

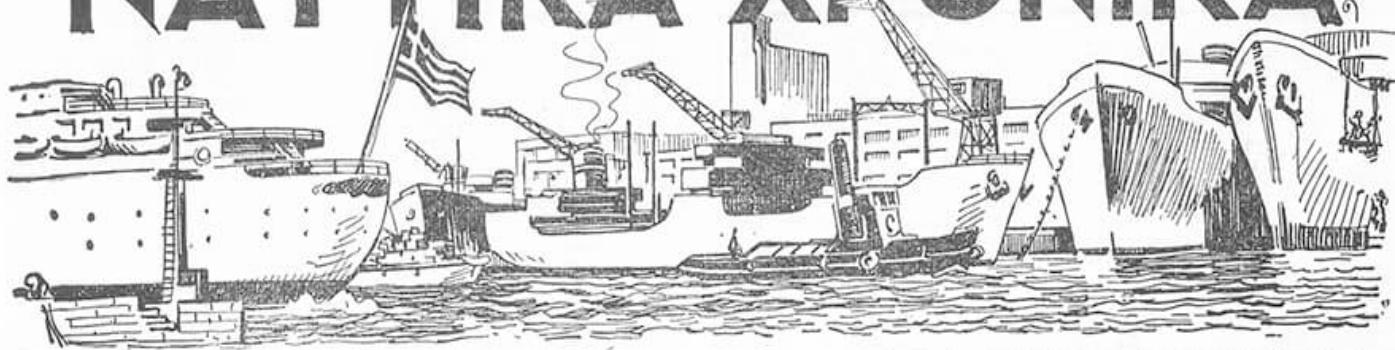
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουλίου 1958

Αρ. Φύλλου 555/314

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΕΤ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 555/314

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1958

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η ΕΠΙΘΕΣΙΣ ΗΡΧΙΣΕΝ

Οι "Αγγλοι προέβοσαν εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν διάκρισιν (desrimination) τοῦ ἑλληνικῆς διαχειρίσεως πλοίου." Ινα πλήρους τύχη ἐπειγήσεως ἡ πρωτοφανῆς αὐτὴ διὰ τὴν διειθή ἀσφαλιστικὴν ἄγοραν διακριτικὴ μεταχειρίσις τοῦ ἑλληνικοῦ κινδύνου, θά ἔχειαζετο, ίσως, νὰ καταποτίσμεν τὸν ἀναγνώσθην ἐπὶ τὸν δημιουργήθεντος τελευταῖς ἔχθρικον κλιμάτος κατὰ τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» καὶ τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν ιδιαιτέρως.

Οι παραστάσιες εἰς τὰς δύο διεθνεῖς διασκέψεις τῆς Γενεύης — τοῦ Δικίου τῆς Θαλάσσης καὶ τοῦ Γραφείου 'Εργασίας — ἀντελήθησαν τὴν ζηλάφθων σκέψιν, μὲ τὴν ὅποιαν, οἱ 'Αγγλοι κυρίως, κατήμυθυνον τὰς περὶ «σημαιῶν εὐκολίας» διεισχέσις συζητήσεις. Κάρφος εἰς τοὺς ὄφελούς των ἡ εὑρύτης τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Αὐτῆς ἐπειδίωξαν νὰ πλήξουν διὰ τῶν προτοθέντων μέτρων περὶ «γνησιού δεσμού» καὶ ἐπανδρώσεως τῶν λιθεριανῶν καὶ παναμαϊκῶν πλοίων.

'Η ἐπίθεσις, μετὰ τὰς διασκέψεις, ἀνεμένετο. Θά ἐστρέφετο κατὰ πάσης πλευρᾶς τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως καὶ ὡς ἀσθενεστέρα ἐκρίθη ἡ ἀσφαλιστική. Κατ' αὐτῆς τὰ πρώτα βέλη.

Θὰ πρέπει, οὐλας τε, νὰ περιμένουν καὶ τὰ χειρότερα. 'Η πρὸ ἡμερῶν μακρὰ συζήτησης εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτῶν ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῶν «σημαιῶν εὐκολίας», περὶ τῶν «Grecks» καὶ τῶν ληπτέων μέτρων, καθὼς καὶ ἡ εἰδικὴ Διάσκεψις τοῦ Λονδίνου τῶν 'Αγγλων καὶ Σκανδιναϊκῶν υπουργῶν τοῦ 'Εμπορίου δὲν ἐπιτρέπουν τὴν ἀμφιβολίαν διὰ τὰ συμβιβάσματα. 'Η πειστὶς κατὰ τῶν λιθεριανῶν καὶ παναμαϊκῶν πλοίων θὰ ἐνταθῇ.

Μέσω εἰς αὐτὴν τὴν θολὴν ἀτέμοφαιραν τοῦ μίσους καὶ τῆς ἀντιδράσεως ἔξεκαλθη τὸ πρώτον στάδιον τῆς ὡργανωμένης ἐκστρατείας. Σκοπός: ἡ ἀσφαλιστικὴ ἀπομόνωσις τοῦ ἑλληνικῆς διαχειρίσεως πλοίου, η κατάφωρος κατ' αὐτοῦ διάκρισις, η ὑπέρμετρος τῶν ἀσφαλίστρων ὑψοῦσις ἵνα τοῦ καταστῆσῃ δυσχερεστέραν τὴν ἐκμετάλλευσίν του ὑπὸ την κατάστασιν τῆς κρίσεως.

'Η σχετικὴ ἐγκύλιος, κυκλοφορήσασα τὴν 12ην 'Ιουνίου, καθορίζει τὰ ἔξτη:

ΔΙΑ ΣΚΑΦΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ "Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ ΥΠΟ "ΣΗΜΑΙΑΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ":

"Όλα τὰ ἀσφαλίστρα διὰ τὰ τέσσαρα τέταρτα R.D.C. (running down clause). 'Η ἐκπτωσις διὰ τὰ τρία τέταρτα R.D.C. δὲν θὰ πρέπει νὰ ὑπερβαίνῃ 1/6 (21 σέντς) κατὰ τόννον γκρός ρέτζιστερ.

I). ΝΑ ΜΗ ΑΣΦΑΛΙΖΩΝΤΑΙ ΔΙΜΠΕΡΤΥΣ "Η ΠΑΡΟΜΟΙΟΝ ΤΟΝΝΑΖ (νουπηγήνεις εἰς Ήνωμένος Πολιτείας ή εἰς Καναδάν) διὰ ὀλιγότερον τῶν:

"Αν τὸ ἑνεργετικὸν ὑπόλοιπον τῆς ἀσφαλιστικῆς χρήσεως διὰ 4 συμπληρωμένα εἴτη εἰνε ἄνω τοῦ 75 % 40.000 δολ. διὰ μερικὴν ἀδαρίαν καὶ ὀλικὴν ἀπώλειαν.

"Αν τὸ ὑπόλοιπον τοῦ λογαριασμοῦ ἀσφαλίσεως διὰ 4 συμπληρωμένα εἴτη εἰνε μεταξὺ 50-75 % 45.000 δολ. + T. L. (όλικὴ ἀπώλεια).

"Αν ἔχουν συμπληρωμῷ ὀλιγότερα τῶν 4 ἔτῶν καὶ τὸ πιστωτικὸν ὑπόλοιπον εἰνε 50 % η πλέον 47.500 δολ. + T. L. (τὸ αὐτὸ ἀσφαλίστρον εἰς νέας προσκτήσεις πλοίων).

"Αν τὸ ὑπόλοιπον διὰ 4 η ὀλιγότερα ἔτη εἴτη εἰνε μικρότερον τῶν 50 % 47.500 δολ. + T. L., σὺν τῇ προβλεπόμενῃ ποινῇ κατὰ τὸ προστόν τοῦ Joint Hull, ἀν προέκυψε τις ἐπὶ τοῦ οὕτω ὑπολογισθεῖσαν διάπολιστρου.

2). ΣΚΑΦΗ ΕΝΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΗΛΙΚΙΑΣ ΟΥΧΙ ΑΝΩ ΤΩΝ ΠΕΝΤΕ ΕΤΩΝ:

"Οπου τὸ ὑπόλοιπον διὰ 4 συμπληρωμένα εἴτη η βραχιτέρων χρονικῶν περιόδων εἰνε 75 % η περισσότερον, η τιμὴ πρέπει νὰ αὐξάνεται, διὸς νὰ προβλέπεται ἀσφαλίστρον ἐκ: 18/9 σελλινίων (δολ. 2.625) κατὰ μέσον τόννον d.w. + T. L.

"Αν τὸ ὑπόλοιπον εἶναι ὀλιγότερον τῶν 75 %, ἀλλ' οὐχὶ κάτω τῶν 50 %, τότε η τιμὴ πρέπει νὰ αὔξανεται εἰς: 21/3 (δολ. 3) κατὰ μέσον ὄρον d.w. + T. L.

"Αν τὸ ὑπόλοιπον εἶναι ὀλιγότερον τῶν 50 %, τότε δέον η τιμὴ νὰ αὔξηθη εἰς: 21/3 (δολ. 3) κατὰ μέσον τόννον d.w. + T. L., σὺν τῇ ἀπαιτουμένῃ ποινῇ κατὰ ποσοστὸν Joint Hull, ἐπὶ τοῦ οὕτω προκύπτοντος ἀσφαλίστρου.

Ο ΔΥΤΟΣ ΤΥΠΟΣ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΣ ΕΙΣ ΔΕΣΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΗΛΙΚΙΑΣ ΟΥΧΙ ΑΝΩ ΤΩΝ ΠΕΝΤΕ ΕΤΩΝ ΕΚΤΟΣ:

"Οπου τὸ ὑπόλοιπον εἶναι ἄνω τῶν 75 %, ὅποτε η τιμὴ πρέπει νὰ αὔξηθη διὰ νὰ δώσῃ ἀσφαλίστρον 16/— (δολ. 2.25) κατὰ τόννον d.w. + T. L. (όλικὴ ἀπώλεια)

"Αν τὸ ὑπόλοιπον κυμαίνεται μεταξὺ 75 ἔως 50 % 18/9 (δολ. 2.625) κατὰ τόννον d.w. + T. L.

Καὶ πάλιν:
"Αν τὸ ὑπόλοιπον εἶναι ὀλιγότερον τῶν 50 %, η τιμὴ δέον ν' αὔξηθη εἰς: 18/9 (δολ. 2.625) κατὰ τόννον d.w., + T.L., σὺν τῇ ἀπαιτουμένῃ ποινῇ κατὰ ποσοστὸν Joint Hull, ἐπὶ τοῦ οὕτω προκύπτοντος ἀσφαλίστρου.

3. Ο Οὐδεμία ἐκπτωσις 5 % εἶναι χορηγητέα, ἂν τὸ ἀποτέλεσμα θὰ ὀδηγήει εἰς τιμὰς κάτω τῶν κατ' ἐλάχιστον ὄριον ἀναφερθεισῶν, ως ἀνωτέρω, ἀσφαλίστρων.

4. Πάντα τὰ ἀνωτέρω δὲν πρέπει νὰ καταστρατηγούν οἰσανδρήποτε τῶν προβλέψεων, συμφώνως πρὸς τὰς συμφωνίας τοῦ Joint Hull.

5. Τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα ὑπόλοιπα ποιητέα ἀνευ παραλείψεως μείζονος ἀτυχήματος.

6. Διὰ τάπτα τὰ σκάφη ἔξω τοῦ ἀνωτέρω τιμολογίου, δέον νὰ ἐπαναπολογίσουν τὰ ἀσφαλίστρα, λαμβανομένων ὑπὸ διόφεων τῶν ἄνω ἐκτεθεισῶν προβλέψεων.

"Ἄδιακρίτως, λοιπόν, σημαίας — ἑλληνικῆς, λιθεριανῆς, παναμαϊκῆς κλπ. — σᾶς τὸ ὑπὸ ἑλληνικῶν καὶ μόνων διαχειρίσιν τελούντα ποιαὶ περιλαμβάνονται εἰς τὴν ἀνωτέρω ἐγκύλιον. Τὰ ἀσφαλίστρα κατὰ μέσον ὄρον αὔξανονται απὸ 30-32.000 δολ. ἐτησίως εἰς 45.000 δολ. διὰ τὸ λιμπετρο.

"Ἄς σημειωθῇ, ὅτι τὰ ἀμερικανικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ τὰς «σημαίας εὐκολίας» σκάφη ἔχονται τῶν αὐξήσεων αὐτῶν. Τὸ σχεδίον ἀναφέρεται εἰς μόνους τους 'Ελληνας ἐφοπλιστάς. Κατ' αὐτῶν η ἐπίθεσις στρέφεται.

* * *

Θέλομεν, οὖμας, νὰ πιστεύωμεν, ὅτι τὴν φορὰν αὐτὴν η ἀπὸ ἑλληνικῆς πλευρᾶς ἀντιδρασίς ἔντονος, ὡργανωμένη, καθολική, ἀμεσον θὰ ἔχῃ τὴν ἑκδόλωσιν της. Πρόκειται περὶ ἀγώνων διεπιβιώσεως. 'Αν οἱ 'Αγγλοι ἀσφαλίστρα διάπολιστρον εἰς τὴν πρώτην τῶν ἐπίθεσιν, θὰ τὴν θώμεν ἀσφαλίσωνται εἰς τὴν σημερινήν καὶ εἰς τὰ χειρότερα.

"Ἄς μη ἀπατώμεθα, δὲν πρόκειται περὶ συμπτωματικῆς τινος — λόγω της κρίσεως — ἐνεργείας. Δὲν περιλαμβάνει αὐτὴ τοὺς στόλους ὄλων τῶν ἄλλων σημαίων. Τούς Grecks ἐπιδιώκουν νό πλήξουν οἱ 'Αγγλοι, διότι αὐτῶν η ἐπιχειρηματικὴ δρᾶσις θίγει τὰ συμφέροντά των. Εὔθετον νομίζουν τὴν στιγμὴν διὰ νὰ τοὺς κτυπήσουν. 'Η ἀσφαλίστρη των θεωρεῖται.

"Ἐπλανήθησαν, οὖμας, οἱ 'Αγγλοι ἀσφαλίστραι εἰς τὴν ἐκτίμησιν τῆς ἀσφαλιστικῆς μας θέσεως. Θὰ καταδειχθῆται τούτο ἐν καιρῷ ἀπὸ τὰς ἀντιδράσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας. 'Εστω καὶ τώρα παρέχεται πράγματοι εἰς αὐτοὺς η εὐκαιρία νὰ ἐπιζητήσουν τῆς ἀμερικανικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς τὸ ἀμεσώτερον ἐνδιαφέρον διὰ τὸν ἑλληνικὸν ἀσφαλιστικὸν κίνδυνον.

"Εἰμεντος εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, ὅτι πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν στρέφονται ηδη οἱ ἀγέργειαι σοβαρωτάτων ἐφοπλιστικῶν παραγόντων. Οἱ 'Αγγλοι φοδούνται τὸ «Συνδικάτον τῶν Ἀμερικανῶν Θαλασσασφαλιστῶν» καὶ ἀνησυχοῦνται ἀπὸ τίνος διὰ τὴν σημειουμένην ἀνάπτυξιν τῶν ἐργασιών. 'Εγραφε πρὸ τίνος 'Αγγλος ἀσφαλίστης: «Η σταθερὰ πρόδοση, η ἐπιτελούμενη ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν θαλασσασφαλιστικὴν ἀγορὰν τόσον εἰς ικανότητα, σσον καὶ εἰδίκευσιν, δημιουργοῦν ἔνα πρό-

βλημα διὰ τὴν ἀγγλικὴν ἀσφαλιστικὴν θέσιν. Μοιραίως θὰ προκληθῇ ὁ ἀνταγωνισμός.

Ἄς σημειωθῇ, ὅτι τὸ Συνδικάτον τῶν ἐπὶ σκαφῶν Ἀμερικανῶν ἀσφαλιστῶν (American Hull Insurance Syndicate) ἥρχισεν ἀπὸ τοῦ 1945 ἀναλαμβάνον κινδύνους καὶ ἐπὶ ἔνων πλοίων. Αἱ 85 μετέχουσιν αὐτοῦ ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι ἔχουν ἡδη ἵκανόττα καλύψεως κινδύνων μεχρὶ ἐπτὰ ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἐπὶ ἔνος καὶ μόνον σκάφους.

Εἶναι ἄριστα ἡδη ὡργανωμένη ἡ ὅλη θαλασσοφαλιστικὴ ἔργασία εἰς τὴν Ἀμερικήν, μὲν ἴδιην τῆς Salvage Association διὰ τὴν ἑυπηρέτησιν ἀσφαλιστῶν καὶ ἀσφαλιζομένων.

Μός παρεσχέθη ἡ εὐκαιρία εὐθὺς μετὰ τὸ πόλεμον, ἔχοντες ὑπ' ὄψιν ταῖς καὶ τὰ προπολεμικά ἀπασφαλιστρά τῶν "Ἀγγλῶν" κατὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, νόο δημιουργήσωμεν ἔνοι ἰσχυρὸν ἀντίρροτον κατὰ τῆς παντοκρατορίας τῆς ἀγγλικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, διατηρούντας σχέσεις καλῆς συνεργασίας μὲ τὸ «Συνδικάτον τῶν Ἀμερικανῶν Θαλασσοφαλιστῶν».

Τὴν συνεργασίαν αὐτὴν τὸ πρώτον κατὰ τὸν πόλεμον ὠρισμένοι ἐφοπλισταὶ εἶχον ἡδη καλλιεργῆσαι. Θὰ ἔπειτε νόο συνεχισθῆ.

Εὐδίς, δῆμως, ὡς παρελθόθησαν τὰ ἑκατὸν λίμετρας, οἱ "Ἀγγλοι" μεστικαὶ ἐσπευσαν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην καὶ ἐπεξήγησαν τὴν πάσῃ θυσίᾳ ἐπαναφορὰν του Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου. Τὸ ἐπέτυχον, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι καλύτεροι ὄροι ἀσφαλίσεων προσεφέροντο ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανούς ἀσφαλιστας.

Θά πρέπει, δυστυχώς, νόο ὄμολογοθῆ, ὅτι οἱ "Ἐλληνες" ἐφοπλισταὶ ἐπέδειχαν τότε μίαν ἀχαρακτήριστον αὐτῶν τούτων τῶν συμφέροντων τῶν περιφρόντων, ἀλλὰ καὶ ὄγνοιαν ὠρισμένων ὑποχρεώσεων εὐθύτητος ἔναντι τῶν προσφερομένων νόο τοὺς ἑυπηρέτους μὲ καλυτέρους ὄρους Ἀμερικανῶν μεστιῶν. Μετεχειρίσθησαν τὰς χαμηλάς προσφοράς τῶν διὰ νόο προκαλέσουν τὸν συναγωνισμόν. Τελικῶς, δῆμως, διὰ τῶν "Ἀγγλῶν" ἐκόλυπτον τοὺς κινδύνους των.

Ἀποτέλεσμα: Ἡτόνησε, μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, τὸ ἐνδιαφέρον τῶν Ἀμερικανῶν θαλασσοφαλιστῶν, παρεδόθη δὲ καὶ πάλιν ὁ Ἑλληνικὸς κινδύνος εἰς τὴν ἀπόλυτον διάκρισιν τῶν "Ἀγγλων". Αὐτὴν τὴν ἀσυνέπειαν, ἀλλὰ καὶ τὴν ἀντίθετον πρὸς τὰ συμφέροντά των τακτικὴν πληρώνουν τῷρα τοῦς "Ἐλληνες" ἐφοπλισταὶ.

Αἱ στήλαι αὐταὶ, πολλὰ κατὰ καιροὺς ἔγραψαν διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν μας θέσιν. Υπέδειχαν τοὺς κινδύνους ἐκ τῆς ἐλλείψεως πάσης ὠργανωμένης προσπαθείας καὶ συνέστησαν τὴν ἐφοπλιστικὴν συνεργασίαν εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ σοβαρωτάτου αὐτοῦ προβλήματος.

Τὸν Νορβηγὸν προεβλήθη τὸ παράδειγμα. Αὔτοί διὰ τῆς ἑθνικῆς ἀσφαλιστικῆς των ἀγορᾶς συγκεντρώνων τοὺς κινδύνους καὶ ἐπιτυγχάνουν τὴν ἀντασφάλισιν τῶν εἰς τὰς ἀγορὰς Ν. Υόρκης καὶ Λονδίνου, υπὸ ὄρους ἐκτάκτως εὐνοϊκούς. Οἱ τι δὲν ἡθέλησε πρὸς ὃ "Ἐλληνος" ἐφοπλιστής νόο ἀντιμετωπίσῃ, τὸ ἔχουν ἀπὸ μακρού οἱ Νορβηγοί θέσεις εἰς.

Τῷρα παραπονούμεθα διὰ τὴν ἀνειλικρήν, τὴν ἔχθρικήν τῶν "Ἀγγλῶν" μεταχείριστον. Μήπως δὲν εἴμεθα ἡμεῖς αὐτοὶ ὑπεύθυνοι διὰ τὸ εὐτρωτὸν τῆς ἀσφαλιστικῆς μας θέσεως; Ἐπετρέπετο μία ναυτιλιακὴ δραστηριότης τοιστὴν ἐκτάσεως, ὅπως η ἴδικη μας, ἐνας στόλος, ἀνωτάτης ποιοτικῆς καταστάσεως, τῶν ἀσφαλιστικῶν προβλημάτων, να ἐξακολουθῇ ἀκολουθῶν, τὴν προπολεμικὴν πεποτήμενην; Ἐπετρέπετο νόο ἐμπιστευμένη συμφέροντα δισεκατομμυρίων δολλαρίων εἰς τὴν καλὴν ἀθεσίση — τὴν κακὴν ἀποδειχθεῖσαν — τῶν "Ἀγγλῶν" ἀσφαλιστῶν καὶ τῶν μειοτῶν;

Συγκούζομεν τοὺς καρποὺς τῆς ἀτυχοῦς τακτικῆς, ποὺ ἡκούουμεθα. Νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι την φορὰν οὐτὴν σοβαρωτέρει σκέψεις θα ἐπικρατήσουν διὰ τὸ δόλον ἀσφαλιστικὸν προβλήμα του Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ ὅτι συντονισμέναι ἔνεργεισαν θέλουν τὸ ταχύτερον ἐπισημανθῆ.

Τὸ εὐχόμεθα, ἀλλ' ὄμολογούμεν, ὅτι ποὺν τὸ ἀμφιβάλλομεν. Καὶ η κατακλείς: "Ἄς προσέξουμεν τὴν ἀγορὰν τῆς Νέας Υόρκης. Δι' αὐτῆς θά φθασμεν ἰσχυροτέροι εἰς τὸ Λονδίνον, ίνα προσπίσωμεν τὴν θέσιν μας.

ΜΙΑ ΕΝΤΟΝΟΣ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ

Διεμρυνεύει τὴν ἀγονόκτοπιν του διὰ τὴν "αἰοχράν", ὅπως τὴν καρκηπρίζει, πολιτικὴν τῶν ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν ὁ φίλος κ. Κωνοταντίκον Γράτσος εἰς τὴν κατωτέρω, ἐν μεταφράσει, δημοσιευμένων ὀξειδώλων ἐπιστολὴν του. "Ἀπευθύνεται πρὸς τὸν κ. H. Dean, τοῦ γνωστοῦ ἀσφαλιστικοῦ καὶ ναυτικοῦ Οίκου Lambert Brothers, μετὰ τοῦ ὀποίου στενώτατο, ἀπὸ δεκαεπτριῶν πολλῶν, εἰνει οἱ δεομοί τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

"Ιωσ., ή μετάφρασις νόο μὴ ἀποδίδη πλήρως τὴν ζωηρότητα τῆς ἐκφράσεως καὶ τὸ γλαφυρὸν τοῦ υφους τοῦ ἀρχικοῦ εἰς τὴν ἀγγλικὴν κειμένου. 'Ο φιλιππικὸς τοῦ κ. Γράτσου ἐπρόκειτο νόο κυκλοφορήσης

ἐν ὀντιγράφῳ μεταξὺ τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Σίτου, πρωτοβουλίᾳ τοῦ παραλίποτου, αὐτῆς κ. Deau :

γιὲς Κύριε,

Ἄπο τοὺς ἐν Νέᾳ Υόρκη μεσίτας μας ἐπληροφορήθημεν τὰς τελευταῖς εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου ἔξελίζεις, αἵτινες θίγουν, ὡς εἰδίσταις, τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ τὴν μεταβοτούν ἀπὸ τὴν ἐπίπεδον τῶν «σημαιῶν εὐκολίας». Δέν υπάρχει καμμία ἀμφιδολία, ὅτι αἱ σημειοὶ χαμηλαὶ ἀξίαι τῶν «λίμπερτυς» καὶ ἄλλων σκαφῶν, ναυπηγήθησαν κατὰ τὸν πόλεμον, κατέστησαν σχέδον ἐπιτακτικὸν τὸν καθορισμὸν ἐλαχίστου ὄριου ἀσφαλίστρων, ἀλλὰ εἶναι δύσκολον νὰ νοῦθη, διατὶ ἡ ἀποφασίς αὕτη νὰ θίγῃ μονάν τὰ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφη. "Ετὶ περισσότερον τὸν χαρακτῆρα καταστρηγήσεως τῶν ισχυρῶν ἀρχῶν φέρει ἡ σκοπουμένη αὐξησης τῶν ἀσφαλίστρων ἐπὶ νεοτεύκτων σκαφῶν, φορτηγῶν ξηρού πορτού καὶ δεξαμενοπλοίων, Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, ἐνώ παντά τὰ ἀντίστοιχα πλοιά τῶν ἄλλων σημαίων παραμένουν ἀθίκτια.

"Ἔτι μᾶλλον γελοία είναι ἡ καταγομὴ τῶν «συνθετικῶν σημαιῶν» εἰς δύο διατηρούμενας, οἱ "Ἐλληνες" καὶ αἵτινες κοινῶς ἀποκαλούνται σημαιάς εὐκολίας καὶ ἐκείνων τὰς δοπίαις χρησιμοποιοῦν οἱ Βρετανοί, ὡς λ. χ. τὰς σημαίας τοῦ Χόγκ Κόγκ καὶ τῶν Βερμούδων νηῶν καὶ τὰς σημαίας, αἵτινες κατὰ πάσαν βεβαιότητα, θὰ χρησιμοποιοῦνται εἰς τὸ μέλλον, ὡς λ. χ. τὰς σημαίας τῆς Καραϊβικῆς Ομοσπονδίας, τῆς Γκάνα κλπ., αἱ ὅποιαι θεωρούνται παραδόξους, ὡς σημαίαις ύγιων ἑθνικῶν παραδόσεων καὶ κατὰ συνέπειαν ἀσιαρισταντι.

"Ἡ περιοδικῶν, ἐνίδησε ἐκρήξεως, ἐμφανίζομένη διάκρισις αὕτη κατὰ τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, ὡς φυλετικῆς ὄραδος, ἐνώ πειράται νὰ στιγματίσῃ ἐνα ἔθνος ἐπαρδόσεως φίλον πρὸς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, ὑπῆρξε πάντοτε καὶ ἐνα ὅπλον, διὰ τὴν ἔξουδετέρων τοῦ συναγωνισμοῦ, ὅπλον ὅπερ κατὰ προτίμησην ἐμφανίζεται εἰς περιόδους ύφεσεως τῆς ναυαγοράς. Εἰς πάσαν ἄλλην φυλήν ἀνθρώπων ἡ αἰσχρὰ αὕτη μεταχειρίσται θὰ προεκάλει αἰώνιον ἀνταγωνισμοῦ καὶ μίσους, ἐνώ είναι τῶν μεγίστων προτερημάτων τοῦ "Ἐλληνος" ἔγκειται εἰς τὴν ικανότητα του νὰ λησμονῇ ἀντιξότητας καὶ παντὸς εἰδούς καταπέσεις.

Φαίνεται ἡδη, ὅτι τὸ μεγαλύτερον σφάλμα, ὅπερ διέπρεξαν ποτὲ οἱ "Ἐλληνες" ἐφοτισταὶ, ἢ τὸ νὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὸ Λονδίνον, δελεασθέντες ἀπὸ τὰ χαμηλότερα ἀσφαλίστρα, τῶν ὅποιων μοναδικὸς σκοπὸς ἦτο τότε νὰ ἐκδείψουν ἀπὸ τὴν διειθῆ ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν οἱ σχυροὶ Ἀμερικανοὶ ἀσφαλισταὶ, αἵτινες, κατὰ τὴν διάκρειαν τοῦ πολέμου καὶ κατὰ τὴν ἀνατολὴν τῆς εἰρήνης, είχον κατ' ουσίαν μονοπολίσει τὰς Ἑλληνικὰς ἀσφαλιστικὰς ἔργασίας. "Εκείνοι, αἵτινες ἔσχον τὴν πρωτοβουλίαν τῆς διακριτικῆς ταύτης εἰς βάρος μας κινήσεως, πρέπει νὰ μὴ λησμονοῦν, ὅτι οἱ "Ἐλληνες" πλοιοκτήται πόρρω παρέχουν, ἀπὸ τοῦ νὰ κατέχουν τὴν κατωτάτην βαθμίδα τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας τῆς 1930.

Τότε, τὸ τρίτον βαθμὸν καὶ σχετικὸν εὐρίσκετο εἰς χείρας πλήθους εἰς τῶν ἀσφαλετέρων καὶ οικονομικῶν κλυδωνιζομένων ἀτόμων, τῶν ὅποιων ὁ σκοπὸς περιωρίζετο εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν μεταχειρίσμενων πλοίων, κατὰ τὴν διάκρειαν τοῦ βραχεός διαστήματος, ὅπερ ἐχώριζε τὸ παρήλικον τοῦ σκάφους ἀπὸ τὴν τελικὴν αὐτοῦ ἀπόσυνθεσιν εἰς τὸ ἐργοστάσια τῶν διαλύσεων. Σήμερον, οἱ "Ἑλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος" ἀποτελεῖ ἐνα ἐκ τῶν πλέον συγχρονισμένων στόλων τοῦ Κόσμου, ψύστης ποιοτικῆς συνθέσεως, ταχέως τείνοντος νὰ καταλάβῃ τὴν τρίτην θέσιν μεταξὺ τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας. "Αντὶ τοῦ μωσαϊκοῦ τῆς συγκροτήσεως τοῦ παρελθόντος, τὰ 75% τοῦ σημερινοῦ τονιάζει, τοῦ ἐλεγχούμενου παρ" "Ἐλληνων, εὐρίσκεται εἰς χείρας τιτάνων τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς παγκοσμίου οικονομίας, ὡς είναι, λ. χ. οἱ κ. κ. Ζινάστης, Λιδανός, Νιάρχος καὶ Γουλανδρής, αἵτινες — βεβαίως — δεν θὰ δεχθοῦν ἀμαχητὶ τοιαῦτα ἀδικιολόγητα, αἰδοίρετα, ἀλλὰ καὶ προσβλητικά φιρμάνια.

Λαμβάνω τὸ θάρρος νόο γράψω τὰς παρούσας γραμμάς πρὸς ὑμᾶς, λόγω μακρού συνθέσμου τοῦ Οίκου σας μὲν τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλισμόν, ὁ ὄποιος οὐδέποτε θὰ λησμονήσῃ τὴν βοηθείαν σας κατὰ τὰ μοιραία ἔτη 1931-1935, σχι μόνον διὰ νὰ διαμαρτυρώθω κατὰ τὸν σκοπουμένων αὐτῶν κυρώσεων, ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ σᾶς πληροφορήσω, ὅτι πάντες εἰς ἐργαζόμενος μεταξὺ τῶν ἀσφαλιστικῶν καὶ τραπεζικῶν "Ιδρυμάτων, πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξευρέσεως τρόπου ἀντιμετωπίσεως αὐτῆς τῆς ἀφορητού καταστασεως.

Εἰλικρινῶς ύμετέρος
ΚΩΝΣΤ. Γ. ΓΡΑΤΣΟΣ

Νέα Υόρκη 30 Ιουνίου 1958

NORTH AFRICAN SHIPPING COMPANY

S. G. COTTAKIS & C°.

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDERS

PROPRIETOR AND GENERAL MANAGER:

MR. SPIROS G. COTTAKIS

ALEXANDRIA

(HEAD OFFICE)

63. NEBI DANIEL STR.
P.O.B. 977

CAIRO

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

PORT-SAID

23, SULTAN HUSSEIN
P.O.B. 360

PORT-TEWFICK

(SUEZ)
RASHED STR.
P.O.B. 58

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

Η ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΤΟΥ Κ. ΣΤΑΥΡΟΥ ΝΙΑΡΧΟΥ

Τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκᾶ ἡρχισαν λειτουργοῦντα. Τὰ ἐπεσκέψαν τελευταῖς ἡ Α. Μ. ὁ Βασιλεὺς καὶ ἄλλοι ἐπίτεμοι. Ἀπεθαύμασαν τὸ δημιούργημα τῆς πρωτοδουλίας ἐνὸς, καὶ μόνον ἀτόμου, τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου καὶ δὲν παρέλειψαν, βεβαίως, θερμῶς νὰ τὸν συγχαροῦν.

Ὄταν μετὰ διετίαν θὰ παραδοθῇ καὶ ἡ βάσις τῶν ἐπισκευῶν μετὰ τῶν δύο μεγάλων δεξαιμενῶν, δισχιλίοι δὲ καὶ πλέον τεχνίται θὰ ἀπασχολοῦνται εἰς τὴν πρό τινος ἀκόμη κατηρειπωμένη ἀκτὴν τοῦ Σκαραμαγκᾶ, θὰ ἐπανίδωμεν τοὺς ἐκπροσώπους τοῦ Ἑλληνικοῦ κράτους περιδιαβάσοντας τὰ διάφορα τμῆματα τῶν τεραστίων ἔγκαταστάσεων, τὸν ἐπαίνον καὶ τὰλιν ἀπόνεμοντας εἰς τὸν κ. Νιάρχον. Θὰ ἀρκεσθῶν, δηλαδή, εἰς λόγους κενούς περιεχομένου δι' ἓνα ἔργο γενικωτέρας παραγωγικῆς ἀκτινοβολίας, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ὄποιου τὸ κράτος τίποτε πέρασται τῶν λόγων, δὲν εἰσέφερεν.

Ἀνέλαβεν ὁ κ. Νιάρχος νὰ ἔξοπλισῃ τὴν Ἑλλάδα μὲ βιομηχανίαν ναυτικῶν κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν, ἀνταξίαν τῶν πλέον προηγμένων τεχνικῶν χωρῶν. Καὶ τὴν ἐνιψφελή αὐτὴν προσπάθειαν καταβάλλει ὁ διακεριμένος ἐφοπλιστής, χωρὶς νὰ τύχῃ μέχρι τούδε τῆς ἐλαχιστῆς ἀπὸ μέρους τοῦ κράτους συμπαραστάσεως. Παντοῦ, εἰς ὅλας τας ὅλας ναυτικὰς χώρας, μεγάλας καὶ μικράς, ἔργα τοιαύτης ἐκτάσεως καὶ τοσαῦτης παραγωγικῆς σημασίας χρηματοδοτοῦνται ἀπὸ τὸν κρατικὸν κορβανᾶν καὶ ἀπολιμβάνουν ιδιαιτέρους ἀπὸ μέρους τοῦ κράτους μεταχειρίσεως. Εἰδικότερον αἱ δεξαμεναὶ διὰ κρατικῶν δανείων, μακροπροθέσμων καὶ μὲ χαμηλὸν τόκον, κατασκευάζονται, διὰ τούδε εἰναι ἰδιοκτησία τοῦ κράτους ή τῶν λιμένων, ὅπου εἰναι ἔγκατεστημένοι. Αἱ μεγάλαι δεξαμεναὶ τῶν ιταλικῶν, τῶν γαλλικῶν, τῶν γερμανικῶν λιμένων οὔτε κατασκευάσθησαν καὶ λειτουργοῦν.

Εἶναι, ὡς γνωστόν, αἱ δεξαμεναὶ τὰς ἀπαραίτητα μέσα διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν πλοίων — χωρὶς αὐτὰς δὲν νοεῖται, βεβαίως, βιομηχανία ἐπισκευῶν — στοιχίζει πολλὰ καὶ κατασκευαὶ καὶ ἡ συντήρησις τῶν, χωρὶς τὴν ἀνάλογον ἀπόδοσιν τοῦ ἐπενδυμένου εἰς αὐτὰς κεφαλαίου, πρέπει δὲ χαμηλὴ τιμολόγια δεξαμενισμοῦ γὰρ ἐφαρμόζωνται, ἐν συναγωνισμῷ πρὸς τὰς δεξαμεναὶ τῶν πλησιόχων ξενών λιμένων.

“Ολώς τὰ ἀντίθετα ἡδῶ συμβαίνουν, προκειμένου περὶ τῶν ναυπηγείων τοῦ Σκαραμαγκᾶ. “Ἐν καὶ μόνον ἀτόμον, ὁ κ. Σταύρος Νιάρχος, μὲ πιστὸν βαθεῖαν καὶ ζωρῶν ἐνύποστασιμόν, ἀνέλαβε νὰ δαπανήσῃ περὶ τὰ εἰκοσιν ἐκαπομύρια δολαρίων διὰ νὰ ἀπόκτησῃ ἡ Ἑλλὰς βιομηχανίαν ναυτικῶν κατασκευῶν καὶ βάσιον ἐπισκευῶν ὑποδειγματικήν, ἀξιοδηλευτοῦν.

Τὸ ἔργον εἶναι, ἀνάμφιον, μεγάλης ἀπόδοσεως τῶν δυνατοτήτων μιᾶς ἀτομικῆς πρωτοδουλίας. Ὁ κ. Νιάρχος δὲν πρόκειται, ὑπὸ τὰς πλέον αἰσιοδόσους τῶν προβλέψεων, νὰ κερδίσῃ οὐδὲ τὸν τόκον τῶν τεραστίων κεφαλαίων, ποὺ θὰ διοθέσῃ, ἵνα μεταβάλῃ τὴν ἀκτὴν τοῦ Σκαραμαγκᾶ εἰς μίαν ὑποδειγματικήν κυψέλην ἔργασίας καὶ πυρήνα ἀνωτάτης τεχνικῆς ἐπιδόσεως διὰ τὸν Τόπον μας.

Θὰ ἡτο, νομίζομεν, εύτυχης ὁν τὴν τακτικὴν ἀπόδεσιν τῶν ἐγκαταστάσεων ἐπετύχανε καὶ ὃν αἱ δεξαμεναὶ ισοσκελισμένουν ἐνέφανίζουν τὸν λογαριασμὸν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἐπὶ καθαρῶς ἐμπορικῶν διάσεων.

Εἶναι, βεβαίως, πλούσιος καὶ μεγάλος ἐφοπλιστής ὁ κ. Νιάρχος, ὃστε νὰ ἡμιτορη νὰ παραβλέψῃ, καὶ τὸ κέρδος εἰς μίαν τοιαύτην ἔθνικήν σημασίας προσπάθειαν. Τὸ γεγονός, ὃτι ὁ ὑπερμεγέθης στόλος του ἐδῶ θὰ ἐπισκευάζεται καὶ θὰ δεξαμενίζεται, ὑπὸ τὸν ἀμεσον ἔλεγχον τῶν ἀρχιμηχανικῶν του, ποὺ θὰ εἶναι καὶ τῶν ναυπηγείων Σκαραμαγκᾶ οἱ ιθυνότες, θὰ εἶναι, ἵσως, τὸ ἀξιολογύτερον πάντων κέρδος. Δὲν θὰ ὑφίσταται τὰς ὀδικοιλογήστων ἐπιθαρύνσεις, μὲ τὰς ὅποιας τὰ ξένα ἐργοστάσια φροντίζουν νὰ χρέωνται τοὺς λογαριασμοὺς τῶν ἐπισκευῶν, οὔτε καὶ τὰς γνωστὰς καταχρήσεις καὶ καθυστέρησης.

Ἡ προϋπόθεσις ὅμως καὶ τοῦ πλεονεκτήματος αὐτοῦ — εἶναι τὸ μόνον ἐπὶ τοῦ ὄποιου ὑπολογίζει, ως φαίνεται, ὁ κ. Νιάρχος — εἶνε τὸ χαμηλὸν κόστος τῆς ἔργασίας, η καλὴ ἀπόδοσις τοῦ “Ἑλλήνος τεχνίτην”.

Τὰ ναυπηγεῖα Σκαραμαγκᾶ καὶ ἡ βάσις ἐπισκευῶν ἔξοπλίζονται μὲ τὰ τελείοτερα, τὰ πλέον συγχρονισμένα μηχανήματα, ἀτίνα συντέμουν τὸν χρόνον τῆς κατασκευῆς καὶ περιορίζουν τὸν ἀνθρώπινον μόχθον. Δὲν ἀπομένει, συνεπόν, παρὰ ἡ πρόθυμος συμβολὴ τοῦ “Ἑλλήνος ἔργατου” εἰς τὴν διεκτεραίωσιν τῆς ἔργασίας καὶ ἡ ἀποφυγὴ κάθε ἐπιβαύνσεως ὑπερμέτρου ἐξ εἰσφορῶν, φόρων καὶ λοιπῶν δικαιωμάτων τοῦ δημοσίου καὶ τῶν παραφύλων του, ποὺ θὰ προεκλουν κόστος παραγωγῆς υψηλὸν, υψηλότερον τοῦ κρατούντος εἰς τοὺς τούς γειτονικούς μας λιμένας. συγκεκριμένων τοῦ Παλέρμου, τῆς Γένοβας, τῆς Μασσαλίας καὶ τοῦ Κάδιε. Διότι, ἀν τὴν ρητὴν προϋπόθεσιν τοῦ ίσου τούλαντον κόστους ἐπισκευῶν πρὸς τὸ κρατοῦντος εἰς τοὺς ὄλλους μεσογειακοὺς λιμένας δὲν ἐπίτυκν ὁ κ. Νιάρχος καὶ εἰς τὸν Σκαραμαγκᾶ, τὸ ἔργον, ὅπερ μὲ τόσην ἀνιδιοτέλειαν, μὲ τόσην θέωντην ἀνέλαβε, θὰ καταπέτη μια παθητικὴ ἐπιχείρησις διὰ τὴν ὄποιαν, σύν τῷ χρόνῳ, καὶ τὸ ἀνδιαφέρον τοῦ δημιουργοῦ τοῦ θὰ ἀτονύσῃ.

Ἡ ὑπόθεσις τῆς βάσεως τοῦ Σκαραμαγκᾶ ποέπει νὰ τύχῃ ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους, ἀφοῦ οὐδὲ δραχμὴν δὲν διέθετε μέχρι τούδε δι' αὐτῆν, ὥλη τῆς στοιχικῆς μερίμνης, κάποιας ιδιαιτέρως μεταχειρίσεως. Δὲν πρόκειται περὶ ἐπιχείρησεως στενῶς κερδοσκοπικῆς. ‘Ο κ. Νιάρχος δὲν ἐπίκειται εἰς τὸν Σκαραμαγκᾶ τὸ κέρδος. ‘Υπεροσκετά τοῦ ἀποφέρουν αἱ δεκάδες τῶν μεγάλων πλοίων του. ‘Η φιλοδοξία νὰ ἔξυπερητῆσῃ τὸν Τόπον του, νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν παραγωγικήν του ἀνάπτυξιν.

εἶναι τὸ μόνον κίνητρον τῆς πρωτοβουλίας του αὐτῆς.

Προσοχή, ὅμως. Πρέπει τὸ Κράτος σαφῆ νὰ ἀποκτήσῃ κατανόησιν τῆς σημασίας τοῦ ἔργου, ὅπερ ἐπιτελεῖται εἰς τὸν Σκαραμαγκᾶν. Οφείλει θετικὴν νὰ παράσχῃ τὴν ἐνίσχυσίν του, νὰ διευκολύνῃ τὴν ἀπρόκοπτον λειτουργίαν τοῦ δόου συγκροτήματος, ἀποφευγομένων τῶν γυωστῶν, ἀπροβλέπτων συχνά, ἐπιθαρύνσεων, πάσης στενοκεφάλου τῶν κρατικῶν ὑπερεσιῶν παρεμβάσεως.

“Ἄν ὁ κ. Νιάρχος ἴδη τὴν προσπάθειαν του εἰς τὸν Σκαραμαγκᾶν στεφομένων ἀπὸ τὴν ἐπιτυχίαν, ἀλλὰ ἔθωφελή παραγωγική ἔργα, ἐκτασεών εύρυτάτης θὰ ἐπακολουθήσουν. Θὰ ἐπιτύχῃ ὁ κ. Νιάρχος νὰ ἐφελκύσῃ τὸ ἐνδιαφέρον καὶ τοῦ ξένου κεφαλαίου διὰ τὰ Ἑλληνικά πράγματα. Θὰ κατορθώσῃ ὅτι διὰ τοὺς πολλοὺς φαίνεται τώρα ἀπίστευτον.

Ἐκεῖ εἰς τὸν Σκαραμαγκᾶν ἐπιτελεῖται ἡδη τὸ πρώτον βῆμα τῆς ἐπανόδου τοῦ μεγάλου “Ἑλλήνος ἐφοπλίστου. Πρέπει νὰ τὸ ἐνθαρρύνωμεν. Πάμπολλα τὰ κέρδη διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας, ἀν τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ κ. Νιάρχου ἐκταθῆ καὶ πρὸς ἄλλας παραγωγικὰς δραστηριοτήτας. Προσοχή καὶ πάλιν, ἐπαναλαμβάνομεν, εἰς τὸν Σκαραμαγκᾶν.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΔΔΑΓΜΑ

Συχνὰ αἱ στήλαι αὐταὶ διετύπωσαν τὴν ἐπιφύλαξιν ὃν καὶ κατὰ πόσον ἡ κίνησις τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, ἡ ἀναφορομένη εἰς τὸ μηνιαίον στατιστικὸν δελτίον τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, ἀνταποκρίνεται εἰς τὴν πραγματικότητα. Καὶ τούτο, διότι ἀνάλογον ύψος μὲ τὴν ἐκάστοτε δραστηριότητα τῆς Ναυτιλίας, δὲν ἐμφανίζονται τὰ ποσά τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, ἐνώ ἀδικαιολογήτως διωγκωμένα παρουσιάζονται τὰ ποσά τῶν μεταναστευτικῶν ἐμβασμάτων.

Πρόδηλον εἶναι, ὅτι συνυπολογίζεται εἰς τὸ δεύτερον τούτο κονδύλιον συναλλαγματικῆς προσόδου καὶ ἔνα σημαντικὸν μέρος ναυτιλιακῶν ἐμβασμάτων. Πρόκειται, κατὰ κανόνα, περὶ ἐμβασμάτων προερχομένων ἀπὸ ἀποταμιεύσεις καὶ καταθέσεις ναυτικῶν, αἵτινες μὲ βραδὺν ρυθμὸν εἰσάγονται εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ ἀπὸ τὸ εἰσόδημα τῶν ἀπασχολούμενών εἰς ὑπηρεσίας ξηρᾶς τῶν Ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρησικῶν.

Μόνον οὐταὶ δύνανται νὰ ἔξηγηθῃ ἡ εἰς τὸ δελτίον τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος ἀλλατώδης διόγκωσις τῶν μεταναστευτικῶν ἐμβασμάτων ἀπίσταται, ἀπὸ 16.983.000 δολ., τὸ 1951, ἡ πρόσθιας εἰς 60.876.000 δολ., τὸ 1956 καὶ εἰς 85.295.000 δολ., τὸ ἐνδεκάμηνον τοῦ 1957. Τὸ ὑπό τινων ὑποστηριζόμενον, ὅτι ηδημήθη ἐσχάτως ὁ ἀριθμὸς τῶν Ἑλλήνων μεταναστῶν καὶ ὡς φυσικὴ συνέπεια τούτου δύναται νὰ διεργάσηται ἡ θεωρηθῆ ἡ διόγκωσις τῶν μεταναστευτικῶν ἐμβασμάτων, δὲν εὐσταθεῖ. Διότι δὲν δυνάμεθα γὰρ ὑποστηρίξωμεν βασίμως, ὅτι οἱ κατὰ τὰ τελευταῖς ἑτη μεταναστευτικῶν εἰσαγόμενοι εἰσάγονται εἰς τὰ μεταναστευτικά ἐμβασμάτων, μεταναστευτικής προσόδους, διότι οἱ οἰκονομικής ἀποκαταστάσιν εἰς τὸ ἔξωτερικον προσέρχονται διὰ τὸν Τόπον πηγὴν μιᾶς τόσου ιεραλήπτης συναλλαγματικῆς προσόδου.

Ἐκ τῆς σχετικῆς ἀλληλογραφίας τὴν όποιαν ἡ Διεύθυνσις Μελέτῶν τοῦ “Ὑπουργείου Ναυτιλίας διενήργησε μετὰ τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος ἐπὶ τοῦ βέματος τούτου, προέκυψε, ὅτι πράγματι ικανά ποσὰ συναλλάγματος, προερχόμενα ἐκ τῆς Ναυτιλίας, ὃς πολλούς ισοποιούζονται εἰς τὰ μεταναστευτικά ἐμβασμάτων. Συγκεκριμένως διεπιστώθη, ὅτι ἐλέγχονται ἀσφαλῶς καὶ περιλαμβάνονται εἰς τὸ ναυτιλιακὸν συναλλαγματικό πρόστιμον.

α) Οἱ εἰσπραττόμενοι ναῦλοι εἰσάγονται πολλοὶ εἰς τὴν Ν.Α.Τ.

β) Τὰ έσσα τοῦ Ν.Α.Τ.

γ) Τὰ ἐμβάσματα τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρησεων τοῦ ἔξωτερικοῦ πρὸς κάλυψιν τῶν δαπανῶν λειτουργίας τῶν ἐν Ἑλλάδι γραφείων τῶν καὶ πρὸς μεταναστευτικῶν μισθῶν εἰς τὰς οἰκογενείας ναυτικῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ τῶν πλοίων των τέων.

Ἐκ τῆς αὐτῆς ἀλληλογραφίας μεταξὺ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος διεπιστώθη ὡσαύτως, ὅτι δὲν λογίζονται πάντοτε ὡς ναυτιλιακῶν συναλλαγῶν.

α) Τὰ ἐμβάσματα ἡ τραβηγτικὴ ναυτικῶν ἐκ τούτων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν Ελλήνων παραβλέπονται τούτων τῶν εἰς τὴν Τραπέζην.

Κατόπιν τῶν διαπιστώσεων αὐτῶν τὸ “Ὑπουργείον Ναυτιλίας ἐξήτησεν, ὅπως ἡ Τραπέζη τῆς Ἑλλάδος παρέξῃ πλέον καταποτιστικάς καὶ σαφεῖς δόηγις πρὸς τὰς ὑπηρεσίας τῆς, προκειμένου νὰ ἐξακριβοῦται ἀπούλως τὰς προέλευσις ἑκάστου ναυτιλιακοῦ ἐμβασμού. Ἐπιπλέον, συγκεκοιμένως, ὃ κατάλληλος ἐλεγχός τῆς ἐπαγγελματικῆς ιδιότητος παντός, δότις ἐνεργειακής ἔμβασης ἡ τραβηγτικὴ ἡ πωλεῖ ξένη χαρτονομισμάτων. Ούτως, ἀπαστοί αἱ περιπτώσεις, αἵτινες ἀφορούν πρόσωπα μὲ τὴν ναυτιλίαν ἐπανγελματικῶν συνδέομενον, εἰς τὸ ναυτιλιακὸν θὰ ὑπολογίζωνται.

Μόνον κατὰ τὸν τοόπον αὐτὸν, φορεῖ τὸ “Ὑπουργείον Ναυτιλίας, θὰ εἶναι εἰς θέσην της Τραπέζας τῆς Ἑλλάδος νὰ σταθμίζῃ ἐπακριβῶς τὸ ύψος τοῦ δόου συναλλαγμάτων, καὶ νὰ καθιστᾶ γνωστὴν τὴν ποσαγματικήν συναλλαγήν τῆς Ναυτιλίας” εἰς τὸ ισοζύγιον πληπούσων τῆς χώρας.

