λιθ.)	έτ. «Μαρακαϊ»	44	7256	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 8 Δεκ.
ΧΡΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	42	7084	άργει Ρίθερ Μπλακγουάτερ ἀπὸ 22 Δεκ.
ΧΡΕΑΝΙΣ (Λιθ.)	έτ. «Ρόμπολν ντε 'Ορο»	40	5557	άργει Ρίθερ Μπλακγουάτερ ἀπὸ 22 Δεκ.
ΧΡΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	ἀνεχ. Χιούστον 15 Μαΐου διὰ Χάρην

## (ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΕΚ ΤΗΣ 37ης ΣΕΛΙΔΟΣ)

δας 13.500 τόν. ζαχάρεως εἰς σάκκους δι' ένα λιμένα ιαπωνίας δολ. 9, φίο και στόσουεντ, φόρτωσις 10' Ιουνίου.

«ΕΥΕΡΓΙΩΣ» (Λιθερ.) ἀπὸ ένα ή δύο λιμένας Βορείου ή Νοτίου Κούδας 10.000 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους δι' ένα ιαπωνικόν λιμένα 65)— φίο και στόσουεντ, φόρτωσις 23 'Ιουνίου—10 'Ιουλίου.

«ΣΟΦΙΑ Τ.» (ex «Helfridi») ἀπὸ Κόκτα και Σκούτσκαρ 350 στάνταρτς ξυλείας διά Χαύλια και Θεσσαλονίκην 270)—, φόρτωσις Μάιον.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ» (ex «Κωνσταντίνος Κ.») ἀπὸ Λένινγραδο 1000 φόδομος ξυλείας διά Μομφαλόκεν 170)—, φόρτωσις Μάιον.

«ΑΡΙΑΝΑ» (σημ. Λιδάνου) ἀπὸ Καλύμα 600 στάνταρτς ξυλείας διά Χούλλ 125)—, «ελαίνερ-τέρμερος», φόρτωσις 10' Ιουνίου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἀπὸ ένα ή δύο λιμένας Βορείου ή Νοτίου Κούδας μὲ φύδιν ἀπὸ ένα ή δύο λιμένας Σάντο Ντομέριο 970 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους διά Τόκιο—Χαϊάτα πεντή δολ. 9.10 ένα λιμένας έκφραστες η 9.35 δύο λιμένες έκφραστες, φίο και στόσουεντ, φόρτωσις 10' Ιουνίου—10 'Ιουλίου.

«ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ» (Λιθερ.) ἀπὸ ένα ή δύο λιμένας Βορείου ή Νοτίου Κούδας 950 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους δι' ιαπωνίαν δολ. 9.25 φίο και στόσουεντ, φόρτωσις 26—31 Μαΐου.

«ΜΑΤΡΟΖΟΣ» ἀπὸ ένα ή δύο λιμένας Βορείου ή Νοτίου Κούδας, μὲ φύδιν ἀπὸ ένα ή δύο λιμένας Σάντο Ντομέριο 11.940 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους διά Τόκιο—Μόζι πεντή δολ. 64)6, έναν διά δύο λιμένας 1)9 έξιτρα, φίο και στόσουεντ, φόρτωσις 15 'Ιουνίου—10 'Ιουλίου.

## ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

«ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (Λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Περσικού Κόλπου 28.000 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά Γαλλίαν 65% ἐπὶ έλαστον τῆς βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 1 'Ιουνίου.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ» (Λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Περσικού Κόλπου 28.000 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου (τυήμα φορτίου) διά Σαν Ζούκ, 50% ἐπὶ έλαστον τῆς βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 10' Απρ.

«ΑΚΑΥΑΜΠΕΛΑ» (Λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Περσικού Κόλπου 30.000 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά άμερικανικού λιμένας Ατλαντικού (βορείων τού Χάττερας) 67½% ἐπὶ έλαστον τῆς βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 10' Απρ.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (Λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 17.500 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά άμερικανικού λιμένας Ατλαντικού (βορείων τού Χάττερας) 67½% ἐπὶ έλαστον τῆς βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 10' Απρ.

«ΚΑΣΤΕΛΛΑ» (Λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Περσικού Κόλπου 30.000 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά άμερικανικού λιμένας Ατλαντικού (βορείων τού Χάττερας) 67½% ἐπὶ έλαστον τῆς βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 10' Απρ.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ» (Λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 11.500 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά άμερικανικού λιμένας Κόλπου 55% ἐπὶ έλαστον τῆς βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 3 'Ιουνίου.

«ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ II.» (Λιθερ.) 12.052 τόνων d.w. (τοχύτης 10 μίλλια και καταλάσσιος 14 τ. τηγές δολ με 2% τ. φιούλ δολ) τάιμ-τσάρτερ διά δύο συνεχή ταξιδίων μεταξύ Φάλμουθ και Η' Ήσπιχαρ, λίρας 500 ήμερησιών, Έναρξις 19—24 Μαΐου.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ» (Λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 16.500 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά Πόρτλαντ (Me) 57½% ἐπὶ έλαστον τῆς βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 20 Μαΐου.

«Α·Ι·ΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (Λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Περσικού Κόλπου 19.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά Πόρτ Σαΐδ η 'Αλεξάνδρειαν 22)6, φόρτωσις άρχας 'Ιουνίου.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ» (Λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 16.500 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά Πόρτλαντ (Me) 57½% ἐπὶ έλαστον τῆς βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 20 Μαΐου.

«Α·Ι·ΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (Λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Περσικού Κόλπου 19.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά Πόρτ Σαΐδ η 'Αλεξάνδρειαν 22)6, φόρτωσις άρχας 'Ιουνίου.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ» (Λιθερ.) 12.052 τόνων d.w. (τοχύτης 10 μίλλια και καταλάσσιος 14 τ. τηγές δολ με 2% τ. φιούλ δολ) τάιμ-τσάρτερ διά δύο συνεχή ταξιδίων μεταξύ Φάλμουθ και Η' Ήσπιχαρ, λίρας 500 ήμερησιών, Έναρξις 19—24 Μαΐου.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ» (Λιθερ.) 12.052 τόνων d.w. (τοχύτης 10 μίλλια και καταλάσσιος 14 τ. τηγές δολ με 2% τ. φιούλ δολ) τάιμ-τσάρτερ διά δύο συνεχή ταξιδίων μεταξύ Φάλμουθ και Η' Ήσπιχαρ, λίρας 500 ήμερησιών, Έναρξις 19—24 Μαΐου.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ» (Λιθερ.) 12.052 τόνων d.w. (τοχύτης 10 μίλλια και καταλάσσιος 14 τ. τηγές δολ με 2% τ. φιούλ δολ) τάιμ-τσάρτερ διά δύο συνεχή ταξιδίων μεταξύ Φάλμουθ και Η' Ήσπιχαρ, λίρας 500 ήμερησιών, Έναρξις 19—24 Μαΐου.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ» (Λιθερ.) 12.052 τόνων d.w. (τοχύτης 10 μίλλια και καταλάσσιος 14 τ. τηγές δολ με 2% τ. φιούλ δολ) τάιμ-τσάρτερ διά δύο συνεχή ταξιδίων μεταξύ Φάλμουθ και Η' Ήσπιχαρ, λίρας 500 ήμερησιών, Έναρξις 19—24 Μαΐου.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ» (Λιθερ.) 12.052 τόνων d.w. (τοχύτης 10 μίλλια και καταλάσσιος 14 τ. τηγές δολ με 2% τ. φιούλ δολ) τάιμ-τσάρτερ διά δύο συνεχή ταξιδίων μεταξύ Φάλμουθ και Η' Ήσπιχαρ, λίρας 500 ήμερησιών, Έναρξις 19—24 Μαΐου.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ» (Λιθερ.) 12.052 τόνων d.w. (τοχύτης 10 μίλλια και καταλάσσιος 14 τ. τηγές δολ με 2% τ. φιούλ δολ) τάιμ-τσάρτερ διά δύο συνεχή ταξιδίων μεταξύ Φάλμουθ και Η' Ήσπιχαρ, λίρας 500 ήμερησιών, Έναρξις 19—24 Μαΐου.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ» (Λιθερ.) 12.052 τόνων d.w. (τοχύτης 10 μίλλια και καταλάσσιος 14 τ. τηγές δολ με 2% τ. φιούλ δολ) τάιμ-τσάρτερ διά δύο συνεχή ταξιδίων μεταξύ Φάλμουθ και Η' Ήσπιχαρ, λίρας 500 ήμερησιών, Έναρξις 19—24 Μαΐου.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ» (Λιθερ.) 12.052 τόνων d.w. (τοχύτης 10 μίλλια και καταλάσσιος 14 τ. τηγές δολ με 2% τ. φιούλ δολ) τάιμ-τσάρτερ διά δύο συνεχή ταξι