Τὸ θέμα εἶναι σοβαρότερας, παρ’ ὅσον, ἐπὶ πολὺτης ὄψεως, φαίνεται μιοφήνει. ‘Εφιστώμεν ἐπ’ αὐτὸῦ τὴν προσονήν καὶ τῆς ‘Ενώσεως τῶν Εφοπλιστῶν. ητὶς θὰ πρέπει νὰ συντονίσῃ τὰ ιδικά της διαδήματα

Telephone: MUlual 16633

**TRANS-OCEANIC SHIPPING AGENCY
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ**

Cable Address: KARABROS
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ E. P. KARADONTIS

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

παρά τη Τραπέζη της Έλλάδος με τάς άξιεπαίνους ένεργειάς του Υπουργείου της Ναυτιλίας.

Πρέπει, έπι τέλους, ή πλουτοπαραγωγική ικανότης του Εμπορικού μας Ναυτικού νά έκτιμηθή κατά την πραγματική της άξιαν.

META TAS DYO DIAΣKEFSEIS

Έχει τάς έξειδεις της, όπως άλλως τε άνεμενετο, ή ύποθεσις τών «σημαιών ευκολίας». Αι δυο διασκέψεις της Γενεύης παρέσχον τας δυνατότητας ένισχυσεως της κατ' αύτων άντιδρσεως και την βάσιν της έπι διεθνούς πεδίου ένεργειας.

Αι περι «γηγετού δεσμών» και περι έπανδρώσεως τών πλοίων τών «σημαιών ευκολίας» συστάσεις τών δύο διασκέψεων άπεισκόπουν άκριδώς εις την δημιουργίαν τών προϋποθέσεων, έπι τών όποιων θά έστηριζοντο τα περατέρω διαβήματα τών έκ παραδόσεων ναυτικών χωρών κατά τών πλοίων της «άσυνορίας». Αι τελευταίαι μακρά συζητήσεις εις την Βουλήν τών Κοινοτήτων — περιληφτιν τών όποιων έδημοσιεύσαμεν εις το προγράμμαν τεύχος μας — ή ταύτοχρονος άνασκινησις του θέματος εις την νορθηγικήν Βουλήν, με ομιλητήν αύτών τον ύπουργόν τών ένωτερικών και ή κατ' αυτάς συνεχόμενεις εις το «Αμστερνταμ διάσκεψης της «Διεθνούς των Μεταφορών» είνε τα έπακολούθα τών διασκέψεων της Γενεύης, ή παραρχή θετικοτέρων πλέον συνενοίσεων μεταξύ τών ένδιαφερομένων κρατών, διά την πρακτικήν άπόδοσιν τών δών κατά τάς διασκέψεις συνεζητήθησαν και άπεισασίσθησαν. Έντος του μηνός συνέρχεται έξ άλλου εις το Λονδίνον ειδική έπιτροπή Βρετανών και Σκανδινανών κρατικών έκπρωσών, η οποίη θέλει συζητήσει το σόλον πρόβλημα και θέλει συντονιστή τάς περατέρω ένεργειας.

Πρός την Αμερικήν κυρών φαίνεται ότι θά άσκηθη ή πίεσις. Θεωρούνται, πράγματι, αι «Ηνωμένοι Πολιτείαι, ώς αι άμεσως ύποθάλπουσαι την στρατήγην του διεθνούς έφοτλισμού προς την Λιβεριανήν και την Παναμαϊκήν σημαίαν». Τό άμερικανόν κεφάλαιον έχρημαδούθησε κατά μέρος την μεταπολεμική άναπτυξιν τών έν λόγω σημαιών και αι άμερικανοι έταιροι πετρελαίων διατηρούν ήδη υπ' αύτάς μέρος του ίδιου αύτών στόλου δεξιμενοπλοίων. Αμφίβολον, δύμα, είνε, δι' ούς λόγους σοδαροί παράγοντες της άμερικανικής πετρελαιοδιομηχανίας και του έφοτλισμού άνεπτυξαν ήδη, ἀν και κατά πόσον αι «Ηνωμένοι Πολιτείαι θά μεταπεισθούν νά έγκαταλείψουν την τόσον έξυπητερούσσαν ζωτικά αύτών συμφέροντα τακτικήν της άνοχης πρός τάς σημαίας της Λιβερίας και του Παναμά.

Αι χώραι αύται πολιτικών και οικονομικών άπο την Αμερικήν πράγματι έλέγχονται, έπανειλημμένως δε πορά τών άρμοδιωτέρων κυκλών της Ουασιγκτόνος έδηλωθη, δη τα λιβεριανά και τα παναμαϊκά σκάφη θεωρούνται ώς άμεσως έξαρτώμενα, έν περιπτώσει έθνικής άναγκης, ήπια τάς «Ηνωμένας Πολιτείας. Εις την έπιτελικήν σκέψην του Πενταγώνου έξωμοιωμένα είνε με τάς άμερικανικά.

Είνε πιθανόν μέρος πιεστικό κατά τών «σημαιών ευκολίας» νά συζητηθούν μεταξύ τών ένδιαφερομένων ναυτικών χωρών. Δέν πιστεύομεν, δύμως, είς καμμίαν έμφανή νά προέλθουν αι κυβερνήσεις των άντιδρασιν κατά τών λιβεριανών και παναμαϊκών πλοίων, ἀν αι προβλεπόμεναι κυρώσεις δέν τύχουν της διεθνούς έγκρίσεως. Θά έπιδιωχθή, πιθανώς, ή διά διεθνούς συμβάσεως καθιέρωσις του «genuine link»

και ή θεομοθέτησις της περι έπανδρώσεως συστάσεως του Διεθνούς Γραφείου Έργασίας. Είνε τάς άπλα, που θά έπιτρέψουν και τών άποκλεισμών άκομη ήπια τους λιμένας έρωταν τών χωρών τών πλοίων τών «σημαιών ευκολίας».

Πρός τό παρόν, όμως, ή πλέον άμεσος άπειλή έγκειται εις τάς άποφάσεις της «Διεθνούς τών Μεταφορών». Θά έπιτύχουν οι διοικούντες αυτήν την συγκατάθεσιν τών λιμενεργατών του Κόντινεντ δι' ένα εύρυτέρας άκτινος «μπούκοτάζ», κατά τό ηδη έφαρμοζόμενον εις τους σκανδινανούς λιμένας; «Αν αι έπιφυλάξεις τών λιμενεργατών άρθούν, ίσως ή απάρχη τών πιεστικών μέτρων νά είνε λίαν προσεχής. Ήρισμένα κράτη και οι έφοπλιστάι των θά τά ένισχυσουν.

Παρακολουθούν αι στήλαι αυτάι κατά το δυνατόν πληρέστερον τήν δηλητήν ύποθεσιν και ένημερώνουν τους άναγνωστας των. Τούς ένδιαφέρουν, πιστεύομεν, άμεσώτατα αι περί αύτην έξειδεις.

Ίδιοι και αι έπι του θέματος τών σημαιών «Πανονλίδη» δηλώσεις του Νορβηγού Υπουργού τών Έξωτερικών, όπως μάς μεταδίδονται εις αύταπάκριν από το «Οσλο. Είνε χαρακτηριστικά :

ΟΣΛΟ, (Ιούλιος).— «Άνεκοινων πρό δημερών ό ύπουργός τών έξωτερικών της Νορβηγίας εις την νορβηγικήν Βουλήν, δη το πρόβλημα τών «σημαιών ευκολίας» θά άνακινθη έν συνεργασία με την δρετανικήν κυβέρνησιν, μέσω της συνερχομένης έντος του Ιουλίου συνελεύσεως της «Βρετανονοσκανδιναυκής 'Ηνωμένης Συνεργατικής Επιτροπής» Ούνισκον. «Εδήλωσεν ό νορβηγός ύπουργός : 'Η ραγδαία σύνοποις του άριθμού και της χωρικότητος τών «ήνευ πατρίδος» ή μή έθνικών πλοίων», κατά την τελευταίαν δεκαετίαν, άπετέλεσεν ένα σημαντικόν γεγονός, δηρ διετάραξη τών ναυτιλιακήν έργασιαν. Τά διάφορα πλεονεκτήματα, άτινα προσφέρει ή ιδιότης τών έν λόγω σκαφών, πού «δέν άνικουν είς κράτος», τό κατέστησεν ικανά νά διεισδύουν δλονέν και περισσότερον εις τους τομείς έργασιας τών έκ παραδοσεως ναυτικών χωρών. Ή στόλος τών «πανονλίδη» συναγωνίζεται στόμερον τους στόλους τών ναυτικών χωρών, διότι δύναται νά έργαζεται, κωρίς νά ύποκειται είς φορολογικά άρρη, κοινωνικήν νομοθεσίαν και διεθνείς ναυτικά συμβάσεις, ένω, παραλλήλως, ήμπορει νά έπωφεληται της δργανώσεως και τών θεσμών έλέγχου, πού διαθέτουν τά ναυτικά κράτη, κωρίς δέ νά άρροφρα φήμειρον έμψυχον ύλικον άπό τάς έκ παραδοσεως ναυτικάς χώρας.

«Η μεγαλυτέρα δημάς — έτονοισεν ό νορβηγός ύπουργός — συνιστάται έκ τών λεγομένων «έξ ορίστων πλοιοκτητών». Τό έλατηριον, δηρ πνάγκασεν αύτούς νά υπολογούν τά πλοιά των ύπο πού «σημαιάς ευκολίας», φαίνεται νά έγκειται εις την έπιθυμίαν των, όπως άποφύγουν τόν έθνικόν έλεγχον και τάς έθνικάς των ύποχρεώσεις. Τούτο, άκριβως, και περικλείει διά τήν παγκόσμιον ναυτιλίαν τεράστιον κινδυνόν. Άπο εύρυτέρας οκοπιάς έξεταζουμένην ή αύξησις του στόλου τών Πανονλίδη, ομαινει μείωσιν τών είς ξένον συνάλλαγμα κερδών της ναυτιλίας τών χωρών της Δυτικής Εύρωπης και κατά συνέπειαν μείωσιν του έμπορίου της Δυτικής Εύρωπης μετ' άλλων χωρών. Τά ναυτιλιακά έσοδα τών χωρών της Δυτικής Εύρωπης άποτελούν έπιστης ένα μέρος αύτής τούτης της δάσεως χρηματοδοτήσεως του ή πνημένου μορφωτικού, οίκονομικού και στρατιωτικού των προ-

FOR INVESTMENTS



ΔΡΟΥΛΙΑΣ & ΣΙΑ

MEMBERS NEW YORK STOCK EXCHANGE

ASSOCIATE MEMBERS AMERICAN STOCK EXCHANGE

25, BROAD STREET

NEW YORK 4, N.Y.

TELEPHONE:

DIGBY 4-6700

CABLE ADDRESS:

"DROULIA" - NEW YORK

SEASONAL OFFICE IN ATHENS:

HOTEL GRANDE BRETAGNE

TELEPHONE:

30.251

CABLE ADDRESS:

"DROULIA" - HOTBRITAN

γράμματος, π. δε βάσις αυτή σημαντικής θίγεται. Περαιτέρω ό ωρθηγός ύπουργός έτοιμος είναι, ότι οι ωρθηγοί έφοδοι και ναυτικοί, καθώς και οι ωρθηγοί άρχαι, ούδολως φοδούνται τόν έλευθερον συναγωνισμόν εις τήν παγκόσμιον ναυτιλίαν. Τούναντόν, τοιούτον συναγωνισμόδει εύνοει τήν θέσιν τῆς Νορθγιας, ώς ναυτικής χώρας. Δέν πρέπει έπισης νά θεωρηται παράλογον το γεγονός, ότι χώραι μη ναυτικα προσοπαθούν νά άναπτύξουν ιδίους έμπορικους στόλους διά τάς έθνικάς των μεταφοράς. Οταν, δημος, σημαντικόν μέρος τῆς οικονομικής θάσεως τῆς Νορθγιας άπειλεται άπο ένα περιωρισμένον άριθμον «έσοριστων πλοιοκτητῶν», οιτίνες διά τῆς προσφυγῆς εἰς «σημαίας εύκολιας» άνεπτυξαν γιγαντιαίους στόλους, άνευ έθνικού τίνος δεσμού ή έλεγχου, ή Νορθγιας άφειλε, χωρίς νά άπομακρύνεται τῆς άρχης τού έλευθερον συναγωνισμού, νά έπιφυλάξῃ εἰς έαυτήν τὸ δικαίωμα νά προδῆ εἰς δοσα διαδημάτα ή μέτρα ήθελε κρίνει άπαριτπα διά τήν προστασίαν τῶν συμφερόντων της. Πιστεύομεν, κατέλλεν ον ωρθηγός ύπουργός, ότι ή αντίδρασις κατό τῆς τυπικής υνολογίσεως εἰς τάς άπιθάνους σημαίας, θά καταστή άρκουντας ισχυρά, ώστε νά μειωθῇ ή ζημιά, την δοπιαν δημιουργεί ή τοιούτην υνολόγησις εἰς τήν παγκόσμιον ναυτιλίαν».

«Ἐπ' εὐκαιρία τῶν ἀνωτέρω ἀνακοινώσεων, ον ωρθηγικός τύπος ἀποκλύπεται, ότι τη ζήτημα τῶν «σημαίων εύκολιας» θέηγην ύπο τού θρετούν πρωθυπουργοῦ κ. Μάκ Μίλλαν, δην οὕτος άδειόν τόν ωρθηγόν πρωθυπουργόν κ. «Ειναρ Χ. Γκέραρδον, κατά τήν έν Λονδίνω έπισκεψίν του τόν παρελθόντα Μάιον.

* * *

Εἰς τήν έναντίον τῶν «σημαίων εύκολιας» έπιθεσιν τῶν ἄγγλων, τῶν σκανδιναύων και τῶν άλλων, προσετέθησαν ήδη και οι γερμανοί. Κατά σχετική τηλεγράφημά είκ Μπόννης, ή «Ενωσις τῶν Γερμανών «Εφοπλιστῶν έζητησε πρὸ μερῶν τήν παρέμβασιν τῆς γερμανικής κυβερνήσεως πρὸς έπιλυσιν τῶν δύο σημαντικῶν προβλημάτων, πού άντιμετωπίζει ο διεθνής έφοδοισμός, ητοι τού προβλήματος τῆς δισκίσεως σημαίας και τού προβλήματος τῶν «σημαίων εύκολιας». Εἰς σχετικὸν διάδημα παρεχόθη ή υπόσχεσις τῆς γερμανικής κυβερνήσεως, δηλει ούτη μεριμνήσει διά τήν συγκρότησιν έπιτροπής πρὸς μελέτην άμφοτέρων τῶν προβλημάτων και ούτι, έν συνεργασία και μὲ τάς άλλας ένδιαφερούμενας κυβερνήσεις, θά άντιμετωπίση τούς κινδύνους, οἵτινες — κατά τούς γερμανούς έφοδοιστάς — άπειλούν τήν έλευθερίαν τῶν θαλασσών μεταφορών.

* * *

Εἰς έφοδηρία τού «Οσλο έδημοσιεύθη τελευταίων συνέντευξις τού ωρθηγής κατογογής Αμερικανού έφοδοιστού κ. Ναεσ, ούτις άνεμιχθῇ εἰς τήν ναυτιλίαν μετά τό πέρας τού δευτέρου παγκοσμίου πολέμου και κατέχει σήμερον ένα στόλον συνολικής χωρητικότητος 1.200.000 τόνων ί.ω., έργαζομένων υπό «σημαίων εύκολιας». Έτόνισε ματαξέν άλλων ή κ. Ναεσ, ούτι άποτελεί σφάλμα νά ήμιλη τις περὶ «σημαίων εύκολιας». Η ήδη κατ' ούτον έκφραστις είνε «σημαίαις άνάγκης», δεδομένου, ούτι οι Αμερικανοί θέλουν νά διαδέουν νόμημένον τονάλδι διά τάς μεταφοράς τού έξωτερικού τῶν έπιτροποι. «Υπολογίζει ή κ. Ναεσ, ούτι τό 1975 τά 25 % περίποτάν άναγκών τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν εἰς παντός είδους μεταλεύματα θά πρέπει νά καλύπτωνται άπο εισαγωγάς έκ τού έξωτερικού και ώς έπι τού θά χρειασθῇ τονάλδι πολὺ περισσότερον τού σημειωνού, διμκρίνησον. Ωμας, ούτι είς περίπτωσιν έθνικής άνάγκης οι Αμερικανοί θά πρέπει νά διαδέουν ίδιον ικανόν είς τονάλδι έμπορικόν στόλον. Τόσο ή κ. Ναεσ, ούτον και άλλοι Αμερικανοί πλοιοκτήται κατέχοντας στόλους ύπο «σημαίων εύκολιας» έχουν άναλαξει τήν ύποχρεωσιν νά θέτουν, έν περιπτώσει πολέμου, τήν χωρητικότητά των εἰς τήν διάθεσιν τής άμερικανικής κυβερνήσεως.

Σχολιάζουσα τά άνωτέρω ή δημοσιεύσασα τήν συνέντευξιν τού κ. Ναεσ έφοδηρίς τού «Οσλο διερωτάται, ποιοί θά παντρώσουν τά έν λόγῳ σκάφη, δην ταῦτα, έν περιπτώσει πολέμου, τεθούν εἰς τήν διάθεσιν τής Ούασιγκτώνος; Σήμερον τά ύπο «σημαίων εύκολιας» πλοιά έχουν έπανδρωθῇ μὲ ένα πληρώματα (λ. χ. Σκανδιναύους, Ιταλούς, Ισπανούς, Ελλήνων κ.λ.π.), άλλ' είς περιπτώσιν πολέμου αι χώραι αύται θά έπιστρατεύσουν τούς άνδρας των, διπότε πρόδημος πληρωμάτων έδα άντιμετωπίσουν οι Αμερικανοί άρμοδιοι. Είνε, άφ' έπερου, άδινατον εἰς τούς Αμερικανούς, πλοιοκτήτας νά προσλάδων άμερικανικά πληρώματα, διότι ένας άκριδων άπό τούς σπουδαιοτέρους λόγους ούτινες δόδηγουν αύτούς πρὸς τάς «σημαίων εύκολιας» είνε διότι έχουν τήν εύχερειαν ύπ' αύτάς νά προσλαμδάνουν ένα πληρώματα. Οφείλουν, θεν αι Ήνωμένων Πολιτείαις νά έμπιστωνται, άπο τής πλευράς ταύτης, εἰς τούς Εύρωπας συμμάχους των. Ήδη τό Ν.Α.Τ.Ο. κατήρτισεν ένα όργανοσμόν θαλασσών μεταφορών έν περιπτώσει πολέμου και ο στόλος αύτός θά είνε έπιφορτισμένος μὲ τάς μεταφορικάς άνάγκας δλων τῶν συμμάχων. Πάντως — κατά τήν ωρθηγικήν έφοδερίδα — ή ισχυρόσμός, ούτι διά λόγους άμυντος έργαζονται τόν έν λόγῳ πλοιά ύπο «σημαίων εύκολιας» είνε έκτός θέματος. Φρονει ή έφοδηρίς, ούτι ήδη θά ήτο νά έπιληφθῇ ή νοσθηγική Κυβέρνησις τού ζητήματος, έν συνενοήσει μὲ τάς Ήνωμένων Πολιτείας και ύποστηρίζει, ούτι ή τελεία φορολο-

γική άπολλαγή τής νορθηγικής ναυτιλίας, ήνα αύτη τεθῇ εἰς ίδιαν μαιραν μὲ τάς ναυτιλίας τής Λιβερίας, τού Παναμά και τής Ονδούρας, δεν άποτελεί θρήη λύσιν. Η νορθηγική νάυτιλια — γράφει — όπως και οι άλλαι βιομηχανίαι τής χώρας, οφείλει νά μετάσχη εἰς τά κρατικά φορολογικά βάρη, όπως και εἰς τήν έξυπηρέτησιν τής έθνικής άμυντς.

ΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ

Μάς παρηγορεί ή σκέψις, ούτι τό Κράτος άρχιζε περισσότεραν νά άποκτη κατανόησιν έπι ωρισμένων περὶ τήν Ναυτιλίαν και τό παραγωγικόν της έργον σοδαρών ζητημάτων. Δικαιολογείται τό συμπέρασμα αύτό άπο τήν κατωτέρω δημοσιεύμενόν τής Νομισματικής Έπιτροπής διά τήν πιστοδότησιν τών έδω έκτελουμένων έπισκευών πλοιών έλληνικής ίδιοκτησίας, άνεξαρτήτως σημαίας.

«Ἐπρεπε τό μέτρον αύτό πρὸ χρόνου ίκανού νά είχε ληφθῇ, ήνα άκριδων έπιτυχώμενων τήν προσέλκυσιν περισσότερων πλοιών πρὸς έπισκευήν εἰς τούς έλληνικούς λιμένας. «Εστω καὶ τώρα, θετικήν θά έχῃ, έπιτίσσομεν, τήν σύναπτησιν τής Ελευθέρας Βιομηχανίκης Ζωνής, τήν δηνατότητά άνετου προμηθείας εἰς τήν πειραικήν αγοράν πρώτων υλών διά τάς έπισκευάς και τήν έπάρκειαν μέσων δεξαμενισμού έν συνδιασμῷ και πρὸς τήν έδω χρηματοδότησιν, ή βιομηχανίας τών έπισκευών δυνατών νά άναπτυχθῇ έντος άλιγου χρόνου εἰς κλάδον παραγωγικὸν άδιολογον.

«Η σχετική άποφασις τής Νομισματικής Έπιτροπής έχει ώς κάτωθι:

«Χρηματοδότησις 'Ατμοπλοικών 'Επιχειρήσεων πρὸς ένέργειαν έπισκευών τῶν πλοιών των έν Έλλάδι. «Εγγραφον ύπουργειον Βιομηχανίας, Δηνοίς Βιομηχανίας, 'Υπηρεσία Βιομηχανικῆς Οίκονομίας, Τμήμα Οικονομικῶν 'Υποθέσεων Βιομηχανίας, ώπ' άριθ. 49545 (N. E. 45 840).

Τό υπουργείον Βιομηχανίας γνωρίζει, ούτι ή θεσπισθείσα διά άποφάσεως τῆς 'Υποεπιπροποντικής Πιστώσεων (Συν. 81) 1) 12.9.55) χρηματοδότησις τῶν 'Ατμοπλοικῶν 'Επιορίων, κατ' έφαρμογήν τῆς άποφάσεως τῆς Τῆς Ν. Ε. (Συνεδρ. 844) 1) 26.6.54, Κεφάλ. Γ'. παράγρ. 1), προκειμένου περὶ δαπανῶν έπισκευών τῶν άτμοπλοίων των, δέν άπειδονεν ικανοποιητά άποτελέσματα και τούτο κυρίως λόγω τῆς καθορισθείσης προμειναμας έξοφλησεως τῶν σκετικῶν χρηματοδοτήσεων, μέχρις έν μηνών.

Ζητει, θένεν, τό ύπουργειον Βιομηχανίας, όπως έπεκταθῇ ή χρηματοδότησις και εἰς τήν ήπο την προσέλκυσιν σημαίαν έλληνικής ίδιοκτησίας πλοίοι, ύπο τήν προϋπόθεσιν, δεδομένης, τεθαίνων, τής διενεργείας τῶν έπισκευών τῶν πλοιών των έν Έλλάδι και παραταθῇ ή προθεσμία έξοφλησεως τῶν σκετικῶν χρηματοδοτήσεων.

«Η 'Υποεπιπροποντική Πιστώσεων, λαθοῦσα ύπ' άφιν τά έν τή έγγραφω τού ήπουργείου Βιομηχανίας διαλαμβανόμενα, άπεφάσισε τά κάτωθι:

1. Αι έμπορικαι Τράπεζαι δύνανται νά χρηματοδοτούν τούς Έλληνας πλοιοκτήτας πλοιών, ένεργοντας έν προκειμένων διά λογον, ομόν τῶν Έλληνων πλοιοκτητῶν, διά τήν ύπ' αύτῶν ένέργειαν έπισκευών τῶν πλοιών των, έν Έλλάδι μόνον.

2. Η χρηματοδότησις, δουσ άφορη τόν χρηματοποιηθείσεων τραπεζικῶν τύπων δαπανήσεων (προεξόφλησις γραμματίων, χορηγίσεως δανειον ήγνημημένου ή μή), ώς και τό ποσοστόν καλύψεως τῆς ένεργηθουσιμότητας δαπανής, έπαφεται εἰς τήν κρίσιν και εύθυντας τῶν Τραπεζών, άναλαμβανούσων δυμας πλήρη τήν εύθυντας τῆς διαπιστώσεως τού δαπανεισθείσου ποσού διά έν σκοπόν καθορίζεται έν παραγρ. 1, ώς και τού έλέγχου τῶν οικείων δικαιολογητικῶν.

3. Εις περίπτωσιν καθ' ήν διά τάς έν Έλλάδι ένεργοντας έπισκευάς πλοιών αι έλληνικα σκετικαί διορισμέναι (οιδηροβιομηχανίαι, ναυπηγεία κλπ.) παρέχονται πρὸς τά ώς δην πρόσωπα προθεσμίαν πληρωμῆς τῶν δαπανῶν τούτων, διόχεινον γραμμάτια ή συν. κας αύτῶν, τότε οι έμπορικαι Τράπεζαι έξουσιοδοτούνται όπως προεξόφλησης τούτων κατό τούς δρους τής παρούσης άποφασέως.

4. Η χρηματοδότησις τής κατηγορίας ταύτης θά λαμβάνη χώραν μόνον έδι ίσιν τῶν Τραπεζών διαθεσιμών, ή δέ έξόφλησις δέον νά καθορίζεται, ήδη έδης :

α) Προκειμένου περὶ έπισκευών άτμοπλοίου έλληνικής πλοιοκτησίας, άλλας ύπο δένην σημαίαν, έντος προθεσμίας 18 μηνῶν τό δραδύτερον.

β) Προκειμένου περὶ έπισκευών άτμοπλοίου έλληνικής πλοιοκτησίας, άλλας ύπο δένην σημαίαν, έντος προθεσμίας 15 μηνῶν τό δραδύτερον.

5. Εις έπιφοτέρας τάς ήδη έν περιπτώσεις, ή έξόφλησης τῶν χρηματοδοτήσεων δέον νά ένεργηται διά την προμηθανή καταβολῶν μηνιαίων τηρημηνίαν, κατά τήν κρίσιν τής χρηματοδοτούσης Τραπεζής, τής πρώτης δόσεως, όπωαδηποτε, καταβολητάς τό δραδύτερον μετά έξα μηνῶν άπο τής χορηγίσεως.

6. Αι άνωτέρω χρηματοδοτήσεις έπιάγονται εἰς τάς διοικητικάς

PORT SUDAN
MARITIME AND FORWARDING AGENCY
LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING
CABLES: "MARITIME,"
ADDRESS: P. O. Box 306

χορηγίσεις των Τραπεζών.

Η παράγραφος 2 της ἀποφάσεως τῆς «Υποεπιτροπῆς Πιοτώσεων (Συν. 81) i) 12.9.55) συχετικός μὲ τὰς λοιπὰς διαπάνας κεφαλαιού κινήσεως τῶν ἀτμοπλοϊκῶν ἔξακολουθεῖ Ισχύουσα».

ΚΑΙ ΤΩΡΑ ΕΠΙ ΤΟ ΕΡΓΟΝ

Προέδη ηδη ὁ κ. Ἀνδριανόπουλος εἰς μεταβολάς τινας τῶν ἀμεσωτέρων ὑπηρεσιακῶν του συμβούλων. Δικαίωμά του ἀναφαίρετον νά ἐπιλέξῃ τοὺς προϊσταμένους τῶν διαφόρων ὑπὸ αὐτὸν ὑπηρεσιῶν, δεδομένου μάλιστα, ὅτι ἡ ἀποχώρησις τοῦ Ναυάρχου Γενικοῦ Διευθυντοῦ ἐπίκειται, μετὰ τὴν ὑποδολήν τοῦ ἐρωτήματος τῆς κρίσεως του ἀπὸ τὸ ἄρμόδιον συμβούλου, καὶ νέαι διοικητικαὶ καταστάσεις προϋποθένται μετὰ τὴν ἀλλαγὴν αὐτῆς.

Κοι τώρα ἐπὶ τὸ ἔργον. Πλειστα σσα εἶναι τὰ ἀναμένοντα τὴν λύσιν ζητήματα. Συντονισμένη θὰ πρέπει νὰ ἀναληφθῇ ἡ σχετικὴ προσπάθεια. Τόσον ὁ κ. «Υπουργός, σσον καὶ ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ «Υπουργείου» κ. Πατομάνως διακατέχονται ἀπὸ τὴν ἔφεσιν νὰ μὴ παραμεινοῦν ἀπλοὶ διεκτεραιωταὶ τῶν τρεχουσῆς φύσεως ζητημάτων, ἀλλὰ νὰ προσωθῆσουν πρὸς τὴν ἐπίλυσιν κάθε ἐκκρεμούσαν ὑπόθεσιν τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων τοῦ.

Εἰς την προηγούμενον τεύχος μας εἰς σύντομον πρόβημεν ἀνασκόπησιν τῶν γενικωτέρων προβλημάτων, τῆς ἐπιλύσεως τῶν ὄποιων καλεῖται ὁ νέος «Υπουργός» τῆς ἐπιληφθῆ. Αν αὐτῶν προγραμματισθῇ ἡ μελέτη καὶ ἐν καιρῷ δι' ἓνα εκαστὸν αἱ ἀνδρινούμεναι ἀποφάσεις μὲ συντεχνικὴν τὴν σκεψιν ληφθοῦν, εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι τὴν φορὰν αὐτὴν δὲν θὰ διαφευσθοῦν αἱ ἐλπίδες μας διὰ τὴν τακτοποίησιν, ἐπὶ τέλους, ὥρισμένων ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας, ἀπὸ μακροῦ χρόνου ἀναζητούντων τὴν ρύμησιν.

ΝΑ ΕΥΡΥΝΘΩ Ο ΚΥΚΛΟΣ ΤΩΝ ΔΑΝΕΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ

Δάνεια εἰς ὑπὸ ναυπήγησιν τελοῦντα σκάφη, μέχρι τῶν 25 % τῆς ἀξίας των, πρόκειται, ίσως, νὰ παραχωρήσῃ τὸ Ν.Α.Τ., ἵνα διευκοληνῇ ἀφ' ἐνὸς τοὺς πλοιοκτήτας εἰς τὴν παραλαβὴν των καὶ ἵνα τὰ φέρει εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηοδόγυον.

Κεφάλαια διαθέσιμα ἔχει, εὐτύχως, τὸ Ταμείον ἀρκετά, ὥστε μέρος αὐτῶν — περὶ τὰ δύο ἑκατομμύρια δολαρίων — νὰ δύναται ἀνέτως νὰ τὰ ἐπεγύδῃσθε εἰς ἐνυπόθηκα δάνεια μακροπρόθεσμα μὲ τόκον ἐπτὰ τοῖς ἑκατόν.

Οἰκοθεν νοεῖται, ὅτι θὰ προτιμηθοῦν μεταξὺ τῶν αἰτούντων πλοιοκτητῶν οἱ μὴ λαδοντες ἄλλο δάνειον ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τούτῳ, ὅπως, ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ, περισσότεροι ἐφοπλισταὶ τύχουν τῆς χρηματοδότησεως τῶν ἐπιχειρήσεων των ἀπὸ τὸ ἀσφαλιστικὸν μας Ἰδρυματοῦ.

Ἡ σκέψις τῶν ιθυνόντων τὸ Ταμείον διὰ τὴν παροχὴν τῶν δανείων εἶναι ὄρθοτάτη καὶ διερωτώμεθα διατὶ ἐνώριτερον δὲν προήλθον εἰς σχετικὴν τινὰ ἀπόφασιν. Ἀπὸ μηνῶν ἡδη πλειστοὶ οἱ σσοι ἀφοπλισταὶ, εὔρυτάτησις οἰκονομικῆς ἐπιφανείας καὶ ἀνεγνωρισμένης πίστεως, ἐζήτησαν τὴν παροχὴν ἐνὸς δανείου ἐπὶ πλοίων τῶν, τελοῦντων ὑπὸ κατασκεύην. Αἱ σχετικαὶ αἰτήσεις παρέμεναν ἀνενέργητοι μέχρι τοῦδε. Ἐπεκράτει ἡ ἀντίληψις τῆς ἀποφυγῆς τῶν δανείων, λόγω τῆς κρίσεως.

Θέλομεν, ὅμως, νὰ ἐπίτιχωμεν, ὅτι κατείδον οἱ ιδιούντες τὸ Ταμείον τὸ σφαλερὸν τῆς ἀπόφεως αὐτῆς καὶ ὅτι, ἔστω καὶ τώρα, αἱ αἰτήσεις θὰ ὑποβληθοῦν χωρὶς χρονιστρίδην εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ἰδρύματος, ἵνα συζητηθοῦν καὶ καρποίσανται δοθῆ εἰς αὐτάς. «Ἄς ἐπιλεγούν οἱ ἀφοπλισταὶ, οἱ παρέχοντες τὰ θετικώτερα ἔχεγγυα ἀσφαλείας, ἐπ' οὐδὲν διόμα λόγω — θὰ ἀπετέλει τούτῳ σκανδαλὸν — δὲν θὰ πρέπει νὰ δοθοῦν καὶ πάλι τὰ δάνεια εἰς τοὺς λαδοντας ἡδη τοιάστας ἀφοπλιστατέων, ἀποκλεισμένων τῶν ἄλλων αἰτούντων.

Τὸ Ν.Α.Τ. ἔχει κάθε λόγον, ὑπὸ τὰς παρούσας μάλιστα δυσκόλους περιστάσεις, νὰ εύρυνῃ τὸν κύκλον τῶν παρ' αὐτοῦ δανειοδοτούμενων ἐφοπλιστῶν. Τούς φέρει ἔγγυτερον πρὸς τὴν σημαίαν μας, πρὸς τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλίακὴν ὑπόθεσιν. Αὐτή καὶ μόνον ἡ ἐπιδιωξίς ἐπιβάλλει τὴν ἀποφυγὴν τῆς πρὸς τὴν ὥρισμένους μόνον ἐφοπλιστάς παροχῆς τῶν δανείων. «Η εὐρυτέρα δανειοδότησις παρέχει ἐν ταύτῳ καὶ τὴν μεγαλυτέρων ἀσφαλείαν.

Ἐχομεν λόγους νὰ πιστεύωμεν, ὅτι ἡ Διοίκησις τοῦ Ταμείου καὶ ὁ κ. «Υπουργός» τῆς Ναυτιλίας τας αὐτὰς ἔχουν ἐν προκειμένω ἀντιλήψεις.

«Η θερινὴ περίοδος τῆς «Ἀκτοπλοΐας» ἥρχισε. Δὲν φαίνεται, ἀτυχῶς, νὰ είναι τόσον ζωηρᾶ, ὅπως ἡ περισσιν. Τὰ διατεθέντα σκάφη κρίνονται ἐπαρκῆ νὰ ἔξυπερτερούν τὸν φόρτον τῆς κινήσεως τοῦ προσεχοῦς διμήνου. Μετ' αὐτὸν ἀρχίζει ἡ κατιούσα. Οἱ ἐπιβάται ἐπιστρέφουν ἀπὸ τὰ θέρετρα καὶ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν σκάφος μὲ τὰ κερδηνὰ τριμήνου θὰ πρέπει νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰ μειωμένα ἐσόδα τοῦ ἐννεαμήνου.

Εἶχομεν ὑπόδειξει εἰς προηγούμενον τεύχος μας τὴν παροχὴν περισσοτέρων διευκολύνσεων ἐπιβιδάσεως καὶ ὀποιδιάσεως τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς. Αἱ δύο κλιμακες, ἀνόδου καὶ καθόδου, εἶναι ἀπαραίτητοι διὰ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν σκάφος.

Τὸ «Υπουργείον» ἐπελήφθη τοῦ ζητήματος, χωρίς, ὅμως, νὰ φάσσουν αἱ ἔνεργειαι τοῦ εἰς πληρες ἀποτέλεσμα. Δὲν ἀπέκτησαν ὅλα τὰ πλοῖα τὰς δύο κλιμακας, αἵτινες θὰ καθίστων τόσους ἀνετον τὴν κίνησιν τῶν ἐπιβατῶν. Θὰ πρέπει, νομίζομεν, νὰ ἐπανέλθουν οἱ ἀρμόδιοι ἐπὶ τὸν θέματος αὐτοῦ. «Ἄς μη παροράται ἡ σπουδαιότης του. «Οσοι παρακληθοῦν τὴν κίνησιν τῆς «Ἀκτῆς Τζελέπη» ήμπορουν νὰ ἐκτιμήσουν τὰς ὑπηρεσίας τῶν δύο κλιμακῶν. Περιορίζεται ὁ συνωστισμός καὶ ἡ εὐλογίας τῶν ἐπιβατῶν δυσφορία.

Πρωτοβουλίας τῆς Διευθύνσεως Ναυτιλίας τοῦ «Υπουργείου» ἥρχισαν διενεργούμενα πρὸ τριμήνου υγειονομικαὶ καὶ τουριστικαὶ ἐπιθεωρήσεις τῶν ἐπιβατηγάνων ἀκτοπλοϊκῶν. Είχον τὴν συνέχειαν τῶν ἡ ἔφαπτα μόνον οἱ ἀρμόδιοι ἐπιθεωρήσαντας τὸν Τουρισμό καὶ τοῦ «Υπουργείου» τῆς Ναυτιλίας ἐπεσκέφθησαν τὰ πλοῖα; Αἱ ἐπιθεωρήσεις πρέπει νὰ είναι συχναὶ καὶ δικὶ μόνον ἐν δρμῳ.

Μαίνεται ὁ συναγωνισμὸς εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βρινδησίου. Εἰναι ἀπεργίραπτοι αἱ ἀσχημίαι, αἱ ἑκεὶ διαπραττόμεναι διὰ τὴν ἔξασφάλισιν ἀπὸ τὰ συναναχωροῦντα πλοῖα τῶν κατερχομένων εἰς τὸ Βρινδησίον ἐπιβατῶν. Αἱ ιταλικαὶ ἀρχαὶ παρακληθοῦν τὰ ἔκτροπα καὶ μάς οἰκτίρουν. Εκτιθέμεθα εἰς τὰς ἐπικρίσεις τῶν ξένων, δυσφορεῖται τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον.

Ἐπ' εὐκαρπίαν ἐπανερχόμεθα εἰς τὰ πρὸ διμήνου περίπου καταγγελθέντα διὸ τὰ ἐπιβατηγάνα «Ἀδρίας» καὶ «Κολοκοτρώνης». Ἐπερατώθησαν αἱ ἀνακρίσεις διὰ τὴν φόρτωσιν τῶν ήμιόνων καὶ παρεπέμφθησαν εἰς τὸν Εἰσαγγέλεα ὡς πλοιοκτήτης καὶ ὡς πλοίαρχος, διότι διέπλευσε τὸ σκάφος τῶν τὸ στενὸν τῆς Κερκύρας, ἐνῷ τοῦτο δὲν είχεν ἐντελῶς ἀκόμη ἐκκαθαρισθῆ ἀπὸ τὰς νάρκας καὶ δεν είχε παραδοθῆ εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν;

«Ἄς προσέξῃ ὁ νέος Λιμενάρχης Πειραιῶς. Πρέπει ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν ημερῶν νὰ διενεργήσῃ τὰ δέοντα ἐπὶ τῆς σκανδαλώδους αὐτῆς ὑποθέσεως.

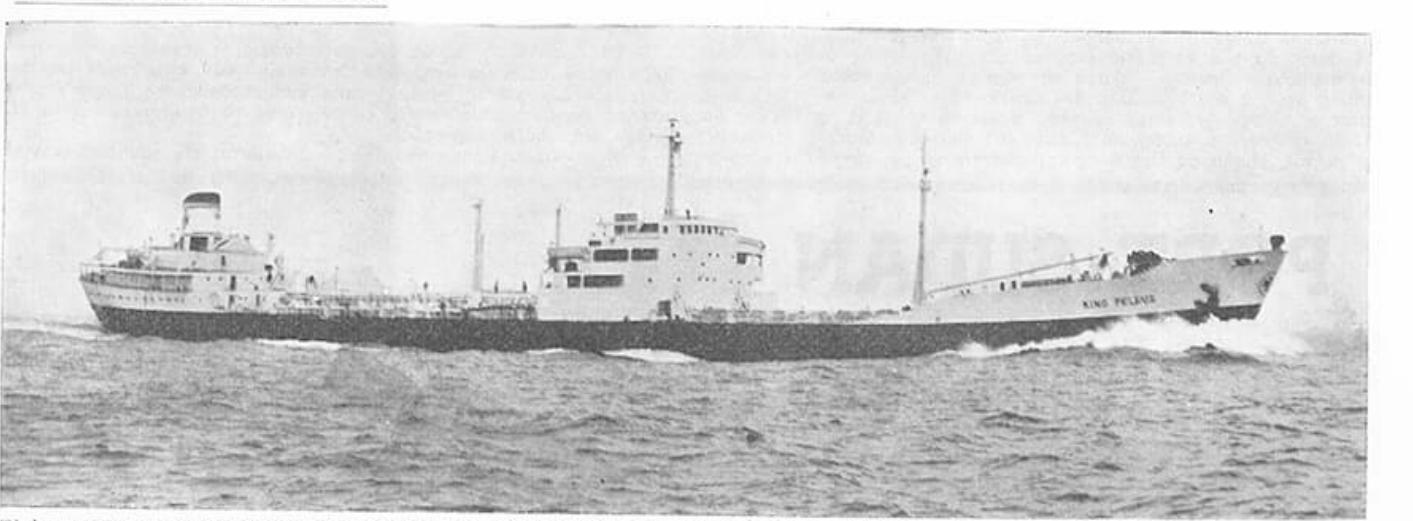
ΤΟ «ΤΣΙΦ», ΚΑΙ ΤΟ «ΦΟΜΠ»

Εἰς καμμίαν χώραν, κεκτημένην ἐπαρκῆ ναυτιλίαν, ικανήν νὰ ἔχει πρετήση τὰς ἔθνικὰς τῆς μεταφορικὰς ἀνάγκας, δὲν ἐφαρμόζεται ποτὲ τὸ σύστημα τῶν ὕγρων τοσίφ καὶ τῶν πωλήσεων φόρου. Μόνον εἰς ὑποανάπτυκτα ναυτικὰ κράτη, τὰς κτήσεις καὶ τὰς ἀποκινίας δικαιολογεῖται ἡ κατ' ἀνάγκην πώλησης τῶν προϊόντων τῶν φόρυ καὶ ἡ διενέργεια τῶν εἰσαγωγῶν τῶν τοσίφ. Δὲν διαθέτουν ἴδια πλοία διεναλάβουν τὰς μεταφορὰς τῶν ἐξωτερικοῦ τῶν ἐμπορίου. «Ἐπαφίενται εἰς τὰς ὑπηρεσίας τῶν ξένων καὶ, φυσικά, πληρώνουν ἀκριβὰ τὰς υπηρεσίας αὐτάς.

Φαινόμενον παραδάσεως τοῦ κανόνος, μοναδικόν, μεταξὺ ὅλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου, εἶναι ἡ «Ἐλλάς», μὲ τὴν μεγάλην τῆς ναυτιλίαν. Αὐτή ἀκατανόητας, πρὸς ζημίαν ζωτικῶν συμφερόντων τῆς Οἰκονομίας τῆς, δὲν ἡκολουθήσει τὸ παράδειγμα τῶν ἄλλων κρατῶν. Πλαίσι τὰ προίοντα τῆς φόρη καὶ ὁ ἀγοραστῆς ἐπιλέγει τὸ μέσον τῆς μεταφορᾶς τῶν, ὅπερ, φυσικά, θὰ είνε, κατὰ κύριον λόγον, τὸ πλοίον τῆς ιδίας του ἐθνικότητος. «Αγοράζομεν ἐπίσης τοσίφ, διὰ τὰς προτιμηθῆ καὶ πάλιν τὸ πλοίον τῆς πωλητρίας χώρας, χωρίς, δηλαδή, νὰ είμεθα εἰς θέσιν νὰ χρησιμοποιήσωμεν καὶ τὰ ιδιαίτερα κατὰ καποιαν σφαράται ἀναλογίαι τοννά.

«Ἄν είς τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Ἰταλίαν καὶ τὰς ἄλλας ἔξεχούσας ναυτικὰς χώρας προεβάλλετο κατὰ μίαν μετ' αὐτῶν ἐμπορικὴν συμφωνίαν

ΠΑΡΑΔΙΔΟΝΤΑΙ ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ



Τὸ ιαπωνικῆς κατασκευῆς (ναυπηγεία Μιτσούμπισι, τοῦ Κόμπε) δεξαμενόπλοιον «Κίνγκ Πιλεύς», τόννων δ. w. 33.125. Φέρει μπχανάς ἀτμοστροβίλους 15 κιλ., ἵππων καὶ ὀνέπτυξε, κατὰ τὰς δοκιμάς του, ἀφορτον, μεγίστων τοκύτηπτα 18.2 μιλλιών. Η ύπηρεσιακή του τοκύτηπτης ἐν ἐμφόρτω κατοστάσει ἐφθοσει τὰ 17.3 μιλλιά. Καθειλκύσθη τὸν 12 Μαρτίου 1958 καὶ προβλέπεται νὰ παραδοθῇ τὸν 1ην Αύγουστου τρέχ. Ήτους. Τελει ὑπὸ τὴν διοχείσιν τοῦ Οίκου Μ. Νομικοῦ τοῦ Λονδίνου.

παρομοίως ἀξίωσις χρησιμοποιήσεως τοῦ δρου τοῖφ καὶ φόμπ, εἰς βάρος, βεδαιώς, τῆς ναυτιλίας των, θὰ ἀπερρίπτετο ἀσύγχητητί. Δὲν θὰ ἔδειχνο τοῦτο νὰ παραδούνεις βασικάς ὄρχας τῆς ναυτιλίας των πολιτικῆς — τὸ ἄλφα καὶ τὸ ὡμέγα αὐτῆς — διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὸ οἰονδήποτε ἀλλο οικονομικῶν ἀντάλλαγμα. Πίστις δι᾽ αὐτᾶς εἶνε ἡ κατὰ τὸ μέγιστον δυνατὸν ποστόν ἀπασχόλησης τοῦ ἔννικον των πλοίου εἰς ταῖς ἔθνικάς των μεταφοράς. Δὲν διατυπώνουν τὴν ἀξίωσιν τῆς διακρίσεως τῆς σημαίας των. Πωλούσαι, ὅμως, τοῖφ καὶ ἀγοράζουσαι φόμπ ἐπιτυχανούν τὴν ἐπιτολήν τοῦ πλοίου, κατ᾽ ἀκόλουθιαν δὲ τὴν πρότιμον τοῦ ἰδιού των.

Μᾶς παρέχεται ἡ εὔκαιρία — διὰ πολλοστὴν φοράν — νὰ ἀσχοληθῶμεν μὲ τὸ σοβαρὸν αὐτὸ θέμα, ἐν συνεχείᾳ τῶν σῶν ἐγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, επὶ τῶν διεξαγομένων διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας μὲ τὴν Ρωσίαν. Ἀπὸ δημοσιευθείσαν ἐπιστολὴν ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως ἀπασχολούσης τὰ σκάφη τῆς εἰς τὰς μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ Ρωσίας μεταφοράς, ἀπεκαλύφθη, ὅτι οἱ Ρώσοι χρώμενοι τοῦ δικαιωμάτους ἀγορᾶς φορτ καὶ πωλήσεως τοῖφ, χρησιμοποιούν τὰ ἴδια τῶν πλοίων. Τὰ ἴδια μας παραγωγάνιζονται.

Ἀντιστάσεως, δηλαδή, μὴ οὕσης ἐπέτυχον οἱ ὀπωσδήποτε καθυστημένοι ναυτιλιακῶν Ρώσοι, νὰ πανεμερίσουν τὸ ἐλληνικὸν πλοίον ἀπὸ τάς τάς τοῦ ἀπασχολούσυν μόνον καὶ ἐφόσον δὲν διαθέτουν ἴδιην τῶν ἐπαρκὴ χωρητικότητα.

Οἱ διαπραγματευόμενοι τὴν ἀνανέωσιν τῆς συμβάσεως θὰ ἔχουν, πιστεύομεν, ὑπὲρ δψει τῶν τὴν δύσκολον αὐτῆς θέσιν τοῦ ἐλληνικοῦ μεσογειακοῦ σκάφους. Ἔπειδενὶ λόγῳ δὲν πρέπει νὰ ἱκανοποιήσουν διὰ τῆς νέας συμφωνίας τὴν ρωσικὴν ἀξίωσιν περὶ τῆς φόμπ ἀγορᾶς καὶ τοῖφ πωλήσεως. Εἶνε ἀντίθετος πρὸς τὰ συμφέροντα καὶ τὰς παραδόσεις τῆς ναυσιδίου Ἑλλάδος. Κακῶς, κάκιστα, ἐδέχθησαν οἱ ἐκπροσωπήσαντες εἰς τὸ παρελθόν τὰ ἐλληνικὰ συμφέροντα τὸ ἐν λόγῳ σύστημα τῶν ἀγορῶν ἀπὸ μέρους τῆς Ρωσικῆς φόμπ καὶ τῶν πωλήσεων τοῖφ. Πιθανὸν νὰ είχε τοῦτο τὴν ἐφαρμογήν του διὰ τὰς συναλλαγὰς τῶν ἀραβικῶν χωρῶν μὲ τὴν Ρωσίαν, ἀπαράδεκτον, ὅμως, πρέπει νὰ είναι διὰ τῆς Ἑλλάδος, ὅπως καὶ διὰ κάθε ἄλλην χώραν, ἐκ παραδόσεως μακράς προσφέρουσαν τὰς ναυτιλιακάς τῆς ύπηρεσίας εἰς τοὺς ἄλλους.

Ἄς προσέξουν οἱ τοῦ Ὕπουργείου τοῦ Ἐμπορίου τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆν. Εἶνε σοδαρωτάτη. Θὰ ἔπρεπε νὰ ἀκούσῃς ἐπὶ αὐτῆς ἡ γνώμη τῶν ἀρμόδιωτέων ὥργανωσεων — τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου καὶ τῆς Ἐνσεως Ἐφοπλιστῶν — καὶ αὐτοῦ τοῦ Ὕπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Ἐρήμην τῶν παραγόντων αὐτῶν δὲν θὰ πρέπει νὰ ρυθμίζωνται ζητήματα τοσα περικλείοντα διὰ τὸ ἔθνικὸν πλοίον συμφέροντα.

Η ΠΑΡΕΜΠΙΠΤΟΥΣΑ ΥΠΟΘΕΣΙΣ

‘Αλλ’ ἡ περίπτωσις τῶν ρωσικῶν μεταφορῶν εἶνε χαρακτηριστική τῆς ἀπούσιας παρ’ ἥμιν καθε ἵχνους ὑγιούς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Ἀγνοεῖτο παντελῶς ὁ ρόλος, ὁ παραγωγικός, τοῦ ἔθνικον πλοίου, παραμερίζεται καὶ τοῦ γενικώτερον συμφέροντα τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας. Αὐτὸς ἐπιτάσσει τὴν κατὰ τὸ δυνατόν εύρυτερον συμμετοχὴν τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὰς μεταφοράς τοῦ ἔξωτερον μας ἐμπορίου.

Ἐκ πλείστων σῶν περιστατικῶν ἔχομεν μορφῶσε τὴν ἀντίληψιν, ὅτι οἱ διοικητικοί μενονται τὰ ζητήματα τῶν κρατικῶν προμηθειῶν καὶ τῆς συνάφειας τῶν ἐμπορικῶν συμφωνιῶν κρατικοί ὄμοδιοι. ἀδιαφορούν διὰ τὴν στοιχειώδη τῶν ναυτιλιακῶν μας συμφέροντων προστασίαν. Συχνά — διὰ τὴν ἡσυχίαν των, ὅπως συχνὰ ὀηλώνουν — προτιμούν τὴν ἀγορὰν στηρῶν, γαιανδράκων, λιπασμάτων, πετρελαίων καὶ ἄλλων ειδῶν, χωρὶς γὰρ ἐνδιαφέρονται διὰ τὸν σύτην προκαλούμενον ἀποκλεισμὸν τοῦ ἐλληνικοῦ σκάφους.

Τὴν ευθύνην τῆς τοιαύτης, ἀντίθετου πρὸς τὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας, τακτικής, δὲν έχουν βεδαιώς οἱ δημόσιοι ὑπάλληλοι, ἀλλ’ αὐτὸ τὸ Κράτος, ὅπερ δὲν ἐφρόντισε νὰ προδιαγράψῃ σαφῶς τὰς κατευθύνσεις καὶ τὰς ἐπιδιώξεις μιᾶς ὑγιούς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

Ἄν προσφίσταντο αἱ κατευθύνσεις αὐταί, κανεὶς δὲν θὰ ηδύνατο ἀτιμωρηταὶ νὰ τὰς παραδοίνῃ σύτην καὶ νὰ ἀπεμπολῶνται ἀπαράγραπτα δικαιώματα τοῦ ἔθνικον πλοίου κατὰ τὴν σύναψιν τῶν ἐμπορικῶν συμφωνιῶν μὲ τὰ ἄλλα κράτη.

Διὰ μίαν, δηλαδή, ἀκόμη φοράν καταδεικνύεται ἡ ἀνυπαρξία τοῦ θετικοῦ ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας καρτικοῦ ἐνδιαφέροντος. Εἰς τὴν σκέψιν τοῦ κρατικοῦ παράγοντος τὸ πλοίον εἶνε, ἀτυχῶς, παρεμπίπτουσα ὅλως ὑπόθεσις.

ΟΙ ΔΗΖΕΛΟΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Οὔτε ἔνα πρώτον μηχανικὸν διὰ μηχανᾶς δῆξελ, μὲ προϋπηρεσίαν ἐπὶ μεγάλων σκαφῶν, δὲν κατώρθωσεν ἐφοπλιστικῆς δηζελοκινήτου νεοτεύκτου τάνκερ, παρὰ τὴν ἐπὶ ημέρας ἡδη ἐπίμονον ἀναζήτησιν, νὰ ξεύρῃ.

Εἰς τὸν μόνον παρουσιασθέντα μὲ ἀποκλειστικὴν ὑπηρεσίαν εἰς ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη προσφέρει ὁ μισθός τῶν διακοσίων λιρῶν μηνιαίων καὶ τὰς ἀπέρριψε, μετὰ μειδιάματος, μάλιστα, εἰρωνικοῦ.

Ἄυτα, χωρὶς σχολία, προορίζονται διὰ τοὺς ἀρμόδιους τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας τοὺς δεχθέντας τὴν ἀναδολὴν τῶν ἔξετάσεων διὰ διπλώματα Μ.Ε.Κ. Ἀξίζει ἐπίσης νὰ τὰ πληροφορθύσων — ἄν καὶ πιστεύομεν νὰ τὰ γνωρίζουν — καὶ οἱ ἐπισείσοντες τὸν κίνδυνον τοῦ ἐπαγγελματικοῦ πληθωρισμοῦ.

ΕΚΔΟΣΙΣ ΤΙΜΩΣΑ ΤΟΝ ΤΟΠΟΝ ΜΑΣ

Δὲν πρέπει νὰ ὑπάρξῃ ναυτικὸν γραφεῖον, ὃσον καὶ ἀπομονώσεις προσφέρει τὸν θαλάσσια ἔργα ὑπωσδήποτε συνδεόμενον, ποὺ νὰ μὴ ἀποκτητησῃ τὴν πολυτελεστάτην, τὴν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ὅμεμπτον ἐκδοσίον τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηογνώμονος ἐπὶ τῶν Καγόνων καὶ Κανονισμῶν κατασκευῆς καὶ κατατάξεως χαλυβίνων πλοίων.

Τὸ δόλον ἔργον, φρείτεται εἰς τὴν ἐπιστημονικὴν πρωτοβουλίαν δύο διακεκριμένων Ἑλλήνων ναυτηρῶν, τοῦ κ. Πάνου, ὑπαναπάρχου τοῦ Β. Ν. ἐ. ἀ. καὶ τοῦ κ. Β. Φραγκούλη, καθηγητοῦ τοῦ Πολυτεχνείου.

‘Υπερπεντακόσιαι εἰς μέγα σχῆμα σελίδες καλύπτουν τὸ τόσης ἔκτασεως θέματος καὶ μέσα εἰς αὐτάς θὰ ἡμπορεύσῃ ὁ κάθε ἔνδιαφερόμενος διὰ τὸ πλοίον — ἐφοπλιστής πλοιαρχος, μηχανικός καὶ ναυτικός πράκτορος — νὰ ἀνεύρῃ τὴν λύσιν οἰστρούποτε τεχνικῆς ἀπορίας διὰ τὸ σκάφος, τὰς μηχανᾶς του καὶ τὰ ἔξαρτηματα αὐτού.

Τιμῆς την ἐλληνικὴν ἐπιστήμην ἡ τόσον ἀρτίως ἐπιτευχεῖσα προσπάθεια, τιμᾶς ὅμως καὶ τὸν Ἑλληνικὸν Νηογνώμονα ἡ πρωτοβουλία, ἡ τόσον πράγματι δαπανηρά.

Δὲν ὑπερβάλλομεν διαθεσιαίντες, ὅτι τὴν ἔκδοσιν αὐτὴν θὰ τὴν

ἔχηλευον ξέναι μεγάλαι ναυτικαὶ χώραι καὶ ὅτι δὲν ἐγνώρισε μέχρι τούδε ἡ ναυτιλλομένη Ἑλλάς ἔνα τόσης σπουδαιότητος βοήθημα εἰς τὴν κατανόησην τοῦ θλού περὶ τὸ πλοίον τεχνικοῦ θέματος.

Οἱ ἐνδιοφέρομενοι νὰ ἀποκτήσουν τὸ ἐν λόγω σύγγραμμα ἡμποροῦν νὰ ἀπευθύνωνται εἰς τὰ Γραφεῖα τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν.

ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΙΑΠΩΝΙΚΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Μᾶς ἔρωτον: Ποιάς ἡ τρέχουσα ἀγοραία τιμὴ ἐνὸς δηζελοκινήτου ιαπωνικῆς κατασκευῆς φορτηγοῦ, τοῦ γνωστοῦ τύπου τῶν 14.450 t. d. w. μὲ κλειστὸν τὸ σέλετερ-ντεκ, ἡλικίας δύο ἑταῖς καὶ ποιαὶ αἱ προβλέψεις διὸ τὸ κόστος τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγήσεων; Ἡ ἀπάντησις δὲν είναι δύσκολος. Προσφάτως, μόλις πρὸ διημηνου, ἐπωλήθη τὸ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας «Γλαυκὴ» τοῦ τύπου τῶν 14.450 t. θωμάνων, ἡλικίας δέκα τόσην, διὰ 775 χιλιάδων λιρῶν τοῖς μετρητοῖς. Διὰ σκάφους τοῦ αὐτοῦ τύπου, ιαπωνικῆς κατασκευῆς, ἡλικίας μεγαλύτερας πως θὰ πρέπει νὰ ὑπολογισθῇ μία ἐπηρίσια ἀπόσβετις ἐπὶ τῆς ἀξίας του προς πέντε, τουλάχιστον, τοῖς

“Οσον ἀφορᾷ τὰς προβλέψεις ἐπὶ τοῦ τοῦ μελλοντικοῦ κόστους τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγήσεων, εἴναι γεγονός, ὅτι ἡ ἐλλειψις παραγγελιῶν καὶ ὁ κίνδυνος νὰ ιδουν οἱ ἱστορικές πολλὰ τῶν ναυπηγείων τῶν ἀνεργασίας, τούς ὑποχρεώνει νὰ περιορίσουν τὰς ἀπαιτήσεις των, νὰ στραφοῦν δὲν ταῦτω πρὸς τὴν Κυβέρνησιν, δι’ ἐπιχορηγήσεις καὶ πάλι. Δὲν ἀποκλείεται νὰ ἐπανίδωμεν τὰς πρὸ τοῦ 1956 τιμάς, ὁπότε σκάφη παρόμοια πρὸς τὸ «Γλαύκη» ἐναυπηγήθησαν μὲ κόστος 650-700 χιλιάδων λιρῶν.

ΤΑ ΡΥΜΟΥΛΚΑ

Δὲν είναι οἱ ἐπὶ τοῦ ιαπωνικοῦ «Ιερουσαλήμ» ὑπεύθυνοι διὰ τὴν πρὸ 15θημέρου καταβύθισιν τοῦ ρυμουλκοῦ «Βερνίκου Ειρήνη» ἐντὸς τοῦ λιμένου Πειραιῶς. Ολόκληρος ἡ εύθυνη βαρύνει τοὺς ἀπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ πότετούντας καὶ αὐτό, πιστεύομεν, θὰ διαπιστώσουν αἱ ἀνακρίσεις. Όματα, εὐτυχῶς, δὲν ἐθρηνήσαμεν. Δὲν ἀπεκλείστο, ὅμως, νὰ ἐσημειούντο, ἀν ὁ καλὸς Θεός δὲν ἐπροστάτευ τὸ πλήρωμα του ρυμουλκοῦ.

“Ἐπερπεν ἐγ καὶ ρως, πρὶν ἡ τὸ «Ιερουσαλήμ» — σκάφος 9000 τὸν γκρός — ταχύτερον κινήσῃ τὰς μηχανᾶς του καὶ εύθὺς ὡς τὸ ἔργον τῆς στοφῆς του σκάφους συνετελεσθῇ ἀπὸ τὰ δύο ρυμουλκά. οἱ ἐπιβαίνοντες αὐτῶν νὰ ἀπολλάξουν τὰ σκάφη των τῶν καλῶ προσδέσεων. Οἱ ναυταὶ τοῦ «Ιερουσαλήμ» ἀπλῶς τοῦ σκάφους συσκευὴ ἀπαλλάσσει τὸ σκάφος ἀπὸ τὰ ρυμουλκά, παρασυρόμενον ἀπὸ τὸ ταχέως πλέοντα σκάφη.

Τὸ ἀπόχυμα τοῦ «Βερνίκου Ειρήνη» ἀς χρησιμεύσῃ ὡς μάθημα διὰ τοὺς κυβερνήτας τῶν ρυμουλκῶν τοῦ λιμένος. Προύποτιθεται, πράγματι, διὰ τοὺς πλοιαρχους καὶ ἀπὸ τὰ πληρώματα των πειρα μαρκάρ καὶ προσοχὴ μεγάλη κατὰ τὰς ρυμουλκήσεις. Δὲν πρέπει νὰ λησμονήται, ὅτι οἱ ὄμρια χειρισμοὶ ἐνὸς οἰσαδήποτε χωρητικότητος σκάφους ἔξαρτωνται συχνὰ ἀπὸ τὸν πρωτοβούλιον, τοῦ κυβερνήτου τοῦ ρυμουλκοῦ. Εἰς ἀλλούς, μάλιστα, μεγάλους λιμένας ἀφήγης τῆς ρυμουλκήσεως είναι ὁ πλοιαρχος ἐνὸς τῶν ρυμουλκῶν. Ἐπιβαίνει τοῦ ρυμουλκουμένου σκάφους καὶ ἀπὸ τῆς γεφύρας του διατάσσει τὴν ἐκτέλεσιν τῶν χειρισμῶν εἰς τὰ πολλὰ ρυμουλκά, ποὺ ἀπὸ κοινού προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας των. Αὔτος είνε, παρὰ τὸν πλογόν, ὁ ἐπιβλέπων τοὺς χειρισμούς καὶ ὁ ὑπεύθυνος τῆς ρυμουλκήσεως.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΑΝΕΡΓΟΥΣ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΑΣ

‘Ανεχώρησε πρὸ ημέρων διὰ τὸ Λονδίνον ὁ Πρόεδρος τῆς ‘Ενώσεως Ασυρματιστῶν κ. ‘Ηλιος Κροκίδας. Θὰ ἐπισκεφθῇ τὰ ἔκτη ἐλληνικά ἐφοπλιστικά γραφεῖα καὶ ἀπὸ πικαλοεθῆ τὴν συμπαράστασιν τῶν εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς προσλήψεως ἐπὶ τῶν ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων ‘Ελλήνων ἀνέργων ἀσυρματιστῶν, ἀντὶ τῶν ηδη ὑπηρετούντων ξενών.

‘Ἐπιτίζομεν ἡ ἔκκλησις τοῦ κ. Κροκίδα οὐταί πρεπαράστασιν τὴν κατανόησην. Αἱ στήλαι αὐταὶ ἐπραζαν ηδη τὸ καθηκόν των. ‘Υπεδειξαν τὴν

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

(HELLENIC SHIPPING AGENCY)

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ - ΤΟΚΙΟ - ΚΟΜΠΕ - ΟΖΑΚΑ ΚΑΙ ΆΛΛΟΥΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

Α. Ε. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (ΑΠΟ ΤΟΥ 1916) ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΕΝ ΣΥΝΕΓΓΕΙΡΣΜΩ ΜΕ ΤΟΥΣ Κ.Κ. CORNES & C. LTD. (ΑΠΟ ΤΟΥ 1861)

Πράκτορες ἐν ‘Ιαπωνίᾳ τῶν κυριωτέρων Βρετανικῶν καὶ Αἰγαίκων οἰκιστικῶν ἔταιρειῶν σοδαρῶν ἐλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν Οἰκῶν, τῶν ἔταιρειῶν BEN LINE, ΡΑΔΙΟ ΜΑΡΚΟΝΙ, ΡΑΔΑΡ, καὶ ἡχοδολιστικῶν μηχανημάτων, γυροσκοπικῶν πυξίδων καὶ αὐτομάτων πηδαλίων S. G. BROWN. Εἰδικοὶ συμφέροντες ὄροι διὰ τὰς ἀσφαλίσεις ὄβλων τῶν κινδύνων ναυπηγήσεων με μεγάλας ξένας ἀσφαλίστικάς ἔταιρειας.

Προσφέρονται αἱ οἰκονομικώτεραι καὶ ἀποδοτικώτεραι πράκτορεισαι προσωπικοῖς προσφέρονται πρὸς τοὺς Ελλήνας ἐφοπλιστής πλοιαρχος, μηχανικός καὶ ναυτικός πράκτορος, προμήθειαν βοηθητικῶν μηχανημάτων ἡλεκτροπαραγωγῶν συστήματος, ἡλεκτρονικῶν τοιστῶν παγκοσμίων, εἰδίκευμένων Οἰκῶν.

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

άναγκην της παροχής έργασίας εις τούς "Ελληνας ναυτικούς. Και πιστεύουμεν αἱ ὑποδεῖξεις, αὐταὶ νὰ συναντήσουσιν εὐμενὴ τὴν διάθεσιν καὶ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος.

ΑΙ ΚΑΤΑΣΚΗΝΩΣΕΙΣ

"Εννεακόσια παιδιά ναυτικών προβλέπεται, ότι θὰ παραθερίσουν έφετος εἰς τὰς κατασκηνώσεις τοῦ Ἀγίου Ἀνδρέου κατά τὴν διάρκειαν τριῶν κατασκηνωτικῶν περιόδων ἐκ 15 ἡμερῶν ἑκάστης. Τὰ πρώτα 300 παιδιά ἡλικίας μέχρι 10 ἔτων εὑρίσκονται ἀπό τινας ἡμερῶν εἰς τὴν γραφικήν αὐτὴν τοποθεσίαν τῆς Ἀττικῆς, ὑπὸ τὴν στοργικήν παρακλησίαν καὶ ἑπτοπειαν τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», όστις μεγάλας προσπαθείας κατέβαλε διὰ νὰ ἔξασφαλίσῃ εἰς αὐτὰ μίαν εὐχάριστον καὶ υγιεινὸν ἑνδιάτιστον.

Μεγαλού εἶναι ἐφέτος τὸ ἑνδιάφερόν τῶν ναυτικῶν μᾶς διὰ τὴν ἀποστολὴν τῶν παιδιῶν τῶν εἰς τὰς κατασκηνώσεις αὐτάς. Αἱ καλαὶ ἐντυπώσεις ἐκ τῆς περυσινῆς τῶν λειτουργίας, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀνέργα εἰς τὰς τάξεις τῶν ναυτικῶν, ἐπέδρασαν, ὥστε ἐνώ κατὰ τὸ παρελθόν θέρος μονον 600 παιδιά ἐφιοκενθήσαν εἰς τὰς κατασκηνώσεις τοῦ Ἀγίου Ἀνδρέου, ἐφέτος 1000 καὶ πλέον ἐξήτησαν μέχρι στιγμῆς ἑκεῖ νὰ παραθερίσουν.

Χαρίσμενον, διότι αἱ κατασκηνώσεις διὰ τὰς ὁποίας τόσα, περισσόρα ισχαὶ τοῦ δέοντος, ἐδιπανήθησαν, ἀξιοποιούνται. "Ἄς ὠφεληθοῦν, τούλαχιστον, τὰ παιδιά τῶν ναυτικῶν μᾶς αὐτὸς τὴν σπατάλην τῶν κεφαλαίων τοῦ Α.Ο.Κ.Π.

ΟΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ

"Ἡ δριστικὴ μελέτη διὰ τὴν ἀνέγερσιν τῶν δύο σταθμῶν διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῆς ἀκτοπλοΐας, ἀνεβίδασε τὴν σχετικὴν δαπάνην εἰς εἴκοσι καὶ πλέον ἑκατομμύρια δραχμῶν, ἔναντι ὀρχικῶς προϋπολογισθέντος ποσοῦ δέκα περίπου ἑκατομμυρίων δραχμῶν.

"Ἡδη ὡς ὁ ἄρμόδιος τοῦ Ο.Α.Π. ἀσχολούνται μὲ τὴν τροποποίησιν τῶν ἐγκέντων σχεδίων, προκειμένου ἡ δαπάνη εἰς λογικώτερα δρια νὰ περιορισθῇ.

Θὰ πρέπει, δηλαδή, ἡ διοίησης τοῦ Ο. Α. Π. νὰ ἔγκαταλείψῃ τὸ ἀρχικὸν σχέδιον ἀνέγερσεως δύο δγκαδῶν κτηρίων εἰς τὰς περιφρίσμενου ἄλλων τε εὔρους προβλήτας τῆς ἀκτῆς Τζελέπητ καὶ ἀντ' αὐτῶν νὰ προτιμήσῃ ἀπλάς, οὐχὶ δι' αὐτὸς καὶ διλγάρτερον ἔξυπηρετικὰς κατασκευάς.

ΠΑΡΗΑΣΘΕΝ Η ΕΥΚΑΡΙΑ

"Ἐὰν διέθετον οἱ ἄρμόδιοι τοῦ Ο.Α.Π. διλγάρτερα μακαριότητα καὶ περισσότερας ἀνησυχίας, τὰς ἀνησυχίας τοῦ μετρίου, ἔστω, ἐπιχειρηματίου, θὰ είχον ἡδη ἐκμεταλλεύθη ἀπόδοσις τοῦ λιμενὸς τὰ γεγονότα του Λιβανού. Συνιλντάνες χωρὶς τὴν παραμικρὰν καθιστέρησιν ἔνα καθεστώς διακριτικῆς μεταχειρίσεως τῶν πρὸς μεταφόρτωσιν φορτίων καὶ γνωστοποιούντες τούτῳ εὐρύτατα, θὰ ἐπετύχανον νὰ ὑποκαταστήσουν διὰ τοῦ Πειραιῶς τὴν Βηρυττὸν ὡς κέντρον διαμετακομίσεως πρὸς τὴν Μέσην. 'Ανατολὴν δι' ὅστον χρόνου, τούλαχιστον, καὶ κρίσις εἰς τὸν Λιβανὸν διήρκει.

Δυστυχῶς, ὅμως, ἐνῷ τίποτε δὲν ἐσκέφθησαν καὶ τίποτε δὲν ἐπράξαν οἱ διοικούντες τὸν λιμένα μᾶς διὰ νὰ προσελκύσουν μέρος τῶν πρὸς τὸν Λιβανὸν κατευθυνμένων φορτίων, ἔκαμαν ὅτι ἡτο δυνατόν διὰ νὰ ἐκδιώξουν καὶ αὐτὰ τὰ διλγάρτερα φορτία, τὰ ὄποια, κατὰ τύχην, ἐφθασαν εἰς τὸν Πειραιά. 'Αναφέρεται ἀνδεικτικῶς ὅτι ἀμερικανικῶν φορτίων προορίζομενον διὰ Βηρυττοῦ καὶ ἐκφορτωθέν εἰς τὸν Πειραιά, προκειμένου βραδύτερον νὰ μεταφερθῇ ἐπὶ ἔτερου σκάφους, δὲν ἐθερηφθῇ ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης ὡς τυπικὴ περίπτωσις μεταφορτώσεως, ἀλλ' ὡς περίπτωσις κανονικῆς ἐκφορτώσεως καὶ φορτώσεως.

"Οταν, λοιπόν, τοιαῦτα σφάλματα διαπράττωνται, διότι περὶ σφάλματος πρόκειται μὲ σοδαράς τὰς συνεπείας, καὶ τοιαῦτα σπάνιαν εὐκαιρίαν παραμένουν ἀνεκμετάλλευτοι, πῶς εἰν τὸν δυνατὸν νὰ μὴν ἀνησυχῶμεν διὰ τὸ μέλλον τοῦ λιμένου, ὅταν μάλιστα θέλωμεν νὰ ἐμφανιζῶμενα ἐπιδιόκτες τὴν προσαγωγὴν τοῦ εἰς κέντρον διαμετακομίσεως μέρους, ἔστω, τῆς πρὸς τὴν Μέσην 'Ανατολὴν κινήσεως.

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ

Τὰ χρονίζοντα προβλήματα τῆς ἑλληνικῆς ἀλιείας συντόμως πρόκειται νὰ εὔρουν τὸν ίκανονοποιητικὸν τὸν λύσιν. 'Η ὅπο ἔτον ὑφισταμένην κρίσιον εἰς τὸν βασικὸν αὐτὸν κλάδον τῆς ἡθνικῆς παραγωγῆς, ἐνδέχεται ὀποτελοματικῶς νὰ ἀντιμετωπισθῇ. 'Ο υπουργὸς τῆς Βιομηχανίας κ. Μάρτης, ἐνημερωθεὶς ἐπὶ τῶν ἀπόφεων τῆς ἀλιευτικῆς τάξεως, κατόπιν ὀλλεπολλήλων μετὰ τῶν ἐκπροσώπων τῆς συσκέψεων, πειρεγάζεται ἡδη τὰς λύσεις αὐτάς, τὰς ὄποιας ταχέως πρὸς τὸν κυρένον θὰ εἰσηγήσῃ.

Καὶ ἀρχὴν, τὴν ἀνόρθωσιν τῶν ὑπερεσιῶν τῆς διοικήσεως τῆς ἀλιείας ἀντιμετωπίσει ὁ κ. Μάρτης. Τὴν ἐνίσχυσιν, δηλαδή, διὰ καταλλήλου προσωπικοῦ τῆς οἰκείας Διευθύνσεως τοῦ υπουργείου Βιομηχανίας καὶ τὴν ἀποκέντρωσιν αὐτῆς, ώστε οἱ περιφερειακοὶ 'Επιτελείσιες 'Αλιείας νὰ δύνανται ἐπὶ τόπου, εἰς τὰ ἀλιευτικὰ κέντρα, νὰ ἐπιλύσουν δύνανται τὰ δέματα, τὰ ἔχοντα σχέσιν μὲ τὴν ἀλιευτικὴν ἐπικείρωσιν καὶ ἐργασίαν.

"Η ἐπὶ νέων δάσεων, ἐξ ὅλου, ὅργανων τῆς ὑδροβιολογικῆς ἐρεύνης, ἀποτελεῖ, ὡς ἐδόπλωθη, τὸν δευτέρων σοδαράν μέριμναν τοῦ υπουργείου Βιομηχανίας. Οιαδόποτε προσπάθεια, ὡς γνωστόν, διὰ τὴν προγραμματισμένην ἀνάπτυξιν τῆς ἀλιευτικῆς παραγωγῆς, προϋποθέτει τὴν συστηματικὴν δρευναν τῶν ἑλληνικῶν θαλασσῶν. 'Η διακρί-

θωσις, ἐπὶ παραδείγματι, τοῦ ἑλληνικοῦ ἐναλίου πλούτου καὶ ἡ ἐπισήμανσις τῶν διὰ τῶν θαλασσῶν μας διερχομένων μεταναστευτικῶν ιχθύων, θά καθορίσῃ τὸν θαμόν της περαιτέρω ἀνοπτύζειας. Τρίτον πρόβλημα, τοῦ ὅποιου η ταχεία λύσις ἐπιστημένως μελετᾶται, είνε τὸ τῆς ὄργανωσεως τῆς ἀλιευτικῆς τάξεως. Θά ἐπιδιώχθῃ, συγκεκριμένως, η καθολικὴ ἐξ ὅλων τῶν κλάδων τῆς ἀλιείας καὶ ἡ ὅλων τῶν περιφερειῶν τῆς χώρας συμμετοχὴ ἐκπροσωπῶν εἰς τὰς οἰκείας ἀλιευτικάς ὄργανωσεις, ώστε νὰ καταστοῦν αὐταὶ ἀπολύτως ἀντιπροσωπευτικαὶ τοῦ ἀλιευτικοῦ μας κόσμου καὶ ἐπιτεύχησιος, τὸ οπούδιτερον, κειμένων τῶν ἀλιευτικῶν ζητημάτων ὑπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν ἐνδιαφερομένων. Πέραν, δημος, τῶν μελετῶν τοῦ διοικήσεως τῆς ἀλιείας, ὡς κ. Μάρτης μελετᾷ τὴν ληφθεῖσαν εἰς τὸν ἀλιευτικὸν επίπεδον.

Πέμπτον : 'Επιβολὴ διαμού ἐκ 5 δρχ. κατ' ὅκαν ἐπὶ τῶν ἐκ τοῦ έχωτερικοῦ εἰσαγομένων ιχθυπρών καὶ ἀλιπάτων. 'Επιπίζεται, ὅτι κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν θὰ ἐξασφαλισθῇ ἡ ἀπορρόφησις τῶν πλεονασμάτων τῆς ἀλιευτικῆς μας παραγωγῆς ὑπὸ τῆς ἀδρανούσης σήμερον, λόγω τῶν ὀθρών εἰσαγωγῶν ἀλιπάτων, βιοτεχνίας ἀλιπάτων.

Δεύτερον : Μειώσις τοῦ κόστους τῶν παρεχομένων πρὸς τὰς ἀλιεύσεις τικαὶ ἐπὶ κειρίσθει χρήματος. Εἰς 3% ὑπολογίζονται αἱ ἐπιβαρύνσεις τῶν πρὸς τὴν ἀλιείαν δανείων εἰς τὸ ἑχωτερικὸν καὶ εἰς 20% εἰς τὸν Ελλαδά.

Τρίτον : 'Η ταχεία προώθησις τοῦ πολυθυρύλητου πλέον θέματος τῆς ιχθυοσκαλῶν. 'Ο κ. Μάρτης δὲν ἀπεκάλυψε τὰς ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἀπόφεις του, φοδούμενος, καὶ δικαιολογημένων, τὰς ἀντιδράσεις περὶ τὴν ίσρυσιν καὶ εἰς τὴν χώραν μας συγχρονισμένων κέντρων διὰ τὴν ύποδοχήν, τὴν ἀπόθευσιν καὶ προώθησιν εἰς τὴν κατανάλωσιν τοῦ ἀλιεύματος. Εἰκάζεται, πάντως, ὅτι ὁ υπουργὸς τῆς Βιομηχανίας ἀποκλίνει πρὸς τὴν ἀπόφιν τῆς ουσιάσεως ἑνὸς δημοσίου οργανισμού, τὴν ἀκματελλευσιν καὶ διοικητικῶν τόπων τούλαχιστον θὰ ἀναλάθῃ.

Άνεξαρπτήσαν τῶν ἐπιφυλάξεων καὶ ἀντιρρήσεων, αἵτινες θὰ πάνταντο νὰ διατυπωθοῦν διὰ μίαν τοιαύτην ρύθμισιν τοῦ προβλήματος τῆς προωθήσεως τοῦ ἀλιεύματος εἰς τὴν κατανάλωσιν, τὸ γεγονός καὶ μόνον ὅτι πρὸς τὸν διριστικὸν αὐτὴν τὴν φοράν ίσρυσιν τῶν ιχθυοσκαλῶν ὅπογενύμεθα, θὰ πρέπει κατ' ἀρχὴν νὰ ἴκανοποιητὴν τὴν ἀλιευτικὴν τάξιν.

'Ως θερμὸν καὶ ειλικρινές ἀναγνωρίζουν τὸ κυθερντικὸν ἑνδιάφερον οἱ ἐκπρόσωποι ὅλων τῶν ἀλιευτικῶν μας κλάδων. 'Εάν τὰ φαινόμενα, θεωρίας, δὲν ἀποτούν, πιστεύουν οὕτω, ὅτι τὰ περίπλοκα μέχρι τούδε προβλήματα τῆς ἀλιείας ταχέως θὰ xωρίσουν πρὸς ικανοποιητικὰ λύσεις.

Ο ΚΩΔΙΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ NAYTIKOU ΔΙΚΑΙΟΥ

Εἰς τὸν κ. Μελέτην Μεδενίτην, δικιγόρον, ἀπόφοιτον τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Λονδίνου, ἀνέθεσε τὸ Ναυτικὸν 'Επιμελητήριον τὴν μετάφρασιν εἰς τὴν ἀγγλικήν τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

'Η ἐπιλογὴ ὑπῆρξεν ἐπίτυχης. 'Η επιστημονικὴ κατάρτισις τοῦ κ. Μεθενίτη καὶ ἡ βαθεία γνώσις τῆς ἀγγλικῆς ἐγγύωνται τὴν καλὴν ἀπόδοσιν τῆς ἀξιεπαίνου πρωτοβουλίας τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου.

ΠΡΟΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΝ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

'Εντὸς τῶν ἡμερῶν — τὴν 18ην τρέχοντος — πρόκειται νὰ συνέλθῃ εἰς τὴν πρώτην αὐτῆς συνεδρίασιν ἡ παρὰ τὸν Διεθνούς Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου καταρτισθεῖσα ἐπιτροπὴ ἐξ ἀντιπροσώπων ναυτικῶν χωρῶν διὰ τὴν μελέτην τῶν σχεδίων συνεργασίας πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς κρίσεως.

'Ελαχίστα ἐνθαρρυντικαὶ εἰνε αἱ προδόξεις διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς προστατείας. 'Οκτὼ μόνον χωρῶν αἱ ἐφοπλιστικαὶ ὄργανωσεις, ἐκ τῶν 19 μελών τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου, ἐδέχθησαν νὰ συμμετάσχουν διὰ ἀντιπροσώπων τῶν εἰς τὴν 'Επιτροπήν, ἐνώ ἐντονοί ἐξεδόλωσαν αἱ ἀντιδράσεις τῶν σκανδιναվικῶν χωρῶν κατὰ πάσης συνεργασίας, ἡτις θὰ ἀπέδειπνε εἰς τὴν σταθεροποίησιν τῶν ναυών καὶ τὸν ἐλεγχοῦ δι' ἀποζημιώσεων τοῦ παροπλιζομένου τοννάζ. Χωρὶς, ὅμως, τὴν συμμετοχήν εἰς τὸ προκριθεσμένον σχέδιον συνεργασίας τῶν σκανδιναվικῶν ἐφοπλιστῶν, δὲν θὰ καταστή δυνατή καὶ ἡ ἐφαρμογὴ του.

Αἱ ὄκτω θέματα ἐφοπλιστικαὶ ὄργανωσεις, αἵτινες θὰ ἀποστείλουν ἀντιπροσωπούς, εἰνε: 'Τοῦ Βελγίου, τῆς Γαλλίας, τῆς Γερμανίας, τῆς Ελλάδος, τῆς Ιταλίας, τῆς Ιαπωνίας, τῆς Ολλανδίας καὶ τῆς Αγγλίας.

Πιστεύεται, ὅμως, ἀνὴρ 'Ηπιτροπή καταλήξη εἰς ἔνα σχέδιον, ἐποικοδομητικὸν τῆς προσπάθειας, ὅτι καὶ οἱ σκαφαδίναιοι ἐφοπλισταὶ θὰ διεύθυνται τὰ πραγμάτων νὰ προσχωρήσουν εἰς αὐτό. 'Η κρίσις ἡρχισεν ήδη νὰ πλήττῃ καὶ τὰ φορτηγὰ πλοῖα γραμμῶν.

Πολλοὶ ἐφοπλισταὶ — ἀκόμη τινες καὶ μεταξὺ τῶν Ελλήνων — δὲν βλέπουν τὸ σκόπιμον ἐφαρμογήν ἐνὸς σχεδίου, ὅπερ θὰ ἔτεινε νὰ κρατήσῃ. Εἴστω καὶ ἐπαρπλισμός, σκαφὴ παρηλίκος καὶ ἀντιοκονομικὰ καὶ μάλιστα ἀποζημιώμενα ἀπό τὴν ἐργασίαν τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ. 'Αν τὰ μεγάλης ἡλικίας σκαφὴ δὲν ὑποχρεωθούν ἀπό τὴν κρίσιν νὰ πλέουσιν πρὸ τὰ ἐργοστάσια τῶν διαλυσεων, ἡ ἀπειλὴ τοῦ πληθωρισμοῦ δὲν θὰ λείψῃ ποτὲ ἀπό τὴν ναυλαγοράν. 'Η ἀποζημίωσις διευκολύνει τὴν ἐπιδίωσιν τοῦ παρηλίκου τοννάζ.

Telegrams ESPICO, Port-Said

R. C. Canal No. 3959

P. O. Box 12.

Phones | Office 2195
Night 3084
> 3089

FIRST ESTABLISHED 1928

SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.

SHIPPING AGENTS

IMPORTERS & DISTRIBUTORS

MANUFACTURERS REPRESENTATIVES

PORT SAID (EGYPT)

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

Head Office

30, Fouad 1st Avenue

Depots:

5. Tantah Street

30, Fouad Street

Branch Office

Rached Street

Tel. 2012

PORT-TEWFIK (Suez)

АЛЛΗΛΟГΡΑΦІА

TO ΘΕΜΑ "ΝΑΥΤΙΑ,,

Κύριε Διευθυντά,
'Επιτρέψατε μου, παρακαλώ, νὰ θίξω ἀπό τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μερικά ναυτιλιακά μας ζητήματα, γενικωτέρου — κατά τὴν ἀντίληψιν μου — ἐνδιαφέροντος. Οἱ ἀφελεῖς παραπτηταὶ μακαρίζουν, ἀκόμη καὶ σήμερα, τὴν ἔξχουσαν εἰς τὸν θαλάσσιον στίβον θέσιν μας, καθ' ἡνὶ ἐποχῇν, πλοιοκτῆται καὶ πληρώματα, διέρχονται τὴν χειρότεραν περίοδον τῆς ναυτιλιακῆς μας ἴστορίας. Βεβαίως, ποτὲ δὲν κατείχομεν πλοιοῖς τόσων ἐκαπομυρίων τούνων, ἐκ τῶν ὅποιών τόσα νεότευκτα, δπως καὶ ποτὲ δὲν είχομεν ὑγειευθή, ἕτοι τὰ ναυπτηγεῖς ὅπου τοῦ Κόσμου ἀπτησχολούντο εἴς κατασκευᾶς συστήρ-τάνκερς καὶ μεγάλων φορτηγῶν δι'. Ἐλληνικὸν λογαριασμὸν. 'Ως θαῦμα ἔχαρακτηρίσθη ἡ τοιαῦτη ἀντίτυξίς μας. Διὰ τοὺς ἐμπείρους, δημως, μελετήτας τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων δὲν υφίσταται ἄδιφος ικανοποιησάς καὶ αἰσιοδοξίας. Αὔτοι καλῶς γνωρίζουν, ὅτι ποτὲ κατὰ τὸ παρελθόν, ἀκόμη καὶ κατὰ τὰς χειροτέρας στιγμὰς τῆς κρίσεως τοῦ 1932, δὲν εὑρέθημεν ἐνώπιον ἀδιεξόδου, ὡς τὸ σημερινόν. Οὐδέποτε τόσος σοργῆς καινουργῶν καὶ υψηλῆς ἀξίας φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλίων ἐτέλει ἐν παροπλισμῷ καὶ ποτὲ ἀλλοτε δὲν είχεν ἀποδειχθῆ, ὅτι οἱ λιμένες τοῦ Κόσμου δὲν ἦσαν ἐπαρκεῖς, διὰ νὰ φιλοξενήσουν τόσον σύγκον ἀργούσθης χωρητικότητος. Ποτὲ κατὰ τὸ παρελθόν οἱ λογαριασμοὶ ταξιδίων δὲν ἀπέφερον τόσας ζημιάς, σοσσας σημερον, ἀλλὰ καὶ οὐδέποτε η Ναυτιλία μας εἶχεν ἀνάλαβει τόσης ἐκτάσεως οἰκονομικάς ὑποχρέωσεις. Δάνεια σεβαστά ἔχουν συναφθῆ καὶ ὑπεθηκευθῆσαν, δι' αὐτά, ὥχι μόνον αὐτά ταῦτα τὰ πλρία, ἀλλὰ καὶ οι ναυλῶι τῶν μελλοντικῶν των ταξιδίων. Εἰνε δὲ τόση ἡ κρίσις, ὥστε και ναυλωταὶ περιπτωτικές ἔφθασαν εἰς τὸ σημεῖον νὰ ἀθετοῦν τὰς ἀνειλημμένας ἐπὶ ναυλάσσεων ὑποχρέωσεις τῶν.

Ούδεις δύναται σήμερον — οὔτε καὶ αὐτὸ τὸ Κράτος — νὰ βοηθήσῃ τὴν Ναυτιλίαν. Ἀλλὰ καὶ οὐδεὶς πρέπει νὰ πλανάται ἀπὸ τὸν δύκον της καὶ ἀπὸ τὴν εἰς τὰ χαρτιά ἄξιαν τῆς. Στοργὴ μόνον χρειάζεται ἀπὸ τὸ Κράτος καὶ συμπαράστασιν δῶλων τῶν παραγόντων της, διὰ νὰ ἔξελθῃ ἀπὸ τὴν παρούσιαν κρίσιν μὲ τὰ ὅλιγότερα δυνατὰ πλήγματα, προκειμένουν ν' ἀναλάβῃ ἐν καιρῷ μίαν νέαν πάλην εἰς τὸν θαλάσσιον στίχον πρὸς διατήρησην τῆς θέσεών της. Κανεὶς δὲν γνωρίζει τὴ διάρκειαν τῆς κρίσεως, οὔτε καὶ μὲ πόσην χωριτόκιτα βά μᾶς εὑρή καλυτέρα ἑποχῇ. Τὰ κρούσματα τῶν κατασχέτεων καὶ τῶν ἐν σπουδῇ ἐκποιήσεων ἥρχισαν ήδη, ἐνώ τὰ «εὐλογημένα» λίμπερτς, αὐτὰ ποὺ ἔχαρισαν πλάονται καὶ ευτυχιάν εἰς σύσσοντας ἐγκάιρως τὰ εἰχον ἀποκτήσει, φαίνεται ὅτι θυσιάζονται σήμερον εἰς τὸν βωμὸν τῶν νεοτεύκτων, ἀλλὰ καὶ ἀδόκιμάστων ἀκόμη, σούπερ-τράπμε.

“Ας έλθωμεν τώρα και είς τὸ ἔμψυχον ὑλικὸν τῆς Ναυτιλίας μας. Εἰς τὸν τομέα αὐτού, τόσον τὸ Κράτος, δύσος καὶ οἱ ἐνδιφέρομενοι παράγοντες, καθήκοντος ἔχουν νὰ παράσχουν τὴν βοηθείαν των πρὸς διόρθωσιν τῶν σφαλμάτων τοῦ παρελθόντος. ‘Η ἐρήμωσις, λόγου χάριν, τῶν ναυτιλιακῶν κέντρων τῆς Ἑλλάδος, διὰ τὴν ὅποιαν βαρύνεται τὸ κράτος, πρέπει νὰ ἀνακοπῇ. Δὲν ἐνδείκνυται η συγκέντρωσις δῶλων τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ δῶλων τῶν ἀρμοδιοτήτων βοηθείας τῶν ἀνέρων, καθὼς καὶ τῶν Ἰδρυμάτων Προοϊστ., εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Πειραιῶς. ‘Ἀκόμη καὶ διὰ μίαν ἀπτῆν — φέρ’ εἰπεῖν — Ιατρικὴν περίθαλψιν ἢ χορηγησούν φαρμακῶν, ὑποχρέωνται οἱ ἀνεργοὶ ναυτικοὶ νὰ ταξιδεύουν ἀπό τὰ νησιωτικά μας κέντρα εἰς τὸ Πειραιά, διὰ νὰ εὑρίσκονται πλησίον τῆς βοηθείας, μολονότι τὰ 90 % τῶν δι’ αὐτὴν εἰσιφορῶν προέρχονται ἀπό τὰς νήσους των. Μετοικεσία σημειούνται πρὸς τὸν Πειραιά, ηπὶς χαλαρώνει σιγά-σιγά τὴν ναυτιλιακὴν συνείδησιν καὶ σβήνει τὴν ναυτικὴν μας παραδόσιν.

Απεκτήσαμεν μέγαρα διά τὰ Ταμεῖα μας, ἔτι δὲ καὶ θεινάς παιδικάς κατασκηνώσεις. Πόσα, ὁμοία, παιδιά τῶν Οἰνουσσῶν, τῆς Κάσου ή τῆς Ἀνδρου παρεθέρισαν εἰς αὐτάς; Τὰ πάντα, ιστορική πρόνοια, φαρμακευτική βοήθεια, παιδικά ἔξοχαι καὶ παντοῖαι ἀλλά διευκολύνσεις παρέχονται εἰς τοὺς τυχηρούς ἐκ τῶν ναυτικῶν, ποὺ κατοικοῦν εἰς τὴν περιοχὴν του Πειραιῶς. Ἐνδεικνύνται συνεπῶς νά επέλθῃ, έστω καὶ καθυστερήμενά, ἡ ἀποσυμφόρησις, διά τῶν ἀπαραιτήτων μεταβολῶν εἰς τὰν τακτικὰν τῆς ποιαύτων συγκεντόφεωσες.

Εἰς τὸν τομέα ἔξι ἀδλου τῆς ναυτικῆς ἐπιπαιδεύσεως συμβαίνουν τὰ χειρότερα. Σᾶς ὑπενθυμίζω, ἐν προκειμένῳ, τὴν ἀλήθειαν μιᾶς παλαιᾶς Καρδιομάλιτικης παροιμίας: «Τ' ἀμπέλια θέν' ἀμπέλουργούς καὶ τὰ καράδια ναῦτες». Ἐκεὶ ἐφάσαμεν εἰς τὴν ναυτιλούμενην Ἐλλαδα! Νὰ δαπανᾶς χρήματα τὸ κράτος, διὰ νὰ παρέχῃ ναυτικὴν μόρφωσιν εἰς τὰ πατιδιά τῶν ἀμπέλουργών καὶ δῆτα εἰς τὰ παιδιά τῶν ναυτῶν! Αἱ λεγούμεναι «Ναυτικά Σχολαῖαι» περιβάλλονται ἀπὸ ἀμπέλια καὶ φίλοιδενούς ἀμπέλουργούς, ὥν εἰς τὰ ναυτιλιακά μας κέντρα δὲν παρέχεται οὐδέποτε ή στοιχειώδης μόρφωσις εἰς ἔκεινους, οἵτινες — εἴτε τὸ θέλει, εἴτε δὲν τὸ θέλει τὸ κράτος — θὰ ἀναλάβουν αὔριον τὴν κίνησιν καὶ τὴν διαχείριστν τῶν καραβιών μας.

ράδια που εύρισκονται είς χείρας γυναικών, θά σώσουν και πάλι την Ναυτιλίαν μας. "Αν, όμως, σύντοτέ χρόνια, τα καράδια περιέλθουν χείρας τών αμπελουργών, τότε και η κατάρρευσις θα έπειλθα, ένω και αμπτέλια θα καταστραφούν, διότι οι ανίδιοι ναυτοί θα τα καλλιεργούν!" Μετά την πάνω από λίγη στιγμή, ο τόπος έπιασε νέα ζωή, οι νεαροί άντερν πέρασαν

Μεγαλοί ευεργέται, εκ της εφοπλιστικής οικογενείας, επεχειρήσαν ένώπιον της κρατικής αδιαφορίας, νά ιδρύσουν ναυτιλιακά σχολάρια εις τά νησιωτικά ναυτιλιακά κέντρα. Ή καλή των πρόθεσις, όμως, δεν έτελεσε σφόρησε, διότι σεβαστά κεφάλαια απαγιούνται διά τὸν έξοπλισμὸν ἀφ' ἑνὸς τῶν σχολῶν, κυρίως δόμως διὰ τὴν συντήρησιν καὶ τὴν ἀπρόσκοπτον λειτουργίαν των. Ή ἀνάληψις τόσων βαρών ἀπό τοὺς εὐγενεῖς δωρητᾶς δέν είναι δυνατή, διότι, μὴ λημανούμεν, δῆτα τὰς περιόδους της ναυτιλιακῆς εὐμερίας καὶ τῶν πλουσίων κερδῶν, διαδέχονται συχνὰ αἱ κρίσεις, καὶ αἱ ζημίαι.

Ίδου μερικά παραδείγματα: Η Βαλλιάνειος Σχολή, της Κεφαλληνίας, ή Σχολή Σταθάτου, της Ιθάκης, ή σχολή Γ., Ανδρεάδη, της Χίου. Ποιος δύναται νά όμοιστηση τάς άριστας διαθέσεις τών εύγενων αὐτῶν εύεργετών; Ο γράφων, έτυχε νά φοιτηση εἰς τὴν σχολὴν τῆς Χίου κατά τὰ δόρυ ἐπὶ τῆς λειτουργίας της καὶ νά γνωρίσῃ τὸν ἀείμνηστον καπετάν Γιώργην. Πολλοὶ δίλγοι, σάν ἔκεινον, ἐπέρασαν ἀπὸ τὸ στερέωμα τῆς ναυτιλίας καὶ τοῦ ἐφόπλισμοῦ. Αἱ ἀρεταὶ τοῦ ὅμως καὶ αἱ καλαὶ διαδέσεις, του δὲν ἐστάθησαν ἀρκεταὶ νά διατηρήσουν τὴν σχολὴν ἢν δειπούργια. Οταν η κρίσις εἰς τὰ θαλάσσια σύραχε ἐργαζόμενον ἀπὸ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις τὰ κέρδη, ἐσθῆσε καὶ η σχολή. Ή περιπέτεια τότε τῶν 50 μαθητῶν της, η ἀναστατώσασα τὸ μέλλον των, προεκάλεσεν εἰς τὸν γέροντα εὐεργέτην τὴν μεγαλυτέραν, ἵσως, πικρίαν τοῦ μακρού βίου του. Τὸ κράτος, ἀντίθετα, ποὺ διατηρεῖ, τὴν δλην ἐκπαίδευσιν καὶ τὴν ναυτιλίαν σχολὴν τῆς "Υδρας, εὔκλωνς θά δύναντο νά διατηρήσῃ καὶ τὴν σχολὴν τῆς Χίου, ὃν τὴν ἀνέλαμβανε τότε. Εἰς τὸν κρατικὸν κύκλον τῶν δαπανῶν διὰ τὴν παιδείαν τῆς Ἑλληνικῆς νεότητος, διατι — τάχι — νά μὴ περιληφθούν καὶ ναυτικαὶ σχολαὶ εἰς τὰ ναυτιλιακὰ μας κέντρα; Σφάλμα ἐπίσης διέπραξε πρώην ὑπουργός τῆς Ναυτιλίας ἀρνηθεὶς τὴν δωρεάν τοῦ κ. Στ. Λιβανού πρὸς ἀνακαίνισην τοῦ Λιβαναίου Γυμνασίου Καρδαμύλων καὶ ἔξαρτοιν του ἐφεξῆς ἀπὸ τὸ Κράτος, ἵνα λειτουργήσῃ ὡς Ναυτικὸν Γυμνάσιον ἡ καὶ ὡς Ναυτικὴ Σχολὴ. Δὲν ἔχειν, ἀρά γε, παραμοίας κρατικῆς στοργῆς τὰ ναυτιλούμενα Καρδαμύλας ἡ μῆτρας ὁ κ. "Υπουργός ἐφοδίηθη πληθωρισμὸν τοῦ ἐπαγγέλματος; Άλλα, μετά η ἄνευ σχολῆς, μὲ πόλεμον ἡ μὲ ειρήνη, μὲ ευτυχεῖς περιόδους ἡ μὲ δυσμενεῖς ἐποχᾶς, οἱ νέοι τῶν Καρδαμύλων πάντοτε πρὸς τὴν θάλασσαν θά στρέψωνται, διότι πρὸς αὐτὴν τοὺς δόργουν αἱ παραδόσεις γενεῶν καὶ αἰώνων!

Άξιοσημείωτον ἀκόμη εἶνε, δτὶ καὶ εἰς τὰς ύψισταμένας ναυτικάς σχολαῖς, οὔτε ἔνα ποσοστὸν 5% τῶν μαθητῶν των δὲν προέρχεται ἀπό τὰς ναυτικάς περιφερείας. «Ἄς μὴ νομισθῇ, δτὶ ὁ γράφων ή ἄλλος τις είμεθα ἐναντίον τῆς εἰσόδου εἰς τὴν ναυτιλίαν Ἑλληνοπατίδων μὴ καταγομένων ἀπό ναυτικάς περιοχαῖς». Εγγωρίσαμεν ἀξιωματικούς καὶ ἀξιόλογα στελέχη, ἀπό ἄλλας πατρίδας. Αὐτοί, ὥστε, ἀπέτελουν τὰς ἔξαιρεσις. Μέσα εἰς τὶς πρώρες τῶν καραβιών τῆς Χίου καὶ τῆς Αἰγαίου εῦρον οὗτοι την ευκαιρίαν νὰ ἔκτιμήσουν τους ναυτικούς μας καὶ ἐπιτυχῶς τοὺς ἐμμιμήσουν. Ή τοιούτη ἀφομολωσίς θὰ εἴνε εύκολωτερη διὰ τοὺς ἐν λόγῳ νέους, ὅταν ἀρχισῃ ἀπό τὰ πρώτα ἔτη της φοιτήσεως των εἰς ναυτικάς σχολαῖς ἔδρευσαν εἰς τὰ νησιωτικά μας κέντρα. Εκεῖ οὗτοι θὰ γνωρίσουν τους γέρεντας ναυτικούς καὶ τὰ παιδιά των, θὰ κατανοήσουν τὸν χαρακτήρα καὶ τὰ αἰσθήματα τῶν θαλασσινῶν καὶ καλῶς τότε θὰ ἀντιληφθοῦν, δεν θὰ εἴνε τὰ συνημμίτονα καὶ αἱ τέμνουσαι, που ἔκαμαν τὰ καράβια μας νὰ ταξιδεύουν, ἀλλὰ οι ψυχές τῶν ναυτικῶν μας μὲ τὸν ἐνθουσιασμόν, τὴν πίστιν καὶ τὴν περάν των. Εἰνε βεβαίως ἐπιτελθέμενη στήμερον ἡ ἀρτία μόρφωσις τῶν νέων μας ναυτιλῶν. «Ἀλλ᾽ Η μόρφωσίς των αὐτῆς δὲν τοὺς ἀπαλλάσσει οὔτε ἀπὸ τις «σεντίνες», οὔτε ἀπὸ τις «σκάλωσίες».