# ΤΑ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΑ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ Κ. Β. Ι. ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Την 3η Μαΐου συνεκροτήθη ή γενική συνέλευσις των μετόχων της Εθνικής Τραπέζης 'Ελλάδος και 'Αθηνών, κατά την όποιαν διοικητής του ιδρύματος κ. Β. Ι. Κυριακόπουλος, άνεγνωσε την έκθεσην επί των πεπραγμένων του έτους 1957.

Τὸ κείμενον τῆς ἔκθεσεως ἔχει ὡς ἀκολούθως :

«Κύριοι Μέτοχοι,

'Η διοίκησης τοῦ ιδρύματος, προσερχομένη ἐνώπιον τῆς παρούσης συνέλευσεως, διὰ νὰ προδῆ εἰς ἀπόλογισμὸν τῶν πεπραγμένων τοῦ 1957, θεωρεὶ πρῶτον αὐτῆς χρέος νὰ ὑπογραμμίσῃ, ὅτι τὸ ἔτος τὸ ὄποιον διατρέχομεν, προσβλέπει ἐναργεστέαν καὶ ἐπιτακτικότεράν την ἀνάγκην διὰ τὴν δημιουργίαν τῶν προϋποθέσεων καὶ τῶν δυνατοτήτων, αἵτινες ἀπαιτοῦνται διὰ νὰ δημιουργήσουν τὴν χώραν εἰς ὅμαλήν εἰσόδον της εἰς τὴν εὐρωπαϊκὴν οἰκονομικὴν κοινότητα. Σήμερον, παρὰ ποτε, διὰ τῆς εἰσόδου ταύτης θὰ φριχθῶν εὐρέως στάδια καρποφόρου ἀπομικῆς προστασίας, μοναδικῆς ἐγγύησεως διὰ τὴν τελικήν ἐπίδιωσιν τῆς φυλῆς. Τὸ τρέχον ἔτος θὰ κρίνῃ περὶ τῆς δυνατότητος πραγματοποιῆσεως τῶν ἐπιδιώξεων αὐτῶν. Καὶ εἶνε καθῆκον δῶλων ἡμῶν, ἀπὸ τῆς ἡγεσίας μέχρι καὶ τοῦ τελευταίου πολίτου, ὅπως συμβάλλουμεν διὰ δινάμεων μας εἰς μίαν τοιαύτην πραγμάτωσιν. 'Υφιστανται, ἀλλῶς τε, πρὸς τοῦτο διὰ αἱ δασικαὶ προϋποθέσεις : ἡ ἀκάματος ἐργατικότης τῆς φυλῆς μας, οἱ πλουτοπαραγωγοὶ πόροι τῆς χώρας καὶ τέλος η ὀψὲνομένη ἀποταμίευσις. 'Οτι δῶμας ἀπαιτεῖται κατ' ἔσοχήν, εἴνε ἡ ὑπαρκίας ἐνὸς ὀργανικού προγράμματος ἀναπτύξεως, κυρίως δὲ ἡ ἀντιτοκικὴ πρὸς αὐτὸν κατάρτισις καὶ ἐνὸς πιστωτικοῦ προγράμματος ἐπαναποτελεσμένου τοῦ δῆλου πιστωτικοῦ προβλήματος. τόσον ἀπὸ ἀπόφεως φορέων καὶ διοχετεύσεων τῶν διαθεσίμων κεφαλαίων, δῶσον καὶ ἀπὸ ἀπόφεως συμπληρωσέων καὶ ἐνίασις διαχειρίσεως τῶν κεφαλαίων αὐτῶν καὶ καθορισμοῦ πολιτικῆς καταθέσεων, εἰς τὰς ὅποιας δένονται διαιτήτερα νὰ δοθῇ προσοχή, λόγῳ τῆς εὐαισθησίας καὶ τῆς ἐλειψεως εἰσέτι σταθερώσεων μορφῆς αὐτῶν καὶ τῆς πρωτορικῆς διάτην δῆλην οἰκονομίαν ἀνάποδον ἀπόλοτον ἔξασθαισέων τῶν. Τὸν κυριώτερον, ἀλλῶς τε, παράγοντα, διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ προώθησις τῆς προόδου τῆς χώρας, ἀποτελούν αἱ προπελέπαικα καταθέσεις, δὲν πρέπει δὲ νὰ δημιουργήσουνται ψευδαπόθησις ὅστις ἀφορᾶ εἰς τὴν ἔκτασιν τῆς ἀποτελεσματικότητος ἀλλῶν φορέων καὶ ἀγνώστων διὰ τὴν συγκέντρωσιν καὶ σκόπιμον διοχετεύσιν τῶν ἀποταμιεύσεων τοῦ ἐλληνικού λαοῦ.

"Ηδη, ἀφοῦ συντομώτατα προβλέμων εἰς τὴν ἐπισκόπησιν τῆς κατὰ τὸ 1957 ἔξελιξεως τῆς ἑθνικής οἰκονομίας, ἐντὸς τῆς ὅποιας ἐντάσσεται ἡ δρᾶσις τοῦ ιδρύματος τούτου καὶ πρὸν ἡ περιγράψωμεν τὰς ἔξελιξεις ἐν τῇ τραπεζικῇ ἀγορᾷ χρήματος, νομίζουμεν ἀπαραίτητον, κύριοι Μέτοχοι, ὅπως διαγράψωμεν εἰς ἀδρᾶς γραμμάς την διεθνῆ οἰκονομικήν κατάστασιν. Διότι εἴπει ἀπότομο πότε ἀλλοτε ἡ οἰκονομία τῆς 'Ελλάδος καὶ ἡ προσπάθεια διὰ τὴν ἀνόρθωσιν τῆς εἰνες συνδέδεμέναι μὲ τὰς καθ' ὅλου διεθνεῖς, διαιτάται δὲ τὰς εὐρωπαϊκὰς οἰκονομικὰς ἔξελιξεις καὶ προσανατολισμούς.