"Οσον αφορει τὸ Λιμενικὸν Σῶμα, τι νὰ είπωμεν; Μόνον εἰς τὴν Ἐλλάδα ἀπαντάται ὁ θεσμός του. Εἰς τὰ ἄλλα κράτη, ναυτικά καὶ μή, μόνον οἱ ναυτικοί, ἐν ἔνεργεις ἡ ἀπόμαχοι ἡ δοσὶ ἔξι αὐτῶν, λόγῳ ἀτύχηματος, δὲν δύνανται πλέον νὰ υπηρετοῦν ἐπὶ τῆς γεωργίας ἡ εἰς τὰ μηχανοστάσια, αὗτοὶ καὶ χειρίζονται τοὺς λιμένας, ἔξετάζουν τοὺς εἰσερχομένους, εἰς τὸ ἐπάγγελμα, ἐκδίδουν τὰ ναυτικά φυλλάδια, χορηγούν τὰ διπλώματα καὶ διατηροῦν τὴν ἐποπτείαν καὶ φυλακὴν τοῦ δικτύου τῶν φύσιών καὶ φανῶν.

Θάσολιθω, τέλος, καὶ μὲ τὴν ψῆφον τῶν ναυτικῶν μας. Σπανίως εἰσέρχονται εἰς τὴν Βουλὴν προσωπικότητες, που προέρχονται ἀπὸ τὴν ναυτιλίαν καὶ γνωρίζουν ἄπτως τὰ θέματα τῆς, διπὼς λ. χ. κ. Ἀνδρ. Λαμπός. Ἡ ἀπονοσία γηγένων ἀντίπροσωπων τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου δέουν νὰ ἀποδοθῇ εἰς δύο βασικάς αἵτιας: Οἱ ἑκάστοτε ἀνέρευοι ναυτικοὶ συγκεντρώνονται εἰς τὸν Πειραιά, διὰ νὰ τύχουν τῶν γνωστῶν εὑρεγεμάτων τῆς προστασίας τῶν καὶ ἀν συμβοῦ νὰ προκηρυχθοῦν ἐλκογαὶ, δὲν διαθέουν τὴν οἰκονομικὴν εὐχέρειαν μεταβαθμίας εἰς τὰς ναυτικὰς πατρίδας των διὰ τὴν ψήφουσσν. Οἱ ἐνέργειαι ναυτικοὶ ἔξ άλλου, οἱ ἀνά τὴν Ὑδρόγειον κατεσπαρέμενοι ἐπὶ τῶν πολίων, στερούνται τοῦ δικαιώματος τῆς ψήφου, ἐνώ δὲν συμβαίνει τὸ ίδιον εἰς τὰ ὅλα καρπά Τοιωτιποτάρχων ἀλίκου μόνου ἀπόγονου ναυτικοῦ καὶ πολίων

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

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

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

GENERAL AGENTS:

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

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

Cables : CARRASBRO

ριθμοί μικροεπαγγελματίσι, γεωργοί, ποιμένες καὶ ἀγωγάδαι τέλευτον ἑκίνους, οἵτινες βάθα ἀντιπροσωπεύουν εἰς τὴν Βουλήν τὴν ναυτιλομένην Ἑλλάδα, τὰς Οἰνούσσας, τὰ Καρδάμυλα, τὸ Βρούταδο, τὰ ἔκατον μύρια τοῦ τοννάκ των πλοίων μας καὶ τάς χιλιάδας τῶν θαλασσινών μας

Μετά τιμῆς
Κ. Σ. Χ.

Νέα Υόρκη, 1ούνιος

ΤΟ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Κύριε Διευθυντά,

Ἡ πρωτοφανής εἰς ἕκτασιν ἀνεργία, ἥτις ἀπὸ καιροῦ μαστίζει τὴν ναυτεργατικὴν τάξιν, ἐφθασεν ἡδη εἰς τὸ ἀποκόρυφον, χωρὶς καὶ νὰ ὑπάρχουν προσπτικαὶ υψηλέσσων της. Νέα σκάφη καθημερινῶς παροπλίζονται καὶ νέοι ἀνεργοὶ πυκνώνουν τὰς τάξεις τῶν δυστυχούντων. Ἡτο, βεβαίως, ἀναπόφευκτος ἡ κρίσις εἰς τὴν ναυτιλίαν, μετὰ τὴν ψεύτινην τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς δραστηριότητος. Θὰ ἔπειτε, δημοσίε, νὰ είχαμε ἔτοιμασθεν διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν συνεπειῶν, ἐφόσον προδέλεπτο ἡ ἔλευσίς της. Ἡ Πανελλήνιος «Ἐνωσις Μηχανικῶν» Ε. Ν. ἀπὸ καιροῦ εἶχεν ἐπισημάνει τὸν κίνδυνον, διστις βάθα ἀπειλούσε μίαν ἡμέραν τὴν ναυτεργατικὴν οἰκογένειαν. Ἐπίσης τὰ «Ναυτικά Χρονικά» καθὼς καὶ πόλλοι ουναδελφοί, δι' ἐπιστολῶν των, ἔξφραζον τὰς ἀνησυχίας των διὰ τὸ μέλλον. Εἰς οὐδέν, δημοσίε, δὲν αὐτά ὠφέλησαν...

Σήμερον οἱ ἀνεργοὶ ὑπέρεδησαν τὰς χιλιάδας, ἐνῷ τὰ παρωπλισμένα ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφη ἔφθασαν τὰ 470. Ὑποτυπώδης είναι ἡ παρεχομένη προστασία εἰς τὰς χιλιάδας αὐτὰς τῶν ἀνέργων. Ποίος πταίει; «Οχι, βεβαίως, οἱ ἐφόπλισται, οἱ διπόσοι συνεπεῖς πάντοτε καταδάλλουν τακτικὰ τὰς εἰσφοράς των εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἐν ἀντίθεσει μὲ τοὺς ἑδῶ βιομηχάνους ποὺ συχνὰ καθυστερούν τὰς εἰσφοράς των εἰς τὸ Ι.Κ.Α. Νομίζω, διτο, τὸ Κράτος μὲ τὴν ἀστοργίαν τοῦ πρὸς τὸν ναυτικὸν καὶ ἡ γηγενία τοῦ ναυτεργατικοῦ μας κόσμου μὲ τὴν ὀλιγάριαν της, εἰναι οἱ ὑπεύθυνοι τῶν σημερινῶν δραματικῶν ἡμέρων ποὺ διέρχονται οἱ ἀνεργοί. Ἐπιβάλλεται, ἐπομένως, ἡ ἀμεσος λῆψις ριζικῶν μέτρων πρὸς ἀνακούφισιν των. Νὰ σταματήσῃ ἡ ἐπαίτεια απὸ τοὺς ἐφόπλιστας, διότι ἀρκετά σκληρά δοκιμάζονται καὶ αὐτοὶ ἀπὸ τὴν κρίσιν.

Τὰ αἴτια τοῦ δημιουργηθέντος σάλου εἰς τὰς τάξεις τῶν ναυτεργατῶν εἰναι, κατὰ τὴν γνώμην μου, ἡ βιομηχανία τῶν διπλωμάτων ἀφ' ἑνὸς καὶ τῶν φυλλαδίων ἀφ' ἑτέρου. Αὐτὰ ἐδημιουργήσαν τὸν πληθωρισμὸν καὶ προεκάλεσαν τὴν διόγκωσιν τοῦ ἀριθμού τῶν ἀνέργων. Ὁ πληθωρισμὸς σπείρει τὴν δυστυχίαν, εἰναι δὲ ἀσύμφορος ὅχι μόνον διὰ τοὺς ἔργαζομένους ἄλλα καὶ διὰ τὰς ἔργοδας. Μὲ δυστυχείαν ἀνθρώπων δὲν προάγεται ἡ εὐημερία τῶν ἐπιχειρήσων καὶ τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου. Ὅπερ-βαίνουν ἡδη τοὺς 1000 οἱ ἀνεργοὶ μηχανικοί. Πλείστοι ἔξι αὐτῶν κατέχουν καὶ ἀντίστοιχα διπλώματα Μ.Ε.Κ. καὶ συνεπῶς εἰναι ἀρκετοὶ διὰ νὰ καλύψουν τὰ σημερινὰ δύλιγα κενεῖς τὰς δημόσιας σκάφη. Παραταῦτα, εἰς τὸ τεύχος τῆς 15ης Ιουνίου ἔγραφον τὰ «Ναυτικά Χρονικά», διτο: «Μᾶς χρειάζονται οἱ νέοι μηχανικοί», δὲ κ. Γεωργαντόπουλος, εἰς τὸ πρωτοχρονιάτικον τεύχος τῶν «Ναυτικών Χρονικών», ὑπελόγιζεν εἰς 7500 τοὺς μηχανικούς ποὺ χρειάζονται, εἰς ἀνάλογον δὲ ἀριθμὸν τεῦχων ναυτίλους ἀξιωματικούς, τοὺς ἀσύρματος κλπ. Εἰς τὸ τεύχος, ἔξ δὲ, τῆς 15ης Οκτωβρίου 1956 τῶν «Ναυτικών Χρονικών» καὶ εἰς ἀπάντησιν σχετικῆς ἐπιστολῆς μου ἔγραφατε, διτο: «Μία ναυτιλία δέκα ἔκατον μύριων τόνων — δοῦτο δύναμιν θὰ ἔχῃ μετὰ διετίαν ἡ ιδική μας χρειάζεται πολὺ περισσότερους ἀξιωματικούς ἀπὸ τοὺς ἡδη ἐνέργεια». Ίδου, δημοσίε, διτο παρῆλθεν ἡ διετία μὲ ἀποτέλεσμα τὰς χιλιάδας τῶν ἀνέργων...

Ρεαλιστικά εἰναι τὰ δσα προτείνει ἡ «Ἐνωσις τῶν Μηχανικῶν» εἰς τὸ ὑπόμνημά της πρὸς τὸ «Υπουργεῖον Ναυτιλίας, διὰ τὴν ἀποφυγὴν τοῦ ὑπερεπαγγελματισμοῦ καὶ τὴν περιστολὴν τῆς ἀνεργίας. Πρέπει αὐτὰ ταχέως νὰ ἐφαρμοσθοῦν. Ἐπιβάλλονται ἀπὸ τὰ πράγματα.

Οἱ νεοεισερχομένοι εἰς τὸ ἐπάγγελμα μηχανικοί καὶ ναυτιλοί ἀξιωματικοί, μετὰ τὰς προσεχεῖς ἔξετάσεις, θὰ ἀνέλθουν εἰς 500. Ποὺ θὰ ποτοθεθοῦν δοῖ αὐτοῖ;

Μέτρα ριζικὰ καὶ ἀπότελεσματικὰ δέον νὰ ληφθοῦν. Ὁ νέος ὑπουργός τῆς Ναυτιλίας, διστις τυχάνει ἀρκετὰ δημοφιλῆς, δὲν θὰ θελήσῃ, ἀσφαλῶς, καὶ χάσῃ τὴν ἀγάπην καὶ τὴν ἐμπιστοσύνην, μὲ τὴν δοτίαν τὸν περιβάλλοντας οἱ ναυτεργάται. Διότι τὰ μέχρι σήμερον ληφθέντα μέτρα δὲν ἀνακούφιζουν τὴν ναυτεργατικὴν οἰκογένειαν. Στερούμεθα ἀλλως τε καὶ βιομηχανίας Βαρείας ἡ ἐλαφρᾶς, συνεπῶς δὲ καὶ ἡ ἀπασχόλησις τῶν ναυτεργατῶν εἰς ἀλλας ἐργασίας εἰναι ἀδύνατος, ἐφόσον καὶ εἰς τὰς τάξεις τῶν ἐργάτων βιομηχανίας μαστίζει χιλιάδας ἐργατῶν. «Ολοι ἀπὸ τὰ πλοία πειριμένουν τὴν ἀπασχόλησιν των, ἀκόμη καὶ οἱ ἀνεργοὶ τῆς βιομηχανίας. Συνεχίζεται, ἐπίσης, ἡ αὐξησίς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν λευκοφυλλαδιτῶν. Περὶ τοὺς 300 ἔξ αὐτῶν δραπετεύσαντες κατὰ καιρούς ἀπὸ τὰ πλοία των, συνελήφθησαν εἰς τὴν Βρ. Ἀμερικήν καὶ ἀναμένουν τώρα, εἰς τὰς φυλακάς, τὸν ἐπαναπατρισμὸν των. Δὲν τοὺς ἔφερε πρὸς τὰ πλοία ἡ ἀγάπη διὰ τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ, ἀλλὰ δ τυχαίωσις, ὁ πόθος τῆς φυγῆς ἀπὸ τὴν πατρίδα. Ἄς, προσέχωμεν ὅμως. Άλιτο τὸ «νέον αἴμα», ποὺ εἰσέρχεται διὰ τῶν ἀναύτω λευκοφυλλαδιτῶν εἰς τὰς τάξεις τῶν ναυτεργατῶν, δυνατῶν νὰ ἐπιφέρῃ τὴν ἀλλοίωσιν καὶ τοῦ παλαιοῦ, τὴν διάρρωσιν τοῦ δόλου δραγμοῦ τῆς Ναυτιλίας.

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΟΛΑΚΙΔΗΣ
Α'. Μηχανικός Ε.Ν.

Θεσσαλονίκη, 2 Ιουλίου 1958

ἐνδιαφερομένους πλοιοκτήτας, ἔταξε μηνιαίαν προθεσμίαν διὰ τὴν τοποθετησιν τῆς δευτέρας κλίμακος εἰς δόση ἐκ τῶν πλοιών στερεούνται τοιαύτης.

Τὸ Κεντρικὸν Λιμεναρχεῖον Πειραιῶς παρακολουθεῖ τὴν πρόοδον τῆς δηλητηρίας, ἡ ἐπιτυχία τῆς δόσης θέση τέρμα εἰς τὴν παραπομένουν πράγματι ἀνωμαλίαν, δσάκις ἡ κίνησις ἐπιβατών παρουσιάζεται ηγέμενη.

2) «Οσον ἀφορᾶ τὴν φόρτωσιν ἵππων διὰ λιμένας τοῦ ἔξωτεροικοῦ ἐπὶ τοῦ ἐπιβατηγοῦ «ΑΔΡΙΑΣ», ητοις ἔλαση χώρων τὴν 1ην Ιουνίου, ἡλέχθησαν δέστων οἱ ὑπεύθυνοι καὶ ὑπεμνήθησαν πρὸς δόση τοὺς ἐνδιαφερομένους αἱ σχετικαὶ διατάξαι πρὸς ἀποτροπήν ἐν τῷ μέλλοντι παρομοίων ἀνωμαλίων.

3) Τέλος, διὰ τὸν ἀντικανονικὸν διάπλου τοῦ ἔπιπλου τοῦ Λιμενάρχου Πειραιῶς σχετικὴ διογκωρία κατὰ τὸν πλοιάρχον, ητοις ὑπεδήθη εἰς τὸν ἀρμόδιον Εἰσαγγελέα διὰ τὰ περαιτέρω.

Μεδ' ὑπόληψεως
Ο Κεντρικός Λιμενάρχης
Πλοιάρχος Λ.Σ. ΣΑΚΑΡΗΣ Μ.

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Θὰ μᾶς ἐπιτρέψῃ ὁ κ. Λιμενάρχης νὰ παραπηρήσωμεν, οἵτις αὐτὸς ὁ ἔλεγχος ὁ δεόντως ἡσκηθεῖς, ἀλλὰ μὴ καθοριζόμενος, κατὰ τῶν ὑπεύθυνῶν τῆς παραλαβῆς φορτίου διοκλήρου ἡμίονων ἐπὶ τοῦ ἐπιβατηγοῦ «Ἀδρίας» τῆς γραμμῆς Βρινησίου, δὲν μᾶς ἱκανοποιεῖ. Εἰναι μία καθαρὰ ὑπεκφυγὴ πρὸς ἀποφυγὴν τῶν ἐνδεδειγμένων κυρώσεων κατὰ τὸν πλοιάρχον. Λυπούμεθα, διότι ὁ κ. Λιμενάρχης δὲν ἥθελσεν αὐστηροτέραν τὴν ἀσκησιν τοῦ ἔλεγχου.

Διὰ τὴν κατὰ τὸν πλοιάρχον τοῦ διαπλεύσαντος τὸ ναρκοβρίδες εἰσέτι στενὸν τῆς Κερκύρας, ἐπιβατηγοῦ «Κολοκοτρώνης» θὰ περιμένωμεν τὴν εἰσαγγελικὴν παρεμβασιν καὶ θὰ ἐπανέλθωμεν.



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

Transport of fresh grapes to London

Κύριε Διευθυντά,

1) Ε'σ απάντησιν σχολίου ὑπὸ τίτλου «Ἀκτοπλοϊκά» σχετικού μὲ τὴν εὐτάξιαν καὶ ἀνετοπλοϊκούντων, δημοφιλέστερην ἐπιβατηγοῦ τῆς πατρίδας, δημοφιλεύσθεντος εἰς τὸ ὑπό τὸν ἀριθμὸν 553/312 τῆς 15ης Ιουνίου τεύχους τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας, γνωρίζουμενον, ὅτι τὸ θέμα τοῦτο ἔχει πρὸ πολλοῦ ἀπασχολήσει τὸ Υ.Ε.Ν. καὶ τὴν Ε.Ε.Π., ητοις ἔχει γνωματεύση περὶ τοῦ δυνατοῦ τῆς κατασκευῆς κλίμακος ἐφ' ἐκάστης τῶν πλευρῶν τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν.

«Ἡδη τὸ Υ.Ε.Ν. διὰ νέας ἀπὸ 9 Ιουνίου εἰδοποίησεν τοῦ πρὸς τοὺς

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΤΑ "ΑΤΟΥ", ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΜΑΣ

"Οσοι παρακολουθούν τὸν ναυτικόν μας Τύπο, όλλα καὶ ὅσοι ἐνδιαφέρονται ἡ ἀρέσκονται νὰ παρακολουθοῦν τὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας μας, δὲν ξεχωνύ, ἀσφαλῶς, πρὸ διόγου καιροῦ σχολιαζόταν καὶ τὸ ζῆτημα τῆς ποιοτικῆς, τάχα, ἀνεπαρκείας τῶν Ἐλλήνων θαλαμηπόλων. Ἰδίως γιαὶ πλοῖοι ἔξωτερικών γραμμῶν. Μία ἀρδής συζήτησις εἶχε ἀρχίση ἡ ἀπὸ τοὺς, δῆθε, γνωρίζοντας τὰ πράγματα καὶ καταστάσεις, ποὺ δὲν ντρέπονται νὰ ἐκφράζουν γνώμης, ἀφοῦ πολὺ σκληρὸν τοὺς εἶνε νὰ ὁμολογήσουν πώς δὲν ἔχουν γνώμη καὶ πώς δσα χρονία ἀνάποδον ἀπὸ τὴν Ναυτιλία καὶ ἄλλα τόσα ὃν περάσουν, δὲν θα πατέρουν νὰ ἐφοδιασθοῦν μὲ στοιχεῖα, ποὺ νὰ τροφοδοτοῦν κάποια γνώμη. Τὸ γιατί, τὸ ξεύρουν οἱ ίδιοι.

Καὶ ἔλεγε, τάχα, ὁ Γουλανδρῆς: Πῶς νὰ βάλω τὰ καράδια μου στὴν Ἑλληνική σημαία, ἀφοῦ δὲν ὑπάρχει οὔτε ἔνας δικός μας καμαράτος τῆς προκοπῆς, καταλλήλος γιὰ τὶς τωρινές ἀξίσεις τοῦ διεθνούς κοινού, ποὺ ἐξυπηρετοῦν τὰ καράδια αὐτά;

Καὶ είπε, τάχα, κάποτε καὶ ὁ Ἑύγενιδης: "Ἄν είχα Ἑλληνες καμαρώτους κατάλληλους καὶ γλωσσομαθέζ, δημος εἶνε οἱ Ἰταλοί, τότε ὅλα τὰ καράδια μου θα τὰ ταξιδεύει μὲ Ἑλληνική σημαία."

Φυσικά, οὔτε ὁ Γουλανδρῆς οὔτε ὁ Ἑύγενιδης εἶπαν ποτὲ τέτοιες κουβέντες. "Ἄλλοι τὶς ἔλεγαν καὶ μεταχειρίζοντο τὸ ὄνοματα τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ἔδιναν στὰ λόγια τους ἐπισημότητα καὶ αὐθεντία.

"Ἔχω, ὅμως, ὑπὸ δψιν μου τὴν γνώμην ἀνωτέρου Λιμενικού, ποὺ ὑπῆρχε, δυστυχώς, καὶ Προσενικός Λιμενάρχης στὴν Νέα Υόρκη. Εἶμαι βέβαιος πώς θὰ διασφαλίσῃ τὶς γραμμές μου τούτες, ἀλλὰ εἶνε καὶ κείνος βέβαιος πώς δὲν θὰ κατέλθω τὰ ὅντα ἀναφέρων όνομαστικῶς. "Ἐλεγε, λοιπόν, δικάς μου τὴν γνώμην ἀνωτέρου Λιμενικού, ποὺ ὑπῆρχε,

— Γιὰ μιὸ δεκαετία, τούλαχιστον, εἶνε ἀπαραίτητοι στὰ καράδια τοῦ ἑξετερού, ἀλλὰ κυρίως στὰ ὑπερωκεάνια, οἱ Ἰταλοί καὶ οἱ Γερμανοί καμαράτοι. Οἱ δικοί μας ἔχουν τὰ χάλια τους. Μόνο γιὰ βοηθητικές ὑπηρεσίες θὰ μπορούσαν νὰ χρησιμοποιηθοῦν καὶ καὶ αὐθεντία.

Οταν, διαφωνούντες, τοῦ εἴπαμε πώς πολὺ πλανᾶται, ὑψωσε τὸν τόνο τῆς φωνῆς του καὶ ἐπὶ τὸ δραματικότερον συνέχισε:

— "Ἔχω, ἔξι ίδιας πείρας τὰ συμπεράσματά μου. Καὶ θὰ σᾶς ἀναφέρω ἔνα πρόσφατο περιστατικό. Ἔταξιδεύει ἡ σύζυγός μου μὲ ἓνα ἀπὸ τὰ ἐλληνικὰ ὑπερωκεάνια καὶ εἰχε τὴν ἀτυχία νὰ ὑπηρετήται στὴν καμπίνα τῆς ἀπὸ Ἐλλήνων θαλαμηπόλο. Λοιπὸν τὴν πρώτη μέρα, μετὰ τὸν ἀπόπλου τοῦ πλοίου, θέλησε νὰ ζητήσῃ λίγο φρέσκο πόσιμο νερὸν στὴν καμπίνα της, στὴν πρώτη δὲ θέση ὅπως καταλαβαίνετε. Ἐξήπουσε τὸ κουδούνι ἐπὶ μισά ώρα, χωρὶς νὰ παρουσιάζεται κανεῖς. "Ως ποὺ καμμιά φορά, παρουσιάσθηκε μπροστά τῆς ἔνας ὄγροικος τύπος, σὰν γκαραδόνι συνοικιακῆς ταβέρνας, βρώμικος, ἀξύριστος καὶ πανάθλιος, γιὰ νὰ τῆς μιλήσῃ καὶ μὲ ανάλογο πρὸς τὴν κατάσταση τοῦ τρόπου:

«Σὺ χτυπάς τὸ κουδούνι κυρά μου; Τί θέλεις ἐπὶ τέλους;»

Φυσικά ήταν ἀρκετὸ αὐτὸ νὰ προκαλέσῃ τὴν ἀρδία στὴ σύζυγό μου καὶ νὰ τὴν ἀναγκάσῃ νὰ τοῦ κλείσῃ κατάμουτρα τὴν πόρτα παραίτουμένη τὸν ὑπηρεσίων του.

Εἶναι, λοιπόν, αὐτοὶ θαλαμηπόλοι γιὰ συγχρονισμένα ὑπερωκεάνια, ποὺ φιλοδοξοῦν τὴν μεταφορὰ Ἀμερικανῶν, "Ἀγγλοι καὶ ἄλλων πολιτισμῶν καὶ μὲ ἀξίωσεις, ἐπιβατῶν;

Αὐτὸς ἔλεγε ὅ ἀνώτερος Λιμενικός μας. Ἀλλὰ ἐμεῖς δὲν εἶχαμε μπροστά μας πόρτα γιὰ νὰ τὴν κλείσουμε κατάμουτρα στὸν, τόσο καλὰ πληροφορημένον, συζητητή μας. Καὶ περιωρισθήκαμε νὰ κλείσουμε τὴ σύντοπη καὶ νὰ ἀπέλθουμε. Ποὺ ἄχαρι καὶ πολὺ ἀποκαρδιώτικο εἶνε νὰ ἀλλάξῃ κουβέντες μὲ ἀνθρώπους κακόπιστους καὶ ποὺ τὸ θέμα τὸ ἀγορούν, εστο καὶ πέσα σ' αὐτὸ τὸ θέμα βρίσκεται δόλκηρη ἡ ἀποστολὴ τους.

Ὑπάρχει, ἐν τούτοις, ἔνα πολὺ Κοινό, δόλκηρης χιλιάδες ταξιδιωτῶν, ποὺ χρησιμοποιοῦν τὴν Ἐλληνικὴ ἐπιβατηγά ἔξωτερικών γραμμῶν καὶ τὰ ὑπερωκεάνια. Νὰ πούμε πώς καὶ αὐτοὶ δὲν πρέπει νὰ ἔχουν γνώμη, θὰ είμαστε τὸ λιγώτερο.

Ἔχουν, λοιπόν, αὐτοὶ γνώμη καὶ τὴν ἔξαγγελλουν χωρὶς νὰ τοῦς τὸ ἀξιώνη κανεῖς ἡ νὰ τοὺς προσκαλῇ κανεῖς μὲ συζητηση. Εἶνε πολὺ εὔκολο νὰ τὴν ἀκούσουν αὐτὴ τὴ γνώμη δσοι ἔνδισφέρονται καὶ ἀντὶ πράγματι ἔνδισφέρωνται. Ἀρκεῖ νὰ πλησιάσουν τοὺς ταξιδιώτες, κάθε τάξεως ταξιδιώτες, τὴν ώρα ποὺ φάνουν τὰ καράδια στὸ λιμάνι.

Δὲν πρόκειται περὶ ἀπλήγη ἐπαίνων. Δὲν πρόκειται περὶ σχημάτων λόγου καρψεκεμένων μὲ κόδακεις μπαχαρικά. Πρόκειται περὶ ἐνθουσιασμοῦ. Περὶ ἀξιορετικῶν ἐντυπώσεων.

"Υψων τὰ ωρά καὶ ἔγω ἐντύπως καὶ ἐνυπογράφως τὴ φωνή μου, γιὰ νὰ πώ:

Τὰ Ἑλληνικὰ ἐπιβατηγὰ διαθέτουν τὸ μέγα τὸ Ατού, ποὺ δὲν διαθέτει ἀπολύτως καμμία ἄλλη ἐπιβατηγὸς ναυτιλία: Τὸ προσωπικό τῶν θαλαμηπόλων,

Δὲν σὲ ὑπηρετοῦν τυπικά. Σὲ συντροφεύουν. Γίνονται οἰκεῖοι σους ἀπὸ τὴν πρώτη στιγμή. "Ἔχουν τὸν καταπληκτικὸ τρόπο νὰ σὲ σκλαβώνουν.

— Ταξιδεύουν συνόχτατα, μᾶς ἔλεγε διπλωματικὸς ὑπάλληλος, ποὺ ἔργαζεται στὸν Ὀργανισμὸ τῶν Ηνωμένων Ἐθνῶν στὴν Νέα Υόρκη. "Ἔχω χρησιμοποιήση τὰ περισσότερα ἀπὸ τὰ μεγάλα εὐρωπαϊκά καὶ ἀμερικανικά ὑπερωκεάνια. Λοιπὸν θὰ μὲ πιστέψετε;

"Ἡ τυποποιημένη εὐγενεία τῶν ἔνων καμαράτων κουράζει πολὺ. Λές καὶ μαζεῖ μὲ τὶς στολές τους παταπίνουν καὶ ἀπὸ μιὰ στέκα μπιλλιάρδου καὶ γινονται μονοκόμματοι. Μόνο σὲ μιὰ κάμψη ὑπάκουει τὸ κορμί τους. Στὴν ὑπόλιση. Κατά τὰ ἄλλα εἶνε νὰ τοὺς λυπάσαι. "Οχι μόνο στὶς καμμίας, καὶ στὶς ώρες τῆς ψυχαγωγίας. Τούφεροις νὰ τοὺς βλέπῃς. Αἰσθανεσαι χαρὰ ὅταν ἀπομακρύνωνται ἀπὸ κοντά σου.

Οἱ δικοὶ μας ἔχουν χάρες ἀμέτρητες. Ξέρουν τὸσο καλὰ τὴ δουλειά τους, ποὺ σὲ καταπλήττουν. Καὶ δχι μόνο ἐμάς τους Ἐλληνες ταξιδιώτες. Μίλησα πλείστες φορές μὲ ἔνωνται καὶ ἔνωνται ἐλέκτονται. Βρήκα τὰ ίδια συμπεράσματα. Διεπιστώσα τὶς ίδιες κρίσεις. Δὲν ξέρω πώς καταφέρουν νὰ σὲ κατακτοῦν. Νὰ γίνεσται φίλος τους ἀπὸ τὴ πρώτη μέρα καὶ νὰ διατηρήσῃ τὴ γνωμικία καὶ τὴ φιλία τους σ' ὅλη στὴ ζωή.

Τὸ φαινόμενο αὐτὸ τῶν ωρῶν ἀναγνωρίσεων γιὰ τοὺς θαλαμηπόλους μας δὲν είνε μοναδικό οὔτε σποραδικό. Είναι καθημερινὸ καὶ ἀπὸ δόλους.

Οι πλοιάρχοι τῶν ὑπερωκεάνων ἀλλὰ καὶ δλων τῶν ἐπιβατηγῶν μας,

δέχονται κάθε στιγμὴ τὶς εὐχαριστίες καὶ τὰ συγχαρητήρια γιὰ τοὺς θαλαμηπόλους καὶ γενικὸ γιὰ τὴν περιποίηση, ποὺ προσφέρεται στοὺς ταξιδιώτες. Δὲν ξέρω ἂν τὰ στοιχεῖα αὐτὰ διαβιδάζωνται ἐν συνεχείᾳ καὶ στὶς ἑταῖρες τῶν πλοίων, ἀλλὰ περισσότερο στὶς κρατικές μας ὑπηρεσίες. Ποὺ θὰ ὀφελεύσε. "Οχι μόνο γιὰ νὰ σχηματίσουν καὶ ἔκει κάποια δικαιη γνώμη, ἀλλὰ γιὰ νὰ τοὺς ἔξηγηθον μερικά ἀνεξήγητα φαινόμενα.

Γιατί, π. χ., ἐνῷ οὔτε καινούργια οὔτε ταχύπλοος ἐπιβατηγά διαβετουμε, κερδίζουμε, ὅμως, μέγα μέρος ἀπὸ τὸ ταξιδιωτικὸ κοινό, οἱ ὅλες τὶς γραμμές, ποὺ κατορθώνουμε νὰ έχουμε καράδια. Γιατί, π. χ., ἐνῷ ἀπὸ ένα λιμάνι φεύγουν τὴν ίδια μέρα δύο καράδια γιὰ τὸν ίδιο προσιμό καὶ μὲ τὴν ίδια ἀξία εἰσιτηρίου, ὁ ταξιδιώτης προτιμᾷ τὸ παλῆ καὶ τὸ ἀρκετά μαρτυρικό.

Υπάρχει τὸ "Ατού" τῶν Ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν. Καὶ τὸ πανίσχυρο καὶ ἀκατάβλητο αὐτὸ τὸ "Ατού" είναι ἡ ὑπηρεσία τῶν θαλαμηπόλων καὶ τῆς κουζίνας, ἀλλὰ πρὸ παντὸς τῶν θαλαμηπόλων.

Αν πρωχωρήσουμε τῶρα καὶ στὴ λεπτομέρεια τῆς γλωσσομαθείας καὶ ἀφοῦ ριζικά διαφωνήσουμε γιὰ τὴ γλωσσομαθεία τῶν Ιταλῶν καὶ τῶν Γερμανῶν, ποὺ ἔκτος τῆς δικῆς τους γλώσσας τέποτα περισσότερο δὲν καταφέρουν, σημειώνουμε καὶ ἔδω ἔνα καταπληκτικό θαυμα: Οὔτε μᾶς δεκατείας ιστορία δέν έχει ἡ ἐμφάνιση καραδιών τῆς προκοπῆς κατώ τη σημαία μας. Καὶ ὅμως ἀμέτρητη εἶνε ἡ στρατιὰ τῶν Ἐλληνῶν γλωσσομαθων καμαρώπολων. Βλέπεται νεοσσούς τοῦ ἐπαγγέλματος νὰ μιλούν δύο καὶ τρεῖς γλώσσες καὶ μένεις ἐμβρόντηος. Πῶς ἔγινε αὐτὸ τὸ θαυμα δέν χρείαζεται μεγάλη σκέψη νὰ ἔχηγηθῃ. Εἶνε τῆς πάτασας μας τὸ δαιμόνιο. Εἶνε η ἀξιωσύνη ποὺ ὀδήγησε παιδιά τοῦ δρόμου, στὸν κατοχή, νὰ μάθουν καὶ νὰ μιλούν γερμανικά.

Γλώσσες δέν μιλούν οι Γερμανοί οὔτε οἱ Ιταλοί οὔτε οἱ Αγγλοί. Εκτὸς ἀνθερήσουμε γλωσσομαθεία τὸ δτο μιλούν τὴ δική τους γλώσσα καλλίτερα ἀπὸ σπως καταφέρουμε νὰ τὴν μάθουμε καὶ νὰ τὴν μιλούμε ἐμεῖς....

Εἶναι καιρὸς ὁ ἐπαίνος αὐτῆς τῆς πανευχάριστης καταστάσεως νὰ ἀκουσθῇ καὶ νὰ ἀκούεται καθημερινὰ εύρυτεος. Δὲν ἀρκεῖ νὰ δέχεται εὐχαριστήρια καὶ συγχαρητήρια ὁ πλοίαρχος η, ἔστω, η ἐνδιαφερομένη Ἐταιρία. Κάτι τέτοια ώρασι φαινόμενα είνε κεφάλαια ἐθνικά. Καὶ θὰ ήταν τὸ λιγώτερο, πτασμάτων, τὰ μάθημα νὰ μιλούμε ἀποσπωτῶνται.

Ο 'Ακαδημαϊκός κ. Σπύρος Μελάς, γράφοντας ἔνα σημείωμα γιὰ δσα διεπιστώσω στὸ ταξίδι του μὲ τὸ Εθνικό Υπερωκεάνιο, καταλήγει :

«Τὶς ἀγάθες ὑπηρεσίες ἀνθέλουν νὰ θέλη νὰ τὶς ἔχῃ τὸ θνητικό μας σύνολο, πρέπει νὰ μάθῃ καὶ νὰ τὶς ἐπαινῇ.»

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC.,

350 FIFTH AVENUE
NEW YORK 1, N.Y.

(ALL U.S. & CANADIAN PORTS)

THE PEROLIN COMPANY, LTD.

30 HERTFORD ST,
LONDON W 1, ENGLAND50 Mount Street,
(all U.K. Ports)

REPRESENTATIVES AND STOCKS

THROUGHOUT THE WORLD

ITALY

DITTA ALESSANDRO GAETA

Via XX Settembre, 14
GENOA

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

EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

25, Sultan Hussein
PORT SAID

(also at Alexandria & Suez)

HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES

Zaandhaven 46-47
ROTTERDAM

BELGIUM

M. T. E. BUYSSE

Kapdorp, 26
ANTWERP

GERMANY

HANS FICK & CO.

Agnestra, 38
HAMBURG

(also at Bremen, Bremerhaven, Emden & Kiel)

DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.

32, Amaliegade
COPENHAGEN

INDIA - CEYLON

JOHN F. FIDELE

398, Dadabhai Naoroji Road Fort
BOMBAY

(also at Calcutta & Colombo)

SWEDEN

C. A. BERGLUND & SON

P. O. Box 12041
GOTHENBURG 12

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL A/S

Dronningensgat 10 12
OSLO

(also at Bergen)

KRISTIAN HERLOFSEN

Dronningensgat 81
KRISTIANSANDS

the
DOXFORD

opposed piston
turbo charged engine

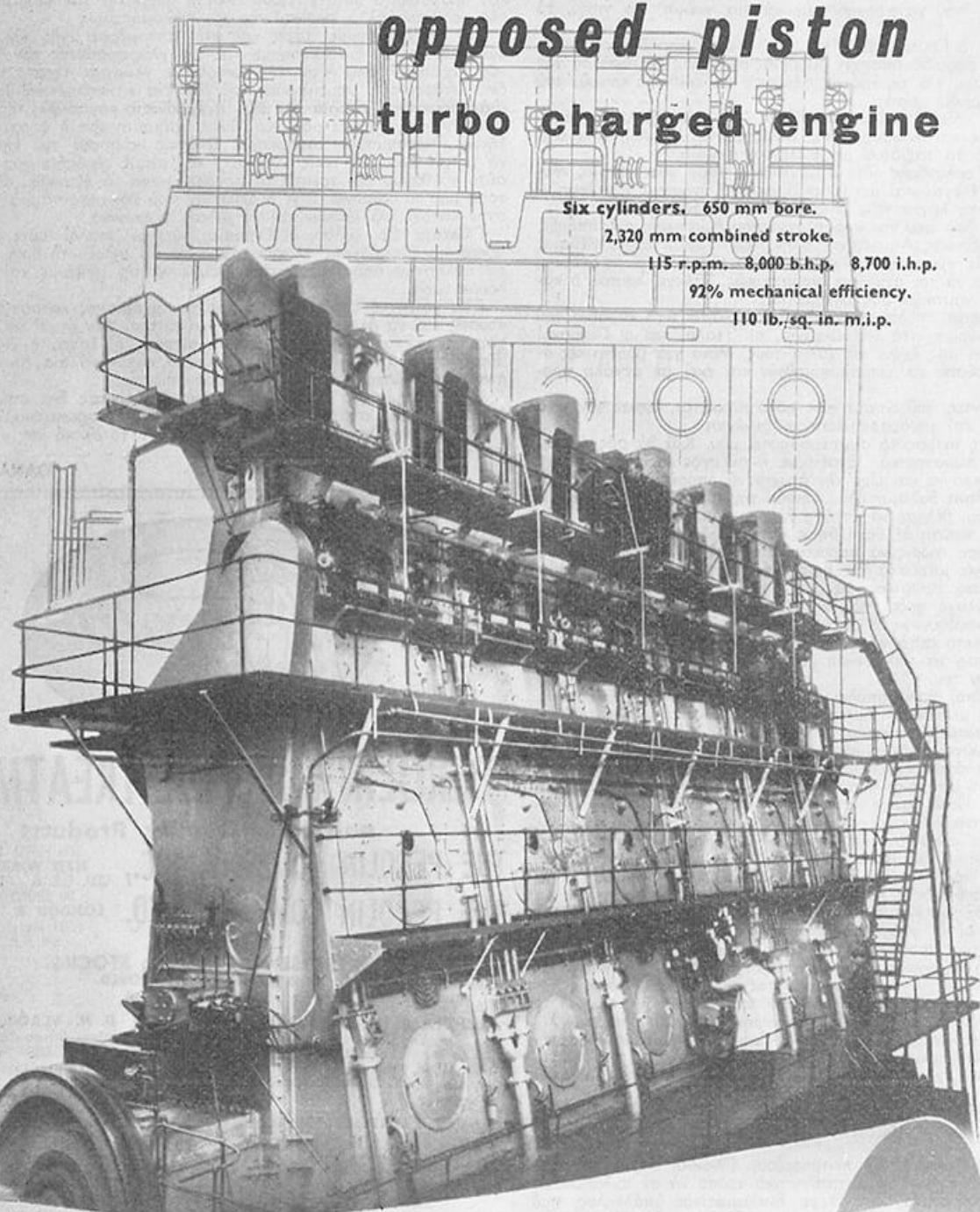
Six cylinders. 650 mm bore.

2,320 mm combined stroke.

115 r.p.m. 8,000 b.h.p. 8,700 i.h.p.

92% mechanical efficiency.

110 lb./sq. in. m.i.p.



WILLIAM DOXFORD & SONS

(SHIPBUILDERS) LTD

SUNDERLAND ENGLAND

WILLIAM DOXFORD & SONS

(ENGINEERS) LTD

SUNDERLAND ENGLAND

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑΝ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΝΑΥΤΙΓΕΙΑ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

‘Η μεταπολεμική άνάπτυξης του Έμπορικου της Ναυτικού.—‘Η παραγωγική του δυναμικότης και αι ἐπιδιώξεις του.—‘Η τεραστία τῆς ναυπηγικής βιομηχανίας πρόσδος.—Ο λιμὴν τῆς Ριγιέκας και τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον.

‘Η ἐπίκαιρος γεωγραφική θέσις τῆς Γιουγκοσλαβίας ἐπὶ τῶν βορείων ἀκτῶν τῆς Ἀδριατικῆς, ἔνθα η θάλασσα εἰσχωρεῖ βαθύτατα εἰς τὴν πειρωτικήν Εὐρώπην, προκινεῖ τὴν χώραν ταῦτην μὲν ἔνα εὐδίκριτον θαλάσσιον προσανατολισμόν. ‘Ἐκμεταλλευμένη τὰ πλεονεκτήματα τῆς τοιούτης θέσεώς της ὑπέρ τῆς ιδίας οἰκονομίας της, καθὼς καὶ ὑπέρ τῆς προσπτικῆς ἐμπορικῆς κινήσεως μεταξὺ τῶν παραδοναζίνων χωρῶν καὶ τῶν χωρῶν τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης πρὸς τὸν λοιπὸν Κόσμον, ίδια σὲ πρὸς τὴν Εγγύην, τὴν Μέσην καὶ τὴν Αἴγαον Ἀνατολήν, ἔθεσεν ἡ Γιουγκοσλαβία κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον Ισχυράς τὰς βάσεις διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς θαλάσσιας οἰκονομίας τῆς ἐν συνδόλῳ. ‘Ἀποκατέσθησε καὶ ἀρτίως ἔξπλισε τὸν λιμένας τῆς, οἵτινες βερύτατα ἐπλήγησαν ἀπὸ τὴν πολεμικὴν θεομηγίαν καὶ ἔθεσεν εἰς λειτουργίαν μίαν ἀξιόλογην ναυπηγικὴν βιομηχανίαν. Κατὰ τὴν ἀπόχωρσίν του ὁ ἔχρος κατέστηρε πάντα διὰ τὴν στρατηγικὴν σημασίαν κατὰ μήκος τῶν ἀκτῶν τῆς Ἀδριατικῆς, περιλαμβανομένων ὅλων τῶν ναυπηγείων καὶ ὅλων τῶν λιμένων, ίδιαιτέρως δὲ τοῦ σημαντικού λιμενικού κέντρου τῆς Ριγιέκας.

Μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν ἡ Γιουγκοσλαβία περιέσωσε σκάφη γύρω τῶν 100.000 τόνων ἐκ τῆς προπολεμικῆς της χωρητικότητος, ἥτις βαρείας είχεν ὑπόστη ἀπωλείας. Τεραστία ὅθεν ἀνέκυπτην ἡ ἀνάγκη ἀποκαταστάσεως τῆς ναυτιλίας τῆς. Οἱ πόροι τῆς ἐρμηνείσθησαν ἐπὶ τοῦ πολέμου χώρας ήσαν ἀνεπαρκεῖς διὰ τὴν ναυτιλιακὴν της ἀνόρθωσιν. Παρὰ τὴν δύσκολον ταῦτην θέσιν τῆς ἐπέτευξαν ἡ Γιουγκοσλαβία, μὲν μεγάλας θυσίας καὶ ἀπίμονων προσπάθειαν, νὰ ἀνασυγκροτήσῃ τοὺς μεγάλους λιμένας της, νὰ ἀπαντήσῃ τὴν ικανότητά των, ἐπὶ δὲ καὶ νέους λιμένας νὰ κατασκευαστῇ κατὰ μήκος τῶν ἀκτῶν της, καθὼς καὶ δίκτυον σιδηροδρομικῶν γραμμῶν νὰ ἀποκτήσῃ διὰ τὴν ἐπικοινωνίαν τῆς ἐνδοχώρας μὲ τὴν θάλασσαν. Μολονότι τὰ ἐν λόγῳ ἐπιτεύγματα είναι λίαν ἀξιόλογα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν προπολεμικὴν κατάστασιν, δέονταν ἐν τούτοις νέαι σημαντικοὶ πρόσδοιοι νὰ ἀναμένωνται κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη. Τὴν τοιούτην προσπτικὴν ἐνισχύουν οἱ κάτωθι ἀριθμοί :

ETH	Ἐξωτ. ἄμπρ. Θαλάσ. μετρ. εἰς 1000άδας τ.	Συμμετοχὴ Γιουγκ. ναυτιλ. εἰς 1000άδας τ.	Τοννάς στόλου d.w.
1939	4898	1893	49 % 569.267
1947	4344	1281	63.— 192.105
1950	5114	3098	35.— 297.460
1953	5806	3802	34.— 356.330
1956	8609	4737	38.— 445.595
1957	9894	5387	40.— 571.550

Εἰς τὴν ἔκδηλον πρὸς τὰ ἄνω πορείαν τῶν διὰ θαλάσσης γιουγκοσλαβικῶν μεταφορῶν, σημαντικώτατον διεδραμάτισε ρόλον δὲ τὸν λιμὴν τῆς Ριγιέκας. ‘Η προπολεμική του κίνησις, ὅταν ἦτο περιφερειακὸς λιμὴν τῆς Ιταλίας (Φιούμε), ἀνήρχετο εἰς 630.000 τ. μόνον, ἐνῷ ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τοῦ γειτονικού νοτιοσλαβικού λιμένος Σουσάκ ὑπερέβαινε τὸ 1.000.000 τ. ἔτερον. Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα δίδεται μία εἰκὼν τῆς μεταπολεμικῆς ἔξελίξεως τῆς Ριγιέκας :

ETH	Κατόπλοι	Τόνων πλοίων	Ἐξαγ. εἰς Εξαγ. εἰς Διαμετ. εἰς Σύνολον νέτ	1000άδ. τ. 1000άδ. τ. 1000άδ. τ. 1000άδ. τ.
1948	7346	1.378.862	195	631 163 1189
1950	7692	2.056.829	851	937 2 1790
1953	8219	2.425.921	1670	460 38 2168
1956	8846	3.272.102	2243	305 806 3354
1957	9592	3.567.832	2419	376 972 3767

‘Η σταθερὰ αὔξησης τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος τῆς Ριγιέκας καὶ ἡ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ταχεῖα ἀνόδος τοῦ δγκού τῶν ὑπὸ διαμετακόμιστων ἐμπορευμάτων, λόγω τῶν διαρκῶς αὐξανομένων προσεγγίσεων ἔθνικῶν καὶ ἔνων πλοίων, τοποθετεῖ τὸν ἐν λόγῳ λιμένα παρὰ τὸ πλευρὸν τῆς Τεργεστῆς, δοσὸν ἀφορᾶ τὴν προσέλκυσιν φορτίων ἀπὸ τὰς παραδοναζίνων χωρῶν καὶ ἀπὸ τὰς χωρῶν τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης. Τὸν ἐν λόγῳ φορτίον κατὰ τὰ πρώτα ἔτη τῆς μεταπολεμικῆς περίοδου, ἐλλείψει καταλλήλων ὑπηρεσιῶν καὶ συνεπείᾳ ἐλκυστικῶν ἐκπτώσεων ἀπὸ μέρους τῶν γερμανικῶν σιδηροδρόμων, εἶχον ἐν μέρει στραφῆ πρὸς τοὺς γερμανικούς λιμένας. Μολονότι δὲ ἀριθμός καὶ ἡ συχνότης τῶν ὑπηρεσιῶν τακτικῶν γραμμῶν ἔκ μέρους τῶν συναγωγικῶν λιμένων (Ἀμβούργου, Γδύνιας, Τεργεστῆς κ.λ.π.) ἡσαν σημαντικῶς μεγαλύτεροι καὶ αἱ προσπάθειαι τῶν πρὸς ἔξασφάλισιν φορτίων περισσότεραι, ἐπειδὸν ἡ σταθερὰ αὔξησης τοῦ δγκού τῶν ὑπὸ διαμετακόμιστων ἐμπορευμάτων, μέσω Ριγιέκας, ἀποκαλύπτει, διὰ δὲ ἐν λόγῳ λιμὴν Ισχυράν ἔξησφάλισις θέ-

σιν εἰς τὰς συναφεῖς διεθνεῖς μεταφοράς. Τοῦτο δέ, παρὰ τὰ ἐκόμιστρα προτιμήσεως τῶν γερμανικῶν σιδηροδρόμων, παρὰ τὸ ἔνιατον τοῦ τιμολογίου τοῦ ἀνατολικού κομμουνιστικού μπλόκου, ὅπερ προσέφερεν ἐσχάτως περιστέρω εὐκολίας ἐπὶ τῶν ἐλεγχομένων παρ’ αὐτού σιδηροδρόμων, προκειμένου περὶ ἐμπορευμάτων δι’ ὑπερποντίους προορισμούς καὶ παρὰ τοὺς ίσαντους ἐπίστεις ναύλους, τοὺς ὅποιους διατηροῦν αἱ διάφοροι «Κόνφερανς» ἀπὸ Βορείου Εὐρώπης ταῖς Ἀδριατικῆς πρὸς τὴν Εγγύην καὶ Μέσην Ανατολήν, καίτοι οι λιμένες τῆς Ἀδριατικῆς εἰνε κατά χιλιάδας μιλλίων ἐγγύτερον πρὸς τὴν περιοχὴν ἔκεινην.

‘Ἐκ τῶν 9.000.000 τόνων τοῦ οὐστριακοῦ, οὐγγρικοῦ καὶ τσεχοσλοβακικοῦ ὑπερποντίου ἐμπορίου, ὅπερ σταθερώς αὔξανε, τὰ 6.500.000 τόνων διοχετεύονται, καθ’ αἱ ὑπελογισθήσι, διὰ τῆς Ἀδριατικῆς. ‘Ἐπὶ πλέον, διὰ τὴν Ἐλβετίαν, τὴν Νότιον Γερμανίαν, οἱ λιμένες τῆς Ἀδριατικῆς ἀποτελοῦν τὴν φυσικὴν διέξοδον ἐνὸς τμήματος τοῦ ἐμπορίου των. ‘Ἐν τούτοις οἱ ἀδριατικοί λιμένες εἰνε κατά της Ἀδριατικῆς περιοχῆς καὶ πρὸς τὰς περιοχὰς, αἱ ὅποιαι δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ὡς φυσικοὶ οἰκονομικοὶ διακλαδώσεις τῆς Ἀδριατικῆς.

‘Ἡ πλέον, δῆμος, ἀξιοσημείωτος ἐπιτυχία τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας τῆς Γιουγκοσλαβίας κατά τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον ἀναφέρεται εἰς τὸν τομέα της ναυπηγικῆς βιομηχανίας. ‘Ἐνῷ πρὸ τοῦ πολέμου ἡ Γιουγκοσλαβία κατείχει δύο μόνον μικρὰ ναυπηγεῖα, περιωρισμένη σχετικῶς σημασίας, στόμερον κατέχει ἀξιόλογα τοιστά, Ικανὰ νὰ παράγουν ἐπιστίσιας πλοία, συνολικής χωρητικότητος 100.000 τόνων γκρόβων. ‘Ἄξιοσημείωτον ἀκόμη είνε, διὰ τὴν ἐπικουρικὴν βιομηχανίαν, παράγουσαι κυρίως διάφορα ἔρδια καὶ βοηθητικά μηχανάς, μὴ ὑπάρχουσαι πρὸ τοῦ πολέμου, ἐφασινίζουν δη̄ 77 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 862.980 τόνων d.w., ἔξι αὐτῶν δὲ τὰ 50 πλοία, 547.080 τόνων ἔχουν παραγελθῆ διὰ λογαριασμὸν δένων ἐφοπλιστῶν, περιλαμβανομένων καὶ Ἐλλήνων, οἵτινες ὑπῆρχαν ἀπὸ τοὺς πρώτους δένους πελάτας τῶν γιουγκοσλαβικῶν ναυπηγίων. Αἱ πρόσδοιοι τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας τῆς Γιουγκοσλαβίας ἀποδίδονται εἰς τὴν βελτιωμένην ἐργασίαν των, ἥτις ἔχει φέρεσι εἰς τὰς εἰρωπαϊκὰ πρότυπα.

‘Ἄφ’ ἔτερον δὲ ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῆς Γιουγκοσλαβίας, πέραν τῆς ἀποκτήσεως καινουργῶν σκαφῶν, ἔθνικης κατασκευῆς, ἡγόρασε κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ ἀριθμού τινα μεταχειρισμένων πλοίων, ίδια ἀγγλικῶν τράπης, ὃστε εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχ. Ἔτος εἰχεν ἀνάκτηση τὴν ἐν 400.000 τ. γκρόβων πρὸ τοῦ πολεμικοῦ περιόδου. Συμφώνως πρὸ τὸ ὑπάρχοντα σχέδιο προβλέπεται νὰ φθάσῃ τὸ 1961 ἡ δύναμις του εἰς 540.000 τ. γκρόβων ἢ εἰς 900.000 τόνων d. w. περίποτο, λαμβανομένην ὑπὸ δύνην τῆς δισλούσεως παρηλίκων σκαφῶν, χωρητικότητος 90.000 τόνων. Θά είνε τοῦ εἰς θέσιν ἡ γιουγκοσλαβικὴ ναυτιλία νὰ καλύψῃ τὰ 50 % τοῦ μεταφορικοῦ ἐμπορίου μεταξὺ της Γιουγκοσλαβίας καὶ δένων χωρῶν, περιλαμβανομένων καὶ τῶν ὑπὸ διαμετακόμιστων φορτίων.

‘Ἄλλοι διάφοροι διὰ τὸ 1963 ἀναδιβάζουν τὴν δύναμιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Γιουγκοσλαβίας εἰς 1.300.000 τόνων d.w. δυναμένου νὰ ἔξασφαλίσῃ περίσσευμα καθαρῶν κερδῶν εἰς δένους συνάλλαγμα (περιλαμβανομένων καὶ τῶν κερδῶν εἰς ναύλους τῶν ὑπὸ διαμετακόμιστων φορτίων), ἐπαρκῶν, διὰ καλύψουν δλας τὰς εἰς ναύλους διατάνας τῆς χωρᾶς δι’ ὑπερποντίους μεταφοράς. ‘Ο ἔθνικός στόλος τῆς Γιουγκοσλαβίας θεωρεῖται ὡς σημαντικός πταράγων ἔξασφαλίσεως εἰνοίκου Ισζήγιου πλημμῶν. ‘Οταν τοῦτο ἐπιτεύχθῃ θά παράσχῃ νέαν ὀδήσιμην πρὸ περιεργάτων τῆς ναυτιλίας.

‘Τὸ σημερινὸν γιουγκοσλαβικὸν τοννάρι, ή εἰς ναύλους ἀποδοτικότης του καὶ ἡ προβλεπόμενη ἔξελιξις αὐτοῦ, δένεν μετροῦνται εἰς τὴν I ιουγκοσλαβίαν κατὰ τὰ παγκόσμια πρότυπα, ἀλλ’ ὑπὸ τὸ πρίσμα τῶν παρεχό-

ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΙΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαί.

Ταχύτητος ἐκτελέσεως

ΠΛΩΤΗ ΔΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

μένων ύπηρεσιών είς τοὺς γενικοὺς σκοπούς τοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας, ητίς ἐπωφελεῖται τοῦ φυσικοῦ τῆς πλούτου καὶ ἡτοῖς ἐπικαίρους γεωγραφικής τῆς θέσεως. Ὡς ἔχωρικότης της ἀντιπροσωπεύει μόλις τοῦ 0,4% τοῦ παγκοσμίου τονάς καὶ ή εἰς ναυλούς δυναμικότης της καλύπτει μόνον τοῦ 0,6% τῆς παγκοσμίου κινήσεως ἐμπορευμάτων. Ὡς δυναμικότης οὐκοῦ τοῦ γιουγκοσλαβικοῦ ἐμπορικού στόλου, παρὰ τὸν σηματικὸν ἀριθμὸν ὑπερηλίκου τοννάς, δηπερ δέον κατὰ τὰ δόλιγα προσεχῆ ἔτη νὰ διαλυθῇ εύρισκεται σήμερον εἰς υψηλότερον ἐπίπεδον, ἔναντι τῆς προπολεμικῆς περιόδου. Σήμερον ἡ Γιουγκοσλαβία κατέχει 40 περίπου συγχρονισμένα δηζελοκίνητα λάινερ διαφόρων μεγεθῶν, ἄτινα προπολεμικώς δὲν ὑπήρχον, ἐνῷ η προποτικὴ διὰ τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἔτη ἀποδέλτει εἰς αἰσθητῶς μεγαλύτερον καὶ πλέον συγχρονισμένον στόλον, ικανὸν νὰ ἔξυπηρτησῃ, ὅχι μόνον τὰς ἀνάγκας τοῦ ἑθνικοῦ ἐμπορίου, ἀλλὰ καὶ σεβαστού τημῆμα τῆς γειτονικῆς προς τὴν Γιουγκοσλαβίαν ἐνδιχώρας, τῆς ὁποίας τὸ ἐμπόριον διακινεῖται μέσῳ τῶν γιουγκοσλαβικῶν λιμένων.

Παραλλήλως πρὸς τὰς ἀνάγκας, ἀναπτύσσεται καὶ ἡ σημαντικότερα ναυτιλιακὴ ἐπίχειρις τῆς Γιουγκοσλαβίας, ητοῖς ἡ ἕδρεύουσα εἰς τὴν Ριγιέκαν «ἱ ιουγκοσλοβένωνα Πλόβιντμα», ητοῖς διατηρεῖ τακτικά γραμμάτα πρὸς τὴν Βόρειον Εύρωπων ἀνὰ δεκαήμερον, πρὸς τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν ἀνὰ δεκαπενήμερον, πρὸς τὴν Ἐγγὺς Ἀνατολὴν ἐθδομαδιαίων, πρὸς τὴν Μαύρην Θάλασσαν ἀνὰ δεκαήμερον, πρὸς τὸν Περσικὸν Κόπον ἀνά 45 ημέρας, πρὸς τὴν Νότιον Αἰσαίν ἀνὰ δεκαπενήμερον, καὶ πρὸς τὴν Βόρειον Κίναν μηνιαίως. Πρόθεσις διὰ τὸ τρέχον ἔτος ὑφίσταται νὰ ἐγκατασταθούν δύο νέατι τακτικά γραμματί, μία, δηλαδή, πρὸς τὴν Νότ. Ἀμερικὴν καὶ ἐπέρα πρὸς τὴν Δύν. Μεσόγειον, ἐφόσον αἱ νεωστὶ ἀποκατασταθεῖσαι ἐμπορικαὶ σχέσεις μὲ τὴν Ἰσπανίαν ἥθελον προσφέρει αἰσθητὴν πρὸς τοῦτο ὄνθησιν. Σχεδὸν δῆλα τὰ ὑπάρχοντα νεότευκτα δηζελοκίνητα γιουγκοσλαβικὰ σκάφη ἀπασχολοῦνται εἰς τὰς ἀνωτέρας τακτικάς γραμμάτας, ἐνώ τὰ ὑπὸ παραγγελίαιν εἰς τὰ ἑθνικὰ ναυπηγεῖα προσφίζονται διὰ τὴν τυκνωσιν τοῦ δικτύου καὶ διὰ τὴν ίδρυσιν νέων γραμμῶν, ὑπὸ τὸ φῶς πάντοτε τῆς ἀρχῆς, ὅτι ὁ ἑθνικὸς ἐμπορικὸς στόλος δοφείλει πρωταρχικῶς νὰ ἔξυπηρτῃ τὰ συμφέροντα τοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας.

"Η τουριστική έπιστρεψη κίνησις κατά μήκος των παραστίων της 'Άδριατικής και μετά τού έξωτερικού, υπόδιλως παρημελήθη από την μεταπολεμική Γιουγκοσλαβίαν. Κατεσκευασθήσαν περί τις 20 πολυτελούς έπιβασης σκάφη, έκ τών όποιων τρία των 2000 τόνων γκρός έκτελουν θαλασσίας έκδρομάς άνα την 'Άδριατικήν, την Μεσόγειον και άλλαχού. Ή κρατουσσά είς την Γιουγκοσλαβίαν τάσις εύνοει την άναπτυξιν της ναυτιλίας, παραπλήνως πρός την άναπτυξιν της πραγματικής είς τούς βασικούς τομείς της οίκονομίας της, ώς λ. χ. την γεωργίαν, την δασονομίαν και τη βιομηχανίαν, έξυπτουσεμένων εν ταύτω και τών αναγκών του έξωτερικού έμποριο της χώρας. Αι κύριαι οδεύν προσπάθειαι στρέφονται είς την Εκδιομηχάνισην της Γιουγκοσλαβίας, ήτις σημαντικώς ήδη προώθευσεν, εις τόν έξοπλισμόν της γεωργίας της διά τών καταλλήλων μηχανικών και χημικών μέσων και είς την προσαγωγήν του έξωτερικού έμποριον και της ναυτιλίας της.

'Από τῆς πλευρᾶς ταύτης καὶ πρὸς τὸ σκοπὸν ἐπιδιώξεως οἰκονομικῶν κατακτήσεων, δίδεται ίδιαιτέρα ἐν Γιουγκοσλαβίᾳ σημασία εἰς τὴν ἐπέκτασιν καὶ πύκνων τοῦ δικτύου τακτικῶν υπερπορτνίων γραμμῶν καὶ εἰς τὴν προσαρμογὴν τοῦ ἐμπορικοῦ της στόλου πρὸς τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐμπορίου της καὶ τῆς ἐπικαίρου γεωγραφικῆς της θέσεως.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

- Η ΕΝΑΝΤΙ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΩΝ ΤΩΝ ΜΕΣΙΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ.

ΤΟΥ Κ. Γ. Ι. ΚΟΛΥΜΒΑ, ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ

1.— Παλαιοτέρα νομολογία του 'Άρειου Πάγου έδέχετο, ότι οι έν Έλλάδι δυνάμει νομίμου ἀδείας, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν οπεκτικῶν νόμων, ἀσκούντες ιδιωτικήν ἀσφαλιστικήν πεπίειροις διὰ τὸν κλάδον ναυτικῶν ἀσφαλειῶν καὶ διὰ τοῦ νομίμου ἐν Ἑλλάδι ἀντιπροσώπου των, μεσίται ἀσφαλειῶν παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόδῳ³, θεωροῦνται παρὰ τοῦ νόμου πράκτορες τοῦ ὅμιλου τῶν ἀναλαμβανόντων τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων ἀσφαλιστῶν καὶ συνυπεύθυνοι μετ' αὐτῶν ἔναντι τῶν ἀσφαλιζομένων, ἐπέχοντες, ὡς τοιούτοις καὶ προσωπικήν εὐθύνην (Α.Π. 495/1939 Τμῆμα Α'. Θέμις Ν.Α. σελίς 108).

Έκ τῆς ἀποφάσεως ταύτης δύνανται νὰ συναχθῶσι τὰ κάτωθι συμ-
πέρασματα :

1) Ή απόφασις κρίνει επί της έναντι του άσφαλιζομένου ευθύνης των έν Λονδίνων μεσιτών άσφαλειών (Brokers) και δεν θίγει το ζήτημα της ευθύνης του έν Έλλασσο άντιπροσώπου αυτών.

μα πτη Ευενήσης του εν Ελλάδι αντιπροσωπού διοικητή.
 2) 'Η άπόφασις θεωρεί τὸν ἐν Λονδίνῳ μεσίτην ἀσφαλειῶν ὡς πράκτορα τοῦ ὁμίλου ἀσφαλιστῶν (Underwriters), τὴν δὲ τοιαύτην κρίσιν αὐτῆς ἔρειδε εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ν. 1023) 1918 και τῶν εἰς ἑκτέλεσιν τούτου ἐκδοθέντων διαταγμάτων, ύποστοριζουσα, διτὶ ὃν μόνον θεωρεῖ τούς ἐν Λονδίνῳ μεσίτας ὡς πράκτορας τῶν Ἀσφαλιστῶν.

3) Απαξ τεθέντος, ότι ή μεταξύ μεσίτου και ἀσφαλιστοῦ σχέσις είναι ή τῆς πρακτορείας, κατά τὸ πρὸ τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος νομικόν καθεστώς (ή ἀπόφοισις ἔξεδόθι ἐν ἦτει 1939), ή ἀλληλέγγυος εὐθύνης μεσίτου και ἀσφαλιστοῦ είναι ἀναπόφευκτος, δεδομένου διτι, κατὰ τὰ τότε ισχύοντα ή πρακτορεία ρυθμίζεται ἀπό τὰς περὶ προστίσεως ἄρχας τοῦ Ρωμαιικοῦ δικαίου (ΘΕΜΙΣ, Γενικά Εὑρετήρια Νομολογίας, Τόμος δος, ὑπὸ τὴν λέξιν «πράκτωρ», ὄριθμ. 2) και ἡ ἐκ τῆς σχέσεως προστίσεως ἀλληλέγγυος εὐθύνη προστίθεντος και προστίσαντος δεῖν ἀμυνοποιεῖται (ΘΕΜΙΣ ἐνδό. ἀντ. ὄριθμ. 19).

ΙΙ.—>Newterά νομολογία, πρό τών όποιας έτέθη τό ζήτημα της εύθυνης το σύνεν 'Ελλάδι: ἀντιπροσώπου τοῦ ἐν Λονδίνῳ μεσι-

του, έκρινεν, ότι ούτος θεωρείται ύπό το νόμου πράκτωρ τών εν Λονδίνω ασφαλιστών, ('Εφ. 'Αθηνών 304/1955 έν 'Επιθ. 'Εμπορ. Δικαίου 1955, σελ. 251), πρός ύποπτηρίζον δέ της ἀπόφεως ταύτης, ἐπικαλεῖται ή έν λόγω ἀπόφασις τού 'Εφετείου 'Αθηνῶν τὴν προμηνοθείσαν παλαιστέραν ἀπόφασιν τοῦ Ἀρείου Πάγου, παρίσυνα, διὰ ή ἀπόφασις ἐκείνη ἔκρινεν ἐπὶ τῆς σχέσεως, ἥπτις συνδέει τὸν ἐν Λονδίνῳ γενόμενον πρόσω τούς ἐν Λονδίνῳ ἀσφαλιστάς καὶ διὰ καταληξασα εἰς τὸ ουμπέρασμα, διὰ τούτους συνδέει σχέσις πρακτορείας, συνήγαγεν ἀκολουθῶς τὴν μεταξὺ αὐτῶν ἀλληλέγγυον εύθυνην, ἐννέ τὸ ἐνώπιον τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν τεθέν ζήτημα ἀφέωρα τὴν εύθυνην τοῦ ἐλλάδι ἀντιπροσώπου τοῦ ἐν Λονδίνῳ μεσίτου (θλ. καὶ τὰς ὑπὸ τὴν ἀπόφασιν ταύτην τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν κριτικὰς παραπήσεις τοῦ Καθηγητοῦ Κ. Ρόκα ἐν 'Επιθ. 'Εμπορ. Δικαίου αὐτόθι σελ. 255 καὶ 256).

Σπουδαστέων έντασθα, διτά πρό τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν ἐτίθετο ἐν συν-
εχείᾳ τὸ ζήτημα τοῦ κύρους ἀπαλλακτικῆς ρήτρας ὑπὲρ τοῦ ἐν Ἑλ-
λάδι ἀντιπροσώπου τοῦ ἐν Λονδίνῳ μεσίτου, ἵν εἴκρινεν ἡ πλειοψηφία
ὑπὲρ τῆς ἀποδάσεως ὡς ἀνίσχυρον.

μεν την αποφασίαν, ώς αναλογούμενη στην πρόταση της Επιτροπής.

α.- διότι η περί ή πήδη η μήτρα έταιρια έννηρυποιεν ούχι ώς έντολοδό κοχος του ἀσφαλιζομένου, ἀλλ' ώς πράκτων τών εν Λονδίνω ἀσφαλιστῶν, μη δυναμένη νὰ ἀπαλλαγῇ τών εκ τῆς συμβάσεως πονηρωσέων της διά πήρας τεινούσης νὰ προσδώσῃ εἰς τὰς συναφθείσας συμφωνίας διάφορον χαρακτήρα ἔκεινου ὑπὸ τὸν ὅποιον συνωμολογήθησαν και τουτο πρὸς ἐπέλευσιν ἔτερων συνεπειών παρὰ ἔκεινων, αἵτινες διοίγονται ἐν τῷ νόμῳ.

β. - διότι ή πάτρα αύτη άντικειται εἰς τὴν δημοσίαν τάξιν καὶ δὴ τὸ ἄρθρον 6 τοῦ ν.δ. τῆς 13(1)1918, δ' οὐ ἐπεβλήθησαν ποινικαὶ κυρώσεις εἰς τοὺς ἐν Ἑλλάδι ἀντιπροσώπους τοῦ ὁ μὲν λαοῦ τῶν Ἀλονδίων ἀσφαλιστῶν τοῦ Lloyd's ἐν περιπτώσει μὲν καλύψεως τῆς ἀσφαλείας.

Παραπότεον ἐντάθια, διτὶ εἰς τὸν τελευταῖον σκέψιν οὐτῆς ή ἀ-
πόφαισις θεωρεῖ — έστω καὶ in passim — τὸν ἐν Ἑλλάδι ἀντιπρόσωπον,
ώς ἀντίπροσωπον τοῦ ὄμιλου τῷν ἐν Λονδίνῳ

III.—Τὸ ζῆτημα ἵκεν ἐνώπιον τοῦ Ἀρείου Πάγου ἔνθα τὸ πρῶτον τμῆμα αὐτοῦ ὀνήρεος τὴν ἀνωτέρω Ἐφετειακὴν ἀπόφασιν, ἐκρινεῖ δὲ τὴν ἀπαλλακτικὸν ρήτραν ὡς νόμιμον, ἐπὶ τῇ σκέψῃ, ὅτι ἡ σύμβασις ναυτικῆς ἀσφαλίσεως συνήργων μετὰ ἑταῖρος ἐνεργούσασ· ὡς τὸ πράκτορος τῶν ἐν Λονδίνῳ ὁ φαλιστῖνος τοῦ *Lloyd's*, ἢ δὲ ρήτρα δι'¹ ἡς ἀπαλλάσσεται αὐτὴ μόνη τῆς εὐθύνης, ὡς ρήτρα ποσοωπικῆς ἀπαλλαγῆς τίνος τῶν ἀλληλεγγύων ὑποκρέων, τυγχάνει νόμιμος ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι : α·—δὲν ἐθέπορδς καταστρατήγησον διατάξεων τίνος νόμου, β·—δὲν ὁρᾶ ἀποκλειμμάτης τῆς εὐθύνης τῆς ιδίας ἑταῖρις ἐν δόλῳ ή θερείᾳ ἀμελείᾳ αὐτῆς, γ·—ὅτι ἡ ἑταῖρια ὑπέρ ἡς ἡ ρήτρα δὲν ὑπέπεσεν εἰς τὴν ἄρθρων 6 τοῦ Β.Δ. τῆς 13!) 1918 παράσασιν, ὅτε καὶ μόνον ἡ διαληφθείσα ρήτρα θ' ὀντέκειτο εἰς τὴν δημοσίαν τάξιν (Α.Π. 402/1955 'Ἐπιθ. 'Εμπορ. Δικαιουμένων 1955, σελ. 250).

Σημειούονται έντασθα, ότι ή απόφασις δέχεται, ότι οι εν 'Ελλάδι άντι-
προσωπεύοντες τους έναντι μεσίτας, είναι πράκτορες των
Λευκίνων ασφαλιστών του Lloyd's.

ΙV.—Το δέδυτερον, διως, τημα του Ἀρείου Πάγου είς ο παρεπέμφθη ή υπόθεσις διὰ τὴν κατάλληλον ἐφαρμογὴν του νόμου, διερώνπερ πρὸς τὸ πρῶτον και ἔκρινεν, διτὶ ἐκ τῶν διατάξεων του ν. 1023) 1917 και τῶν τροποποιητικῶν αὐτοῦ νομοθετημάτων και δὴ ἐκ τῶν δι-
τάξεων, στίγμα δοίζουν :

α.— δῆτι ή Ιδιωτική ἀσφαλιστική ἐπιχείρους ἀσκεῖται ἐν Ἑλλάδι μόνον ύπό ἀνώνυμου ἔταιριας, ἔξαιρετικῶς δέ ἐπιτρέπεται ἡ ἀσκοῦσσα πεντής ύπό γραφείων ἀντιπροσωπείας τῶν μεσοτῶν τῶν ἄγγλικῶν *Lowell's*.

β.- δτι είς τὰ συμβόλαια ἀσφαλίσεως ἀπαιτεῖται ἡ προσωπογραφή

τοῦ ἐν Ἑλλάδι ἀντιπροσώπου ἐπὶ τοῦ ἀσφαλιστρίου συμβολαίου, διά-
κις τούτῳ ἔχεδόθι ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ «ὑπὸ τοῦ ἐνεργήσαντος τὴν ἀσφά-
λισιν μεσίτου τοῦ ἀγγλικοῦ Λόδοῦ».

γ.—στὶ ἀπαίτεται ὁ διορισμὸς ἀντιπροσώπου τοῦ ἐν Λονδίνῳ μεσοῖ-
του κατοικούντος ἐν Ἑλλάδι καὶ ἐγκρινομένου υπὸ τοῦ ὑπουργείου
Ἐθνικῆς Ικόνωνιας.

δ.— δτι ἀπαιτεῖται κατάθεσις ἀσφαλιστικῆς ἔγγυησεως οὐ μόνον παρὰ τοῦ μεσίου τοῦ Lloyd's, ἀλλὰ καὶ παρὰ τοῦ ἐν Ἑλλάδι ἀντιπροώπου του.

ε. - έκ τῶν θεοπιζόμενών ποινικῶν κυρώσεων καὶ ἔκ τοῦ οκοπού δν προέθετο ὁ νόμος οὗτος, ὃς διαγράφεται ἐν τῇ εἰσηγητικῇ ἐκθέσει, δοτική είνει τὸ προστασία τοῦ ἀσφαλιζομένου Ἑλληνικού κοινού, λόγω τῆς σπουδαιότητος διὰ τὰς συναλλαγάς τοῦ θεομού τῆς ἀσφαλίσεως καὶ ἡ ἔξασφάλιοις τῆς πλορωμῆς ἐν 'Ἐλλάδι τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποκτιμιώσεως προκύπτει σαφῶς, τὸ μὲν ὅτι κατέστοπαν τούτου πεύθυνοι εκlege ἔναντι τῶν ἀσφαλιζομένων ἐν 'Ἐλλάδι οἱ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ νόμου διορίζομενοι ἀντιπρόσωποι τῶν μεσιτῶν τοῦ Lloyd's εἰς οὓς ἐπεπτράπο ἡ ἐν 'Ἐλλάδι ἀσκοπις ἐπικειρίσεων ναυτικῶν ἀσφαλίσεων, ἀνεξαρτήτως ταῦτης εὐθύνης τοῦ Ἐ. ἐν εργήσαντο τοῦ Ἀσφαλιστικοῦ τοῦ Μεσίτου τοῦ Lloyd's ἡ τὴν παρὰ τῷ Lloyd's ἀσφαλιστικῆς ἔταιρίας, τὸ δέ ὅτι αἱ ὧν διατάξεις τοῦ ν. 1023 περὶ προσωπικῆς εὐθύνης ἔναντι τῶν ἐν 'Ἐλλάδι ἀσφαλιζομένων τῶν ἐν 'Ἐλλάδι ἀντιπρόσωπών είνει δημοσίας τάξεως, μηδὲν μάλιστα νὰ καταργηθῶσι δι' ἀντιβέτου ιδιωτικῆς ομηριανῆς, φίτις θὰ καθίστα ἄνευ περιοχόμενου καὶ πρακτικῆς ομηρίας τὰς περὶ κρατικῆς ἐποπτείας διατάξεις.

"Οθεν, ή ἀπαλλακτική ρήτρα είνε ἄκυρος και ἀν ἀχόμ δεν συντρέψουν αἱ προϋποθέσεις ἃς ἔθεσε περὶ τοῦ κύρους αὐτῆς ἡ ὑπ' ἀριθμ. 402) 1955 ἀπόφασις τοῦ Α'. Τημῆτος περὶ Ἀρείου Πάγου (Α.Π. 686/1955 Τμῆμα Β'. 'Επιθ. 'Εμπορ. Δικ. 1956, σελ. 146).

V.—**Κυρίως** υπομιμνήσκεται, διτι ή ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν καὶ ἐν συνεχείᾳ τοῦ Ἀρείου Πάγου ἀχθεῖσας ὑπόθεσις ἀφέωρα σκέσεις ρυθμίζομενας ὑπὸ τοῦ Βυζαντινορρωμαϊκοῦ δικαίου, ητοι ἀναγομένας εἰς το πρό τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικαν νομικού καθεστώς. 'Ἐκ τούτου, παραπρητέον, διτι, ἐφ' δοσον ἔκριθο, διτι ή σκέσεις μεταξὺ μεσίτου ἀσφαλειῶν (Broker) καὶ ἀφαλιστῶν (Underwriters) είνει ἡ τῆς πρακτορείας, ὑπὸ τῶν ἀρχῶν τῆς προστήσεως ρυθμίζομένη, ή μεταξὺ τούτων ὀλληλέγγυος εὐθύνη είνει ἀναγκαῖη νομικὴ συνέπεια. Τὰ πράγματα, δημας, μετεβλήθησαν οπμαντικῶς διὰ τῆς εἰσιαγωγῆς τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, διστις εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο διαφέρει διοικητικῶς τοῦ προγενεστεροῦ δικαίου, διότι νοεῖ κατ' ἀρχὴν τὸν προστιθέντα ώς ἀπλούν δοθικὸν πρόσωπον, ἐκτελοῦν μὴ δικαιοπρακτικάς ἐνεργειας. 'Εάν, δημας, εἰς τὸν προστιθέντα ἔχῃ ἀνατεθῆ δικαιοπρακτικὴ ἀντιπροσώπευσις τοῦ προστιθέντος, τότε οι οὕτω προστιθέντες θεωροῦνται νῦν δημεοοι ἀντι πρόσωποι οὗτοῦ, διεπόμενοι ὑπὸ τῶν περι ἀντιπροσωπείας κανόνων (Μικαλίδην-Νουάρον ἐν Ἐρμ. Α.Κ. ὑπὸ τὸ ἀρθρον 334, σελ. 236, ἀρ. 1 καὶ 2).

Ακολούθως πρός τα έκτεθέντα και άνεξαρτήτως της όρθριτος τών άποφάσεων, αιτίνες δέκονται, διτί ή μεταξύ του έν τον Λονδίνων μεσίτου (Broker) και τοιού έν τον διάφοροιστού (Underwriter) σχέσεις είνε της πρακτορείας (τούτῳ δέκεται ή Α. Π. 945) 1939 και ή 'Εφ. 'Αθηνῶν 304) 1955, ητις ἐπεξέτεινε τούτο, δεκομένη, διτί ή ὃ έν 'Ελλάδι ἀντιπρόσωπος τοῦ μεσίτου είνε πράκτωρ τών έν τον Λονδίνων ἀσφαλιστῶν), ή ἀφοίς αὐτῷ δέν δύναται νὰ εὐοταθήσῃ νῦν ύπο τὸ καθεστώς τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος, διτὶς έν τῇ σχέσεις τῆς προστίσεως—έφ' ής ἔδραζεται ή πρακτορεία—δοάκις ὡς προστηθείς ἔχει δικαιοπρακτικὴν ἀντιπροσωπευοντος τοῦ προστιθέντος, θεωρεῖ τούτον οὐδὲ μεσος ἀντιπρόσωπον. Αιρομένης οὕτω τῆς σχέσεως τῆς προστίσεως, ητις ύψισταμένη μεταξύ τῶν προσώπων τούτων, θά θέμειελιον τὴν ἀλληλέγγυον εὐθύνην αὐτῶν και θεμελιούμενης νῦν ύπο τὸ καθεστώς τοῦ Α.Κ. σχέσεως οὐδέσσος ἀντιπροσωπείας, ἀναγκαίως παρέπεται, διτί οὐδὲ μεσος ἀντιπρόσωπος δέν ἔχει ίδιαν εὐθύνην ἔναντι τοῦ μεθ' οὐ συνηλλάγη (Μπαλῆς, Γενικαὶ Ἀρχαι 1941 § 108 ἐπομ.).

Περαιτέρω, θὰ έδει νά λεχθῇ, ότι ή νομολογία, έξετάζουσα τὴν ὑπέρ τοῦ ἐνταῦθα ἀντιπροσώπου τοῦ ἐν Λονδίνῳ μεσοίτων τῶν ἀσφαλιστῶν ἀπαλλακτικῶν τῆς εὐθύνης ρήτραν, ἀπό τῆς ἀπόφευξης τῆς ἀπαλλαγῆς ἔξι ἀλληλεγγύουν εὐθύνης μεταξὺ τῶν προσώπων τούτων, ἔχει καλῶς, προκειμένης σχέσεων ἀναγομένης εἰς τὸ πρὸ τοῦ Α.Κ. καθεοτούς, δεδομένου, ότι μετά τὸν Ἀστικὸν Κώδικα ὁ ἑπτὸς ἀντιπρόσωπος τοῦ μεσοίτου καὶ αὐτὸς οὗτος ὁ ἐν Λονδίνῳ μεσοίτης τῶν ἀσφαλιστῶν δὲν είναι ἡ θυμητικὸν πρόσωπον, ἐκτελοῦν μὴ δικαιοπρακτικὰς ἐνεργείας εἰς, ἀλλὰ κρήτη, ότι τῷ ἔχουσιν ἀνατέλλει δικαιοπρακτικὰς ἐνέργειας, είνει ἀμεσος ἀντιπρόσωπος (ὅρα Μιχαηλίδην—Νουάρον, ἐνθ. ἀν.). 'Ἐν ἑκατέρᾳ περιπτώσει θεωρίωντος ἀλληλεγγύουν εὐθύνης τῶν προσώπων τούτων μετά τῶν ἀσφαλιστῶν. είνει νομικῶς ἀνέφικτος. Είνει, ουσεπώς, ἡ ἀπαλλακτική ρήτρα ἀκριπτος, ἐφ' ὅσον αὐτή αὐτή ή νομική σχέσις μετά τὸν Α. Κ. δὲν τίκτει ἀλληλέγγυον εὐθύνην τῶν προσώπων τούτων.

VI.—**Η νομολογία, οἵμως, βαίνουσα περαιτέρω** (Α.Π. 686/1955), **κρίνει, ότι έξι αύτών των διατάξεων τοῦ v. 1023 καὶ τῶν τούτων τροποποιησάντων νόμων, ἀμα δὲ καὶ έκ τοῦ σκοποῦ τοῦ v.1023 παρέπει, ότι : α) οἱ ἔδω ἀντιπρόσωποι τῶν ἐν Λονδίνῳ μεσιτῶν τοῦ Lloyd's κατέσποσαν προσωπικά ὑπεύθυνοι ἔναντι τῶν ἔδω ἀσφαλιζομένων, ἀνεξάρτητά τις εὐθύνης τοῦ μεσίτου (Broker) καὶ τοῦ ἀσφαλιστοῦ (Underwriter) καὶ β) διτοι αἱ τοιαύτων προσωπικήν εὐθύνην τῶν ἐν Ἑλλάδι ἀντιπροσώπων τῶν μεσιτῶν τοῦ Lloyd's ρυθμίζουσσα διατάξεις είναι δημοσίας τάξεως, μη ἐπιτρεπομένου, συνεπὸς, τοῦ ἀποκλεισμοῦ τις εὐθύνης ταύτης δι' ἀντιθέτου συμφωνίας μεταξύ τῶν ἔνδιαιφερομένων.**

VII.—Τὰ τελευταῖα ταῦτα συμπεράσματα τῆς νομολογίας καθιστῶ-
σι πρόδολον, ὅτι μόνον δὶ’ ἐμρηνευτικῆς διατάξεως θά πτο δυνατὸν
νό διορθωθή τὸ ἀδιέξοδον, δηπερ οὐ τοιάυτη νομολογία ἔδημοι ωρύγησεν
εἰς τάς ουναλλαγάς, δεδομένου, διτι κατόπιν τῆς θεμελιώσεως τῆς
τοιάυτης προσωπικῆς εὐθύνης τοῦ ἔδη ἀντιπροσώπου τοῦ ἐν Λονδίνῳ
μεσίτου, εἶνε μοιραίον ν' ἀνασταλῇ ή ἐξ Ἑλλάδος ὀσφάλισις σκά-
ψην, πρὸς οὐ μικράν δυσκέραντιν ασθεροῦ κύκλου πλοιοκτητῶν ἀ-
σφαλιζόντων ἐντεύθεν τὰ πλοιά των.

"Η δι' ἔρμηνευτικῆς διατάξεως ἄρσος τοῦ ἀτόπου τούτου παρίσταται, ἀλλως τε, δεδικιασθεῖση, διότι εἶνε ἔζοχως συζητήσιμον, ἀν-

Έκ τῶν ὑπὸ τῆς νομολογίας ἐπικαλουμένων διατάξεων τοῦ v. 1023, τῶν τούτον τροποποιάσθων μεταγενεστέρων νομοθετημάτων και τῶν εἰς ἔκτελεσιν τούτων ἐκδοθέντων Διατάγμάτων, προκύπτει ἡ ὑπὸ τῆς Νομολογίας γενομένη ἀπόδεκτη προσωπική εὐθύνη τοῦ ἐδὼ ἀντιπροσώπου τοῦ ἐν Λονδίνῳ μείσιτου (Broker), εὐθύνη αὐθύναρκτος και αὐτοτελής, διστοτες δὲ πρὸς τὴν εὐθύνην τοῦ τε Broker και τοῦ Underwriter.

Υπομινήσκεται, διτά προμηθέαντα νομιθετήματα όμιλουσι «Περιά άντιπροσώπου» τούν έναν Λονδίνων μεσίτου, πρέπει δέ ανάγκαιως να δεχόμενες, διτά οι έναν λόγων νόμου, όμιλούντες, ώς είρηται, περιτούν έναν Έλλαδι άντιπροσώπου των έναν Λονδίνων μεσιτών, προσδίδοντας εις τὴν ἔννοιαν τούν ἀντιπροσώπου τὸ νομικὸν περιεχόμενον τῆς σκέσεως τῆς ἀντιπροσωπείας, κατὰ τὰς έναν Ιοχυΐ διατάξεις τού διοικητικού δικαιού, γνωστῶν δὲ τυγχάνει, διτά ή ἀντιπροσωπεία τίκτει ὑποχρέωσεις εις βάρος μόνον τού δι' ή συνεβλήθη ὡς ἀντιπρόσωπος (άμεσος ἀντιπροσωπεία), ούκι δέ και τοιαύτας εις βάρος τού ἀντιπροσώπου ἀτομικῶς (Ἐφ. 'Αθηνῶν 2073/1940, Θέμις, NB, σελ. 292 και τὰ ύπό ταῦτην μακρά σκόλια τῆς Θέμιδος).

Θστε, όποια πόλιψις ταύφης, τούλακιστον, είνε δυσκολὸν νά δεχθῶμεν, δτι άνικνέυεται πρόθεσις τοῦ ν. 1023 νά καταστήπη τὸν ἐν 'Ελλάδι ἀντιπρόσωπον τοῦ μεσίτου προσωπικῶς ὑπεύθυνον ἔναντι τοῦ ἀσφαλιζομένου. 'Η περὶ τοῦ ἀντίθετου, δῆμος, γνώμη τῆς Νομολογίας δικαιολογεῖ τὴν περὶ τῆς ἀκριθοῦς ἐννοίας τῶν διατάξεων τούτων ἀμφιβολίαν, ὡστε νά συντρέχῃ δεδικαιολογημένην περίπτωσις ἄρσεως αὐτῆς δι' ἔρμηνευτικῆς διατάξεως.

VIII.—Οι περί της όρθροτης της τοιαύτης γνώμης τής Νομολογίας ένδοσιοιμοι είναιχόνυνταν έτι μᾶλλον, ἀνάποδέψωμεν εἰς τὸν μηκανισμὸν τῆς καταρτίσεως τῶν ἀσφαλειῶν παρὰ τὸ Lloyd's. Η ὑποχρεωτικὴ ἀνάμιξις τοῦ Broker καὶ ή διὰ τῆς μεσολογίκης ἐνεργείας αὐτοῦ ἐπίτευξις τῆς καταρτίσεως ἀσφαλιστικῆς ουμβάσεως μεταξὺ ἀσφαλιζομένου καὶ Underwriter, ἀποτελεῖ παραδεδεγμένην πρακτικὴν τοῦ ἀγγλικοῦ ἀσφαλιστικοῦ Δικαίου (Arnold On the Law of Marine Insurance and Average 15η ἑκδοσία 1954, τόμ. I 1954, σελ. 125). 'Ἐνεργείη δὲ ὁ Broker, κατὰ παγίαν διδασκαλίαν, ὡς ἀντιπρόσωπος τοῦ ἀσφαλιστοῦ μὲν οὐ, ἐπιφαρτισμός οὐπό τούτου διὰ τὴν παρὰ τοῖς ἀσφαλισταῖς οὖσα Διόδυ καλύψιν τοῦ ουμφερόντος τού τοι καὶ οὐκί ὡς ἀντιπρόσωπος τοῦ ἀσφαλιστοῦ' (Γνωμοδότησις Καθηγητοῦ κ. Κ. Roka ἐν 'Επιθ. Ἐμπορ. Δικαίου τόμος ΣΤ', 1955, σελ. 197).

Ο μεσίτης, συνεπῶς, δὲν ἀνάδεκται ἀσφαλιστικούς κινδύνους, τῆς ἀναιμίζεως του περιορίζομένης εἰς τὸ νὰ ἔξευρη ἀσφαλιστάς του Λόδου. Ήνα καταρίπο μετ' αὐτῶν, ως ἀντιπρόσωπος τοῦ ἀσφαλιζομένου, τὴν ἀσφαλιστικήν ούμβασιν. Τὸ ούστημα τοῦτο τῆς καταρίσεως τῆς ἀσφαλιστικής συμβάσεως καὶ τὰς ἐντεύθεν ἀπορρεούσας ἐννόμους σχέσεις, ως δέκεται ταύτας τὸ ἄγγειον ἀσφαλιστικὸν δίκαιον, ἡγνόποεν, αὔρα γε, ο νομοθέτης τοῦ v. 1023 καὶ πιθέλπος νὰ θεμελιώσῃ ίδιαν αὐτοτελή εὑθύνην τοῦ ἐν 'Ελλάδι ἀντιπροσώπου του Βρεφερ; Πρὸς τὴν καταφατικήν ἀπόκρισιν μάχεται ἡ διατύπωσις τοῦ v. 1023, ὅμιλοντος περὶ ἀσκήσεως «Ιδιωτικῆς ἐπικειρήσεως ἀσφαλίσεως» ἐν 'Ελλάδι ύπο γραφείου ἀντιπροσωπείας τῶν μεσιτῶν τῶν ἄγγειων Λόδου καὶ καθορίζοντος ἐν συνεχείᾳ τὰς προϋποθέσεις τῆς ἀσκήσεως αὐτῆς.

“Αλλά, κατ’ έμπνη γνώμην, είνε αδόκιμον νὰ δεχθώμεν, δτι ἐπικερήσας ό νόμος, πρὸς διευκόλυνσιν τῶν συναλλαγῶν, νὰ εἰσαγάρη παρ’ ἡμῖν τὸ ἄγγιλον ἀσφαλιστικὸν σύστημα καλύψεων παρὰ τοῖς ἀσφαλισταῖς τοῦ Λόδδυ, θέλησον κατ’ ἄγγισην τῶν ἐπὶ τοιούτων ἀσφαλίσεων κρατούντων, νὸ εἰσαγάρη ίδιον σύστημα, τούλαχιστον, δσον ἀφορᾶ τὸ ομαντικύτατον κεφάλαιον τῆς εὐθύνης, σύστημα, δπερ ὅλης ἀντιστρευτεύμενον πρὸς τὸ ἐν προκειμένῳ διδασκόμενον ὑπὸ τοῦ ἄγγιλον ἀσφαλιστικοῦ δικαίου, ἐμπλέκεν οὐδιαστικὸν νὰ παρεμποδίσῃ τὴν παρὰ τοῖς ἀσφαλισταῖς τοῦ Λόδδυ κάλυψιν τῶν κινδύνων, ἀφοῦ θὰ ἀπέτρεπε τούς ἐνταῦθα ἀντιρροσώπους τῶν μεσιτῶν ἀπὸ τῆς μεσολαβήσεως εἰς ἀσφαλίσεις, τικτούσας προσωπικῆν αὐτῶν εὐθύνην. Ή προστασία τῶν ἀσφαλιζόμενών, ήν ἐπικαλείται καὶ νομολογία ἐν τῇ ἔρμηνεια τοῦ v. 1023, κείται, ἀναμφιθητήτως, μεταξὺ τῶν σκοπῶν τοῦ νόμου, οὐδέποτε, δμως, δύναται νὰ ἀσθῇ μέχρι τοῦ σημείου τῆς ὥριστικης ματαιώσεως τῆς ἐξ Ἐλλάδος παρὰ τοῖς ἀσφαλισταῖς τοῦ Λόδδυ καλύψεων τῶν κινδύνων, εἰς ήν μοιραίως ἀγεῖ τὴν ονοματογίας γενομένην ἔρμηνεια τοῦ νόμου.

Έν τούτοις, έρμπνεία τοῦ νόμου 1023, συνάδουσα πρὸς τὸ σύστημα τῆς παρὰ τοῖς Ἀσφαλισταῖς τοῦ Λόδοῦ ἀσφαλιστικῆς καλύψεως δὲν ἀποκλείεται, δῆτα δεσχέμων, δῆτα ἡ χρησιμοποίησις τοῦ δρου «ἀσφαλιστικὴ ἐπικείρωσις» έχει τὴν ἔννοιαν τῆς ἀσφαλιστικῆς ἐργασίας καὶ οὐχὶ τὴν ἔννοιαν τῆς ἀνάδοχῆς τῶν κινδύνων τρίτων (Κ. Ρόκας ἐν 'Ἐπιθ. 'Ἐμπορικοῦ Δικαίου ΣΤ' 1955, σελ. 198). 'Ἡ λύσις αὕτη, διευκολύνουσα κατὰ τὰ μέχρι τούτου κρατοῦντα τὴν ἑξ 'Ελλάδος μετ' εὐχερείας κάλυψιν τῶν κινδύνων παρὰ τοῖς Ἀσφαλισταῖς τοῦ Λόδοῦ, οὐσιαστικῶς προσάγει τὰ ουμέφερonta τῶν ἀσφαλιζομένων, ὅπια δὲν φαίνεται νὰ ἐκτίθενται εἰς μεγάλους τούτους καὶ ἀνὴρ ὑπὲρ τῶν ἐν 'Ελλάδι ἀντιπροσώπων ἀπαλλακτική τῆς εὐθύνης ῥάτρα κηρυχθῆ νόνιμος, δεδομένου, δῆτα ἡ ἐπακριθὴς πτήσις τῶν ἐκ τῶν ἀσφαλισέων ὑποχρεώσων τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Λόδοῦ, ητοι τῶν κατὰ κύριον λόγον εύθυνομένων ἔναντι τοῦ ἀσφαλισμένου, δὲν εἰνε συνατόν νὰ ἀμφισβητηθῇ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ
Δικηγόρος

J. P. KATSOULAKOS

CONSULTING ENGINEER AND MARINE SURVEYOR

RIZARIOS BUILDING

TI POSIDONOS

CABLES: "EZKOS," - PIRAEUS

TELEPHONE: 42.753

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΑΝΑΔΡΟΜΑΙ

Η ΕΚΑΤΟΝΤΑΕΤΙΑ ΤΟΥ ΕΦΕΥΡΕΤΟΥ ΝΤΗΖΕΛ

Ο ΜΥΣΤΗΡΙΩΔΗΣ ΘΑΝΑΤΟΣ ΤΟΥ

Την 18η Μαρτίου 1958 συνεπληρώθηκε έκαπονταετία από της γεννήσεως τού διαστήμου μηχανικού δοκτορού Ντηζελ, έφευρέτου της έπωνυμου μηχανής εσωτερικής καυσεώς, δι' ης κινετού ήτο το 40% της χωροτακτητής αυτών.

Έπειτα της ευκαιρίας ταύτη παρέχομενον σύντομον βιογραφικόν του έφευρέτου, διότι, ασφαλώς, αγνωστοί ςα είνε εις τούς πολλούς αι μυστηριώδεις συνήθηκαν υπό τας οποιας έξηφανισθήσθησαν στην λόγω μεγάς επιστημονικής τας αιτίας τού θανάτου του, τας οποιας μέχρι σημερον δέντη απεκαλύφθησαν, παρά τάς καταβληθείσας προσπαθειών των άρμοδιων υπηρεσιών της Μ. Βρετανίας, του θελγού και της Γερμανίας.

Ο Ντηζελ εγενήθη εν Παρισιούς τήν 18η Μαρτίου 1858 έκ πατρός έμπορου, εγκατεστημένου προ πολλών έτων έκει. Κατά τό 1870, λογω τῆς κηρύξεως τού γαλο-γερμανικού πολέμου, ή εις Γαλλίαν διαμονή τῆς οικογενείας Ντηζελ, όπως και ἄλλον πολυπληθῶν έκει, έγκατεστημένων Γερμανών, κατεστηθήσαντος, δι' ο αυτή άνοικάσθη να καταφύγη εις Λονδίνον, όπου δι' νεαρού Ρουντολφ μέγας μέρος του χρονού της άναγκαστικής του αργίας εσπασαν εις επισκεψεις του Βρετανικού Μουσείου και τού Φυσικής Ιστορίας. Μετά μεγαλής προσοχής έξηπταν έκει, τάς έκτιμενα προτυπά μηχανών. Μετά τό πέρας του πολέμου ή οικογένειά επανήλθεν εις την Ηπειρωτικήν Εύρωπην, δι' δέ Ρουντολφ άπεσταλη εις συγγενή του διαμένοντα εις "Αουσμπουργκ". Έκει, μετά τάς πρώτας σπονδας του εις την τοπικήν τεχνικήν σχρόλην, εισήχθη εις την βιομηχανικήν κολλέγου τού "Αουσμπουργκ". Δόγμα τής έξαιρετικής του έπιστημας κατά τας άπολυτηριους εξετασεις οι καθηγηταὶ έξειρον τά οίκονομικά μέσα δια τάς περαιτέρω σπουδας του εις τό Πολυτεχνικόν Ινστιτούτον τού Μοναχού. Ο Ντηζελ παρούσασθησεν έκει μαθηταὶ θερμοδυναμικής, τῆς έπιστημής ή όποια εξετασεις τά προβλημάτα τῆς μετατροπής της θερμότητος εις έργον. Εδιδασκούτο παρά του διαστημού καθηγητού Λίντε, δοτις, ως γνωστόν, πρώτος κατώρθωσε νά ύγροποιηση τον άέρα.

Αι παραδόσεις του καθηγητού Λίντε υπήρξαν άποκαλύψις διά τον νέον Ρουντολφ, όπε δέ ο καθηγητής έτοντος ήτι, αι καλύτεραι άπομμηχαναὶ τῆς έποχής μετέτρεπον μόνον τό 6-10% τῆς διαθεσιμου θερμότητος εις χρήσιμους έργους, ο Ντηζελ έποιειώσας τήν παραπτήσιν ταύτην μετά μεγαλης προσοχής. Φαίνεται, οι διατιστώσις αύτη τού καθηγητού Λίντε υπήρξεν ή αφορη συλλήψεως τῆς ιδέας της νέας μηχανής. Μετά τήν έξαιρετικώς εύοσκιμον πρακτικήν έξασκον του εις τά έργοστασία Σούλτζερ τού Βιντέρτουρ της Ελβετίας, δι Ντηζελ ἀπέκτησε τόν δόκτορος, τυχών τού μεγαλυτέρου διανυτού βαθμού εις τάς τελικάς εξετασεις του εις τό Πολυτεχνείον και έπανηλθεν εις τά έργοστασία Σούλτζερ, όπου διέπετησεν προτότυπη την κατασκευήν ψυκτικών μηχανών, αναλαβών ειδικώς τήν έπαντάστασιν τοιούτων εις Παρισίους, όπου και ἀπέτυχε τό πρώτον διπλώμα εύρεσιτεχνίας του διά την κατασκευήν πάγου καθαρού ως κρύσταλλον.

Φαίνεται, έν τούτοις, οι διαφοράς του διαφράγματος τού καθηγητού τού Λίντε περι της μικράς θερμικής απόδοσεως τῶν άπομμηχανών, ως τούτο συνάγεται έκ τῶν έπανειλημμένων σημειώσεων, σκαριφημάτων, σχεδίων, προτύπων μέχρις οι ιδέαι του διά την κατασκευήν βελτιωμένης μηχανής, στηριζούμενης ἐπί έπαναστατικής διά την έποχην βάσεως, άνεπιθυμησαν ἀρκετά, ώστε νά δύνανται νά θεωρηθούν ως έπαρκεις πρός κατάθεσιν αιτίσεως δι' ἀπόκτησιν προνομίου εύρεσιτεχνίας.

Τούτο έπραγματοποιήθη τήν 28η Φεβρουαρίου 1892 δι' αιτίσεως του πρός το Αύτοκρατορικόν Γραφείον Εύρεσιτεχνίων, δι' ης έξητησεν διότως τού έκδοθη πιποτοποιητικόν εύρεσιτεχνίας πρός διεθνή προστασίαν τῆς μηχανής εσωτερικής καυσεώς. Η αιτίσης αύτη άνεκοινωθή δημοσίως τόν Ιανουάριον τού 1893 και μετά τινα χρονον παρεχωρήθη εις τούτον το σχετικόν προνόμιον.

Αι διασκολίαι, όμως, δέν είχον ύπερπτηδηθή. Πλείστοι έργοστασιάρχαι και κατασκευαστοι μηχανών, τῶν όποιων δι Ντηζελ προσεπάθησε νά έλκηση τό δημιαφέρον εις τόν ριζικών διαφορετικόν τύπον τῆς μηχανής εσωτερικής καυσεώς, ἀπέρριψαν τάς ιδέας του ως ἀδιασίμους, ἀδυνάτους, τελείως εσφαλμένας, νοσηράς ή γελοιάς. Επειδή, δημως, ἐπιστήμονες διεθνούς έκτιμησεως θεωρητικώς ἔπεδος οι μηχανής ιδέας τού Ντηζελ, δύο μεγάλας γερμανικά έργοστάσια — τά MAN και KROPPY — ἀπέφασισαν νά κατασκεύασον δοκιμαστικώς μηχανάς νέου τύπου ἐπί τή βάσει τῶν σχεδίων τού Ντηζελ, ἀναλαβόντας ἐπιπροσθέτως νά συμμετάσχουν εις τάς διάποντάς άναπτυξέως τῆς νέας βιομηχανίας, και τού Ντηζελ ἀναλαμβάνοντος την ύποχρεωσιν νά καταρτίζη τά σχέδια τῶν μηχανών και νά ἀπέβλεπτη τάς δοκιμάς κλπ.