## ΕΠΙΤΕΥΧΙΑ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Εύνοικαι ἔξελιξεις τῶν οἰκονομικῶν μεγεθῶν.

Κατὸ τὸ παρελθόν ἔτος 1957, αἱ ἔξελιξεις εἰς τὰ κύρα: μεγέθη τῆς οἰκονομίας ὑπῆρχαν ἰδιαιτέρως εὐνοϊκαὶ, ἀπέρεσσαν εὐμενώς τὰς πιστωτικάς συνήκασι καὶ ἐνίσχυσσαν κατ' ἀποφασιστικὸν τρόπον ἀπὸ τὴν σημαντικήν περαιτέρω δελτίσιων τῆς πιστωτικῆς ἀγορᾶς, ἡ ἀνάρωσις τῆς ὅποιας ἐκ τῶν περιπτετῶν τοῦ παρελθόντος τείνει πλέον ν' ἀποδῆ γεγονός, ἐφόσον, Βεβαίως, ἀκολουθήμητη ἀντικείμενη καὶ συνεπή τῆς πιστωτικῆς πολιτικῆς, ὅστις ἀσφαρῶς εἰς τὰς τομεῖς τῆς γεωργίας καὶ τῆς μεταποίησεως, συνεβάδιστο μὲ νομισματικήν σταθερότητα, αἱ δὲ ἀποταμιεύσεις, καταθέσεις καὶ χρηματοδοτήσεις ἐσημείωσαν ἀνόδον, ἀνταποκρίθεσαν πρὸς τὰς πλέον αἰσιοδόξους προβλέψεις.

"Τὴν κατὰ πλέον τοῦ 9 % πραγματοποιηθεῖσα αὔξησης τοῦ ἑθνικοῦ εἰσօδηματος εἰς τὴν σταθερά τιμάς, ἀποτελεῖ καὶ καθ' ἔστιν ἔξειρετικῶν ἱκανοποιητικῶν ἔξελιξιν, ἐνέχει δὲ μεγαλύτεραν σημεῖσιν, καθ' ὃσον διερίστεται, ἐν ἀντιέξει πρὸς τὰ προσδοκεύμενα ἔτη, δηλ. δῶσον εἰς δευτερεύοντας κλάδους ἀλλὰ κυρίως εἰς τὴν πρωτογενή παραγωγήν, γεωργίαν καὶ μεταλλεία, τῶν ὅποιων ἡ αὔξησης ἀνήλθεν εἰς 15 % καὶ εἰς τὴν μεταποίησεως, συνεβάδιστο μὲ νομισματικήν σταθερότητα, εἰς τὴν ὅποιαν σημειώσιθαι αὔξησης κατὰ 8%.

Βεβαίως, εἰς τὴν τόσον σημαντικήν αὔξησιν τοῦ γεωργικοῦ εἰσόδηματος, κατὸ τὸ παρελθόν ἔτος, συνετέλεσαν καὶ αἱ εύνοικαι καιρικαὶ συνθῆκαι, ὡς καὶ ἡ σύμπτωσις καλῆς ἐλαιοπαραγωγῆς. 'Η ἀνοδική, δῶμα, περεία τῆς ἀγροτικῆς παραγωγῆς, ἀνεξαρτήτως τῶν ἀπὸ τοὺς εἰς ἔτος διακυμάνσεων, εἰνε ἀποτέλεσμα τῆς δελτίσιωσεως τῶν ἐγγένειων συνθηκῶν εἰς τὴν γεωργίαν καὶ δύναται νὰ θεωρηθῇ μονιμώτερον χαρακτήρος.

"Η διοικητική καὶ διοτεχνική παραγωγή, ἥτις ἔδεχθη, ἀπὸ πλευρᾶς ζητήσεως τῶν εὐνοϊκῶν ἀντίτυπων τῶν ηὐξημένων ἀγροτικῶν εἰσοδημάτων, ἐπραγματοποίησε σοφαράν αὔξησιν, εἰς τὴν ὅποιαν προφανῶς συνέβαλε καὶ ἡ λίαν σύστισης κατὰ τὸ παρελθόντος τοῦ ἐνίσχυσης τῆς πιστωτικούτητος τῆς, δῶσον καὶ ἡ εἰς τινας περιπτώσεις, σημειωθεῖσα τεχνική δελτίσιων τῶν ἐπικειμένων.

Συνέτει αἱ ἔκ τῶν εὐνοϊκῶν ἔξελιξεων, ὡς καὶ οἰκονομικαὶ προσπτικαὶ :

"Τὸ ηὐξημένον ἐκ τῶν ὡς ἄνω ἔξελιξεων ἑθνικὸν εἰσόδημα τοῦ 1957, ἐδημιουργήσει περιθώρια μεγαλυτέρας ἀποταμιεύσεως, τὴν δόποιαν ἡ ἐπικρατήσασα νομισματική σταθερότητας καὶ ἡ ἀποκατάστασις τῆς ἐμπιστοσύνης εἰς τὸ τραπεζικὸν σύστημα κατεύθυντα εἰς μεγαλύτερον μέτρον.

"Αἱ ἔξελιξεις αὗται μᾶς ἐπιτρέπουν τὴν κατ' ἀρχὴν διατύπωσιν αἰσιοδόξων προβλέψεων καὶ διὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἐφ' ὃσον συνετῇ οἰκονομική πολιτική ἡ διησφάλιζε τὰς ἐπιτευχίες τῶν τελευταίων ἐτῶν καὶ ἡ ἐπεδίωκει τὴν περαιτέρων.

στωτικῆς ἀγορᾶς, ἡ ὑγιῆς ὄργανωσις καὶ ἀνάπτυξις τῆς ὁποίας καὶ ὁ πληρέστερος προσανατολισμός εἰς τὰς ἐπιτακτικωτέρας τῶν ἀναγκῶν τῆς οἰκονομίας ἀποτελούν. Ιδιαιτέρως σημεροῦ, ἀποφασιστικὸν παράγοντα διετέρησεν τὴν διατήρησην τῆς σταθερότητος καὶ τὴν προσδευτικὴν ἀξιοποίησην τῶν παραγωγικῶν δυνατοτήτων τῆς χώρας.

"Τὸ διατήρησης τῶν βασικῶν ἀδυναμιῶν τῆς οἰκονομίας :

Αἱ διαποτισμέναι, εν τούτοις, ὡς ἄνω, ἐπιτεύξεις καὶ ἡ ύφισταμένη προσποτική εὐνοϊκῶν περαιτέρω ἔξελιξεων, δὲν σημαίνουν, ὅτι αἱ βασικαὶ ἀδυναμιῶν τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας ἔξελιτον δὲ ὅμως δὲτοις εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἐστημένης πρόσοδος ικανή νὰ δῷγησται εἰς ὄργανην καὶ μακροχρόνιον θεραπείαν των. Τὰς ἀδυναμιῶν δὲ ταύτας καὶ τοὺς κινδύνους, οἵτινες δύνανται νὰ προέλθουν ἐξ αὐτῶν, ἥθλον τελευταίων νὰ καταστήσουν ἐναργεστέρους καὶ νὰ ἐρεκλύσουν εἰς αὐτοὺς.

ΑΙ ΠΙΣΤΩΤΙΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟ 1957

1) 'Η ἔξελιξις καὶ διαιρόφωσις τῶν καταθέσεων:

Η ἔκτασις τῆς αὐξήσεως τῶν καταθέσεων καὶ ἡ σχέσις των πρὸς τὰς τραπεζικάς χορηγήσεις :

Τὸν βασικώτερον προσδιοριστικὸν παράγοντα εἰς τὰς εὐνοϊκὰς ἔξελιξεις τοῦ παρελθόντος ἔτους ἀπέτελεσαν, τόσον ἀπὸ νομισματικῆς ἀπόγεως, καὶ ἔχυγιανσεως τῶν πιστωτικῶν συνθηκῶν, δῶσον καὶ ἀπὸ ἀπόγεως ἔνισχυσεως τῆς παραγωγῆς, ἡ ηὐημένη ἀποταμίευσις καὶ ἡ ἐπιχυμένη ροπή πρὸς τὰς καταναλώσεων εἴτε τοῦ συνόλου τῶν ἑθνικῶν παρωνότασιν ἔτους 1957 νέαν ιεσιν, ἡ δόπια ὑπῆρξεν οὐσιώδεστέρα διὰ τὴν ιδιοτικήν οἰκονομίαν καὶ ὑπολογίζεται, ὅτι κατήλθεν εἰς τοὺς 70.2% ἐπὶ τῶν ἑθνικῶν πόρων. ἔνοντι 72.1% τὸ 1956 καὶ 73.4%. Αἱ παρὰ Τραπέζαις καταθέσεις, παρὰ τὴν μείωσιν τῶν ἑταίρων, ἔντον τὸ 1957, παρουσίασαν αὔξησιν, πήποντος ἀπέρκοντισης πάσαν πρόδειψιν καὶ ἡ δόπια ἀποδιεκύνει τὸν βαθμὸν ἀποκαταστάσεως τῆς ἐμπιστοσύνης πρὸς τὰς Τραπέζας, θέτει δέ, συνεχίζομέν, ἐφ' ὃσον ἀκολουθοῦντι προσδιορίζουσα πολιτική, ἀποτελεσμάτων τῆς διαθέσεως τῆς διεθνούς δημιουργίας.

Αἱ παρὰ Τραπέζαις (πλὴν Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος), ιδιοτικαὶ καταθέσεις παρουσίασαν αὔξησιν τὸ 1957 κατὰ 3.357.2 ἑκατ. δραχμῶν, ἔναντι ὑπέρκοντισης πάσαν πρόδειψιν καὶ ἡ δόπια ἀποδιεκύνει τὸν βαθμὸν ἀποκαταστάσεως τῆς ἐμπιστοσύνης πρὸς τὰς Τραπέζας, θέτει δέ, συνεχίζομέν, ἐφ' ὃσον ἀκολουθοῦντι προσδιορίζουσα πολιτική, ἀποτελεσμάτων τῆς διαθέσεως τῆς διεθνούς δημιουργίας.

"Ο, τι, πάντως, πρέπει νὰ σημειωθῇ, εἶνε, ὅτι καὶ σήμερον τὸ σύνολον μεγέθος τῶν παρὰ Τραπέζαις καταθέσεων παραμένει οὐσιωδῶς κατώτερον τοῦ προπολεμικοῦ των μεγέθους καὶ διατερεῖ σημαντικῶν μεγάλων χορηγήσεων, αἵτινες εἰσέτι τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος καὶ τῆς Κυπριατικῆς Τραπέζης. Αἱ ἔκ τοῦ ἀκότοκοῦ προσδιορισθήσεις, αἱ προνοίμια της ἐμπορικῶν Τραπέζων ἔχουν περιορισθήσεις εἰς ἀστήματον ποσόν, δέοντα δὲ νὰ ληφθῇ ὑπὲρ ὄψιν, ὅτι αἱ παρὰ τὴν Τραπέζη 'Ελλάδος καταθέσεις αὐτῶν εἰνε πολλαπλάσιαι τῶν τοιούτων χορηγήσεων. 'Η ἀντικατότσασις χορηγήσεων τῶν ἐμπορικῶν Τραπέζων ἔκ τοῦ ἀκότοκοῦ προνομίου διὰ τῶν χορηγήσεων εἰνε καταθέσεων εἶχεν ἀντιπληθωρικήν αὔξησικήν επί την προνομίου τοῦ φαινομένου αὐτοῦ, τοῦ δόπιον, τοῦ πάντως, ἡ ἔκτασις δέν πρέπει νὰ ὑπερβάλληται καὶ τὸ δόπιον, βεβαίως, μόνον δι' ἐν μεταβατικὸν διάστημα θὰ ἐπηρεάζῃ αὐξητικῶς τὰς καταθέσεις, ἐνδειξιν ἀποτελεῖ ἡ σημαντική αὔξησης τοῦ ἀριθμοῦ τῶν καταθέσεων παρὰ τὴν Ε. Τ. Ε. Α., ἀνελθόντος διὰ τὰς καταθέσεων δημοφέως τοῦ 133.113 τὴν 31.12.1957, ἔναντι 98.303 τὴν 31.12.1956.

α) 'Η μείσιας παλαιοτάτων ἀποταμιεύσεων :

"Ἐξ ἀλλοῦ, εἰς τὴν ηὐξημένην εἰστροφήν ἀποταμιεύσεων εἰς τὰς Τραπέζας, φαίνεται νὰ δῷγησται ὁ οὐσιωδῆς περιορισμὸς τῶν ἔξωτραπεζικῶν δανεισκῶν συναλλαγῶν τόσον τῆς μορφῆς τὴν δόποιαν αὐτοῖς εἰχον λάβει κατὰ τὰ μεταπολεμικά ἔτη, δῶσον καὶ τῆς μορφῆς τὴν δόποιαν εἰχον περιολεμικῶν. 'Η διὰ τῶν τραπεζικῶν ἀγωγῶν διέλευσις τοῦ δανεισκοῦ χρήματος ἔχει πλέον περιορίσεις εἰς τὸ ἐλάχιστον τὸν ἔξωτραπεζικὸν δανεισμὸν καὶ εἰνε προφανές ποιαν σημασίαν εἰνε δυνατόν νὰ ἔχῃ τοῦ τόσον ἀπό πόφεως λεογράφησην χρηματοδοτήσεως τῶν ἀναγκῶν τῆς οἰκονομίας δῶσον καὶ ἀπό πόφεως ἐπιθεωρύσεων.

"Η ἐμρηγεία τῆς μεγάλης αὔξησεως τῶν καταθέσεων ἀνεζητήθη καὶ πιστωτικών :

"Η ἐμρηγεία τῆς μεγάλης αὔξησεως τῶν καταθέσεων — πιστωτικών, τοῖς τὴν κατόπιν τῆς αὔξησεως τῶν καταθέσεων καὶ τὴν ἐξ αὐτῆς συνέγεντι τῶν πιστωτικῶν περαιτέρω ὑπὲρ τῶν πιστοληπτῶν αὔξησην τῶν καταθέσεων κ.ο.κ. 'Αλλὰ τὸ παρ ἡμῖν σύστημα πιστοθοδοτήσεων καὶ ἡ

Άπό τών επιχειρήσεων χρησιμοποίησις τών πιστώσεων δὲν καθιστών ίκανή την άπό της πλευράς αύτής σημαντικήν αύξησιν τών καταθέσεων, ως έκ τούτου δὲ δὲν δύναται νά γινη λόγος σήμερον περί «πιστωτικού πληθωρισμού». Φαινόμενον τοιούτου πληθωρισμού θὰ έδικαιολογείται νά θεωρηθεί ότι δυνάμενον νά έκδηλωθῇ. Άπό τας παρούσας συνθήκας, μόνον ήποτε την ειδικήν έννοιαν της λόγω τών υφισταμένων ρυθμίσεων ωθήσεως τών Τραπέζων είς ώρισμενα χορηγήσεις, πέραν τών χραγματικών άναγκών της οικονομίας και άνευ τών προϋποθέσεων τάς δύοις θέτει άρθρη τραπεζική τακτική. Τοιάστι, όμως, χορηγήσεις δέν φαίνεται νά έχουν λάβει χώρας είς εύρυτέραν έκτασιν.