Η τύχη, δημως, δέν ήτο συμπαθής πρός τάς νέας ιδέας. "Εν δοκιμαστικών πρόσθιτον μηχανής έξεράγη." Ετραματισθήσθη σοδαρώτατα δι Ντηζελ, ώστε ἐπί τίνα χρόνον νά θεωρηθή, διότι δέν θά δήνατο την έπιζηση. Εύτυχως, διά τήν πρόσθιτον τῆς άνθρωπότητος, δι Ντηζελ άνέρωσε, διότι ἐὰν ἀπέθυνθη τότε, πιθανώτατα και αι ιδέαι του νά ἀπέθυνθον μετ' αὐτού. "Όλη, δημως, αύτή ή ἀπόκτησεις παρά τού Ντηζελ πειρά περι τῶν δεδομένων τῆς κατασκευής τῆς μηχανής εσωτερικής καυσεώς και περι τή χρονιμοτοιητέας πρός κίγησην αύτης καυσίμου υλης κατέληξαν εις τήν κατασκευήν τῆς πρώτης μηχανής Ντηζελ, ητίς κατέστη διανυτόν νά λειτουργήσῃ κανονικώς και συνέχως ἐτείη 1897. Αὕτη κατέστησε τό δινομα τού έφευρέτου παγκοσμίων γνωστον και τόν έφερεν εις τόν δρόμον τού πλούτου.

Έκτοτε δι Ντηζελ διέθεσε τόν χρόνον του εις τήν προσπάθειαν εἰσόγης και διαδόσεως τῆς νέας μηχανής εις τάς ἄλλας χώρας, διότι ούτος ἐκτός τῶν μεγάλων του έπιστημονικῶν προσόντων έμφύτως διέθετε και ἐμπορικάς και ἐπιχειρηματικάς ικανότητας έξόχους.

Η διαρκής, δημως, έντατη έργασία, σωματική και πνευματική, τά διδίαποτα ταξίδια, ἀτίνα ήτο ύποχρεωμένον νά ἐκτελή πρός διφελος τῶν διαφόρων ἐπιχειρήσεων του, κατέστησεν τήν ύγειαν του λίσιν εύπαθη και ἐκλόνισαν σοδαρών τό νευρικόν του σύστημα. Τήν νύκτα τής 29ης Σεπτεμβρίου 1913 δι Ντηζελ ἐπεβιβάσθη εις Αμερικάν τού ἀποτοποίου «ΔΡΕΣΔΗ» με προορισμόν τό Χάρουτς Αγγλίας, συνοδευόμενος και

παρά δύο συνεταίρων του. Αντιτρόσωποι τής έταιρίας Ντηζελ, ήτις είχεν ίδρυθη τό προηγούμενον ἔτος εν Αγγλίᾳ, τούς ἀνέμενον έκει, ίντος συνοδεύσουν εις τό νεοϊδρυθὲν έργοστάσιον. Τήν έπομπην, δημως, πρώτων κατά τήν ἀφίξειν τού πλοίου εις Αγγλίαν διεπιστώθη, διότι δι Ντηζελ δέν εύρισκετο ἐπί τού πλοίου. Τή συνέδη; Εδολοφύθη; Και ἐὰν τούτο ήτο ἀληθές υπό τίνος και διατί; Επεισε κατά λάθος εις τήν θάλασσαν ή ηγύαντον; Πλείστοι αι λαί ποτέ συνειδέσθησαν άναφορικῶν με τήν έξαφάνισιν τού Ντηζελ, μεταξύ τῶν σποιών του παραδοξότεραι ήταν οι ήσαν διότι, ούτος ήταν κατά τήν ἀφίξειν τού πλοίου εις Χάρουτς έφυγε κρυψίως, χωρίς νά γίνη ἀντιληπτός και διότι, έζη καπού εις τήν Αγγλίαν υπό ἄλλο δινομα, ἀλλοι δέ ἀφίνωνται νά υπονομηθῆ, διότι ἐρρίφθη εις τήν θάλασσαν υπό περούναντος, διότι αι ἀρμόδιαι Γερμανικοί υπηρεσίαι έφοδοντο, διότι αι νέαι ήδει αις προώθησεν δι Ντηζελ — έλαφραι και μεγάλης ταχύτητος μηχανῶν — ήτο δυνατόν νά ἀνακοινωθούν παρά τού Ντηζελ εις τόν Αγγλίας συνεργάτας του πρός ζημιάν τής γερμανικής πολεμικής βιομηχανίας.

Κατά τόν αντιτρόσωπον τής έταιρίας Ντηζελ τού Λοιδίνου, δοτις και ἀνέμενε, τήν άφιξην τού πλοίου εις τό Χάρουτς, τά ακόλουθα γεγονότα απεκαλύφθησαν μεταγενεστέρως:

Μετά πολλάς έδομαδας, από τής έξαφανίσεως τού Ντηζελ, μεταξύ τῶν σποιών της θαλάσσης παρά τήν Μάγχην άνθρωπων πτώματα υπό ἄλιευτικού πλοιορίου τελείως δισδιάριτου, λόγω τῆς προκεχωρημένης σπίφως. Ως έκ τούτου οι επιβαίνοντες τού πλοιορίου άφον εκράτησαν διάφορα αι τηντείμενα εύρεθεντα επί αύτού, έρριψαν έκ νέου τό πτώμα εις τήν θάλασσαν. Μετά πολλάς ήμέρας, διότι οι Όλλανδοι ἀλιεῖς ἐπέστρεψαν εις τήν θάλασσαν. Μετά πολλάς ήμέρας, διότι οι Όλλανδοι διατηρούνται τήν ιδιηγήθησαν τό ιστορικόν τού. Ούδεποτε, βεβαίως, έξηκρωθή τόν τηντότης τού πτώματος. "Εν δημως, τῶν άντικειμένων τά διοπτρῶν, αινεγώρασθη, ως άπομμέθητος τόν ιστορικόν τού. Φαίνεται, λοιποί, πιθανώτατα, διότι ούτος εύρει τόν τάφον του έν τή θάλασσα, τήν άποιαν στήμερον, ως έν άρχη τού παρόντος άναφέρεται, διασχίζουν τά ήμιση τῶν έμπορικών πλοίων κινούμενα διά μηχανῆς τῆς έφευρέτου.

Σ. Ζ.



MARINE CHEMICAL PRODUCTS

"Over twenty years of leadership"



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



NO. 61 DETERGENT COMPOUND. cleaning of cargo tanks from black oil to grain, etc.
FUEL OIL TREATMENT. maintains double bottom fuel tanks in sludge free condition.

and other quality products

C. & H. SALES CO.

80 BROAD STREET

NEW YORK 4, N.Y.

TEL. HANOVER 2-6998

ΑΓΓΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

—“ΠΛΟΙΟΝ ΚΑΤΑΠΛΕΥΣΑΝ,, ΚΑΙ ΚΛΘΥΣΤΕΡΗΣΙΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

ΤΟΥ Κ. Γ. Ι. ΚΟΛΥΜΒΑ, ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ

Είς τὸ τεῦχος τῆς Ἰησ Δεκεμβρίου 1957 τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἔδημοσιεύθη ἡ ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως τοῦ ἀ/π «ΑΕΛΛΩ» ἀπόφασις τοῦ κατὰ πρώτον βαθμοῦ δικαστοῦ, δικαστοῦ Ashworth. Ἡμέτεραι παραπρήσεις ἐπὶ τῆς ἀπόφασεως ταύτης ἔδημοσιεύθησαν εἰς τὸ τεῦχος τῆς 15ης Δεκεμβρίου 1957. Ἡδη τῆς ὑπόθεσεως ἀχθείσης ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου κατόπιν ἔφεσως τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ἀντεφέσως τῶν ναυλωτῶν, ἔξεδόθη ἡ ἀπόφασις τοῦ Ἐφετείου, ἀπόρριψασα τὴν ἔφεσιν καὶ τὴν ἀντέρεσιν.

Σύντομος ἀναδρομὴ εἰς τὸ ιστορικὸν τῆς ὑπόθεσεως εἶναι ἀναγκαῖα.

Διὰ ναυλοσυφωντικοῦ, τύπου Centrevue, ἔξεναυλάρη τὸ ἀτμόπλοιον «ΑΕΛΛΩ» πρὸς φόρτωσιν πλήρους φορτίου ἀράδοσίτου ἀπὸ διαφόρους λιμένας καὶ ἀπὸ τὸν λιμένα τοῦ Μπουένος Ἀύρες. Τὸ πλοῖον ἡγκυροδόλησε τὴν 12ην Ὁκτωβρίου 1954 εἰς σημεῖον τῆς ράδας, ἀπέχον 22 μίλια ἀπὸ τὸν προκυμαῖν τοῦ λιμένος. Τὸ πλοῖον ἐλευθεροκοινήσης καὶ ἥτο ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν, εύθυς ὡς αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ ἠθελοῦν παράσχει τὴν ἄδειαν νὰ πλευσῃ πρὸς τὴν προκυμαῖαν φορτώσεως. Ἡ ἄδεια, δῆμος, δὲν ἔθοδη ἦταν τὴν 29ην Ὁκτωβρίου 1954, ὅπερ τὸ πλοῖον ἐπλευσε πρὸς τὴν προκυμαίαν, ἐφόρτωσε καὶ ἀπόπλευσεν. Ἔγεννήθη δὲν ζήτημα ποιον βαρύνει καὶ καθυστέρησις ἀπὸ τῆς 12ης μέχρι τῆς 29ης Ὁκτωβρίου 1954.

Ἡ φόρτωσις τῶν σιτηρῶν ἐν τῷ στιρῷ ἐνείκανε περίπλοκος. Ἡ πάλισις καὶ ἔξαγωγὴ διευθύνεται ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως. Τὴν Ἰην Σεπτεμβρίου 1954 ἡ ἐπὶ τῶν σιτηρῶν κρατικὴ ὑπερεσία ἀπεφάσισεν, ὅτι πλοῖοι, ὡν τὸ φορτίον δὲν ἥτο ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν, ἔδει ν' ἀναμείνωσιν εἰς τὴν ράδαν. Ἡ λιμενικὴ ἀρχὴ ἔξεδίσθη ἀδειαν τὴν ἀπερίσεως εἰς τὴν προκυμαῖαν φορτώσεως καὶ παραβολῆν, ἔφθον τὴν ἀπερίστετο τὸ τοῦ διατήσεως μετὰ συνυποδαλιούμενης βεβαιώσεως τῆς κρατικῆς ὑπερεσίας, ὅτι τὸ φορτίον εἶναι ἔτοιμον. Εἰς τὴν περιπτώσιν τοῦ ἀ/π «ΑΕΛΛΩ» οἱ φορτίοι εἶχον ἥδη ἀπὸ τῆς 13ης Ὁκτωβρίου 1954 ἐπιτύχει τὴν ἔκδοσιν τῆς βεβαιώσεως ταύτης τῆς ἀρμοδίας κρατικῆς ὑπερεσίας, ἐν τούτοις, δῆμος, τὸ φορτίον δὲν ἥτο ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν εἰμὶ μόλις τὴν 29η Ὁκτωβρίου καὶ συνεπῶς δὲν ἥτο δυνατὸν νὰ ἀκόδιθῇ ἀδεια πλευρίσεως πρὸ τῆς ἡμερομηνίας ταύτης.

Δύο ἥσαν τὰ κυρίως τιθέμενα ἐνταῦθα ζητήματα:

1) Τὸ ἀ/π «ΑΕΛΛΩ» ἀγύκροδολῆσαν τὴν 12ην Ὁκτωβρίου 1954 εἰς τὴν ράδαν, ἥδυνατο νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς καταπλεύσαν πλοῖον (arrived ship); Ἡ κρίσις τοῦ ζητήματος τούτου ἔξηρτάτο ἐκ τῆς ἐπὶ τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν τῆς προκειμένης ὑπόθεσεως ἔφαρμογῆς τῆς ἀρχῆς ἣτης ἐγένετο δεκτή ἐν τῇ ὑπόθεσει Leonis Steamship Co Ltd κατὰ Bank Ltd 1908.

2) Ἐὰν τὸ «ΑΕΛΛΩ» δὲν εἴναι «καταπλεύσαν πλοῖον», οἱ ναυλωταὶ παρέβονταν τὰς συμβατικὰς ὑποχρεώσεις τῶν, μὴ πράξαντες ἡ παραειψαντές τι, διπερ ἔσχεν ὡς ἀπότελεσμα νὰ θεωρηθῇ τὸ «ΑΕΛΛΩ» μὴ «καταπλεύσαν πλοῖον»; Κοινῶς συνωμολογήθη, ὅτι ἐνώ εἰς τὸ σημεῖον τῆς ράδας ἔνθα ἡγκυροδόλησε τὸ πλοῖον, ἥδυνατο νὰ διεισαχθῇ τελωνειακός καὶ ὑγειονικός ἔλεγχος αὐτοῦ καὶ νὰ ἐλευθεροκοινωνῆται τούτῳ, φόρτωσις σιτηρῶν ἥτο ἀδύνατος καὶ οὐδέποτε διενηργήθη ἔκει.

Η ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΤΟΥ ΕΦΕΤΕΙΟΥ

Ἡ ἐν τῇ ὑπόθεσει Leonis κατὰ Bank τεθεῖσα ἀρχὴ ἔνέχει σαφῶς τὴν ἔννοιαν, ὅτι «εἰς τα παλεύσαν πλοῖον» τὸ πλοῖον εἶναι ἔκεινο διπερ εἰνε ἔτοιμον καὶ εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ναυλωτοῦ, ἐντὸς τοῦ συμφωνηθέντος λιμένος κατὰ τὴν ἐν ταῖς ἡμεροκαΐς συναλλαγας ἔννοιαν τοῦ δρου τούτου ἥτο ἐπόντα τῆς ἡμεροκαΐς περιοχῆς τοῦ λιμένος. Ἡ πρώτης δημοσίευσις αἱ προϋπόθεσεις αὐταὶ τῆς ὑπόθεσεως Leonis κ.λ.π. συντέχουν, πλὴν δῆμος δὲν ὑφίστατο ταυτότης πραγματικῶν περιστατικῶν μεταξὺ τῶν δύο ὑπόθεσεων, διότι εἰς τὴν ὑπόθεσιν Leonis κ.λ.π. τὸ πλοῖον δὲν εὑρίσκετο εἰς ἀπόστασιν 22 μίλιων ἀπὸ τῆς προκυμαίας, ἀλλ' εἰς ἀλαχίστην ἀπὸ ταύτης ἀπόστασιν. Βεβαίως, ἡ ἀπόστασης εἰς ἦν διεύρισκετο τὸ πλοῖον ἡγκυροδολημένον δὲν συνιστᾶ παράγοντα ἀποφασιστικόν, ἡ ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως Leonis κ.λ.π. ἀπόφασις τοῦ δικαστοῦ Kennedy, δῆμος, διατρέχεται ἐκ τῆς ἀντιπαραβολῆς μεταξὺ περιοχῆς ἔνθα λαμβάνει χώραν φόρ-

τωσις καὶ τῆς θέσεως πραγματικῆς φορτώσεως. Ὡς ἐμπορικὴ περιοχὴ τοῦ λιμένος νοεῖται κατὰ ταῦτα τὸ τμῆμα ἐκεῖνο τοῦ λιμένος, εἰς δὲ διατίθεμένης προβλήτος, τὸ πλοῖον δύναται νὰ φορτώσῃ.

Τὸ Ἐφετείον πειθεῖται, ὅτι ἐν τῷ παρούσῃ δημόσιευσι, πρὸ τῆς 1ης Σεπτεμβρίου 1954, δτε ἐλήφθη ἡ ἀνάκτηση ἀπόφασις τῆς Ἀργεντινῆς Κυβερνήσεως, ἡ ράδα τοῦ Μπουένος Ἀύρες. Ἡ ἄδεια πλευρίσεως τῶν λιμενικῶν Ἀρχῶν ἥδυνατο νὰ ἐρμηνευθῇ ὡς τὸ «επῆμα τοῦ τροχονόμου» μετὰ τὸ ὄποιον προχροεῖ τὸ πλοῖον πρὸς τὴν ἐμπορικὴν περιοχήν. Μετὰ τὴν 1ην Σεπτεμβρίου 1954, τὸ Ἐφετείον κρίνει, ὅτι ἡ ἀπόφασις τῆς Ἀργεντινῆς Κυβερνήσεως δὲν ἥτα δυνατὸν νὰ ἐρμηνευθῇ ὡς ἐπεκτείνουσα μέχρι τῆς ράδας, τὴν ἐμπορικὴν περιοχήν τοῦ λιμένος. Ὁθεν τὸ «ΑΕΛΛΩ» δὲν ἦτα δικαστικῶν πλοίουν μέχρι τῆς 29ης Ὁκτωβρίου 1954.

Οσον ἀφορᾷ ἡδη τὸ δεύτερον ζήτημα, τῆς εὐθύνης, δηλονότι τῶν ναυλωτῶν, τὸ Ἐφετείον ἔκρινε, ὅτι ὑπάρχει, ἀναμφισβήτως, ἀπόλοιτος ὑποχρέωσις τῶν ναυλωτῶν νὰ παράσχων πορτίον. Τὸ ζήτημα συγκεντρώνεται εἰς τὸ πότε ἔδει νὰ ἐκτελεσθεῖ τὴν τοιαύτην ὑποχρέωσιν αὐτῶν οι ναυλωταί.

Τὸ Ἐφετείον, ἔκρινε, ὅτι ἡ ὑποχρέωσις αὕτη ἔπειται τῆς ὑποχρέωσεως τοῦ ἐναυλωτοῦ νὰ παράσχῃ «καταπλεύσαν πλοῖον». Τότε, στον, δηλαδή, τὸ πλοῖον καταστῆ «καταπλεύσαν πλοῖον» ἀνακτεῖται ἡ ὑποχρέωσις τῶν ναυλωτῶν νὰ παράσχων τὸ φορτίον καὶ δὴ μὲ τὸν συμφωνηθέντα ρυθμὸν τῶν σταλιῶν ἡ ἐντὸς εὐλόγου χρόνου, δὲν συνεφωνηθέντα σταλίαι. Πρὶν τὸ πλοῖον καταστῆ «καταπλεύσαν πλοῖον», δὲν ναυλωτῶν δύναται διατίθηται δύναται.

Τὸ Ἐφετείον, ἔκρινε, ὅτι ὑπάρχεωσις αὕτη ἔπειται τῆς 29ης Ὁκτωβρίου 1954, ὅταν τὸ πλοῖον «καταπλεύσεν» ἐν τῇ ἐμπορικῇ περιοχῇ καὶ δὲ τη προγνούσιων, οἱ ναυλωταὶ προέβονταν εἰς τὰς ἐνδεικνυόμενας εὐλόγους ἐνέργειας, ἵνα τὸ πλοῖον καταστῆ «καταπλεύσαν πλοῖον». Ἐαν, δῆμος, τὸ προεκτεθεῖ νομικοὶ καθεστῶς δὲν ἔχει οὔτη, ἡ δὲ ὑποχρέωσις τῶν ναυλωτῶν εἶναι ἀπόλοιτος καὶ οὔτη ἔδει νὰ είχον τὸ φορτίον ἔτοιμον τὴν 29ην Ὁκτωβρίου 1954, τότε παρέβονταν οὔτη τὴν τοιαύτην ὑποχρέωσιν τῶν ναυλωτῶν νὰ παρεμποδίσηται τὸ πλοῖον εἰς τὰς πρὸ τοῦ τούτου ἐνδεικνυόμενας εὐλόγους ἐνέργειας.

Τὸ Ἐφετείον, ἔκρινε, ὅτι ἡ ὑποχρέωσις αὕτη ἔπειται τῆς 29ης Ὁκτωβρίου 1954, ὅταν τὸ πλοῖον «καταπλεύσεν» ἐν τῇ ἐμπορικῇ περιοχῇ καὶ δὲ τη προγνούσιων, οἱ ναυλωταὶ προέβονταν εἰς τὰς ἐνδεικνυόμενας εὐλόγους ἐνέργειας, ἵνα τὸ πλοῖον καταστῆ «καταπλεύσαν πλοῖον». Ἐαν, δῆμος, τὸ προεκτεθεῖ νομικοὶ καθεστῶς δὲν ἔχει οὔτη, ἡ δὲ ὑποχρέωσις τῶν ναυλωτῶν εἶναι ἀπόλοιτος καὶ οὔτη ἔδει νὰ είχον τὸ φορτίον ἔτοιμον τὴν 29ην Ὁκτωβρίου 1954, τότε παρέβονταν οὔτη τὴν τοιαύτην ὑποχρέωσιν τῶν ναυλωτῶν νὰ προεδρίσῃ τὸ πλοῖον εἰς τὰς πρὸ τοῦ τούτου ἐνδεικνυόμενας εὐλόγους ἐνέργειας.

Τὸ Ἐφετείον, ἔκρινε, ὅτι ὁρθῶς ὁ πρωτόδικος κακοστῆς ἔθεωρός ενε, δὲν ἔδεισμεντο ὑπὸ τῆς 1950 ἐκδοθεῖσης ἀπόφασεως τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων ἐν τῇ ὑπόθεσει Ardan Steamship Company κατὰ Andrew Weir. Τὸ ναυλοσυφωντικὸν τῆς ὑπόθεσεως ἔκείνης προέβλεπε, εἰδικῶς τὴν προβλήτη (Bertli Contract). Δὲν εἶχον συμφωνηθῆ σταλίαι καὶ ἡ ὑποχρέωσις πρὸς φόρτωσιν ἐντὸς εὐλόγου χρόνου, ἥρχετο ἀφ' ἡ τὸ πλοῖον δὲ προέβαλεν εἰς τὴν προβλήτη. Τὸ πλοῖον ἔθεσε τὴν 14ην Ιουλίου, ἐπειδή, δῆμος, δὲν ὑπῆρχε φορτίον ἔτοιμον, δὲν τῷ ἐπετράπη νὰ πλευρίσῃ παράσχει τούτων εἰς τὴν 13ην Αύγουστου. Οἱ πλοιοκτῆται ήγειραν ἀγωγὴν ζητούντες ἀπόμοισιν διὰ τὰς 31ης δημόρας παραπονῆς τοῦ πλοίου πρὸ τῆς πλευρίσεως. Ἡ Βουλὴ τῶν Λόρδων ἔκρινε, ὅτι ἡ ἀπόλοιτος ὑποχρέωσις παροχῆς τοῦ φορτίου ἔδει νὰ ἐκτελεσθῇ τὴν 14ην Ιουλίου ἵνα δυνηθῇ τὸ πλοῖον νὰ πλευρίσῃ.

Εἰναι ἀληθές, ὅτι εἰς τὴν ὑπόθεσιν Ardan κ.λ.π. τὸ πλοῖον εἶχε καταπλεύσει εἰς τὴν ἐμπορικὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος, ἡμποδίσθη δὲ νὰ πλευρίσῃ λόγω τῆς μὴ παροχῆς τοῦ φορτίου. Ἀπόφασις, εἰδικῶς προβλέπουσα, δὲτο τὸ φορτίον πρέπει νὰ ἔνται ἔτοιμον νὰ διατηθῇ τὸ πλοῖον εἰς τὴν ἐμπορικήν περιοχήν τοῦ λιμένος, δὲν ύφισταται.

Ἐν τούτοις, τηρουσμένον πρὸ ὄφθαλμῶν, δὲτο τὸ ναυλοσυφωντικὸν τῆς περιπτώσεως Ardan κ.λ.π. προέβλεπεν εἰδικῶς τὴν προβλήτη, τὸ Ἐφετείον κρίνει, ὅτι δὲν ἔτοιμος εἶναι τὸ φορτίον ἥτο προβλήτη τὸ πλοῖον εἰς τὴν προβλήτη. Τὸ πλοῖον ἔθεσε τὴν 14ην Ιουλίου, ἐπειδή, δῆμος, δὲν ὑπῆρχε φορτίον ἔτοιμον, δὲν τῷ ἐπετράπη νὰ πλευρίσῃ παράσχει τούτων εἰς τὴν ἐμπορικὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος, δὲν ύφισταται.

Ἐν τούτοις, τηρουσμένον πρὸ ὄφθαλμῶν, δὲτο τὸ φορτίον περιπτώσεως Ardan κ.λ.π. προέβλεπεν εἰδικῶς τὴν προβλήτη, τὸ Ἐφετείον κρίνει, ὅτι δὲν ἔτοιμος εἶναι τὸ φορτίον ἥτο προβλήτη τὸ πλοῖον εἰς τὴν ἐμπορικήν περιοχήν τοῦ λιμένος, δὲν ύφισταται.

Οἱ οὐδὲν τὸ ἐπιπροσθόμοντιν ἴνα μὴ ἔφαρμοσθῇ καὶ ἐν τῇ προκειμένη περιπτώσει δὲτο κανῶν αὐτός, δὲν δέοντα νὰ ἐπικυρωθῇ ἐν παντὶ δημόρων ἥτο προβορριφθῶσιν ἥτο τε ἔφεσις καὶ ἡ ἀντέρεσις, ἐπιτρεπομένης, δῆμος, προσφυγῆς εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Λόρδων.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ
Δικηγόρος**

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

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

ΤΟ ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΟΝ ΕΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΟΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ. — Ο ΑΡΤΙΩΤΕΡΟΣ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΜΝΧΑΝΙΚΩΝ Α, Β, Γ ΤΑΞΕΩΣ (καὶ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ).

Οι προπαρασκευαζόμενοι παρ' ἡμῶν ὑποφήφιοι δχι μόνον ἐπιτυγχάνουν κατὰ τὰς ἐξετάσεις ἀλλὰ καὶ ἀποκτοῦντα ἀρτίαν θεωρητικὴν κατάρτισιν. Ἡ μακρά μας φροντιστηριακὴ περία τοῦ πολυτόπολης διδάκτορος πρωτοπόλεων κατέρτιους πρόγραμματα είναι οι συντελεσταὶ τῶν συνεχῶν ἐπιτυχιῶν μας. Δείκτης τῆς τελείως προπαρασκευῆς τῶν μαθητῶν μας είναι καὶ αἱ ἀκάστοτα ἐπιτυχίαι τοῦ Φροντιστηρίου μας, δημοτικούς εἰς ὅλων τῶν ὑποφήφιων.

— ΕΞΕΤΑΣΙΣ Α'. ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Μ.Ε.Κ. ('Ιανουάριος 1958). 'Ἐκ τῶν 72 πού θαδον μέρος εἰς τὰς ἐξετάσεις ἡμέτεροι μαθηταὶ ήσαν 30. Μεταξὺ τῶν 10 πρώτων οι 7 ἦσαν μαθηταὶ μας, ταὶς ΚΡΙΠΝΙΑΤΣΟΣ 'Ιω. 1ος, ΛΥΡΗΣ 'Ιω. 2ος, ΣΚΟΥΛΑΞΙΝΟΣ Παναγ. 3ος, ΓΟΝΙΔΑΚΗΣ Νικ. 4ος, ΣΑΚΕΛΛΑΡΟΠΟΥΛΟΣ 5ος.

— ΕΞΕΤΑΣΙΣ Β'. ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΑΤΜΟΥ ('Ιανουάριος 1958) (α' Τμῆμα) ΠΡΩΤΟΣ ήθελον δὲ μαθητής μας ΚΟΥΡΗΣ Στυλ. 'Αντ. 7ος, ΚΟΚΚΟΛΑΚΗΣ Γεώργ. 6ος, ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ Στυλ. 'Αντ. 7ος, ΚΟΚΚΟΛΑΚΗΣ Γεώργ. 6ος κλπ.

— ΕΞΕΤΑΣΙΣ Γ'. ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΑΤΜΟΥ ('Ιανουάριος 1958) (α' Τμῆμα) ΠΡΩΤΟΣ ήθελον δὲ μαθητής μας ΚΟΥΡΗΣ Στυλ. 'Αντ. 7ος, ΚΟΚΚΟΛΑΚΗΣ Γεώργ. 6ος, ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ Στυλ. 'Αντ. 7ος, ΚΟΚΚΟΛΑΚΗΣ Γεώργ. 6ος κλπ.

— ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Τὰ ΜΑΘΗΜΑΤΙΚΑ Β' καὶ Γ' ὑποφήφιων ("Αλγεβρα" — 'Αριθμητική — Γεωμετρία — Τριγωνομετρία) τὰ διδάσκεται δι) της τῶν Φροντιστηρίων κ. Α. ΜΑΝΩΛΑΚΟΣ.

ΕΙΣ ΤΟ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΟΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΕΙΔΙΚΟΝ ΤΜΗΜΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΔΙΑ ΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ.
ΓΡΑΦΕΙΑ — ΔΙΔΑΚΤΗΡΙΑ: Βασ. Κωνσταντίνου54 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 471-633.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΔΙΑΤΗΣΙΑ

— ΛΠΟΛΥΣΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΜΕΤΑ ΖΗΜΙΑΝ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΤΟΥ

Τό δικαίωμα τού πλοιοκτήτου νά απολύσῃ πλοίαρχον, ἀπετέλεσε τό λέμα εις τήν ὑπόθεσιν μεταξύ τῆς ἀμερικανικῆς συνδικαλιστικῆς ὄργανωσεως τῶν Πλοιαρχών του E. N. καὶ τῆς «Νασιοναλ Σίππικ Ἐν Τρέιτικ Κορπορέστιον» (έλλην. συμφερόντων), ητίς ηχθή εἰς διασιτητικήν διαβίκασιαν ἐν Νέα Υόρκη. 'Η δική προήλθεν ἀπό την ἀντιλήψιν τῆς ἐν λόγῳ ἔργοτηκνής ὄργανωσεως, στὶς εἰς πλοίαρχος ἀπετέλεσθε ἀδίκως καὶ ἀπό τὴν ἀξίωσιν ν' ἀποκατασταθῇ οὐτὸς εἰς την θέσιν του, παρόμιοι μενος ταύτοχρόνως δι' ἀπώλειαν τῶν μισθῶν του καὶ τῶν ἔξδων συνιηρήσεως. 'Ο ἀπολούθεις πλοίαρχος ἐκυβέρνεια σκάφος διὰ τράμπις μεταφοράς. Κατὰ τὸ πάρον του ταξιδίου, ἐνπλάκη τὸ σκάφος εἰς δύο μικρὰ σημασίας ἀντικήματα, ἀλλ' ἡ παρούσα ὑπὸ κρίσιν ὑπόθεσις ἀφεύρησαν μὲν ιταλικὸν ἐπιβατηγόν πλοίον. Κατὰ τὸν χρόνον τοῦ ἀτυχήματος ἐτήρει φυλακήν ἐπὶ τῆς γεφύρας ὁ ὑπαρχος, ἀμέσως, ὅμως, μετὰ τὴν σύγκρουσιν ἀνήλθεν ἐπὶ τῆς γεφύρας ὁ πλοίαρχος, δοτὶς καὶ ἀνέλαβεν ὑπὸ τὴν διακυβέρνουσιν του τὸ σκάφος. 'Εγένοντο βυθομετρήσεις τῶν κυτῶν καὶ οἱ ὑδροσταλέκται εὐρέθησαν στεγνοῖ, ὃ δε πλοιαρχος, ἀντὶ γὰ συνεχίση τὸν πλοῦν του, ἀπεφάσισε νὰ ἀλλάξῃ πορείαν πρὸς τὸ Βρινδήσιον, ἀποστείλας καὶ σχετικὸν ραδιοτηλεγράφημα πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας. Συνέβη, δημως, νὰ συμπίπτη Σαββατοκύριακόν, δι' ὃ καὶ οἱ πλοιοκτήται ἐλάσθον τὸ ραδιοτηλεγράφημα τὴν προΐσαν τῆς Δευτέρας, ὅποτε πλέον τὸ σκάφος των εἶχε καταπλεύσει καὶ δεξαμενισθῆ εἰς τὸ Βρινδήσιον. 'Επιπλούσθησεν ἀνταλλαγὴ τηλεγραφήματαν ἀναφορικῶς μὲ τὴν ἕκαστην τῆς ζημίας καὶ τοῦ κατὰ προσέγγισιν κόστους τῶν ἐπισκευῶν. 'Ο πλοίαρχος είχεν ὑπόλογίσατε ταῦτας εἰς 300.000 δολλαρίων. Τὸ σκάφος ἐπέλευσε τελικῶς εἰς τὴν Ριγιέκαν — λιμένα προορισμοῦ του — δόπου αἱ διεκαθεῖσαι ἐπισκευαὶ ἐκόστισαν 800 μόνον δολλάρια. Μετ' αὐτᾶς, τὸ πλοίον ἐπέλευσεν εἰς Βενετίαν, ὅπου καὶ ἀπτλάγη ὁ πλοίαρχος τῶν καθηκόντων του.

Οι πλοιοκτήταις ύπεστηρίζαν, ότι, ένωψε τῆς πλήρους ἐμπιστοσύνης, τὴν ὅποιαν εἰς πλοιοκτήτης οφείλει νὰ ἔχῃ ἐπὶ τῆς κρισεως τοῦ πλοιάρχου καὶ λαμπαδομενής υπ̄ οψιν τῆς απολυτοῦ ἑξουσιοδοτησεως τῆς πα-
χεομένης εἰς αὐτὸν, πρέπει νὰ ἔχῃ ωύτος ἀπόλυτον δικαίωμα νὰ ἀπο-
φασιζῃ, ἀντὶ τούτου, ἀνέδει νὰ συνεισθῇ ἡ ἐκπροσώπησης του παρά τοῦ πλοιάρ-
χου, τοισαντες, δητὶ ἡ ἀποφασις διακοπῆς τῆς σχέσεως ταύτης οφείλει να
αποτελῇ ἔνδοκληρου δικαίωμα τοῦ πλοιοκτήτου. Υπεστήριξαν, ἀ-
κόμη, οι πλοιοκτήταις δύο πρωταρχικῆς σημασίας ὑποχρεώσεις, τάς δ-
ποιας οφείλει νὰ τηρῇ ὁ πλοιάρχος. Η πρώτη, ἀπαιτεῖ νὰ ἀποφεύγων-
ται καθυστερήσεις καὶ ἡ δευτέρα νὰ τηρώνται οι πλοιοκτήταις πλήρως καὶ ἐπακριβῶς ἐνιμεωμένους περὶ ὅλων τῶν σημειουμένων κατά τὸ τα-
ξίδιον περιστατικῶν, ἀπαίτησαν ἀνάγκαιοιν εἰς τὴν ἑταῖριαν, προκειμένου
αὕτη νὰ χειρίζηται ἔνα πλήθος ἐργασῶν καὶ προδηλωμάτων ἀσφαλείας, του ἐμπιπτούντος στήμερον εἰς τὴν συγχρονισμένην διαχείρισιν μιᾶς ναυτι-
λικῆς ἐπιχειρήσεως. Υπεστήριξαν οι πλοιοκτήταις, δητὶ ὑπῆρξε χονδρο-
εἶδες σφάλμα τοῦ πλοιάρχου νὰ ὑπολογίσῃ τὰς ζημιὰς τοῦ σκάφους εἰς τὸ προμνησθὲν ὑπερβολικὸν ποσόν, ἐνῷ πραγματικῶς αἱ ζημιαὶ ἦσαν ἀ-
ἡμαντοὶ καὶ Ισχυρίσθησαν, δητὶ οἱ πράξεις τοῦ πλοιάρχου, μετὰ τὴν σύγκρουσιν, ἦσαν τοιαύται, ὥστε νὰ δικαιολογοῦν ἀνησυχίας περὶ τῆς κρίσεως καὶ τῆς ικανότητός του. Περιαπέτω, Ισχυρίσθησαν οι πλοιοκτή-
ταις, δητὶ, μετὰ τὴν σύγκρουσιν, ὑπεύθυνος ἦτο ὁ πλοιάρχος νὰ ἀποφασί-
σῃ, αὐτὸν τὸ σκάφος του ἦτο ικανὸν πρὸς πλοῦν καὶ ἀν, κατὰ τὴν κρίσιν του πάλιν, ὑπῆρχε κίνδυνος διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, νὰ δηγυγηστη-
τοῦτο, ἐντὸς ἀλίγων μόνων ὥρων, εἰς τὸν πλησιεστέρον ἀπό τῆς περιο-
χῆς της συγκρούσεως λιμένα. Ἐτοίσαν οι πλοιοκτήταις, δητὶ τὸ σκάφος οὐδό-
λως ἐνσυκλοεύθη νὰ πλέσηται ἐπὶ 25 ὅλας ὥρας. Ἀπό τὴν θεσιν τῆς συγ-
κρούσεως εἰς τὸν λιμένα τοῦ Βρινδισίου, παραπομένων δὲ τὰς ἐπισκευ-
άς, πρὸς τὴν ἀνάγκην ἐπισκευῆς μικροῦ ὀδόντου τροχού εἰς τὰ πλευρὰ
μιᾶς ἀμάξης. Πολλοὺς ἀκόμη ἀλλούς Ισχυρισμούς προέβαλον οι πλοιο-
κτήταις περὶ τῆς ἀνικανότητος τοῦ πλοιάρχου, εἰπόντες — πρὸς τοὺς ἀλλοίς — δητὶ ὁ πλοιάρχος ὕφειλεν νὰ γνωρίζῃ, ἀντὶ της ζημιας τοῦ πλοίου του ἦταν ἐλαφρά, δητὶ οὐδένα ἑστέιλεν εἰς τὰ πλευρά τοῦ σκάφους, διὰ νὰ
ἴδῃ ποια ζημιά ἐγένετο κάτωθι τῆς Ισάλου γραμμῆς, δητὶ ὁ ἐν Βρινδι-
σίῳ ἐπιθεωρητὴς δὲν προέβη εἰς τίποτε περιστότερον τῶν ὅσων ἡδύνα-
ται νὰ πράξῃ ὁ πλοιάρχος καὶ δητὶ ἔχοντες πάντα ταύτη ὑπ’ ὅψιν ἔδι-
καιούντο νὰ κηρύξουν λήξασαν τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοιάρχου.

Αφ' έτερου, ἡ ὄργανωσίς τῶν Πλοιάρχων ἀντέκρουσε τοὺς ἰσχυρισμούς τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ὑπεστήριξεν, ὅτι οὗτοι δὲν εἰχον ἀπόλυτον δικαιώματος νὰ τερματίσουν τὴν ὑπέρσειαν τοῦ πλοιάρχου, εἴτε κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου, εἴτε κατὰ τὴν ληπήν αὐτοῦ, μὲ τὸν ἰσχυρισμόν, ὅτι οἱ πλοιάρχοι περιλαμβάνονται εἰς τάς συλλογικὰς συμφωνίας τῶν ναυτεργατικῶν Ἔνωσεων καὶ διτί συμφώνως πρὸς αὐτάς πρέπει νὰ ἀποδειχθῆσθαι λόγος ἀπολύτως τοῦ πλοιάρχου. Ὕπεστηριχθή ἐπίσης ὅτι εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν τὸ ἀτύχημα συνέβη κατὰ τάς πρώτας πρωινάς ὥρας, ὅποτε θὰ ἦτο δύσκολον νὰ ἀναμένεται ἀπό τὸν πλοιάρχον, ὅπως γνωρίζῃ τὴν ἕκτασιν τῆς ζημιᾶς καὶ διτί, ὑπὸ τὰς διαπιστωσίεις περιτάσσεις, ὁ πλοιάρχος δικαιολογημένος κατηύθυνε τὸ σκέπτον πρὸς τὸ Βρινδήσιον, ὃν ὅμει τοῦ γεγονότος, ὅτι οἱ ἔγγυες πάυς κειμενοὶ ἔτεροι Ἰταλικοὶ λιμένες δὲν εὑρίσκοντο ἐπί τῆς πορείας τοῦ πλοίου καὶ διτί, ἐν πάσῃ περιπτώσει, οὗτοι δὲν διέθετον πλήρη μέσα δι' ἐπικεκριμένης.

ΤΙΝΑΚΕΙΣΑ.

Υπεστρήθη, ἐπὶ πλέον, ὅτι τὸ Βρινδήσιον ἔκειτο ἐπὶ τῆς πορείας τοῦ σκάφους, κατευθυνομένου εἰς Ριγιέκαν καὶ ὅτι ἦτο μὲν δυνατόν νὰ μὴ ψύστατο ὅμεσος κίνδυνος διὰ τὸ πλοϊον, ἥδυνατο. ὅμως, νὰ ἀνέκυπτε τὸ κίνδυνος, ὃν διεπράττετο ἡ ἄνωντος πρᾶξις νὰ προχωρήσῃ τὸ σκάφος πρὸς τὸν λιμενά του προορισμοῦ του. "Οὔσον ἀφορᾶ ὃν τὸν ὑπολογισμόν του ποσοῦ τῆς ζητίας εἰς 300.000 δολλαρίων, δὲ πλοιαρχὸς εἶχεν ὑπὸ φύσιν του, ὅτι τὸ ἔτερον συγκρουσθὲν σκάφος ἐξήτησεν ἐγγύησιν διὰ πεσὸν 200.000 δολλαρίων καὶ, συνεπώς, ἐσκέψθη, ὅτι οἱ πλοιοκτήται του θὰ ἔπειτε νὰ τεθοῦν εἰς τὴν μοῆραν, ἀπὸ νομικῆς πλευρᾶς, πρὸς διαπραγμάτευσιν.

Ο διαπιττής, ἔξετάζων τὴν ἀξίωσιν τῶν πλοιοκτητῶν, ὅτι εἶχον ἀπόλυτον δικαίωμα νὰ ἀπολύουν τοὺς πλοιάρχους τῶν, ἐτόνιεν, ὅτι πρέπει τις εὐθὺς ἔξ αρχῆς νὰ ἀναγνωρίσῃ, ὅτι η σχέσις πλοιοκτήτου καὶ πλοιάρχου εἰνὲ σχέσης ἀσύνθητης καὶ ὅτι αὕτη δὲν ἔχει τι τὸ παρόμιον πρὸς ὅλας τὰ λοιπὰ σχέσεις μεταξύ ἐργοδότου καὶ ἐργαλήπτου. 'Ο πλοιοκτήτης, κατ' ἀνάγκην, εἴνει ὑπογονωμένος νὰ ἔσπαται, ἀπὸ τὴν ἐπιδε-

ξιότητα τοῦ πλοιάρχου διὰ τὴν ἐπιμέλειαν καὶ ἀσφάλειαν τῶν ἐπιβατῶν, τοῦ πληρώματος, τοῦ σκάφους καὶ τοῦ φορτίου, καθὼς καὶ διὰ τὴν κατάλληλον καὶ ταχεῖαν ἀποπεράτωσιν τοῦ ταξιδίου. Τὸ ἔθιμον καὶ ἡ νομοθεσία ἔχοργήθσαν διὰ τοῦτο εἰς τὸν πλοιάρχον πλήρῃ ἔξουσιαν ἐπὶ τοῦ πλοίου. 'Ο πλοιάρχος — συνέχισεν ὁ διασίτητής — ἔχει εὐρυτάτην ἀπὸ μέρους τοῦ πλοιοκτήτου ἔξουσιοδότησιν καὶ ὅφειλει ὁ πλοιάρχος νὰ ἀναλόχη καὶ αὐτὸς, μὲ τὴν σειράν του, ἀμοιβαίνει ὑπόχρεωσιν ἀνάτοτα διαθέμοις εὐθύνης. 'Οσον δὲ μεγαλύτερον εἴνε ἡ πατριώρησις ἔξουσίας εἰς ἕνα ὑπάλληλον, τόσον ωψήλοτέρον είνε τὸ πρότυπον ἐκτελέσεως τῶν καθηκόντων, ἄτινα ἐπιβάλλονται εἰς αὐτόν.

Τούτο, διώς, — ἀπέφανθι δὲν διαιτητής — δὲν παρέχει εἰς τὸν πλοιοκτήτην ἀπόλυτον δικαίωμα ἀπολύτεως τοῦ πλοιάρχου, ἀνεφέρθη δὲ εἰς ἄρθρον τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, ἥτις ὅριζε, ὅτι «ὑδέν ἐν τῷ παρούσῃ συμφωνίᾳ θέλει ἐμποδίζει τὸν ἐργοδότην νὰ ἀπολύτη πτυχιούχον ἀξιοπατικὸν καταστρώματος δι' αἰτίαν, ἀκριβῶς, δι' ἣν οὔτος δὲν τὸν ἰκανοποιεῖ». Εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν εὑρεν δὲν διαιτητής, ὅτι ἡ ἀπόφασις τῶν πλοιοκτητῶν, καθ' ἣν δὲ πλοιάρχος δὲν τοὺς ἰκανοποιεί, ἀγένετο καλὴ τῇ πίστει καὶ ὅτι, ἐνῷ λογικῶς σκεπτόμενοι ἀνθρώποι δὲν θὰ συνεφάνουν ἵσως εἰς τὸ ὁν ἐδικαιοῦντο πλήρως οἱ πλοιοκτήται νὰ ἀπολέσουν τὴν πρὸς τὸν πλοιάρχον ἐμπιστοσύνην των, ὅτι δὲ ἄλλος τις πλοιοκτήτης εἰς τοιαύτας περιστάσεις δὲν θὰ ἀντικαθίστα τὸν πλοιάρχον, ὑπῆρχεν, ἐν τούτοις, εἰς τὴν παρούσαν ὑπόθεσιν ἐπαρκῆς ἀπόδειξις της δυνατερεύειας πρὸς τὸν πλοιάρχον καὶ, συνεπώς, ἡ συνέχισις τῶν σχέσεων πλοιοκτήτου καὶ πλοιάρχου δὲν ἥδυνατο νὰ ἐπιβληθῇ. Ἡ ἀξίωσις, δέν, ὅτι ὁ πλοιάρχος ἀπελύθη κατά παράδεσιν τῆς σχετικῆς συμβάσεως, ἀπερρίθη.

—Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΝ
ΝΟΜΟΝ

Σημαντικού ἐνδιαφέροντος είνε ή προσφάτως ἐκδοθείσα ἀπόφασις ἐπὶ ὑπόθεσεως τῆς «Ιντερνάσιοναλ Μίλλιγκ, Κόμπανς κατά τού πλοίου «Περσέν». Ἐπρόκειτο περὶ ἀγώνης ἐναντίον τοῦ πλοιάρχου διὰ ζημιάν τοῦ φορτίου, προελθούσαν — ώς Ισχυρίσθησαν οἱ ἐνάγοντες — ἀπὸ ἀμέλειαν περὶ τὴν ναυσιπλοίαν. Τὸ ἐπίμαχον φορτίον παρελήφθη, δυνάμει φορτωτικῆς, ὑποκειμένης εἰς τὸν νόμον τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν» περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης», διστις προδλέπει, μεταξὺ ἄλλων, ὅτι ὁ μεταφορεύεις δὲν θὰ είναι ὑπεύθυνος δι' ἀπάλειαν ἢ ζημιάν προερχομένην ἐξ ἀμέλειας περὶ τὴν ναυσιπλοίαν. «Ἡ ζημία ἐπήλθεν εἰς φορτίον σιτηρῶν, δάνταν τὸ σκάφος ὑπέστη ρήγμα, κατόπιν προσκρύψεων πρόδος ὑπαπόθετράκτην. Οἱ κύριοι τοῦ φορτίου, διότι δὲν είχον τὴν δυνατότητα νὰ ζητήσουν ἀποζημίωσιν παρὰ τῶν πλοιοκτητῶν, λόγῳ τοῦ νόμου, διστις διὰ τῶν διατάξεων του ἔχοργηις προστασίαν εἰς τὸν μεταφορέα, ἐστράφονται ἐναντίον τοῦ πλοιάρχου, μὲν τὸ ἐπικείμερα, διτὶ ἡ προσωπικὴ αὐτοῦ ἀμέλεια προεκλέπει τὴν ζημίαν τοῦ φορτίου. «Ο πλοιάρχος ἐζήτησεν ἀπὸ τὸ δικαστήριον νά̄ ἀπορριφθῇ ἡ ἀγώνη, τοῦτο, δῆμως, δὲν ἐγένετο ἀποδεκτόν, ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι τὸ ψηφίσιον τὸν νόμον Κογκρέσου δὲν ἐσκόπει νά̄ παράσχῃ ἀσυνδιστίαν εἰς τὸν πλοιάρχον τοῦ σκάφους δι' ἀμέλειαν διαπραττομένην κατὰ τὴν ναυσιπλοίαν τοῦ σκάφους.

«Υπεστηρίχθη ἀπὸ μέρους τοῦ πλοιάρχου, ὅτι δὲν ἦτο αὐτὸς ὁ συμβαλλόμενος ἐν τῷ συμβολαιώ μεταφορᾶς, ὅτι ἡ μεταφορὰ τοῦ σιτοφορτίου ὑπέκειτο εἰς τοὺς δρους καὶ τὰς διατάξεις τοῦ νόμου ἀπερι μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης» καὶ ὅτι, καὶ τὰς διατάξεις τοῦ ἐλόγου νόμου, δὲν ἦτο ὁ πλοιάρχος ὑπεύθυνος δι' ὄμβρειαν περὶ τὴν ναυσιπλοΐαν. Τὸ δικαστήριον ἐπέτησε τὴν προσοχὴν εἰς τὴν προσέλευσιν τοῦ νόμου καὶ τὴν σχέσιν αὐτοῦ πρὸς τὸν προγουμένων ισχύοντα νόμον Χάρτερ. Κατὰ τὸν τελευταῖον τούτου νόμον — παρεπήρως τὸ δικαστήριον — ὁ πλοιοκτῆτης ἀπέτιλαστε ειδικῶς τῇ εὐθύνῃς διὰ σφάλματος ἢ λάθι περὶ τὴν ναυσιπλοΐαν, ὁ δὲ νόμος ειδικῶς ἀπέλλασσε τὸν πλοιάρχον ἀπὸ τῆς εὐθύνης δι' ἀτύχηματα ἐκ τῶν στοιχείων τῆς φύσεως καὶ τῶν δυνάμεων τῆς θαλάσσης, ἀλλ᾽ οὐχὶ καὶ δι' ἀμέλειαν περὶ τὴν ναυσιπλοΐαν. Τοῦτο ἐπάγεται — συνεπέραν τὸ δικαστήριον — ὅτι ὁ πλοιάρχος κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ νόμου Χάρτερ, παρέμεινεν ὑπεύθυνος δι' ἀμέλειαν περὶ τὴν ναυσιπλοΐαν ἢ τὸν χειρισμὸν τοῦ πλοίου. Τὸ δικαστήριον, ἐπίστης, ἀπέδωκεν Ιδιαίτεραν σημασίαν εἰς τὸ λεκτικὸν τοῦ νόμου «περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης», διότιντος, ὅτι «οὔτε ὁ φορτωτής, οὔτε τὸ πλοίον θὰ είνει ὑπεύθυνον δι' ἀπώλειαν ή ζημιάν προερχομένην ἢ προκύπτουσαν ἐκ πράξεως τίνος ἀμελείας η σφάλματος τοῦ πλοιάρχου, ναυτικού, πλοηγού ή τῶν υπηρετούντων τοῦ μεταφορέα περὶ την ναυσιπλοΐαν ή τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου». Παρεπήρως δὲ τὸ δικαστήριον, ὅτι, ἂν εἴχε τὸ Κογκρέσσον τὴν πρόθεσιν, ὅτι ἐπρεπεν ὁ πλοιάρχος τοῦ σκάφους νὰ ἀπαλλάσσεται τῆς εὐθύνης, θὰ ἀνέφερετο εἰς τὰς πρώτας λέξεις «οὔτε ὁ μεταφορέus, οὔτε τὸ πλοίον» καὶ κατὰ συνέπειαν οὔτε καὶ ὁ πλοιάρχος.

Προεδρήθη ὁ Ἰσχυρίσμός, διτὶ ὁ πλοιάρχος, μοιονότι δὲν περιελήφθη εἰς τὰς ἀνωτέρας λέξεις, ἐσκοπεῖτο — οὐκ ἦττον — νὰ είνει ἀπλλαγμένως τῆς εὐθύνης, ἐν σχέσει πρὸς τοιύατα πρᾶξεις ἀμελείας. Τὸ δικαστήριον, ὅμως, κατέληξεν εἰς τὴν ἀπόφασιν, διτὶ πρόθεστον τοῦ νόμου «περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης» ἥτοι, διποτὲ ἡ ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τῆς εὐθύνης παραμεινή στενῶς εἰς τὸ πλοίον, διότι διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῆς ἀσύνθεσίας εἰς ὅλους θὰ ἔχειται πρόσθλεψις της εἰς τὸν νόμον, ἥτις, διμως, δὲν ὑπάρχει. «Εκρίθη, ὅθεν, διτὶ ὁ πλοιάρχος τοῦ σκάφους, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ νόμου «περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης», δὲν ἀπαλλάσσεται τῆς εὐθύνης, δι' ὃ καὶ τὸ δικαστήριον ἀπέριψε τὴν αἴτησιν περὶ ἀπορρίψεως τῆς ἐναντίον τοῦ πλοιάρχου ἀγωγῆς.

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.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

AP 10. 13/1958

ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑΣ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

— Απαιτήσεις έξι έπιτάξεων πλοίων και έκκαθάρισμάν των Έλληνων πλοιοκτητών υπό της Εν Λοδίνῳ Ναυτιλιακής Επιτροπής. — Προσφυγή κατά την άποφασίων αύτής έωντος της κατά τὸ ἄρθρ. 3098/54 Επιτροπής, η διαδικασία της όποιας ταύτιζεται πρός την τοῦ N. 4442/20 περὶ δικαστηρίου ναυτικῶν έπιτάξεων.

Έπειδή ή προσθαλομένη άποφασις έξεδόθη κατ' έφαρμογήν τών διατάξεων τών ἀρθρών 1 και 2 τού Ν. Δ. 3098/1954 «περί ρυθμίσεων ἑκκρεμών μεταξύ Δημοσίου και Ἑλλήνων πλοιοκτητών ἐξ ἐπιτάξεων πλοίων, κατά τὴν πολεμικὴν περίοδον 1940 — 1945, καὶ περὶ ἄλλων τιῶν διατάξεων», διὰ τῶν ὅποιων δρίζεται διτί: «Κατά τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας Ἐπιτροπῆς Λοιδίου, ἕκδοσεις πρὸς ἔκαθαρισιν τῶν λογαριασμῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικῶν σηματίων, τῶν δημιουργηθεῖσταν ἐξ ἐπιτάξεος κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Α.Ν. 3140)1943 ἥ καθ' οἰονθήποτε τύπον περιελθόντων ὑπὸ τὴν ἔχουσιν τοῦ Κράτους ἀπὸ τῆς 28(19)1940 μέχρι 27(12)1945 ἐπιτρέπεται ἡ προσφυγὴ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου τούτου. Δικαιώματα ἀσκήσεως τῆς κατὰ τὴν προηγουμένην παράγραφον ἔχουσιν οἱ πλοιοκτῆται ἥ οἱ διαχειρισταὶ τῶν κατὰ τὴν αὐτὴν παράγραφον πλοίων, ὡς καὶ τὸ Δημόσιον διὰ τοῦ «Υπουργού τῶν Οἰκονομικῶν» (ἄρθ. 1 §§§ 1 καὶ 2). Αἱ προσφυγαὶ ἀσκούσαι εἴναιτε τεσσάρων μηνῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ Νόμου τούτου καὶ ἐκδικάζονται παρὰ Ἐπιτροπῆς συνιστωμένης παρὰ τῷ «Υπουργείῳ τῶν Οἰκονομικῶν, ἀρευτοῦντος ἐν τῷ καταστήματι τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως Δημοσίου Λογιστικοῦ καὶ ἀποτελουμένης: α) ἐν ὑδός Ἀρεοπαγίου, β) ἐν ὑδός Συμβούλου τοῦ Ἐλεγκτικοῦ Συνεδρίου, γ) ἐν ὑδός Νομικοῦ Συμβούλου ἥ Παρέδρου τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους, δ) ἐν ὑδός λιμενικοῦ ἀδικιατικοῦ καὶ ε) ἐν τῷ Προέδρου τῆς Διητίας τοῦ Αντιπρόεδρου τῆς ἐν Αθήναις Ἐνίσωσεως Ἐλλήνων Ἐφοτιλιῶν. Δι' ἀποφάσεως τοῦ «Υπουργού τῶν Οἰκονομικῶν ὁρίζεται παρὰ τῇ Ἐπιτροπῇ ἀντιπρόσωπος τοῦ Δημοσίου, δυτὶς μετέχει τῶν συνεδριάσεων αὐτῆς καὶ ἀναποτελεῖ τάς ὀπώνεις τοῦ Δημοσίου, μη ἔχων, δικαιώματα φύου. Ἡ ἐπιτροπὴ συνεδριάζει δημοσίᾳ ἐν τῷ Καταστήματι τῆς Γ.Δ.Δ.Λ., εύρισκεται δὲ ἐν ἀπαρτίᾳ παρόντων τούλαχιστον τεσσάρων ἐκ τῶν μελῶν αὐτῆς, λαμβάνουσα τὰς ἀποφάσεις τῆς κατὰ πλειοψηφίαν, νικῶσης ἐν περιπτώσει Ισοψφίας τῆς ψήφου τοῦ Προέδρου. Ἡ Ἐπιτροπὴ κρίνει κατὸ πεποιθήσιν καὶ ἀποφαίνεται ἡ τιλογυμένως ἐπὶ τε τῶν τύπων καὶ τῆς οὐσίας. Αἱ ἀποφάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς ὑπογραφόμεναι ὑπὸ τοῦ Προέδρου, τῶν μελῶν αὐτῆς καὶ τοῦ γραμματέως δημοσιεύονται ἐν δημοσίᾳ συνεδρίασίες. Αἱ ἀποφάσεις, εἰς κεκυρωμένα ἀντιγράφων παρὰ τοῦ γραμματέως τῆς Ἐπιτροπῆς, κοινοποιοῦνται ἐπιτιμελεῖ τοῦ γραμματέως εἰς τὸν προσφεύγοντα ἥ εἰς τὸν ἀντίκλητον αὐτοῦ διὰ δικαστικοῦ κλητῆρος. Αἱ ἀποφάσεις τῆς κατὰ τὸν νόμον τούτον Ἐπιτροπῆς, εἶναι ὄριστικαι, τελεσιδίκοι καὶ ἀμετάκλητοι, δὲν ὑπόκεινται δὲ εἰς τακτικὸν ἥ ἔκτακτον ἔνδικον μέσον (ἄρθ. 2 §§ 1, 4, 6, 7, 8 καὶ 9).

Ἐπειδὴ διὸ τοῦ ἀσθρου 4 τοῦ αὐτοῦ νόμου, δρίζεται δι: 1) Ἡ διά τοῦ νόμου τούτου δρίζουμένη διαδικασία ἐκκαθαρίσεως τῶν λογαριασμῶν τῶν κατὰ τὸ ἀντότερα ἄσθρον 1 πλοίων καὶ ἡ ἀμοδίότης τῆς Ε.Ν.Ε.Λ. καὶ τῆς κατὰ τὸ νόμον τούτου Ἐπιτροπῆς πρὸς ἐκδίκασιν πάσης ἀμ φισθητήσεως ἐπὶ τῶν λογαριασμῶν τούτων εἰνὲ ἀποκλειστική, ἀποκλει μένης πάσης ὁμοδιότητος οἰουδῆποτε πολιτικοῦ ἡ διοικητικοῦ δικα στηρίου ὅπερ ἐπιλογῆι καὶ ἐδίκαστη ἐν οἰουδῆποτε βαθμῷ ὑποβείσεις τοῦ ἀσθρου 1 τοῦ νόμου τούτου. 2) Ἐκκερμείς, ἐνώπιον οἰωνήποτε πο λιτικῶν ἡ διοικητικῶν δικαστηρίων ἡ ἐπιτροπῶν δικαι ἡ διαφοραί, ἐφ' ὃν δὲν ἔχει ἐκδοθῆ ἀμετάκλητος ἀπόφασις, ἀφοσῶσαι εἰς τὴν ἐκκαθαρίσιν γενικῶν τῶν λογαριασμῶν τῶν κατὰ τὸ ἄσθρον 1 τοῦ νόμου τούτου πλοίων καταργοῦσσαντα

Έπειδη διὰ τὸ ἀνωτέρω διατάξεων ἀνετέθη εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν ταῦτην ἡ μετὰ δυνάμεως δεῖκτασμένου ἐπίλυσις τῶν ἐν τῷ νόμῳ δρίζομένων διαφορῶν ἔξι ἐπιτάξεως πλοίων. Ἡ πρόσθδοσις δυνάμεως δεῖκτασμένου εἰς τὰς ἀποφάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς ταύτην προκύπτει ἐκ τῆς § 2 τοῦ κατὰ τὸ ἀνωτέρω λογίσθου, διὸ ἡδὲ δρίζεται, ὅτι αἱ ἀποφάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς εἶναι δοϊστικαὶ, τελεσθίκοι καὶ ἀμετάκλητοι, μὴ ὑποκειμεναι εἰς τακτικὸν ἢ ἔκτακτον τι ἔνδικον μέσον. Διὰ τῶν αὐτῶν διατάξεων ἐπιβάλλεται τόσον ἡ δημοσιότης τῶν συνεδριάσεων καὶ ἡ δημοσίευσις τῶν ἀποφάσεων, δύον τοῦτο καὶ τὸ ηδιολογημένον τῶν ἀποφάσεων. Ἐκ πάντων τούτων καταφαίνεται, ὅτι ἡ ῥιθεσσαὶ Ἐπιτροπὴ ἀποτελεῖ διοικητικὸν Δικαστήριον, ὅτι τοῦτο δὲ ἡθελθῆται ὑπὸ τοῦ νομοθέτου, συνάγεται καὶ εἰ τοῦ στόθου 4 τοῦ νόμου, διὰ τοῦ δόποιον οὐ μόνον δρίζεται ὡς ἀποκλειστικὴ ἢ πρὸς ἐκδίκασιν τῶν ρηθείσων ἀμφισβητήσεων ἀσώματότης τῆς Ἐπιτροπῆς. ἀποκλειούμενης πάσης ἀσώματότητος ἐτέουσον πολιτικοῦ ἢ διοικητικοῦ Δικαστηρίου, ἀλλὰ καὶ τὰς ἔκκριμεις ἐνώπιον οἰουδῆποτε Δικαστηρίου, διαφοράς ἀφαιρεῖ ἀπὸ αὐτῶν. Τὴν κρίσιν τούτων περὶ καχαρκτησιμοῦ τῆς ρηθείσης Ἐπιτροπῆς ὡς διοικητικοῦ Δικαστηρίου δὲν δύναται νὰ ἀνατρέψῃ ἢ διὰ τῶν ἀνωτέρω διατάξεων προβλεπομένη ἀπαρτία τῆς Ἐπιτροπῆς. διὰ τῆς συμμετοχῆς τεσσάρων μόνον ἐκ τῶν πέντε μελῶν αὐτῆς, διότι ναὶ μεν κατ' ἄρχην ὃ τοιούτος τρόπος συγκροτήσεως δὲν συναντᾶται συνήθως εἰς ἀρχήν διεργούντων τῶν διοικητικῶν Δικαστηρίων, ἀλλ' ἢ ἀπόκλισις αὐτη, μὴ προσκρούουσα εἰς ἐπικρατεστέραν τινὰ ἀπαγορευτικήν ἀρχήν, δὲν εἶναι ἐπαρκῆς δ্যως ἀνατρέψῃ τὸν ἐκ τῶν λοιπῶν διατάξεων ἐπορκῶς προκύπτοντα χαρακτήρα τῆς ρηθείσης Ἐπιτροπῆς ὡς διοικητικοῦ Δικαστηρίου.

Έπειδη καὶ αἱ ἑταῖραι τοῦ ἀτμοπλοίου τῆς αἰτούσης ἀπαιτήσεις θὰ ὑπήρχονται κανονικῶς εἰς τὴν διαδικασίαν ταύτην, πλὴν διὰ τοῦ Α. Ν. 3071/1943, ἐκδοθέντος ἐν Λονδίνῳ, καὶ ἀναθημοσιευθέντος

τὴν 1ην Ιουνίου 1945 (Φ.Ε.Κ. 134) ἀνετέθη εἰς τὴν ἐν Λονδίνῳ κατατάσσουσαν διάρκειαν τοῦ πολέμου ἔδρευσαν Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν ἡ οἰκονόμωσις τῶν λογαριασμῶν τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν, τῆς Ἐπιτροπῆς ταύτης ἑτερόσημης οὕτω θέσιν Ἐκτιμητικὴν Ἐπιτροπήν. Διὰ τούτου Ν. Δ. 3098/1954 ἔχορηγήθη περαιτέρω ὡς ἐλέχθη, δικαίωμα προσφύγης κατὰ τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς ταύτης, τῶν ἐκδοθείσων πρὸς ἑκάτησιν τῶν λογαριασμῶν τῶν ἐπιτορικῶν πλοίων ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίαν, ἐνώπιον τοῦ κατὰ τ' ἀνωτέρω συσταθέντου εἰδικοῦ διοικητικοῦ Δικαστηρίου, οὐτίνος ἐκ τῶν πραγμάτων πλέον ἡ δικαιοδοσία ταύτιζεται πρὸς τὴν κατὰ τὸν Ν. 4442/1929 δικαιοδοσίαν τοῦ Διοικητικοῦ Δικαστηρίου Ναυτικῶν Ἐπιτάξεων. Ἡτοί πρόκειται περὶ τῆς αὐτῆς κατηγορίας διοικητικῶν διαφορῶν προερχομένων ἐξ ἐπιτάξεως πλοίου. Καὶ εἰναι μὲν ἀλλίθεες, διτὶ κατὰ τὴν ἑκάτησιν τῶν λογαριασμῶν τούτων ἀντιμετωπίζεται καὶ ἡ δυνατότης ὑπάρχεως λογαριασμῶν, καταλιπόντων ὑπόδοποιον ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου, ἀλλὰ τὸ γεγονός τούτο, ὅπερ ἐμφανίζεται λόγῳ μεγάλου ποσοκαθολῶν πρὸς τὸν πλοιοκτήτην ἡ τῆς ὑπὸ τοῦ Δημοσίου καταβολῆς δαπανῶν βαρυνυσσῶν τῶν πλοιοκτητῶν, ὀφειλομένων εἰς τάς ἐκ τῆς πολεμικῆς περιόδου δημιουργηθεῖσας ἀνωμάλους ουσιθήκας, εἶνε ἀνεῦ σημασίας διὰ τὴν παρουσίαν δικίην, διότι τὸ πρόσεχον παραμένει πάντοτε ἐν τῇ διοικητικῇ ταυτίᾳ διαφορᾶ ἡ εἰς τὸν πλοιοκτήτην καταβλητέα ἀποζημίωσις διὰ τὴν χρήσιν ἡ τὰς ζημιάς τοῦ ἐπιταχθέντος πλοίου του.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ : Σχετικώς μὲ τὰ ἀνωτέρω ζητήματα ἐδμοσιεύθησαν αἱ κατωτέρω ἀπόφασεις εἰς τὸ ἄνα χεραῖς περιοδικοῦ Α') αἱ ὑπ' ἀριθ. 381-385 τοῦ 1945 ἀπόφασεις του Διοικητικοῦ Δικαστηρίου τῶν Ναυτικῶν Ἐπιτάξεων διὰ τῶν ὅποιαν ἔγενετο δεκτόν, ὅτι αἱ ἀπό-
λημματικές διὰ τὰς ναυτικὰς ἐπιτάξεις καταβάλλονται εἰς ΥΓΙΕΣ ΝΟΜΙΣΜΑ ΚΑΙ δὲν πληρώνονται εἰς χαρτίνια δραχμάς, ἀλλ' εἰς λίριας Ἀγγλίας καὶ ὅτι ἡ ἐπίταξις εἰνε πρᾶξις δημοσίου δικαίου καὶ οὐχὶ συμ-
βατικὴ ρήτρα ἡ σύμβασις. («Ναυτ. Χρον.» Τ. 22 σελ. 7), Β') Ἡ ὑπ' ἀριθ. 67/48 ἀπόφασις Ἐφετείου Ἀθηνῶν διὰ τῆς ὅποιας ἐθεωρήθη-
σαν ἀρμόδια διὰ τὰς τοιούτου εἴδους ὑπόθεσεις τὰ διοικητικὰ Δικα-
στήρια τῶν Ναυτικῶν Ἐπιτάξεων. («Ναυτ. Χρον.» Τ. 71 σελ. 7), Γ')
Ἡ ὑπ' ἀριθ. 601/52 ἀπόφασις τοῦ Ἀρείου Πάγου διὰ τῆς ὅποιας ἐνο-
μολογήθη, ὅτι ὀφείλει τοῦ Δημοσίου πρὸς πλοιοκτήτας ἀπό Ἰης Σε-
πτεμβρίου 1939 μέχρι 12ης ὁκτωβρίου 1944 (δτε ἐδμοσιεύθυ δό Νό-
μος 18/44) δι' ἐπιταχθέντα πλοία μὴ ἡφασιλισμένα εἰς Α.Ο.Κ.Π. δὲν
ὑπάγονται εἰς τὸ Ν. Δ. 470/47 («Ναυτ. Χρον.» Τ. 182 σελ. 16).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

NAYTIKAI ΔΙΚΑΙ

— ΑΙ ΗΜΕΡΑΓΙΑΙ ΚΑΤΑ ΜΙΑΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΙΝ

Απόφασις τού ἀνωτάτου καναδικοῦ δικαστηρίου ἐξεδόθη πρό τινος εἰς βάρος τῆς ἑταῖρίας «Τρίτων» (τοῦ κ. Κ. Μ. Λαιμού), ἡτις κατεδικώθη σὺν καταβάλῃ ἀπόζημιώσιν 39.350 δολαρίων και 17.282 δολ. διά τόκους, διὰ τὴν προκληθεῖσαν καθυστέρησιν εἰς τὴν ἀπασχόλησιν ἐνὸς δεξαμενοπλοίου, συνεπείᾳ συγκρούσεως. Ἐπρόκειτο περὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Παλόμα Χίλλε», διπερ ἀνήκεν εἰς ἑταῖριαν τοῦ Τορόντο καὶ ἦτο ναυλωμένον ὅπερ τὴν ἑταῖριαν «Σέλλα», εἰχε δὲ τοῦτο συγκρούσθη ἀνοικτά τῆς Βενεζούελας κατά τὸ 1948 μὲ τὸ φορτηγὸν «Τρίκεπτ», τῆς ἑταῖρίας «Τρίτων». Ἀρχικῶς, ἡ ἑταῖρια «Τρίτων» εἶχε ἀποδεχθῆ τὴν εὐδήνην της καὶ κατέθεψε ποσὸν 20.000 δολλαρίων, ἵνα καλυφθοῦν διπούι ίσους, περίπου, πισσοῦ. Τὸ δικαστήριον τοῦ Ναύπλιου ἀπέρριψε τὴν ἀγωγὴν περὶ ἀπόζημιώσεως δι' ἡμεραργίας τῶν ἰδιοκτητῶν καὶ τῶν ναυλωτῶν τοῦ «Παλόμα Χίλλε». Ἡ ύπόθεσις ἥχθη κατ' ἔφεσιν τῶν ἐνδιφέρομένων εἰς τὸ ἀνώτατον Δικαστήριον, διπερ τούς ἐδίκαιωσε καὶ ἐπέβαλεν εἰς τοὺς ἰδιοκτήτας τοῦ «Τρίκεπτ» νὰ καταβάλουν τὰς προσαναφερθεῖσας ἀπόζημιώσεις.

Εις τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

**MARITIME
TECHNICAL ADMINISTRATION
LIMITED**
ΠΡΟΤΥΠΩΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνική
Διαχείρησις
Λειτουργίας
και
Συντηρήσεως

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. 126851

ΑΙ ΑΝΑΚΡΙΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟΝ
ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ "ΝΟΡΝΤΙΚΣΤΑΡ,,

ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΑΚΟΚΑΙΡΙΑΝ ΑΠΟΔΙΔΕΤΑΙ

Η αὐτονόρος ἀπάλεια τοῦ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ύπὸ ἀγγελικήν σημαῖαν φορτηγού «Νόριτσικαρ», ή ἐπισυμβάσα εἰς τὸν «Ἀτλαντικὸν μεταξὺ 27ης Δεκεμβρίου 1956 καὶ 3ης Ιανουαρίου 1957, ἀπόδιθεται μᾶλλον εἰς τὰς δυσμενεῖς καιρικάς συνθήκας. Εἰς τὸ συμπέρασμα τούτου κατέληξε τὸ ἀρμόδιον συμβούλιον τοῦ ἀγγελικοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν, κατόπιν μιᾶς δικαιοτικῆς ἔρευνῆς ἐν Λονδίνῳ, ηπειρίς διήκρεσεν επὶ πέντε ημέρας καὶ καθ' ἣν ἀνέπτυχθσαν αἱ ἀπώκεις πολλῶν κληθέντων πρὸς ἔξτασιν μετεπιρργωμάσιν ἐπὶ τῶν θαλασσίων ἀστυχμάτων. Ὁ ἀρχιμηχανικός καὶ ἐπιθεωρητὴς πλοίου τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν κ. Λόρριμερ κατέθεσεν δοῦλον, ὅτι, ἀν είχον βλαβή αἱ μηχαναὶ τοῦ σκάφους ἡ εἰχεν ἔξαρθρωμερ τὸ πηδάλιον του, το «Νόριτσικαρ» θά ἔμεν μὲν ἀκυρώντων, ἀλλ' ὅπωσδήποτε τὰ δόντανο κού νό ἐκέψην τὸ σῆμα κινδύνου. Ἀπό δοσα στοιχεῖα εἰχεν υπ' ὄψιν του, προέκυπτεν, διτι αἱ μηχαναὶ τοῦ πλοίου διετηροῦντο εἰς καλὴν κατάστασιν, ὅτι τὸ σύντημα τοῦ πηδαλίου του ἐλειπούργει κανονικῶς, διτι τὸ βοηθητικὸν πηδάλιον εἰχεν ἐλεγχυτή καὶ διτι τὸ ἀντλιοστάσιον οἵτο σύμφωνον πρὸς τοὺς κανονισμούς. Ὁ ίδιος θέωρει ἀπίθανον την ἀπάλειαν, συνεπείᾳ ἐκρήξεως ἀερίων τοῦ ἀνθρακος ἡ ἀναφρέξεως τοῦ φορτίου του ἡ συνεπείᾳ ἐκρήξεως τοῦ ἀτμολέθητος ή τῶν υγρῶν μπωκερες. Οιονήποτε ἀτύχημα — εἰπεν — ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω αἰτίας ήτο ἀδύνατον νὰ προκαλέσῃ τὴν ἁμέσον ἀπάλειαν, κωρικές καὶ νὰ δοθῇ καιρός διὰ μίαν ἐπίκλησιν βοηθείας.

Απέκλεισεν έπισης δ. κ. Λόρριμερ τὴν ἔκρηξιν, συνεπείᾳ ἀναφλέξεώς τινος. Τὰ ἡλεκτροφόρα σύρματα περιεκλείοντο ἐντὸς χαλυβδίνων σωλήνων καὶ μόνον ἡ περίπτωσις βλάβης τῶν θα ἐδικαιολογεῖ μάνφαλειν.¹ Αν πάλιν μία ἔκρηξις ἐστημέισθαι εἰς τὸν χώρον τοῦ φορτίου, θα ἀνειγάσσετο τὸ κάλυμμα τοῦ κύτους καὶ ισχα-ίσσως ἀπὸ ζημιάς νὰ κατεκλύζοντα ὠρισμένο διαμερίσματα τοῦ πλοίου ἀπὸ ὕδατα, ἄμεσος, ὅμως, κίνδυνος βυθίσεως τοῦ σκάφους δὲν θὰ ἀνέκυψε. Τὸ ἔξ ανθρακίτου φορτίον—συνέχεια— ὑπόκειται ὅλιγάρχευρον εἰς ὑπερθέρμανσιν, ἔναντι παντὸς ἀλλού εἴδους ἀνθράκων, ή δὲ πιθανὴ ἀνάφλεξις τοῦ δένητος δυνατότατος νὰ ἀναιμενεῖται ἐντὸς μιᾶς μόνον ἐδδομάδος ἀπὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ σκάφους. Ύπερθέρμανσις καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀνάφλεξις ἐκόπλωνται βαθύτατοις καὶ οὐδέποτε προκαλούν ἀμέσων ἀπώλειαν τοῦ πλοίου. Πυρκαϊτὶ ἐπὶ φορτηγού σκαφῶν διεπιρήθησαν ἐπὶ ήμέρας καὶ τελικῶς κατεργάθησαν. Οἱ λέθητες, πιέσεως 220 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν, ήσαν σύμφωνοι μὲ τοὺς κανονισμούς, διέθεντο διπλᾶς βαλδίδας ἀσφαλείας καὶ εἶχον ρυθμισθῆνται πρὸ τοῦ τελευταίου ἀπόπλου. Διεπιρύντο ὅθεν καλώς οἱ λέθητες, ἐνῷ καὶ οὐδεμία ὑπῆρχεν ἐνδείξις περὶ ἀνικανότητος τῶν μηχανικῶν. Πιθανὴ ἀνατίναξις τοῦ λέθητος, ἐλλείψει ύδατος ή λόγω ἀναφλέξεως τοῦ καυσίμου, δὲν θὰ προεκλεῖ ἔμεον καταστροφὴν τοῦ πλοίου, οὔτε δὲ καὶ οἰσαήποτε πυρκαϊτὶ εἰς τὸ μηχανοστάσιον θὰ ἔξηπλώνετο τάσσον ραγδαίως, ὡςτε νὰ ἔπιποδίσῃ τὴν ἐκπομπὴν τοῦ S.O.S.

‘Αφ’ έτέρου ή σύγχρονος τού ἀπολεσθέντος πλοιάρχου τού «Νόριτκικ-σταρ», κατέθεσεν, δητί εύρισκετο ἐπὶ τού σκάφους τὸ 1956 εἰς τὸν λιμένα τῆς Βρέστης, ὅπου ἤκουσε τὸν πολυπλοίαρχον νὰ ἀναφέρῃ τὴν παραδει-
βην διαφόρων ναυαγοσωστικῶν ἔφοδίων, συμπεριλαμβανομένων καὶ φω-
τοβολίδων. ‘Η μάρτυς ἔθεσεν, δητὶ ὁ σύγχρονος τῆς ἡδύτατο νῦ χειρί-
ζεται καὶ τὸν ἀσύρματον. ‘Ετεροι ἐκ τῶν ἔστεασθέντων ἐμπειρογνωμόνων
καὶ τεχνικῶν ἀπέκλεισαν τὴν ἑκδοχήν ἀπωλείας τού πλοίου, λόγω κακῆς
κατασκευῆς ἢ παμποκοπῆς αὐτοῦ εἰς δύο, μολονότα τού εἰς ἕξ αὐτῶν τὴν δέου-
σαν ὑπέρειξη σημασίαν. Ἡτις πρέπει νὰ ἀποδίδεται εἰς τὰς ἔκαστας ἀ-
ναφανινομένες ἐπικινδύνους ρωγμάς εἰς τὰς γωνίας τῶν στομίων τῶν κυ-
τῶν. ‘Εξέθεσαν οἱ καλούμενοι τάξις ἀποφεις τῶν οἱ λοιποὶ ἐκπρόσωποι τού
ὑπουργείου Μεταφορῶν. ‘Ἐξ αὐτῶν ὁ κ. Μπράντον ἐτόνισεν, δητὶ ἡ ἀνάγ-
κη μιᾶς ἔρευντος διὰ τὸ ὅτυπνα σκάφης εἰς τὰς ἀπολαμβανεῖς τόσας

προσώπων, ἀλλὰ καὶ πρὸς ικανοπόίσιν τῆς κοινῆς γνώμης, ἵτις τόσον ἔθλιβη, ἀλλὰ καὶ τόσον ἀνησύχησεν ἀπὸ τὴν δραματικὴν αὐτὴν περιπέτειαν.

Τὸ «Νόρητικσταρ» — εἶπεν — ἂν καὶ νηολογημένον ἐν 'Αγγλίᾳ, ήτο καναδικῆς Ιδιοκτησίας, δύναμιστικών διευθυνόμενον παρ' ἀγγλικῆς ἔταιρίας, ἐνώ εἰς τὴν πραγματικότητα διημύνετο ἐξ 'Ηκαμένων Πολιτεῶν (Γραφεῖον κ. Κώστα Μ. Λαζαρίου). Δὲν προσήγγιξεν εἰς τὴν 'Αγγλίαν, καίτοι δὲ ἔφερε τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν, οὐδεμίαν ἄλλην σχέσιν είχε μὲν τὸ ἀγγλικὸν κράτος. Οὐδέποτε ἐπιθεωρήτης τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν είχε τὴν εύκαιριαν νά τὸ ἐπιθεωρήτην. Τὸ δικαστήριο — συνέχισεν ὁ κ. Μπράντον — θὰ ἔπειτε νά ἀπόφασιθή ἀπό ποιὸν οὐσιαστικῶν διημύνετο τὸ «Νόρητικσταρ». Τὸ γεγονός, διτὶ οἱ ἐν 'Αγγλίᾳ διευθυνταὶ δὲν ἡσαν εἰς θέσιν νά παράσχουν Ικανὰ στοιχεῖα δι' αὐτὸ καὶ διότι τὸ πλοῖον ειργάζετο, κυρίως, εἰς τὸ Δυτικὸν 'Ημιφαῖριον, δόηγοντα εἰς τὸ συμπέρασμα, διτὶ ἡ διαχείριστος τοῦ σκάφους ἔγινετο ἀπό τὴν Νέαν 'Υόρκην. Οὐδείς υπεύθυνος διαχειριστῆς τοῦ πλοίου εὑρέθη ἐν 'Αγγλίᾳ, δι' ὃ καὶ περιφρόσμεναί ἡσαν αἱ δυνατότητες ἐρεύνησεν ἐπὶ τοῦ ιστορικοῦ του. Τὸ ὑπουργεῖον τῶν Μεταφορῶν — εἶπεν ὁ κ. Μπράντον — είνε υπέρ τῆς ἀπόφεως, διτὶ τὸ θέμα τοῦ ὑπεύθυνου διευθυντοῦ δέν εἶναι ἀπλῶς τυπικόν, ἔχτησε δὲ ἀπό τὸ δικαστήριον, δῆπας εἰς τὴν ἀπόφασιν τοῦ συμπεριβλάθη καὶ τὴν ἀποφιν ταῦτην. Πάντως — προσέθηκεν — δθενδήποτε καὶ ἂν διημύνετο τὸ πλοῖον ήτο ἕνα κανονικῶν διευθυνόμενον σκάφος καὶ εἰς κατάστασιν νά ταξιδεύῃ ἀνά τὰς θαλάσσας. Μία πιθανότης ἀπολείσας του θὰ ἡδύνατο νά ἀπόδοθη εἰς πρόσκρουσιν ἐπὶ νάρκης, ἀλλ' υπεράνω δλῶν τῶν ἑκδοχῶν ἐπικρατεστέρα πιθανότης είναι, διτὶ ἡ ἀπόλεισα ὥφειλετο εἰς δυσμενεῖς καιρικάς συνθήκας.

Μετά τὴν διεξαχθεῖσαν δικαιοστικὴν ἔρευναν ἔξεδόθη ἡ διμόφωνος ἀπόφασις τοῦ ἐνέργησαντος ταύτην τετραμελοῦς συμβουλίου τοῦ ὑπουργείου τῶν Μεταφορῶν.¹ Ἀναγγέλλων τὴν ὁδόφωνον ἀπόφασιν ὡ̄ ἐπὶ τῶν ναυαγίων ἐπίτροπος καὶ Ναϊσθίη ἐτόνισεν, διτὶ κατὰ πᾶσαν πιθανότητα κύριος συντελεστῆς τῆς αὐτάνδρου ἀπάλειας του «Νόρκικσταρ» 7124 τόνων γκρός, ὅπερ κατὰ τὸ ταξιδίον του ἐκ Φιλαδελφείας πρὸς τὴν Χάβρην μὲ φορτίον ἀνθρακάτιου, ἔξηφανίσθη εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν, ὥφειλε εἰς τὴν μεγάλην κακοκαιρίαν, παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ «αἱ ἀκριβεῖς συνθῆκαι καὶ ἡ σειρὰ ἔξελιξεως τῶν γεγονότων δὲν δύναται νὰ καθορισθῇ ἐπακριβῶς».

Τὰ τεθέντα ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν εἰς τὸ συμβούλιον ἔρωτήματα ἥσαν τὰ ἔξης:

1) Κατά πόσον τά μέσα διασώσεως τής ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ, τὰ πυροσβεστικὰ τοιαῦτα, τὰ φωτοδόλα σήματα καὶ τὰ μηχανήματα παραγωγῆς ἥχου, κατά τὴν διάρκειαν τοῦ τελευταίου ταξιδίου τού «Νόρτικος πάτρας» ήσαν σύμφωνα μὲ τὰς ἐν Ἰσχύι διστάζεις καὶ κατά πόσον ἡ συντήρησις καὶ ἡ ἐπιθεώρησις αὐτῶν εἰχον διεδαχθῆ κανονικῶς; 'Η ἀπάντησις εἰς τὸ ἀντέρερα ἔρώτημα, ὑπό τινας ἐλαφράς ἐπιφυλάξεις, ἢτο : «Ναι».

2) Κατὰ πόσον ἡ στοιχεία τοῦ φορτίου ἡτο κανονική; Ἡ ἀπάντησις εἰς τὸ ἔρώτημα τούτο, συμφώνως πρὸς τὰς καταθέσεις, ἡτο: «Ναι».

3) Κατὰ πόσου τὸ πλοῖον εἶχε τὸ ἐπίβεβλημένον ποσοστὸν σταθερότητος ὅταν ἀπέπλευσε; Καὶ εἰς τὸ ἔρώτημα τούτῳ ἡ ἀπάντησις ἦτο: «Ναί».

4) Ποιόν ήτο τὸ τελευταῖον γνωστὸν στίγμα τοῦ «Νόρντικσταρ»; Απάντησις: Πλάτος 44 B. καὶ μῆκος 38 Δ.

5) Ποιαὶ ήσαν αἱ κρατοῦσαι καιρικαὶ συνθῆκαι εἰς τὴν περιοχὴν αὐτῆν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ τὴν 27ην Δεκεμβρίου 1956; Απάντησις: Κατρίς νεφελώδης μετὰ καταιγίδων. "Ανεμος, πιθανῶς δυνάμεως κυκλώνος. Κατάστασις θαλάσσης: Κυματισμὸς δύγκωδης καὶ δρατόπτης μετρίος ἔως καλῆς.

6) Υπήρχον ἀλλα πλοιᾶ πλησίον τού «Νόρντικσταρ» κατὰ τὴν 27



ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Α.Ε.

ГЕНІКОІ ПРАКТОВЕТ: АТМОНДОА НОМКОУ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΙΑ: ΓΕΝΟΒΑΝ - ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

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

ΔΙΑ : ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN

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

ΔΙΑ : ΔΛΕΞΑΝΑΡΕΙΑΝ - ΠΟΡΤ ΣΑΪΑ

ΒΗΡΥΤΤΟΝ - ΛΕΜΗΣΟΝ

Α)Π ΑΧΙΛΛΕΥΣ: Ἐκ Πειραιῶς 11 π. μ. 4)6,

18)6, 2)7, 16)7,
ALEX HAFENNAARLEN AEMMLEON

ВИРУСЫ - ПОРТ ГАЙА

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

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ: Οι κάτοχοι είσιτηρών διά τά ώς ίνω πλοϊα δύνανται νά συνδυάσωσι τό ταξίδι των μέ τά πολυτελή άεροπλάνα της

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ – ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ : Π. Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α. Ε. Ακτή Μιαούλη 15 – Πειραιές – Τηλέφ. 470-895, 43-096 και εις ἄπαντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων.

Δεκεμβρίου 1957; 'Απάντησις: Τρία βρετανικά πλοία άπειχον έξι αύτού 200 περίπου μήλια, κατά την διάρκειαν της 27 Δεκεμβρίου. Είναι πιθανόν έπίσης άλλα πλοία ξένων σημαντικά να εύρισκοντο έντος της ιδίας άκτινος, κατά την αυτήν ήμερημνίαν.

7) Κατά πόσον άλλο πλοίον είδεν ή ήκουσε το «Νόρντικσταρ» μετά την 27η Δεκεμβρίου 1956; 'Απάντησις: «Όχι».

8) 'Άνευρέθη λειψαντον τού ναυαγίου και πού; 'Απάντησις: Μία σωστικός ζώνη άνευρέθη την 21η Μαΐου είς Μπέτιλ Μπάι «Αϊλ».

9) Ποιός ήταν η πιθανή αίτια τού ναυαγίου; 'Απάντησις: 'Εξ δυνάν προέκυψαν, κύριος συντελεστής της άπωλειας φάνεται νά υπήρξεν ή κακοκαιρία, μολονότι αί ακριβεῖς συνθήκαι και ή σειρά έξελιξεως τῶν γεγονότων, αί δόποιαί ήγαγον είς τὸ ναυάγιον, δὲν δύνανται νά καθορισθούν έπακριών.

10) Είναι δυνατόν ή άπωλεια νά άποδοθῇ είς πράξιν ή άμελειαν ένος ή περισσοτέρων προσώπων; 'Απάντησις: «Όχι».

Τὸ Νόρντικσταρ είχε κατασκευασθή τὸ 1943 εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μόντρεαλ καὶ ήτο τὸ πάρκο, ήσχολείτο δὲ εἰς μεταφοράς ἐμπορευμάτων άπὸ τοὺς λιμένας — κυρίως — τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν καὶ πρὸς αὐτοὺς. Διημύνθη ύπὸ τῆς έταιρίας «Τρίτων», τῆς Νέας Υόρκης ήτις ἀντεπροσώπευ τὸ Οἴκον τοῦ κ. Κ. Μ. Λασιού. ὅταν τὸ πλοίον εύρισκετο εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας. Εἰς τὴν πραγματικότητα ή διαχειρίσιος τοῦ σκάφους συνετελείτο ύπὸ τῆς «Τράιτον Σήππιγκ, Ινκ», παρὰ ἀπὸ τοὺς κ. κ. Κ. Μ. Λασιού Κόμπταν, Ατζ. 'Η τοιαύτη μέθοδος διαχειρίσεως — εἶπεν ὁ κ. Naisby — σφόνει, κατὰ τὴν γνώμην τοῦ δικαστηρίου, κενόν, ἔρθον ή μέχρι τούδε διαδικασία άπειδειν, διτὶ δὲν υπῆρχε, δηλαδή, συνεχής κεντρική ἐπίθλεψις. Τὰ συγκεντρωθέντα στοιχεῖα ἔτειθον, διτὶ τὸ πλοίον ήτο καλώς συντηρημένον καὶ έφωδιασμένον καὶ οὐδαμού ήδύνατο νά προκύψῃ, διτὶ ή άπωλεια ώφειλετο εἰς κακήν διαχείρισιν.

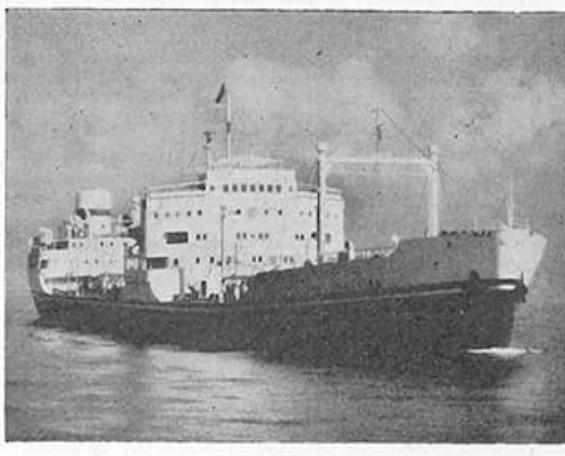
Συκευασία ἀσυρμάτου: Οι ισχύοντες κανονισμοὶ προέδιερον, διτὶ τὸ «Νόρντικσταρ» είναι έφωδιασμένον διτὶ ένδος πομπού ἀσυρμάτου, ἀκτίνος — τούλαχιστον — 150 μιλλίων καὶ διτὶ ένδος βοηθητικού τοιούτου, ἀκτίνος 100 μιλλίων. Ούδεν στοιχεῖον προέκυψε διὸ τὴν ἀκριβῆ ἀκτίνα τοῦ ὡς ἄνω πομπού, είναι ὅμως ἐξηκριβωμένον, διτὶ κατὰ τὴν νῦκτα τῆς 26ης Δεκεμβρίου καὶ εἰς χρονικὸν διάστημα μικρότερον τῶν δύο ώρῶν τὸ «Νόρντικσταρ» ἐξέπειψε πρὸς τὸν σταθμοῦ τοῦ Χάλιφαξ καὶ τοῦ Πόρτισχεντ ραδιοτηλεγραφήματα. Τούτο ἀποδεικνύει, διτὶ κάπου, ἀπὸ τὸ μέσον τοῦ Ατλαντικοῦ, ήτο ίκανόν τὸ πλοίον νά ἐπικοινωνήσῃ διὰ τοῦ ἀσυρμάτου τοῦ, τόσον μέτη την Μεγάλην Βρετανίαν, δισον καὶ μὲ τὴν Βόρειον Αμερικήν. 'Ο φορτός πομπού τοῦ πλοίου, ἀκτίνος 100 μιλλίων, ήτο δυνατόν νά ἐπικοινωνήσῃ εἰς ἀπόστασιν 300 ἔως 400 μιλλίων. Τὸ δικαστήριον, εἶπεν ὁ κ. Naisby, ἔμεινεν ίκανοποιημένον, καθ' δισον τὰ μέσα διασώσεως τῆς ήνθρωπίνης ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ, τὰ διατίθεμα παρὰ τὸ «Νόρντικσταρ» κατὰ τὸν χρόνον τοῦ ναυαγίου τοῦ, εύρισκοντα εἰς καλήν κατάστασιν, ἔνω μὲ πολὺ μικράς τινας διαφοράς εύρισκοντο ἐν τάξιν καὶ τὰ πυροσβεστικά μηχανήματα.

'Απεδείχθη, ἐπίσης, κατὰ τὴν διαδικασίαν, διτὶ τὸ σκάφος κατὰ τὸν ἀπότολον τοῦ διὰ τὴν Χάρδρην δὲν ήτο υπερφορτωμένον καὶ διτὶ αἱ ἀποδείξεις περὶ τῆς καλῆς φορτώσεως καὶ τῆς εὔσταθείας τοῦ ήσαν ἐπαρκεῖς. Μολονότι δὲν προέκυψαν ἀρκετὰ στοιχεῖα, τὸ δικαστήριον δὲν ἡσυχήνητο ύποθεσή, διτὶ τὸ κύτο τοῦ πλοίου δὲν είχον κλεισθῆ κανονικῶς καὶ διτὶ αἱ σιδηραὶ ράβδοι τῶν κυτῶν δὲν είχον τοποθετηθῆ καταλλήλως. Περαιτέρω ὁ κ. Naisby ἀνέφερεν, διτὶ τὴν 26η Δεκεμβρίου καὶ περὶ δύρων Γκρήνουΐτς 19ην, δύο προσωπικῆς φύσεως ραδιοτηλεγραφήματα ἐξεπέμφθησαν ύπὸ τοῦ «Νόρντικσταρ», μέσω τοῦ σταθμοῦ Πόρτισχεντ. Τὴν ἐπομένην 27ην καὶ περὶ δύρων Γκρήνουΐτς 1ην, δι πλοιαρχὸς τοῦ σκάφους ἀπέστειλε τέσσαρα ραδιοτηλεγραφήματα. 'Απημύνοντο ταῦτα πρὸς τὸν Λουδίνων διαχειριστάς τοῦ σκάφους, ἀνέφερον δὲ, ὡς ἡμερομηνίαν κατάπλου τοῦ σκάφους εἰς τὴν Χάρδρην, τὴν 3ην Ιανουαρίου. Παρόμιον, ραδιοτηλεγράφημα ἀπεστάλη πρὸς τὸ έν Πειραιεῖ Γραφεῖον τῆς έταιρίας καὶ πρὸς τὸν Λουδίνων διαχειριστάς τοῦ πλοίου, ἔνω ίδιαίτερον μήνυμα τοῦ πλοιάρχου διεβιδάσθη πρὸς τὴν σύζυγον τοῦ. 'Εξ δυνάν στοιχείων συνέλεγοντα, προκύπτει, διτὶ τὰ ἀνωτέρω ραδιοτηλεγραφήματα ήσαν τὰ τελευταῖα ποὺ ἐξεπέμφθησαν ἀπὸ τὸ «Νόρντικσταρ» πρὸς τὸν σταθμὸν τοῦ Πόρτισχεντ. Εἰς ούδεν ἡμερολόγιον ἀσυρμάτου βρετανικού πλοίου διαπλέοντος τὴν προαναφεοθεῖσαν περιοχὴν κατὰ τὴν ὡς χρονικήν διάσκειαν, ὡς καὶ εἰς ούδεν ἡμερολόγιον παρακτίου ραδιοσταθμοῦ, ἀναφέρεται ή ἐκπομπή σήματος κινδύνου οἰσασθῆτο φύσεως.

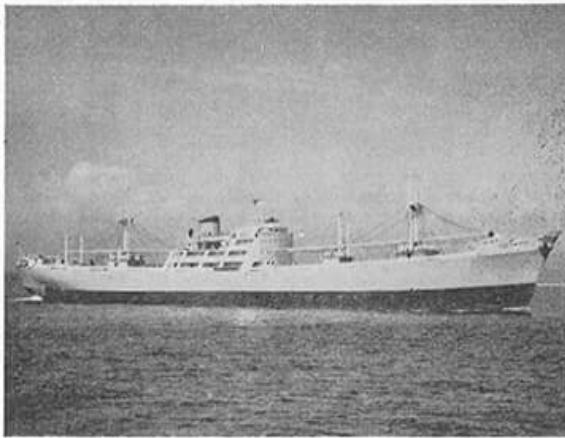
'Ανέφερεν ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Naisby, διτὶ ἀρκεταὶ πιθανότητες ἀπωλείας τοῦ σκάφους ἡρευνήθησαν, ὡς ἐπίσης καὶ ἡ προϊστορία τοῦ πλοίου ἔχιχνάσθη, πρὸς τὸν σκόπον νὰ διαπιστωθῇ, ἔαν καὶ κατὰ πόσον τὸ «Νόρντικσταρ» παρουσιάζει μειονεκτήματα εἰς τὸ κύτο τοῦ ἐπιτοποιητικός. "Ολα τὰ ἀναγκαιόντα διὰ τὴν ἔρευναν ταῦτην πιστοποιητικά δὲν κατέστη δυνατόν νὰ προσκομισθοῦν, ἀφ' ἔνδος μὲν ὡς ἐκ τοῦ συστήματος διαχειρίσεως τοῦ πλοίου καὶ ἀφ' ἔτερου λόγου τῆς ἐλλειψεως κεντρικῆς διαχειρίσεως αὐτοῦ. Πάντως, ἔξ δυνάν στοιχείων ἥλθον εἰς φῶς, προέκυψε μία συνεχής κατάστασιν παρελθουσῶν ἀδαριῶν καὶ κατὰ τὴν γνώμην τοῦ δικαστηρίου τὸ ίστορικὸν τῆς ρηθείσας καταστάσεων δὲν δίδει λαθῆν εἰς ύπωσιν, διτὶ ή ἀπωλεια τοῦ πλοίου ὀδειλετο εἰς μειονεκτικὴν κατασκευήν.

Τὸ δικαστήριον, ἐν τούτοις, δὲν ήτο εἰς θέσιν νά ἀποφανθῇ ἐπὶ τῆς ἀκριδούς αἵτιας τῆς ἀπωλείας τοῦ πλοίου. κατέληξεν, δύμως, εἰς τὸ συμπέρασμα, διτὶ ὁ κύριος συντελεστής τοῦ ναυαγίου δέοντος ν' ἀναζητηθῇ εἰς τὴν κακοκαιρίαν, παρὰ τὸ γεγονός διτὶ δέν ήτο εἰς θέσιν τὸ δικαστήριον ν' ἀναφερθῇ εἰς τὰς ἀκριδεῖς συνθήκας, ύπὸ τὰς ὅποιας ἐπέδρασεν δικαιόδοξος περὶ τοῦ πλοίου ή εἰς τὴν σειράν ἔξελιξεως τῶν γεγονότων, ἀτινα ἐπέφερον τὴν τελικὴν καταστροφήν. «Τὸ «Νόρντικσταρ» — κατέληξεν ὁ κ. Naisby — θὰ εύρισκεται, κατὰ τὸ ρηθὲν χρονικὸν διάστημα, νοτίως, κάποιας ύφεσεως καὶ ὡς ἐκ τούτου ὁ ἄνεμος δυνατόν νά μετεβλήθῃ ἀπὸ δυτικὸν εἰς βορειοδυτικόν, διτὶ αἱ νέαι αὐταις συνθήκαι, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸν ἐν Δυσμῶν Βαριφόν κυματισμόν, νά ἐδμιούργησαν μία λίσιαν ἐπικίνδυνον κατάστασιν διὰ τὸ πλοίον. Τέλος, παρὰ τὸ γεγονός διτὶ τὸ 34 ἀνδρῶν πλήρωμα τοῦ σκάφους ήτο διαφορετικῶν ἔθνικοτήτων, γλωσσικῶν ζήτημα συνεννοήσεως, ἔξ δυνάν συμπεραίνεται, δὲν προέκυψεν. Οι ἀξιωματικοὶ καὶ τὸ πλήρωμα, ἐντός τῆς δικαιοδοσίας ἐνός ἔκαστου, ήσαν καλοὶ καὶ ίκανοι ναυτικοί».

MARINE PAINTS
ICI



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.

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ Κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, ('Ιούλιος). — Διά τριών φοράν από όκταμήνου όδεικτης της Αμερικανικής βιομηχανικής παραγωγής κατά Μάιον έστη μειωσεων αύξησην κατά όκτω διλας μονάδας. (145 τού Αύγουστου 1957 και 126 τού Απριλίου τού 1958). Η πτώσης πράγματι υπήρξε σοβαρώτερα τών προηγουμένων κριτισμών περιόδου του 1946-1949 και τού 1953-1954. Εναντι των πωλήσεων 5.8 έκατον, αύτοκινήτων τού 1957, υπολογίζεται έφετος νά πωληθήσουν 4.2 έκατομ. και έναντι 113 έκατομ. τού χάλυβος, μόνον 75 έκατομ. έφετος.

— Παρά ταύτα το εισόδημα του καταναλωτικού κοινού δὲν φαίνεται νά είναι έφετος υποδεικτέρων είμην κατά 1% τού περιστονού. Τούτο και υποδεικνύει την δυνατότητα ταχείς έξαντλησεως τών άποθεμάτων βιομηχανικών προϊόντων.

— "Άν συνεψώς τό εισόδημα τών καταναλωτών διατηρηθή κατά τούς έπομένους μήνας περί τά σημερινά έπιπεδα, άναμενεται άπο τού Σεπτεμβρίου ή είς υψηλότερα έπιπεδα άνοδος της παραγωγής.

• Τονίζουν σχετικώς οι άναλυοντες τάς φάσεις της ύφεσεως: "Η σημειουμένη έλαφρά ανάρρωσης της βαρείας βιομηχανίας είς τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας δεν πρέπει νά έρμηνευθή, ώς άπαρχη και νέας περιόδου εύημερίας. Η παρουσία υφεσίας — καθυστερημένη πως — είναι άκριδώς μια περίοδος άναπτροσαρμογής της παραγωγής και της καταναλώσεως, την όποιαν και έπρεπε τις νά την περιμένουν.

— Ή τεραστία άνοδος τού βιοτικού έπιπεδου τής άμερικανικής μεσοίας τάξεως προεκλεγεντες έντασιν μάλλον, παρά μείωσιν της εύπαθείας της οικονομίας, με έφημέρους μεταπτώσεις έντασεως και συστολής της άγοραστικής ίκανότητος.

— Ό οιοδήποτε ήμπορει κά άναστείλη διά τινα χρόνον την άγοράν μας οικίας, ένος νέου αυτοκίνητου ή ψυγείου ή συσκευής τηλεοράσεως, δι' ο και μέρος της ύφεσεως δένον νά άποδοθή είς την άλλαγή της σκέψεως του καταναλωτού, ητις, άπο τού 1955, ήρχισεν έπικρατούσα.

— Ούτω, αι δαπάναι διά την άποκτησιν είδων μακράς διαρκείας, έτη το 1957 άνηρχοντο είς 35 δισεκατομμύρια δολαρίων (12% περίπου έπι τού συνόλου τών δαπανών τών καταναλωτών) ήρχισαν άπο τού 1955 νά υποχωρούν.