Εύνοϊκά συμπτώματα της έξελίξεως α) Καταθέσεις και Έθνικόν Πρινού :

Την σημαντικήν βελτίωσιν κατά τα τελευταία έτη, και δή κατά το παρελθόν έτος, της ροπής πρός κατάθεσιν και τού δύκου τών καταθέσεων δεικνύει η ουσιώδης αύξησις τού ποσοστού τών παρά Τραπέζων (πλήν Τραπέζης Ελλάδος) καταθέσεων έπι τού άκαθαρίστου ένθικου προϊόντος.

Έτη	Άκαθαρίστον Έθνικόν Πρινού	Καταθέσεις παρά Τραπέζαις (πλήν Τ.Ε.)	Σχέσις %
	(1)	(2)	
1938	85.937	23.520	27,4
1954	56.112	3.900	7,0
1955	64.391	4.603	7,1
1956	73.699	6.441	8,7
1957	81.802	10.386	12,7

### β) Καταθέσεις και Κυκλοφορία:

Την βελτίωσιν ταύτην, ως και την άναπτυξιν τού τραπεζικού συστήματος, δεικνύει έπισης η σημαντική αύξησις τού ποσοστού τών καταθέσεων έπι της κυκλοφορίας τραπεζογραμματίων και τού ποσοστού τών καταθέσεων όψιμων έπι της συνοικής προσφοράς χρήματος. Εις χώρας, δημοσίας ή τραπεζικής άγοράς αυτηπίπτει με την άγοράν χρήματος και κεφαλαίων, αι ως άνω έξελίξεις είναι ιδιαιτέρας σημασίας.

Η κατεύθυνσις τών καταθέσεων:

a) Ιδιωτικών

Ο δύος τών νέων καταθέσεων συνεκεντρώθη και πάλιν κατά το παρελθόν έτος είς την Έθνικήν Τράπεζαν Ελλάδος και Αθηνών, αι παρά τη ίδια ποσοστού καταθέσεις (μη συμπεριλαμβανομένων τών άνακαταθέσεων της Αγροτικής Τραπέζης και τών Ταχυδρομικών Ταμειαυτηρίων) παρουσιάσαν αύξησιν το 1957 κατά δραχμάς 1.640,8 έκατ., έναντι αύξησέων των το 1956 κατά δραχμάς 608,7 έκατ. και το 1955 κατά 308,7 έκατ. δραχμών. Ούτως, αι άποταμεύσεις έπανερχονται είς την παλαιάν και εύρειαν των κοίτην, δια νά δώσουν είς την Έθνικήν Τράπεζαν την γνώμιμον ιστορική μορφήν ένος μεγάλου έθνικού, άνεξαρτήτου και αύτοδυνάμου τραπεζικού όργανουσιον. Έπι τού συνόλου τών ιδιωτικών καταθέσεων παρά Τραπέζαις (πλήν Τραπέζης της Ελλάδος) αι παρά τη Έθνική Τραπέζη Ελλάδος και Αθηνών καταθέσεις άπετέλουν είς το τέλος τού παρελθόντος έτους το 47,8% έναντι 47,1% είς το τέλος τού 1956 και 45,9% είς το τέλος τού 1955.

Αι έξι άνακατανομής καταθέσεων Δημοσίων Όργανων προσειών, βάσει τού A. N. 1611) 50 παρ' εμπορικάς Τραπέζαις έσπημειώσαν αύξησιν κατά 47,1% έκατ. κατά το 1957. Σημαντικώς μεγαλύτερα όμως ήτο η αύξησις τών καταθέσεων αυτών παρά τας άλλας, μη έμπορικας, Τραπέζαις.

Η συνθεσις τών καταθέσεων και ή έξι αύτης έπιβάρυνσις τού κόστους τού χρήματος:

Κατά το παρελθόν έτος έσημειώθη αύξησις είς δλας τάς κατηγορίας ιδιωτικών καταθέσεων, όψιμως (24,1%), ταμειαυτηρίου (133,4%) και προθεσμίας (174,8%). Άλλα λόγω της μεγαλύτερας αύξησέων τών καταθέσεων ταμειαυτηρίου, τών όποιων το ποσοστόν έπι τού συνόλου τών ιδιωτικών καταθέσεων άνηλθεν άπό 40,7% είς το τέλος τού 1956 είς 53,4% είς το τέλος τού 1957, το ποσοστόν τών καταθέσεων όψιμων κατηλήθεν άπό 43,9% είς 30,7% άντιστοιχως. Ούσιωδης ύπηρξε και η αύξησις τού ποσοστού των έπι προθεσμίας καταθέσεων έπι τού συνόλου τών ιδιωτικών καταθέσεων. Τούτο δεικνύει, πωδωσδήποτε, μίαν θελτίωσιν της συνθεσις τών καταθέσεων, είς την όποιαν συνετέλεσε και ή άπό το παρελθόντος Ιουλίου διαφορισμός τών έπιτοκίων ύπερ τών καταθέσεων προθεσμίας, ως άποδεικνύει ή έκτοτε πολύ ταχυτέρα αύξησις τών καταθέσεων αυτών. Άλλα και αι καταθέσεις ταμειαυτηρίου, παρ' άλλον δημοσίεις είσι αύμεσων άναληπταί, έτοιοις, ως έκ της προελεύσεων των και της άποταμεύσης των φύσεως (και συνεπώς της βραδυτέρας των κινησιών), προσδιοισουν, με την μεγαλύτεραν άναλογισιν με την όποιαν άπό έτους είς έτους άπεισέρχονται είς τού σύνολον των καταθέσεων, σταθερώτερον είς αυτάς χαρακτήρα. Πρός ένισχυσιν τούτου, νομίζουμε δημοσίεις ή έπιβαρυνονται με τά παρεχόμενα είς τάς καταθέσεις της κατηγορίας ταυτής ύψηλός έπιτοκία. Κατ' αύτον τον τρόπον κατά το παρελθόν έτος, πέσαν της ποσοτικής, έσημειώθη και ωρισμένη ποιοτική βελτίωσις τών καταθέσεων. Η έκ της διαμορφώσεως, όμως, ταύτης τών έγενε καταθέσεων συνεχής και σημαντική ίμωσις τού κόστους, άπερρόφηση μέγα μέρος τής ώφελείας ήτις δηλού δυνατόν νά προκύψῃ έκ της μειώσεως τών έπιτοκίων καταθέσεων.

Η άναγκη περαιτέρω βελτίωσεως της συνθεσις και ή πρόσφορος πρός τούτο πολιτική :

Παρά ταύτα, και παρά την σημαντική έπιβάρυνσιν τού κόστους τών καταθέσεων δια τάς Τραπέζαις, ή άναλογία τών διαφόρων κατηγορίων καταθέσεων άπέχει πολύ, τούλαχιστον δια την Έθνικήν Τράπεζαν, ή όποια κατά προτίμησιν ασκεί την βιομηχανική πίστιν, τού νότια είναι ή εύκταία, και έαν δέν βελτίωση θὰ άποτελέστη σοδαρόν έμποδίον δια την διοχέτευσιν τών συγκεντρωμένων καταθέσεων είς την έξιπτηρέτησην τών έπιδιώσεων της οικονομικής διαπτώπευσης τής χώρας. Πρός βελτίωσιν της συνθεσις τών καταθέσεων παρά ίδιας έπεινδυσεων είναι άναγκασια, αφ' ένδις μέν η έφαρμογή πολιτικής έπιτοκίων, ή όποια χωρίς νά έπιβαρυνη τό κόστος τού τραπεζικού χρήματος ανευ άποχρώντος λόγου, θὰ έπιδιώξῃ τόν προσανατολισμόν τών καταθέσεων πρός την άναλογισιν την άνταποκρινομένην πρός την ένδικυσμένην σχέσιν, βραχυπροθέσμων και μακροπροθέσμων χορηγήσεων άφ' έπειρου δε ή υποδόθησις της προσπαθείας ταύτης πρός την προσηκούσης άναλογιας μετα-

έν τών κατηγορίων, καταθέσεων διά της συμμιζεως με τάς ίδιωτικάς καταθέσεις αλλων, ως έκ της φύσεως των μακροπροθέσμων, κεφαλαίων. Τοιαύτα κεφαλαία είνε τά προερχόμενα κυρίως έν διαθεσίμων Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου και έκείνων τού Ο.Χ.Ο.Α., ή όποιος ούτε ως όργανος έχων σαφή άποστολήν ή ειδικευσιν, ως έκ της ποικιλής φύσεως και της μορφής τών έργασιών του, δύναται νά γινη χαρακτηρισθῇ, ούτε καμμίαν άπο τας προϋποθέσεις παρουσιάζει διά μεγάλας χρηματοδοτήσεις και προγραμματισμένη προώθησιν της βιομηχανικής αναπτύξεως.

Η πρόσμιδις αυτή ίδιωτικών καταθέσεων και κεφαλαίων μακροχρονιώτερου χαρακτήρας έπιβαλλεται έπι πλεον έκ τών έξης, ίδιαιτέρας σημασίας, λογων: Πρώτων, καθ' άσον η αύξησις τών ίδιωτικών καταθέσεων καθιστά την χρησιμοποίησίν των περισσότερων ως έκ της εύαισθησίας των δυσχερή και άπαιτητήν υπό ωρισμένας προϋποθέσεις ως πρός την άσφαλειαν των. Εύρυτεραι τοποθετήσεις εκ καταθέσεων διά μηδιμουργήσουν δισχερείας εις πεπτώσεις διακυπάντεσων τών καταθέσεων αυτών, έξ οισύνηποτε λόγου (ώς φερ' ειπεν έξ αστόχου χειρισμού τών έπιτοκίων Κ.Ο.Κ.) και κινδύνους διά την ρευστότητα τών Τραπέζων. Δεύτερον, διότι τά όργανοι δεδομένα της έλληνης οικονομίας δέν έπιτρέπουν άνεσιν μακροπροθέσμων ιδιωτικών καταθέσεων, ένω και ίχαρακτηρίζουσα την άναπτηξιαν της βιομηχανίας πληθωραρίας (βραχυπροθέσμων και μακροπροθέσμων πιστωτών εν συνδυασμω). Τρίτον, διότι η πρόσμιδις τών άνω κεφαλαίων δέν θα καθίστα απλώς καλυτέρων την κυκλοφορίαν των άλλα και άσφαλεστερον τόν έλεγχον της διαθέσεως, ίδια έκεινων έξ αυτών, τών άποιν δε παρακολουθείται σήμερον ή διοχέτευσις (καταθέσεων Ν.Π.Δ.Δ.). Σημειωτέον, δημοσίεις της έπιτρέπει την ικανοτοίστερην σκοπίμων μακροπροθέσμων πιστωτικών άναγκης προστασίας.

Τό βασικόν διά την Έθνικήν Τράπεζαν διλήμμα: ύψηλον κόστος καταθέσεων ή ύψηλόν παραγωγικών κόστων:

Βασικόν, ως έν τών λεχθέντων, δίλημμα, πρό τού άποιν άναπτηξεύτων καταθέσεων, είδημη πρόπεται νά συνεχίσουν έπιδιώκουσαι την βελτίωσιν της ποιοτικής συνθέσεων τών καταθέσεων παρά τό ύψηλότερον κόστος τό άπο την άνετην συνεπάγεται, ίνα έξασφαλίσουν ύγιειστέρων, σταθερώτερων και άμαλωτέρων χρηματοδότησην της οικονομίας ή ένω πρέπει νά έπιδιώκουν μείωσιν τού κόστους τών καταθέσεων, ήτις θὰ έπέτρεπτε τή δημιουργίαν τών προϋποθέσεων διά την ύπερστοτηταν τών παραγωγών έπιχειρήσεων.

Διά Τραπέζας, πάντως, αιτίνες έχουν κύριον άντικείμενον χρηματοδοτήσεως τή βιομηχανίαν και τάς μεγάλας έπιχειρήσεις, ή ποιοτική βελτίωσις και ή σταθερότης τών καταθέσεων γενικος άναγκωρίζονται ως έχουσαι άλως ίδιαιτέρως βαρύνουσαν σημασίαν. Υπό τάς σημερινά δυσμενείς είσι συνθήκας ροπής πρός μακροχρονιώτερων καταθέσεων είνε προτιμοτέρα και χαρημολόγηση τό κόστους αυτών, διά δύο βασικούν κυρίων λόγους: Διότι, έν πρώτοις, είνε βέδαιον, δημοσίεις των, είνε έπιχειρήσεις, ως έκ της φύσεως των άλλος και τού μεγέθους των, είνε έπιχειρήσεις στερούμεναι της έλαστικότητας και ρευστότητας τών, τός έπιχειρήσεις στερούμεναι της έλαστικότητας και τού μεγέθους των, οιτίνες θὰ έπέτρεψε την κανόνα δι' άλλας έμπορικας Τραπέζας ή διά την Τράπεζαν της Ελλάδος, ήτις πραγματοποιείται χορηγήσεις έμπορικας και περιωρισμένης έκτάσεως είς μικράς και έπιχειρήσεις μονάδας.

Και τό κυριώτερον, ίσως, διότι άκομη και ή βραχυπροθέσμος βιομηχανική πίστης έχει χαρακτήρας μακροτέρων διαρκείας ή άλλας κατηγορίας βραχυπροθέσμων πιστωτών και μονιμωτέρων είνε ό τρόπος καθ' άνεταν τα κυκλοφοριακά κεφαλαία πρέπει νά εύρισκωνται είς την διάθεσιν τών βιομηχανικών έπιχειρήσεων ή διά την έπιδιώσεις την πειθαρίσιαν διάποδότησην τών καταθέσεων θά ύφιστατο κίνδυνος άρθρου μίνων είς την πιστοδότησην, με συνέπειαν δημιουργίαν άνωμαλιών είς την παραγωγικήν διαδικασίαν και με περαιτέρω άποτελέση τή σοδαρόν διόγκωσιν τού παραγωγικού κόστους, λόγω διακοπών είς την δραστηριότητα τών έπιχειρήσεων ή αναγκαστικής προσφυγής αυτών είς την ύψηλότερον έπιχειρησικόν δανεισμόν.

Η Έθνική Τράπεζα, και ως ίδιμα διάκονον κοινωνικόν λειτουργημα, και ως όργανος χρηματοδοτήσεως, άποδείπητε, πρό παντός άλλου, είς μείσαφαλίσιν άμαλού ρυθμού είς την παραγωγικήν διαδικασίαν και έπιδιώκει την μείσων τού κόστους άντης. Δι' οι και μετά τήν έπιτευχθείσαν έπανδον τών άποταμεύσεων είς τάς Τραπέζας, άποδείπητε ήδη κυρίως είς την βελτίωσιν της ποιοτικής συνθέσεως τών καταθέσεων, ήτις άποτελέση προϋπόθεσιν διά κρηματοδότησην της παραγωγής άνταποκρινομένην πρός την ένδικυσμένην προσηκούσης μετα-

## 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.

# 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

Phones: 28779

Cables: VISCONTI-VENICE

Private: 29065 - 34715

VENICE - ITALY

PHONES: 31478.25889

Teladdr: HERMES  
CAPE TOWN

## HERMES SUPPLIERS (PTY) Limited

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ & Α. ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ

Τρόφιμα, ύλεια μηχανής, καταστρώματος  
και «ΤΡΑΝΣΙΤ»

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

Tel. Address:  
"NEGRISCO,"

Telephone Nos office 38  
Private 84164

## NEGRIS & Co.

(ESTABLISHED 1902)

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

COLOMBO

CEYLON

## ΚΕΡΚΥΡΑ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ΚΟΝΤΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ — ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ

ΤΗΑ ΔΙΕΥΘ. "ΚΟΝΒΟΥΔΑ," ΚΕΡΚΥΡΑ

LLOYD'S AGENT

CONWOOD - CORFOU

ESTABLISHED IN 1869

HEAD OFFICE: 9, RUE JACQUES BINGEN, PARIS

## JOKESEN & HANDSAEM, S.A.

LICENSED STEVEDORES, SHIP'S SHIPPING AND FORWARDING AGENTS

DUNKERQUE • CALAIS • HAVRE  
ST. NAZAIRE • NANTES

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

LIVERPOOL: "POLLEXFEN & CO. LTD.", Chapel Chambers North  
Telegrams: "POLLEXFEN," Telephone: CENTRAL 72067.  
THOMAS BROCK & CO., 29, Waterloo Street.  
Telegrams: "LINDEN," Telephone: Central 1914

## E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ - ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ  
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRICKON: 158/9, HIGH STREET HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ:

57/65, 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. ΗΑΙΑΔΗΣ

## 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 ΝΑΥΤΙΚΑ

## Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΣ ISTANBUL

'Από το 1920 P. O. BOX 79 GALATA

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ  
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

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

## C. G. VARCADOS & CO.

SHIPCHANDLERS

A D E N

Cable address: "VARCADOS,

Provisions and General Groceries  
Fresh Meats, Engine and deck Supplies

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

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣΘΕ ΤΑ ΦΡΕΣΚΑ ΣΑΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ

## HORACE L. OKELL & SONS

SHIPPING BUTCHERS & FRESH PROVISION MERCHANTS

139/141 PARK ROAD

183/185 REGENT ROAD

LIVERPOOL 8.

SALFORD, 5, MANCHESTER

Telephone: ROYAL 4482

24 Hour Service

Telephone: TRAFFORD PARK 0573

Telegrams: "REPLENISH., ALL PORTS

Πλήρως κατηρτισμένον Έλληνικόν τμῆμα θά σας παράσχε αύμεσον και αύμεμπτον έξυπηρέτησιν.

## GEBR. SCHOEMAKER

BREMEN

ESTABLISHED 1888

TEL. NR. 26146/48 OFFICE SCHLACHTE 29

TELEGRAMS: AUSRUETUNG BREMEN

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

SHIPPING - BUTCHERS - SHIPCHANDLERS

MANAGER OF THE GREEK DEPARTMENT

JOANNIS KARAGIANNIDIS TEL. 53.154

## EIS THN GERMANIAN

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ  
ORIENT FRACHTKONTOR

STUBBENHUK IO... HAMBURG 111 GERMANY  
THA. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ "ERMIS."

BREMEN: SCHLACHTE 15/18,  
EMDEN: HANDELSHOF

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΣΥΛΑΣ  
F. MOSNY

## ENG CHEONG PENG KEE LIMITED

SHIP CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS  
COLD STORAGE PROPRIETORS

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

United Kingdom Agents:

AVGHERINO & APERGUIS  
DEVENSHIRE CHAMBERS, 146 BISHOPSGATE  
LONDON E.C. 2

Telephone: Bishopsgate, 1343

Telex: AGESILAUS, LONDON

## LEETE'S (SHIPPING AGENCIES) LTD.

LONDON

BURY COURT HOUSE 718 BURY COURT, LONDON E.C. 3  
THA. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SEABURDOCK

STEVEDORING & TALLYING K.L.P.

Πλήρες δίκτυον άνταποκριτών εις τούς κυριωτέρους  
Λιμένας

Διεύθυνται προσωπικώς ύπό τοῦ "Ελληνος  
Κου ΡΩΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ"  
Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτισιν του εἰς τὰ  
Ναυτιλιακά ζητήματα.

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.

Cables:  
"AESALPORTS, London

## D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS • BROKERS OF CHARTERING • FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

PORT-SAID

SUEZ

P.O.Box 1746

P.O.Box 55

P.O.Box 9 (PORT TEWFICK)

Members of the Baltic and International Maritime Conference

TELEGRAMS: ALL OFFICES "DIORYX,"

# ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

STEAMSHIP BROKERS & AGENTS

CABLE ADDRESS: ORIONSHIP

80 BROAD STREET

NEW YORK, N.Y.

## ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

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

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

## LIVIERATO & C°

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

ADEN

SHIPCHANDLERS

SERVICE QUALITY  
SATISFACTION GUARANTEED

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ

4 7 4.2 3 7

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:

"ΤΗΕΡΑΡΑΠΑΤΕΡΑΣ," ΠΕΙΡΑΙΑ

ΘΕΟΔ. ΠΑΠΑΠΑΤΕΡΑΣ & ΣΙΑ  
ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΑΚΤΗ ΜΙΛΟΥΔΗ ΙΜΕΑΡΩΝ ΕΛ-ΠΑ

## SHIPSTORES RUDOLF BREMICKER

Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός Οίκος ύλικών καταστρώματος και μηχανής. Τροφοδοσίαι.

BREMERHAVEN, BREMEN, BRAKE, NORDERHAM  
TEL. 4441/2 81672 1 83172 510 2443

CUXHAVEN 2125 TAKHΣ ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ  
ΔΙΕΥΟΥΝΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

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

## OCEAN OIL CO. (1942) LTD.

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

STOCKS HELD AT ALL IMPORTANT WORLD PORTS  
AGENTS AT PIRAEUS: PIRAEUS SUPPLY COMPANY  
14a George Skouze Street · Tel. No. 474.479

## COMMONWEALTH SUPPLY CO.

SHIPS CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS

COLOMBO 1. (CEYLON)  
"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  
DEVENSHERE CHAMBERS 146, BISHOPSGATE  
LONDON E.C. 2  
Telephone: Bishopsgate 1343 Telegrams: AGESILAUS, LONDON

## BARTHELS & LUEDERS

ALL SORT OF SHIP REPAIRS

Best of work - Most Moderate prices  
The only yard in Continent to skim crank  
pins on board the ship on the spot with  
their own designed machine

HAMBURG II, NORDERELBSTRASSE 15

Telephone: 31 14 11 Four lines Tel. Address: POLITROMM

## GENERAL STEVEDORES & CONTRACTORS

## GRAIN FITTING & TRIMMING

## ALL UNITED STATES NORTH PACIFIC PORTS

ENQUIRIES SOLICITED

LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH

ROTHSCHILD INTERNATIONAL  
2247 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  
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A. E.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΗΜΑ 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

'Από 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. — Έργασία καὶ απόδοσις ἡγγυημέναι.

Telephone: DIGBY 4.5900

Cable Address: POSEIDON

## MAR-TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44, WHITEHALL STREET

NEW YORK 4, N.Y.

"ΟΛΥΜΠΟΣ,,

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

I. K. ARVANITIDΗΣ & ΣΙΑ

ΑΘΗΝΑΙ

ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ, 4  
ΤΗΛΕΦ. 30.078 - 27.541

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 41  
ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

'Εκδόσεις: 'Αεροπορικῶν Σιδηροδρομικῶν καὶ 'Α-  
τυποπλοϊκῶν Εἰσιτηρίων.

'Αποστολαὶ πληρωμάτων — Ναυτικαὶ Έργασίαι

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	Όδός Σοφοκλέους 11	ΚΟΛΩΝΟΥ	Όδός Συρράκου 5	ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	Όδός Ιωάν. Δροσοπούλου 15
ΑΘΗΝΑΣ	» Αθηνάς 14α	ΚΥΨΕΛΗΣ	» Κυψέλης 86	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗΣ	» Αθηνών & Ήπειρου
ΑΧΑΡΝΩΝ	» Αχαρνάς 114	ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ	Γνωστά Μαιουρομιχάλη — Καλλι-	ΚΑΜΠΙΝΙΩΝ	» Αθηνών & Ήπειρου
ΒΑΘΗΣ	» Αριστοτέλους 15α		δρομού	ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	Κανελλοπούλου άριθ. 6
ΠΛΑΤ. ΗΡΩΩΝ	» Καραϊσκάκη 31	Ν. ΙΩΝΙΑΣ	Όδός Μικράς Ασίας 11	Μ. ΣΤΟΑΣ	Λεωφ. Δ. Γουναρη 3
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	» Κολοκοτρώνη 47	ΠΑΓΚΡΑΤΙΟΥ	» Εύτυχιου 23		
ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	» Ιφιγενείας και Λεωφ. ΠΑΤΗΣΙΩΝ	ΠΛΑΚΑΣ	» Παπασίσιου 164		
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	Θησαυρού 4	ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ	» Ντέκα 11 & Πανδρόσου	ΝΙΚΙΑΣ	Όδός Αντιοχείας 2
ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ	Θεμιστοκλέους 87	Παν. Τσαλδάρη (Πει.-ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ	Λεωφ. 'Ελ. Βενιζέλου 2		
			Όδός Σωκράτους 31		

### Π Ε Ι Ρ Α Ι Ω Σ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	Όδός Ιωάν. Δροσοπούλου 15
ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗΣ	» Αθηνών & Ήπειρου
ΚΑΜΠΙΝΙΩΝ	ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ
ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	Κανελλοπούλου άριθ. 6
Μ. ΣΤΟΑΣ	Λεωφ. Δ. Γουναρη 3
ΝΙΚΙΑΣ	Όδός Αντιοχείας 2

## ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘΗ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β' (Έγνατιας), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΦΟΥΡΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΜΥΡΙΝΑ (Λήμουν), ΝΑΕΟΣ, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΣΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΑΤΡΑΙ Β', ΠΑΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΗΝΟΣ, ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

## ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

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

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

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

**ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

# THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

ESTABLISHED 1922

HEAD OFFICE: **LONDON**

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

CABLE ADDRESS: "ETNEARACO,,

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. **STRATIS G. ANDREADIS**

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

AFFILIATED TO: **THE COMMERCIAL BANK OF GREECE**



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

## ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

Έκ λιμένων ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΙΤΑΛΙΑΝ, ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν.  
Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν.  
Έκ λιμένων ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΛΟΝΔΙΝΟΥ δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ,  
ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ και τάναπαλιν.

<sup>Επίσης</sup>  
Έκ λιμένων ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΛΟΝΔΙΝΟΥ δι' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ  
και τάναπαλιν.  
Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,  
ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ και τάναπαλιν.  
Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ διά λιμένας ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ και  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΙΝΔΙΩΝ, ΚΟΛΟΜΒΩΝ και τάναπαλιν.  
Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ διά ΒΗΡΥΤΤΟΝ

## ΤΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

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

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

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ: DEUTSCH-HELLENISCHE SCHIFFARHTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGERSTRASSE 8/10, "HANSAHaus," CABLES: "DEUTELLEN,"  
ΚΩΝΙΠΟΛΙΣ: TURK-HELLEN SEYRISFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. GALATA 969 CABLES: "TURKLENIK,"  
ΣΜΥΡΝΗ: TURK-HELLEN SEYRISFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. 359 CABLES: "TURKLENIK,"

Ωσαύτως Πράκτορες είς ἄπαντας τούς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Ακτή Μιαούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφωνον: 471.541 (3 γραμμαί)

TELEGRAMS: NIKAS

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

TELEPHONES: DAY 525

C. R. KNIGHT & CO

NIGHT 4456

101 LEADENHALL STR.

LONDON E.C. 3.

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

SHIPCHANDLERS - EXPORTERS - IMPORTERS  
COLD STORAGE CHAMBERS

TELEPHONES:  
MANSION HOUSE 9131

LOURENCO MARQUES

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

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS  
62 Av. ALVARES CABRAL

Σ. ΚΟΝΤΟΣ & Δ. ΤΖΑΝΕΤΑΤΟΣ Ο.Ε.  
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΤΗΛ/ΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:  
ΣΟΛΚΟ - ΤΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΜΕΓΑΡΩΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ  
ΑΣΤΙΓΓΟΣ 6

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:  
474.497 — 475.034

# ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(ΔΙΛΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΤΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907



ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51<sup>ο</sup> ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΠΤΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: SNEAL ΤΗΛΕΦΩΝΑ 470.241 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ  
ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ  
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ  
ΑΓΓΛΙΑΝ  
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑΝ-ΒΑΛΤΙΚΗΝ  
ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ  
ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

# 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 'Εθνικῆς Τραπέζης.
- Θὰ ἔχετε τὴν ταχυτέραν ἔξυπηρέτησιν.
- Αἱ οἰκογένειαι σας θὰ τυγχάνουν εἰδικῆς φροντίδος.

## ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΑΟΜΕΝΟΙ

- "Οπου καὶ ἂν εύρισκεσθε ζητήσατε ἀπὸ τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας εἰς τὴν Μεγ. Βρετανίαν, τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, τὴν Νότιον 'Αφρικήν, Αἴγυπτον καὶ Κύπρον, νὰ σᾶς διευκολύνουν εἰς κάθε ζήτημά σας.
- "Εχετε ὑπ' ὄψιν σας ὅτι, εἰς ὀλόκληρον τὴν 'Ελλάδα τὰ 134 Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας δύνανται νὰ ἔλθουν εἰς ἄμεσον ἐπικοινωνίαν μὲ τὴν οἰκογένειάν σας.
- Εἰς ὀλόκληρον τὴν χώραν καὶ ιδίως εἰς τὰς ναυτικὰς περιοχὰς τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης 'Ελλάδος καὶ 'Αθηνῶν ἔχουν λάβει εἰδικὴν ἐντολὴν νὰ ἔξυπηρετοῦν, νὰ βοηθοῦν, νὰ παρέχουν κάθε συνδρομὴν εἰς τὰς οἰκογενείας σας.

# Η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ

Ε Ι Ν Α Ι

## 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 'Αθήνας, τὸν Πειραιᾶ καὶ τὰ Περίχωρα, 27 ἐν ὅλῳ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματα εύρισκονται εἰς τὴν διάθεσιν τῶν οἰκογενειῶν σας.