— Το μέτρον τών δαπανών τού 1958 δι' αυτοκίνητο, έπιπλα και είδη οικιακής χρήσεως παρουσιάζει τοιουτοτρόπως μίαν έξειαν έκπτωσιν και αι δαπάναι διά νέας τοποθετήσεις και έφοδια ήπειρωρησαν άπο 37 έως 31 περίπου δισεκατομμύρια δολαρίων. Μέχρις όπου άνακυψη νέας της κατάστασης μεταστροφής είς τάς άγοραστικάς τάξεις, δέν θά πρέπει νά περιμένωμεν την έπανοδον είς περίοδον «μπούμ», παρομοίου των έτων 1955-57.

• Λέγουν οι υπεύθυνοι παρατηρηταί τών έξειδίζεων της άμερικανικής οικονομίας: «Η άποκατάστασης είναι πιθανόν νά είναι ταχεία και ζωηρά. Εις τη πρώτα της βήματα θα πρέπει νά άναστητη είς την βιομηχανίαν του χάλυβος. 'Εαν διατηρηθή ή αύξηθη θα ρυθμός της παραγωγής της κατά τούς μήνας 'Ιούλιον και Αύγουστον, τότε θα πρέπει νά παραδεχθώμεν, ότι η υφεσία άνηκει πλέον είς το παρελθόν. 'Αλλ' έταν έπαναπέσθετο είς τά 55% της παραγωγικής της δυναμικότητος, θα πρέπει νά περιμένωμεν πλέον το φινόπωρον διά μίαν νέαν κρίσιμον διαπίστωσιν των έξειδίζεων».

• "Ανοδον της οικονομικής δραστηριότητος άνευ προηγουμένου προβλέπουν κατά τά προσεχή έτη — περί το 1962 και 63 — οι υπεύθυνοι τού Υπουργείου Εμπορίου παρατηρηταί της άμερικανικής οικονομίας. Θά είναι τόση ή ζήτησης άγασθων και υπηρεσιών, ώστε οι άριθμοι της βιομηχανικής παραγωγής τών έτων 1955, 1956 και 1957 νά είναι σχετικοί με μετρίας κατάστασιν εύημερίας.

— Ή καμπή, πάντως, πρὸς την άνιούσαν άρχιζει άπο την έφετεινή θερινή περίοδον. Ετη πιθανών νά χρειασθή ή άποκατάστασης της θμολογίας είς την οικονομίαν. Το νέον «μπούμ» μετά έτη πάντως θα σημειωθή. Εις τάς προβλέψεις αύτάς συναντώνται οι περισσότεροι τών οικονομολόγων.

• Συσσωρεύονται έλλειμματα είς τον άμερικανικόν προϋπολογισμόν. Διά τον λήξαντα την 30ή 'Ιουνίου διαπιστούνται έλλειμμα 3.4 δισεκατομ., δολ. Διά τον άρχαμενον την 1ην 'Ιουλίου το έλλειμμα υπολογίζεται είς 10.3 δισεκατομμύρια δολ.

• Κάποια, συγκρατημένη πάντως, αιτιοδοξία ήρχισε νά έπικρατή είς την σκέψην τών παραπτηρών της ναυλαγοράς. Επί ωρισμένων περί την κίνησην τού ήπειροποντίου ήμπορίου πληροφορών στηρίζεται ή καλή διά την αύριον πρόβλεψις. 'Ιδουν αι πληροφορίαι αύται:

— Αρχίζει έντος τών ήμερων ή έκτελεσης του ψηφισθέντος άπο το Κογκρέσον νόμου περί έξωτερικής βοηθείας. Τά εξ 'Αμερικής φορτία θά είνε περισσότερα.

— 'Η έδυτης έξ αλλού της οικονομικής ύφεσεως τείνει νά παρέλθη. 'Η Ούωλλ Στρότη προεξοφλεί ήδη την βελτίωσην της οικονομίας. Διαπιστούται ή αύξησης της παραγωγής και αύτό σημαίνει βαθμιαίαν ζωηρότητα και των μεταφορών. Περιστέρετα μεταλλεύματα και πρώτας υλας θά χρειασθή, σύν τω χρόνω ή βιομηχανία.

— Χαλαρούνται είς ήδη τάς χώρας της Δυτικής Εύρωπης οι πιστωτικοί περιορισμοί, γεγονός όπερ σημαίνει ζωηροτέρων παραγωγικήν δραστηριότητα και συνεπώς μεγαλυτέρων ζήτησην πρώτων υλών.

— Παρά τά μεγάλα άποβεμάτα γαιανδράκων είς την Εύρωπην, οι προβλέψεις τών Αμερικανών έξαγωγών ήμιλιον περί είσαγωγής είς την Εύρωπην 38-42 έκατομμυρίων τόνων έφετος και ήλλων τόσων διά το 1959. Αι προναυλώσεις συνεχών ταξιδίων με την πάροδον τού χρόνου έξαντλουνται. Τονιάς νέον θά ζητηθή είς την ναυλαγοράν.

• 'Ως μία άκομη ένδειξης πιθανής κατά τόν χειμώνα βελτιώσεως, άσθενούς έστω, της ναυλαγοράς διά τά τάνκερς άναφέρεται ή έξηκριωμένη πληροφορία, ότι η «Σέλλα» διέταξε δεκα τέσσαρα σκάφη γνω-

στού "Ελληνας έφοπλιστού, χρονοναλωμένα παρ' αύτης, νά ταξιδεύουν με ήδην των τή ταχύτητα, άκυρουμένης τής προηγουμένης έντολης περί μειωμένης τοιστής. Μέ γοργότερον, δηλαδή, τόν ρυθμόν θά διενεργήται η διακίνησης τών πετρελαιοιδών.

— Νά οφείλεται τούτο είς τά γεγονότα τού Λιβάνου και τούς φόρους γενικότερας άναπτροχής ή είς την άναγκην συμπληρώσεως δημιουργουμένων κενών είς την κατανάλωσιν και άποκαταστάσεως τών άπονεμάτων;

— 'Εν τώ μεταξύ διαπιστούται άπο τάς στατιστικάς τού α'. τριμήνου 1958, ότι ή κατανάλωσις πετρελαιοιδών είς τόν έλευθερον Κόσμον, έξαιρεται της Βορ. Αμερικής, έμφανιζει σταθεράν την άναπτυξίν. Είναι κατά 15% άνωτέρα έναντι τού άντιστοίχου τριμήνου τού 1956. Κατά τό 1957 ή κατανάλωσις είς ήδη έλευθερον Κόσμον μόλις κατά 2% ήδη η περτέρα έναντι τού 1956. Διά τό τρέχον έτος η αύξησης υπολογίζεται είς 4%. 'Ο μέσος δρός τής αύξησεως μεταπολεμικών έκυμαίνετο μεταξύ 6-7% έτησίων.

• 'Η άνεργία είς την Άμερικην δεν ηγήθη είς ή σημείον άνεμενότερον. 'Εφθασε τά 5½ έκατομμύρια τόν 'Ιουνίου, έναντι τών 6 προβλεπομένων. 'Ας σημειωθή, ότι οι έργαζομενοι υπέρεβον τά 66½ έκατομμύρια άτομα.

• Διαπιστούνται άπο τούς επισήμους κύκλους της Εύρωπας Κοινότητος Χάλυβος και Γατάνθρακος ωρισμέναι ένθαρρυντικοί έπι τής πορείας της παραγωγικής δραστηριότητος τών ξεχωρών.

— Τού χάλυβος, λ. χ., αι παραγγελίαι άνελαδον ρυθμόν ίκανοποιητικών και ή κατανάλωσις βαίνει αύξησην, ένω και αι τιμαί διεθνώς σταθεράν έμφανιζονται.

— 'Ελπίζεται βασίμως, ότι κατά τό τρίτον τρίμηνον τού έτους θά σημειωθή τό τέρμα της άπο τινων μηνών έμφανισθείσης ύφεσεως.

— "Οσον άφορά τό γαιανθράκα ή κατανάλωσις του ήγγισε τά άριστης άντιστοίχου περιστονής. Κρίνεται έπισης τούτο ίκανοποιητικόν.

• Χαρακτηριστική της συστολής τών θαλασσίων μεταφορών, είναι ή κίνησης τών βελγικών λιμένων ήσον άφορα, είδικότερον, τά μεταλλεύματα. Οι σχετικοί άριθμοι άποκαλύπτουν, διατί τό τράμπ φορτηγών τόσον δοκιμάζονται.

— Κατά τά τρία τελευταία έτη ή Δυτική Εύρωπη είσηγαγε, μέσω βελγικών λιμένων, 4.000.000 τόνων μεταλλευμάτων άνω τρίμηνον. 'Ηδη, ή άντιστοίχος κίνησης διά τό πρώτον τρίμηνον τού τρέχοντος έτους μόλις έφθασε το 1.000.000 τόνων, ή δε ποσότης αύτη μετεφέρθη κυρίως διά σκαφών προναυλωμένων.

— "Οσον άφορά τό γαιανθράκα, 600.000 τ. μόνον έκλεισθησαν κατ' 'Ιουνίου, με έκφορτωσιν είς βελγικούς λιμένας, έναντι άντιστοίχων άριθμων 3.000.000 τόν. διά τόν 'Ιουνίου τού 1957 και 5.000.000 τόν. διά τόν 'Ιουνίου τού 1956.

• 'Η κρίσις, ζώει, είχε τόν άντικτυπό της εύρων είς τά φορτηγά γραμμῆς. 'Επιλημνήθησαν τά «άδουτσάντερ» (δηλαδή τά έκτος «Κόμπραν» σκάφη), τά κινούμενα πρός ήδους τους τομείς. Ναυλώνονται τάτου με χαμηλούς ναυλών ήποτε κερδοσκοπούντας έπιχειρηματίας και τίβευται με ήδο φόρτωσιν διά τά περασθαν γενικών έπιχειρημάτων. 'Η παρέμβασις τόν ένων ήλιγον σκαφών ήποχρεώνει και τάς έταιριας τακτικών γραμμών είς την περικοπή τών ναυλοδογίων των.

• Κατά τό πρώτον πεντάμηνον τού τρέχ. έτους αι μεταφερθήσαι ποσότητες σιδηρομεταλλεύματος, μέσω τών Μεγάλων Λιμνών, έφθασαν είς τό κατώτερον ήποτε τού 1939 έπιπεδον. 'Ανηλθον μόλις είς 4.123.171 τόν., έναντι 16.714.273 τόν. διά τήν άντιστοίχου περιοδούν τού 1957.

— Τών γαιανθράκων έπισης αι μεταφορά ήποτε έπιχειρηματίας είς 7.886.507 τόν., έναντι 14.844.756 τόν. τού άντιστοίχου πενταμήνου π. έ. και μόνον τά σιτηρά ήνεφασιών κάποιαν αύξησιν, με 3.402.422 τόν., έναντι 2.739.563 τόν. τόν. ήτης άντιστοίχου περιοδού τού 1957.

— Αύτοι και μόνοι οι άριθμοι είνε δηλωτικοί της κρατούσης περιωρισμένης βιομηχανικής δραστηριότητος είς τή Βόρ. Αμερικήν.

• Είς 3.076 έκατομ. δολ. έφθασαν κατ' 'Ιουνίου τά συναλλαγματικά ήποτε μεταβολάτα της περιοχής της στερλίνας έναντι τών 1.850 έκατομ. τού Σεπτεμβρίου 1957.

— Διά την έσινη ιδιαιτέρω της περιοχής της Μπριτοπόλεως ή τοισιάτη πρός την άνιούσαν πορεία τών ήποτε μεταβολάτων κρίνεται έξαιρετικώς εύνοικη, ήποτε δείγμα της σταθεροποίησεως του άγγλικον νο-

ARIST. THEODORAKOPULOS

REPRESENTATIVE OF
SCHAAR & NIEMEYER

ESTABLISHED 1851

WHOLESALE SHIPCHANDLERS

HAMBURG 11

FREEPORT, BROOK 6

TELEF: 36 22 46) 47) 48) 49
PRIVATE: 23 56 08

TELEGRAMS: SCHAARMAYER - HAMBURG

μίσματος.

— Μείωσιν, τούναντίον, τών συναλλαγματικών των άποθεμάτων έμφανίζουν αἱ ἑκτὸς τῆς Εὐρώπης ὄντας εἰς τὴν περιοχὴν τῆς στερείνας χώραι, αἱ παράγουσαι πρώτας ςῦλας. Η ὑποτίμησίς των προεκάλεσε σημαντικὴν ἐξάντλησιν τῶν εἰς συνάλλαγμα διαθεσίμων.

• Τεράστιαι ποσότητες δημητριακῶν ἐκ τῶν ἀμερικανικῶν κρατικῶν ἀποθεμάτων θὰ παραχωρηθοῦν εἰς τὰς Ἰνδίας. Τὰ πρὸς μεταφορὰν φορτία ὑπολογίζονται εἰς 700 χιλ. τόν. (500 χιλ. τόν. σίτου καὶ 200 χιλ. τόν. ἀράβοσίτου) καὶ θὰ καλυφθοῦν δι' αὐτῶν αἱ ἀμέρικαι ἐπιστιστικαὶ μεγάλων περιοχῶν τῶν βορειοανατολικῶν Ἰνδίων.

— Νέα συμφωνία διὰ τὴν παραχώρησιν καὶ ὅλων γεωργικῶν προϊόντων, ἀξίας ὑπερτριακούς ἑκατομ., δολλαρίων, τελεῖ ὑπὸ διαπραγμάτευσιν εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα. Προβλέπεται κατ' Αὔγουστον ἡ ὑπογραφὴ τῆς.

• Μὲ τὴν πάροδον τῶν πληθωριστικῶν τάσεων εἰς τὴν Δυτ. Εὐρώπην ὅλα τὰ κράτη ὑποβιβάζουν τὸν προεξοφλητικὸν τόκον καὶ χαλαρώνουν τοὺς πιστωτικοὺς περιορισμούς. Διευκολύνεται ἡ ζωηροτέρα τῆς οἰκονομίας τῶν δραστηριότητος.

• Η μείωσις τοῦ προεξοφλητικοῦ τόκου εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ ἡ αἰσθητὴ χαλαρώσις τῶν πιστωτικῶν περιορισμῶν πιστεύεται ὅτι σημαντικῶς θὰ προωθήσουν τὴν οἰκονομικὴν δραστηριότητα, τὴν ἐμφανίσασαν τελευταῖς τὰ πρώτα σημεῖα τῆς συστολῆς, λόγω ἀκριβῶν τῶν ληφθέντων περιοριστικῶν κατὰ τῶν πληθωριστικῶν τάσεων μέτρων.

• Μὲ δικαιολογημένη ἀνόησυχην παρακολουθοῦνται τὰ γεγονότα τοῦ Λιβάνου ἀπὸ τὴν βιομηχανίαν τοῦ πετρελαίου.

— Προκινεύεται καὶ πάλι τὸ ὅλον σύστημα τῆς διανομῆς τῶν πετρελαίων τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Οἱ πετρελαιαγωγοὶ διέρχονται διὰ τῆς Συρίας καὶ τοῦ Λιβάνου καὶ ἡ Διώρυξ εἰνεὶ εἰς χείρας τοῦ Νασσέρ.

— Μία ἔνη ἀνάμιξις εἰς τὰ πραγματα τοῦ Λιβάνου ὑπάρχει φόδος νὰ συνεπιφέρῃ καὶ τῆς Αιγαίου τὴν παρέμβασιν.

— "Ἄς σημειώθῃ, ὅτι διὰ τῶν ἀγωγῶν πρὸς τὴν Μεσόγειον διοχετεύονται 860 χιλ. βαρελίων πετρελαιοῦ ἡμερησίως καὶ τὰ τάνκερς διὰ τῆς Διώρυγος μεταφέρουν 1.900.000 βαρ. ἡμερησίως. Αὐτὴ ἡ ποσότης ἀντιπροσωπεύεται σχεδόν τὰς ἀνάγκας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Βρ. Ἀμερικῆς."

— Τὰ ἀποθέματα τῆς Δυτ. Εὐρώπης θεωροῦνται ἰκανοποιητικά. Καλύπτουν ἔνα τριμηνον καταναλώσεως. "Υπῆρχον πληροφορίαι, ὅτι διὰ λόγους ἀσφαλείας τείνουν νὰ αὐξηθοῦν καὶ πάλι.

• Οι περιορισμοὶ τῶν εἰσαγωγῶν ἀκαθάρτου πετρελαίου εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας θὰ συνεχισθοῦν. "Ο πρόεδρος κ. Αἰζενχάουερ, ὡς ἀνάφερον αἱ πληροφορίαι ἔξι Οὐασιγκτώνος, ἔδειχε τὴν σύστασιν, ὅπως εἰσαγωγαὶ εἰς τὴν περιοχὴν τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν παραμείνουν εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν 221.000 βαρελίων ἡμερησίων.

• Ο Καναδᾶς ἀντιμετωπίζει κρίσιν ὁσυτάτην διὰ τὰ πετρελαία του. "Η περιοκή τῶν εἰσαγωγῶν ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν προεκάλεσεν ἀπώλειαν 40-50 χιλ. βαρελ. ἡμερησίως, τὸ 10% τῆς καναδικῆς παραγωγῆς."

— "Αφ" ἔτέρου τὸ εὐθηνὸν μεταφορικὸν κόστος ἐπιτρέπει εἰς τὰ πετρελαία τοῦ ἔξωτερικοῦ νὰ συναγωνίζωνται τὰ ἐντόπια καὶ οὕτω ὁ Καναδᾶς καλύπτει τὰ 40% τῶν ἀναγκῶν του ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν. Ὁρισμένα καναδικά κέντρα καταναλώσεως ἀπέχουν πράγματι πολὺ ἀπὸ τὴν περιοχὴν τῆς παραγωγῆς τῶν πετρελαίων. Στοιχίζει εὐθηνότερον ὁ ναύλος μεταφορᾶς ἀπὸ τὴν Βενεζουέλαν.

• Τὸ ἔργον τῆς ἐκβαθύνεως τῆς Διώρυγος τοῦ Σουεζ ἀπὸ 34 πόδας εἰς 37 πόδας προκείται ἐντὸς τοῦ ἔρχομένου μηνὸς νὰ ἀρχίσῃ.

— "Ἀμερικανικοὶ εἰδικοὶ Οἰκοὶ τὸ ἀνέλαβον. Θὰ διαπανθούν 18 ἑκατομ., δολλαρίων καὶ εἰνεὶ τὸ πρώτον βῆμα διὰ τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῆς Διώρυγος, ὅστις προβλέπεται νὰ στοιχίσῃ 256 ἑκατομ. δολλαρίων. Τὰ μεγαλύτερα σύνηπερ-τάνκερς θὰ τὴν διαπλέουν.

• "Υπὸ τὴν πίεσην τῶν χωρῶν τῆς Δυτ. Εὐρώπης καὶ τῆς Ἰαπωνίας χαλαροῦνται οἱ περιορισμοὶ εἰς τὰς συναλλαγαῖς μεταξὺ Σοβιετικοῦ μπλὸκ καὶ Δύσεως.

— Πλείστων ὄσων εἰδῶν βιομηχανικῶν, τῶν ὅποιων ἀπηγορεύετο ἡ ἔξαγωγή, θὰ ἐπιτρέπεται τοῦ λοιποῦ. Μεταξὺ αὐτῶν μηχανῆματα, πλοια, ἡλεκτρικὰ εἴδη, χημικὰ κλπ.

• Ἐκπρόσωπος τῶν Γάλλων εἰσαγωγέων γαιανθράκων ἐδήλωσεν εἰς τοὺς Ἀμερικανοὺς ἔξαγωγεῖς τοῦ Σικάγου, ὅτι καὶ ἀν ἀκόμη ἡ εὐρωπαϊκὴ ζήτησις σημειώσῃ περιστέρω τίνα πτώσιν καὶ τὰ ἀποθέματα παραμείνουν ὥγκῳ, ὑπάρχει πάντοτε θέσις ἐν Εὐρώπῃ διὰ τὸν ἀμερικανικὸν γαιανθράκα.

— Προεξοφλῶν τὴν κατάστασιν ἔτοντεν, ὅτι ἡ Εὐρώπη θὰ καταστῇ αὐτάρκης, ὅσον ἀφορᾷ τὸν γαιανθράκα, ἀλλ' ὅτι, ὅπωσδηποτε, ἡ ἀνάγκη διατηρησεως μιᾶς ισορροπίας τιμῶν ἐπιβάλλει τὴν ἀγοράν, τόσον τοῦ εὐρωπαϊκοῦ, ὅσον καὶ τοῦ ἀμερικανικοῦ γαιανθράκα.

— Τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς θὰ πρέπει νὰ παραμείνῃ χαμηλόν. Τὰ νεότευκτα μεγάλα σκάφη τῶν 15 μέχρι καὶ τῶν 25 χιλ. τόνων ἐλπίζεται νὰ τὸ ἐπιτύχουν.

• Πρόσφατοι στατιστικαὶ ἀποκαλύπτουν τὴν ἔκτασιν, τὴν ὅποιαν ἔχουν προσλάβει οἱ τάσεις τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλισμοῦ πρὸς ἀκύρωσιν ναυπηγικῶν συμβολαίων. "Υπολογίζεται, ὅτι ἐντὸς ἔξαμηνου τὰ τελοῦντα ὑπὸ παραγγελίαν σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 50.5 ἑκατομμυρίων τόνων d.w., ἐμειώθησαν εἰς 40.5 ἑκατομ., τόνων d.w. συνεπείᾳ τῶν ἐν τῷ μεταξὺ παραδόσεων, ἀλλὰ καὶ τῶν ἀκυρώσεων. Η διατοπὴ ἀναφέρεται εἰς δεξαμενόπλοια σὲ ἑκατομμυρίων τόνων, ἡ δὲ ὑπόλοιπος εἰς σκάφη διαφόρων ὅλων κατηγορίων. Εἰδικῶτερον, αἱ γνωσθεῖσαι ἀκυρώσεις συμβολαίων ὑπολογίζονται εἰς 3 ἑκατομμυρίων τόνων d.w. Πιθανῶς γὰρ εἶνε καὶ περισσότεραι.

• Διαθέτουν — λέγει ἡ Μόσχα — τὰ Σοβιέτ 100 χιλ. βαρ. ἡμερησίως ἀργοῦ πετρελαίου πρὸς ἔξαγωγήν. "Ἐκεῖνεν ἡ ἐπίμονος προσφορά του μὲ τιμᾶς κάτω τῶν διεθνῶς κρατουσῶν.

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.

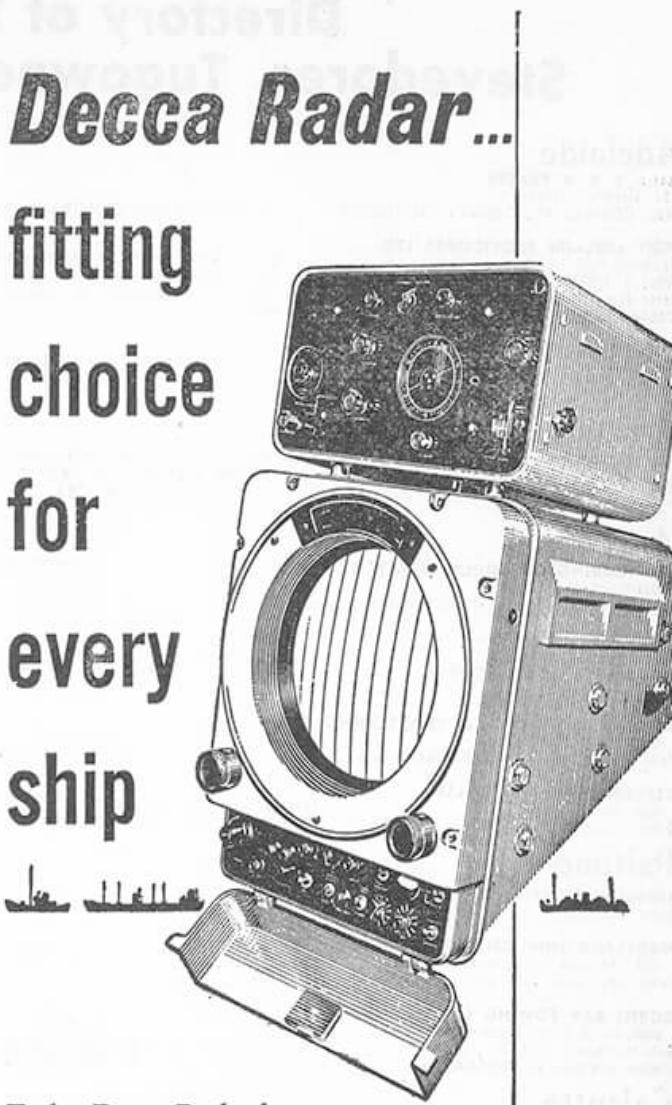
Decca TM 46

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



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
Télé: J. 1582) 1713
After Hours J. 6869
Cables «PORTADPROV»

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

Amsterdam

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

Antwerp
STEVEDORING CO. QUICK DISPATCH S.A.
Maasstraat 44
Tele: 32238 Cables «FRANSSWART»

JOSEPH J. LEE & CO.
17, Batavia Street,
Tele: 35.61.36 33.61.37—33.61.64
Cables «LEE»

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

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

Baltimore

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

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

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

Calcutta

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

Cape Town

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

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

Casablanca

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

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

Ceuta: NORTH-STAR

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

Columbia & Willamette River Ports

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

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

Dakar

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

JOKELSON & HANDSAEM
T8 Place des Nations
Tele: 7825 Cables «JOKELSON»

STEVEDORES AND CONTRACTORS

WHOLESALE SHIPPING SUPPLIERS

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

SHIPPING PROVIDORES

Durban

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

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

SHIPPING, CLEARING
AND TRAVEL AGENTS

STEVEDORES

Finland

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

Fremantle

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

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

STEVEDORES

SHIPCHANDLERS

Georgetown (Dem)

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

Gibraltar

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

Hamburg

THOR NILSEN
21, Kajen Tele: 23.28.41(42
Cables: «STEVEDORING HAMBURG»

SHIPCHANDLERS

Hull

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

STEVEDORES

Humber

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

Karachi

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

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

Liverpool

REA LIMITED
Pacific Building, James St.
Tele: Central 6070 Cables «IGNEUS»

STEVEDORES

London

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

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

Lourenco Marques

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

SHIPCHANDLERS

Madras & Coast Ports

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

SHIPCHANDLERS

Melbourne

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

STEVEDORES

Perito Moreno

THE FLEET FORGE PTY LTD.
Tele: MX 5233 9113 Lorimer St. SC 5
Cables: «FLEETWAYS»

SHIP REPAIRERS

Porto Alegre

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

SHIP'S FITTINGS

Rio de Janeiro

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

STEVEDORES & CONTRACTORS



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΤΑ ΛΑΙΝΕΡΣ ΤΟΥ ΒΟΡ. ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ

Κατά διεσχιθείσαν συζήτησιν εις τὴν ἐπίμορφην «Πλαναμερικανικήν ἑταῖριαν» ἐπὶ ληπτικάτων αναφερόμενών εἰς τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν, ἐπὶ καθαρᾶς ἐμπορικῆς βάσεως, ἐμφράσθη τὸ συμπέρασμα, ὅτι ὁ καταλληλότερος τύπος ἐπιβατηγοῦ λαίνερ διὰ τὴν γραμμῆν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ ὀφείλει νὰ ἔχῃ τὰ κάτωθι χαρακτηριστικά : Χωρητικότητα οὐλής ἀνωτέρων τῶν 30.000 τόνων γκρός, ταχύτητα κυμαινούμενην μεταξὺ 20 ἔως 22 μιλλίων καὶ ἀνετα διαιρέσιμα διὰ τὴν μεταφοράν ἐπιβατῶν τῆς τουριστικῆς θέσεως, μὲ ιδιαιτέρως μέγαν ἀριθμὸν κοινωνήστων χώρων. Ο. κ. Ἀλστον, τῆς ἀεροπορικῆς ἑταῖριας «Πλαναμέρικα», διεύπιστος τὴν γνώμην, ὅτι ἡ ἐποχὴ τῶν αεριπορωθεύμενών δισκόλως θὰ ἐπηρεάσῃ τὰς θαλασσίας συγκονιώνας. Θό δημιουργήσῃ μόνον μίαν νέαν τάξιν πλεστῶν, οἵτινες — κυρίως — θὰ προτιμούν τὰ ταχέα αεροπορικὰ ταξίδια, χάριν τῶν ὑποθέσεων των. Ξε ἄλλου ὁ δόκτωρ Μπόκκε, τοῦ ἐπίμορφην «Γραφείου Οικονομικῶν Υποθέσεων καὶ Μεταφορῶν» ἀπεκάλυψε, ὅτι ἔγενοντα μερικά διαδίκτυα πρὸς τὴν κυβέρνησιν τῆς Μπόνης διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς γερμανικῆς γραμμῆς τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, παρεχομένης πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τῆς κρατικῆς ἔγγυής σε πρὸς ναυπήγησιν ή ἀγορὰν τῶν καταλλήλων λαίνερ.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΙΣ

Οι ιδιοκτήται πλοίων λιθεριαών, ἔλεγχομένων, ἀνικόντων, δηλαδή, εἰς ἀμερικανικὰς «Κορπορέσιον», πρέπει νὰ προσέξουν μίαν τελευταῖαν ἐπιτυχίαν τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων τῆς ἀμερικῆς. Κατώρθωσαν νὰ προσεταιρισθοῦν τὸ ἀλλοδαπὸν πλήρωμα ἐνὸς λιθεριανοῦ σκάφους, ἀμερικανικῆς ιδιοκτησίας καὶ νὰ λάβουν παρ' αὐτοῦ τὴν ἔξυσιστοδησην, ἵνα διαπραγματεύσουν τοὺς ὄρους τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, βάσει τῶν ὑφισταμένων συνθηκῶν ἐργασίας ἐπὶ τῶν ὑπὸ τὴν Ἀστερόεσσαν πλοίων.

Ἐχαρακτηρίσθη ὡς νίκη τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων ἡ τοιαύτη προσχώρησις τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν καὶ ὡς ἀπαρχὴ ἐφαρμογῆς τῶν ἀμερικανικῶν κανονισμῶν ἐργασίας ἐπὶ τῶν ὑπὸ ζένας σημαίας ἀμερικανικῶν σκαφῶν.

Οι ἑκπρόσωποι τῆς Διεθνοῦς Ἐνώσεως Ναυτεργατῶν ἐδήλωσαν, μετὰ τὴν πρώτην αὐτὴν ἐπιτυχίαν των, ὅτι θὰ ἀπεκτείνουν τὰς ἐνεργείας τῶν πρὸς τὰ ἄλλα τάνκερς καὶ φορτηγὰ ἀμερικανικῆς ιδιοκτησίας, τὰ φέοντα ζένας σημαίας καὶ ζένα πληρώματα.

ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ "ΣΤΕΙΤΣ"

Η «Στείτς Στήμσιπ Κόμπαν», τοῦ Ἀγίου Φραγκίσκου, ητις ἔξυ-

πηρετεῖ τὴν γραμμὴν τοῦ Εἰρηνικοῦ, ἔζητησε νὰ ἐπιχορηγηθῇ, προκειμένου νὰ ἐφαρμόσῃ τὰ ναυτηγικά της πρόγραμματα τὸ προδέσποτον τὴν κατασκευὴν 20 φορτηγῶν πλοίων. Εἰς ἀνακοίνωσιν τοῦ ὁ πρόδερος τῆς ἑταιρίας, ἀνέφερεν, ὅτι ἀρχικῶς ἡ κατασκευὴ τριῶν σκαφῶν ἀποτέλεσει τὸ πρώτον βῆμα πρὸς ἐφαρμογὴν τοῦ προγράμματος ἀντικαταστάσεως, μέχρι τοῦ 1972 τοῦ υφισταμένου στόλου τῆς ἐκ 13 σκαφῶν, μὲ προδελεπομένην δαπάνην 150 ἑκατομμύριών δολλαρίων. Ὁ στόλος τῆς ἑταιρίας συγκροτεῖται σύμερον ἀπὸ πέντε σκάφη τυπου «Μάρινερ», πέντε τύπου «C.3» καὶ τρία «Βίκτορους». «Σχεδιάζομεν ἀπὸ τώρα τὰς νέας αὐτὰς ναυτηγήσεις — εἶπεν ὁ πρόδερος τῆς ἑταιρίας — πολὺ πρὸς ἐπέλθη, δηλαδή, τὸ δρυον τῆς ἡλικίας, ὅπερ θὰ ἀπαιτησῃ τὴν ἀντικαταστασιαν τῶν ὑπαρχόντων σκαφῶν μας, διότι ἔχουμε ἐμπιστοσύνην εἰς τὸ διαρκῶς ἀναπτυσσόμενον ἐμπόριον εἰς δόλαρίτην τὴν Εἰρηνικοῦ». Τὸ κόστος ἐκάστου τῶν τριῶν πρώτων πλοίων ὑπελογίσθη εἰς 14.5 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Ἡ κυβερνητικὴ ἐπιχορήγηση ἀναμένεται νῆ καλψή τὰ 47 % τοῦ ποσοῦ, τὸ δὲ ὑπόλοιπον θὰ καταβληθῇ παρὰ τῆς ἑταιρίας. Τὰ νέα ταῦτα πλοία θὰ ἔχουν μῆκος 563 ποδῶν καὶ χωρητικότητα 15.000 τόνων d.w., θὰ διαθέσουν δὲ διαμερίσματα διὰ δώδεκα ἐπιβάτας καὶ — κατὰ τὸν πρόδερον τῆς ἑταιρίας — θὰ αὔγησουν τὴν δυναμικότητα τῆς γραμμῆς εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἔχασφαλοισθῇ ἡ ταχυτέρα ἔξυπρέτησις τῶν φορτωτῶν τοῦ Εἰρηνικοῦ.

ΙΑΤΩΝΙΑ

ΜΕΤΑΤΡΟΠΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ

Διάφορα ιαπωνικά ναυπηγεῖα καὶ μηχανουργεῖα προσφέρονται: νὰ ἐκτελέσουν μετατροπὰς τῶν «Λίμπερτυς» εἰς δηζελοκίνητα. Βάσει προκαθωρισμένης τιμῆς καὶ ἐντὸς χρονικού διαστήματος, ἐννέα τὸ πολὺ μηνῶν. Η ἀντικαταστασια τῆς πρωστηρίου ἀπομηχανῆς διὰ πετρελαιομηχανῆς ἐγκεκριμένου τύπου, γνωστῶν εύρωπαικῶν ἐργοστασίων, θὰ ἔχει σφαλίζει εἰς τὰ σκάφη ταχύτητος 12 μιλλῶν, μὲ κατανάλωσιν 11 ½ ἔως 12 τόνων βαρέος πετρελαίου, ἔναντι προηγουμένης καταναλώσεως 25 τερίποτον τόνων καὶ μὲ μικρότερα ταχύτητα. Μεσιτικὸς Οἰκος τοῦ Λονδίνου, δοτίς ἀντιπροσωπεύει τὰ ἔνδιαφρόμενα ιαπωνικά ναυπηγεῖα, ἐλασθεῖς ηδή διαφόρους αἵτησις ἀπὸ μέρους πλοιοκτητῶν ζητούντων μεζονας λεπτομερείας.

Ἡ μέθοδος μετατροπῆς, τὴν δόποιαν πραγματοποιοῦν τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεῖα, ἀτίνα ἐπίστης προμηθεύουν καὶ τὰς πετρελαιομηχανᾶς ἐντὸς ἑπτὰ ἔως ἐννέα, κατὰ μέσον ὅρου, μηνῶν, συνίσταται εἰς τὴν ἀφαιρεσιν τῆς ἀπομηχανῆς καὶ ἐνὸς λέβητος καὶ εἴτε εἰς τὴν τοποθέτησιν τῆς πετρελαιομηχανῆς καὶ ἐνὸς λέβητος καυσαερίων, τοποθετούμενου ἐντὸς τῆς καπνοδόχου. Κανονικῶς αἱ ἀποκίνητοι βοηθητικαὶ μηχαναὶ τοῦ σκάφους θὰ διατηροῦνται — τούτῳ βεδαίοις ἔξαρταται ἐκ τῶν συνθηκῶν, ὑφ' ἃς αἱ ἀλόγη μηχαναὶ τελοῦν — ὅ δὲ τρόπος ἐγκαταστάσεως τῆς πετρελαιομηχανῆς θὰ είναι, εἴτε διὰ τῆς ἀφαιρέσεως ἐλασμάτων τοῦ καπνοδόχου, εἴτε διὰ τῆς κοπῆς τοῦ διαφράγματος ἐμπροσθετοῦ τοῦ κύτου No. 4.

Ὕπὸ τὰς ἀνωτέρω συνθήκες, ἡ κατωτάτη διδομένη τιμὴ διὰ πετρελαιομηχανῶν πραγματικῆς ἴπποδυνάμεως 3400 πίππων, είναι ἡ τῶν 150.000 λιρῶν Ἀγγλίας, ὡς ἔγγιστα, ἡ δὲ δηλη ἐργασία τῆς μετατροπῆς δύναται νὰ συμπληρωθῇ ἐντὸς δέκα ἔως ἐνδεκα ἔβδομάδων. Προκειμένου μάλιστα περὶ μετατροπῆς περισσοτέρων σκαφῶν ἐνὸς πλοιοκτήτου, θὰ σταιτήσαι ένας μὴν διά ταχέ σκάφος, μετά τὴν παράδοσιν τοῦ πρώτου.

Μεταξὺ τῶν ἀγκεκριμένων ἀφ' ἑτέρου τύπων πετρελαιομηχανῶν, τὰς ὁποίας δύνανται νὰ προμηθεύσουν διὰ τὰ ὑπὸ μετατροπῆς σκάφη τὰ ιαπωνικά ναυπηγεῖα καὶ ἐργοστάσια, καταλέγονται καὶ οἱ τύποι «B», καὶ «W», «M.A.N.» καὶ «Σουλτζερ». Ὅποιοι ζένας ἔχαρταται, ὅτι ἐκ τῆς ἐν λόγω μετατροπῆς δύνανται οἱ πλοιοκτήται, δῆλον νὰ ἔχουν τὰς ἀποκτήσιους.

Rotterdam

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

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,
GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

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

SHIP REPAIRERS
& BUILDERS

SHIPCHANDLERS & BONDED
WAREHOUSE OWNERS

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

STEVEDORES

Singapore

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

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

WAH HIN & CO. LTD.

62 Robinson Road
Tele: 22340-3884-3885-6127
Cables: «PROVISIONS»

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

TUGOWNERS

Sydney n.s.w.

N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD.
Tele: B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street
Cables: «MOTIVE»

STEVEDORES

STEVEDORES

Vancouver B.C.

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

STEVEDORES

STEVEDORES

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)
850 Hastings Street West
Tele: Marine 6481-2 Cables: «LOUISWOLFE»

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

GENERAL SHIP SUPPLIES

Mormugao

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

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

Portland (OREGON)
NORTHWEST SHIPPING SUPPLY

2323 Northwest Lovejoy Street
Cable Address: «NORSHIP»

Rangoon

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

κονικώτερον φορτηγόν, άλλα νάρχουν και έλαφράν αυξήσιν τής είς τόνους π.ν. χωρητικότης του, καθ' θσον ή άφαίρεσις τού άπτωλέδητος άντισταθμίζει τό μεγαλύτερον βάρος τής πετρελαιομηχανής διά τής έξικονομήσεως χώρου τινός δι' ώφελιμον φορτίον. Τούτο πάντως έχαρτατοι είκ τής έγκαταστάσεως, τήν όποιαν δ' ένδιαφερόμενος πλοιοκτήτης έχει προτιμήσει.

ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΝΑΥΤΙΓΗΣΕΩΝ

Κατά τὰ δεδομένα τῆς Επιτροπῆς ἐπὶ τοῦ σχεδίου ἀναπτύξεως τῆς ιαπωνικῆς ναυτιλίας, θά ἀπαιτηθοῦν 354 σκάφη διὰ τὴν ἑκτέλεσιν τοῦ προβλεπομένου διὰ τὸ 1962 ἀριθμού ταξιδίων ἐπὶ τακτικῶν γραμμῶν. Θά χρειασθῇ, ἐποιένως, νάρχουν σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 150.000 τόνους, θά ναυπηγώνται ἐπίσημως. Κατά Μάρτιον τοῦ 1963, συμφωνῶς πρὸς τὸ σχέδιον, δ' ιαπωνικός ἐμπορικός στόλος θά έχῃ τελείως ἀνακαινισθῇ καὶ μόνον σκάφη 49.000 τ. θά είνε προπολεμικής ναυπηγήσεως, κανένα πλεικῆς κατασκευῆς καὶ σκάφη 28.000 τ. σχερσάθεντα ἀπὸ τὸ έξωτερικόν. Αὐτὰ διὰ τὴν ὀκεανοπόρον ναυτιλίαν τὰν τακτικῶν γραμμῶν.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν ἀκτοπολικήν ναυτιλίαν, αὐτή θά χρειασθῇ ἔνα μεγαλύτερον ἀριθμὸν μονάδων, τῶν 2.000 τόνους καὶ ἄνω. Σκάφη τῆς κατηγορίας ταύτης, συνολικῆς χωρητικότητος 150.000 τόνους, προβλέπεται νάρχουν κατασκευάζωνται ἐπίσημως. Ὡς πρὸς τὰ δεξαμενόπλοιαν, ἀναμένεται, διὰ μέχρι τοῦ 1962 αἱ εἰσαγωγαὶ πετρελαίων θά φθασσον τὰ 24½ ἑκατομμύρια τόνους καὶ διὰ πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς τοιαύτης αὔξησεως θά πρέπει νάρχουν ἀποκτηθοῦν, προσθέτως πρὸς τὰ ὑπάρχοντα, ἔτερα δεξαμενόπλοια, συνολικῆς χωρητικότητος 200.000 τόνους γκρός.

ΙΣΡΑΗΛ

ΠΛΟΙΑ ENANTI ΕΠΑΝΟΡΘΩΣΕΩΝ

Οκτὼ ἀκόμη πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 200.000 τόνους π.ν. καὶ ἀξίας 36 ἑκατομμυρίων δολαρίων, πρόκειται νάρχουν παραγγείλη τὸ 'Ισραὴλ εἰς τὰ ναυπηγεία «Ντόύτις Βέρφτ», τοῦ 'Αμβούργου, ἐναντὶ ἐπανορθώσεων. Τὸ μεγαλύτερον έξι αὐτῶν θά είναι ἔνα δεξαμενόπλοιον χωρητικότητος 45.000 τόνους π.ν. Τὰ αὐτὰ γερμανικά ναυπηγεῖα ἔχουν κατασκευάσουν μέχρι τοῦδε ἔτερα σκάφη, περιλαμβανομένων τεσσάρων ἐπιβατηγών καὶ ἔνος δεξαμενόπλοιον, ἐπὶ τῆς βάσει τῆς Ιδίας συμφωνίας περὶ ἐπανορθώσεων.

Ἐξ ἀντιθέτου ὑπῆρχον πληροφορίαι, διὰ ή κυβέρνησις ἥρχισε διαπραγματεύεις διὰ τὴν ἀκύρωσιν ἐνὸς μέρους τῶν παραγγελιῶν σκαφῶν, τὰς ὅποιας ἔδωσεν εἰς διάφορα ναυπηγεῖα τῆς Δυτικῆς Γερμανίας. Πρόκειται κυρίως, διὰ τέσσαρα φορτηγά, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ δύο τῶν 16.000 τόν. π.ν. καὶ τὰ ἄλλα δύο τῶν 7.000 τόν. π.ν., τὰ ὁποῖα ἐπρόκειτο νάρχουν παραδόσεως τὸ 1962—63. Τὰ σκάφη αὐτὰ ἀντιπροσεύουν τὰ 13% τῆς συνολικῆς χωρητικότητος, ἡ ὁποία παρηγέλθη ἀπὸ τὸ 'Ισραὴλ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Δυτικῆς Γερμανίας καὶ τὰ ὁποῖα ἀνέρχονται εἰς 350.000 τόν. π.ν.

ΝΑΥΤΗΓΕΙΑ ΕΙΣ ΧΑΙΤΙΦΑΝ

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Κατὰ τὴν ἑταῖρον συνέλευσιν τῆς «Ἐνώσεως» τῶν Νορβηγῶν ναυλωμεσιῶν δὲ πρόδρομος αὐτῆς κ. Κάρλ Λῆ ξέπηρε τὴν σημασίαν τῆς ναυτιλίας, ὡς παράγοντος διὰ τὴν νορβηγικήν οἰκονομίαν. Παρὰ τὰς ἐπικρατούσας δυσμενεῖς συνθήκας ἔργασίας εἰς τὴν διεθνή ναυλαγοράν, ἔξεφρασεν δὲ ὁμιλητὴς τὴν γνώμην, ὅτι η νορβηγική ναυτιλία ἐν τῷ συνόλῳ τῆς ἀδρίαν κατέχει θέσιν εἰς τὴν παγκόσμιον χωρητικότηταν καὶ ἀνέφερεν, διὰ ή δύναμις τῆς ἑτετραπλασιάσθη ἀπὸ τῆς ληξίας τοῦ πολέμου καὶ ἐπένευεν, εἰς τρόπον ὕστε τὴν Ιην 'Ιανουαρίου ἐ. ἐ. νάριθμη σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 8.900.000 τόν. γκρός καὶ μέσης τῆς ληξίας 9 ἑταῖρον. 'Αναστικώτερον, τὰ 45% τῆς δυνάμεως ταύτης ἀναφέρονται εἰς σκάφη ἡλικίας κάτω τῶν 5 ἑταῖρον καὶ τὰ 58% τῶν ἀποστολούμενων εἰς διεθνῆς μεταφοράς σκαφῶν εἶναι δεξαμενόπλοια, τὰ δὲ 42% είναι σκάφη ἔργου φορτίου. 'Αναφορικῶν μὲ τὴν προσπτικὴν περαιτέρων ἐνισχύσεως ἀνέφερεν, διὰ τὴν Ιην 'Ιανουαρίου τρέχοντος ἔτους ἑτέλουν ὑπὸ παραγγελίαιν διὰ νορβηγικὸν λογαριασμὸν σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 5.700.000 τόν. γκρός, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ 75% ἀνέφεροντο εἰς δεξαμενόπλοια. Τὸ ποσοστόν τῆς νορβηγικῆς ναυτιλίας — εἴπε — καλύπτει σήμερον τὰ 7.6% τοῦ παγκόσμιον τονάλι, ἐναντὶ ἀντιστοίχου ἀριθμού 7.1% διὰ τὸ 1939, αὐξήσις, δηλαδή, ἐπιφαινακώς μὲν μικρά, ἐν τῷ ούσιᾳ της, δῆμος, σημαντική, ἀληφῆται.

ὅψιν ὁ ηγήμενος δύγκος τοῦ ὑπάρχοντος στήμερον παγκοσμίου τονάλι, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν προπολεμικὴν ἐποχήν. Διὰ τοὺς στόλους τῶν εσηματωνέουσαν εὐκολίας δὲ ὁμιλητὴς ἐτόνισεν ἐμφαντικῶς, ὅτι κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα τὸ ποσοστόν συμμετοχῆς τῶν ἐπὶ τοῦ παγκόσμιον τονάλι ηγήμηθεν ἀπὸ 1.2 εἰς 11.3 %. Τὸ παρελθόν ἔτος, ἔξι ἄλλου, η νορβηγικὴ ναυτιλία εἰσέφερεν εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας 3300 ἑκατ. κορωνῶν εἰς ξένον συνάλλαγμα, διὰ δὲ τὸ τρέχον ἔτος ἡ ἀντιστοίχης συμβολὴ ὑπολογίζεται εἰς 2900 ἑκατομμύρια κορωνῶν, παρὰ τὴν ύψισταμένην ἐκπτωσιν τῆς ναυλαγορᾶς.

Ἐπισκοπῶν ὁ ὁμιλητὴς τὰς δυνατότητας τῆς ναυλαγορᾶς ἀνέφερε τὴν σταθεράν αὐξήσιν τῆς ζητήσεως χάλυβος ἀνὰ τὸν Κόσμον. Αὗτη — εἶπε — σημαντικὴν ἐνέχει σημασίαν διὰ τὴν ναυτιλίαν, διότι σημαίνει ζήτησιν τονάλι πρὸς μεταφοράν μεταλλεύμάτων. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ἡ κατηγορία τῶν μεταλλοφόρων σκαφῶν ἀνήρχετο εἰς 3.500.000 τ., μὲν μεταφορικὴν δυναμικότηταν 16.500 τ. κατά πλοϊον. Σήμερον τελοῦν ὑπὸ παραγγελίαιν μεταλλοφόρα συνολικῆς χωρητικότητος 2.500.000 τόνους τονάλι, τὸ δὲ μέσον δρόμον μεγέθους τῶν ἐν λόγῳ πλοϊον πήξηθει εἰς 19.000 τόν. ἐνώ καὶ αἱ ταχύτητες τῶν εἰναι ψηφλοτέραι.

Υπολογίζεται εἰς τὴν Ἀμερικήν, διὰ ή ἑταῖρία κατὰ κεφαλὴν κατανάλωσις χάλυβος, εἰναι 1500 λίτραι. Δεδομένου διθεύ, διὰ πληθυσμὸς θά αὐξηθῇ — ως ὑπολογίζεται — ἐντὸς τῶν προσεχῶν εἰκοσιν ἐπὼν κατό 50.000.000 ψωχῶν, εὐκόλως συνάγεται τὸ συμπέρασμα, διὰ τὴν ἀνάγκην μεγάλων θά αὐξηθῇ καὶ ἡ κατανάλωσις χάλυβος. Εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν ἡ παραγωγὴ ἀκατεργάστου χάλυβος ηγήμησεν ἀπὸ τοῦ 1946 κατά 50%. Μέχρι τοῦδε ἡ Μεγάλη Βρετανία παρήγε τὰ 50% τῆς ζητήσεως της, δὲ ἀναλογία αὐτῆς προβλέπεται νάρχουν διατηρηθῆ καὶ εἰς τὸ μέλλον. 'Υπελογίσεις, τέλος, ὁ κ. Λῆ, διὰ αἱ φορτώσεις μεταλλεύμάτων διὰ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν θά αὐξηθοῦν κατό 1.500.000 τ. ἐπησίως καὶ διὰ ή ζητήσις τονάλι διὰ μεταφοράς μεταλλεύμάτων θά αὐξηθῇ, διότι τὸ σκάρη πολεμικῆς ναυπηγήσεως σὺν τῷ χρόνῳ θά ἐκλείψουν

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

Ἡ μεγαλύτερα ὁμαδικὴ παραγγελία πλοίων, ποὺ ἐδόθη ποτὲ ἐν καιρῷ εἰρήνης, ἀναφέρεται εἰς τὴν τελευταίαν ρωσικήν παραγγελίαιν πρὸς τὴν Πολωνίαν. Περιλαμβάνει αὐτῆς ἑκατὸν σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 500.000 τόνους τονάλων γκρός καὶ ἀντιπροσωπεύει, κατ' δύγκον, τὰ 20% τῆς ἡδη κατεχομένης ὑπὸ τῶν Σοβιέτων χωρητικότητος, ἡ ὁποίας ὑπολογίζεται πρὸ διετίας — ἔξι δσων εἰχον γνωσθῆ στοιχείων — διὰ ἡριθμεὶ 716 σκάφη, χωρητικότητος 2.5 ἑκατομμυρίων τόνους γκρός. Αἱ ἐν Πολωνίᾳ ναυπηγήσεις πρώρισται νάρχουν ἀντικαταστήσουν τὰ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου παραχωρίζεντα σκάφη εἰς τὴν Ρωσίαν, βάσει τοῦ γνωσθοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου «περὶ ἐκμισθώσεως καὶ δανεισμοῦ». Τὰ παραγγελθέντα σκάφη περιλαμβάνουν 24 φορτηγά τῶν 10.000 τόνους π.ν. ἐκαστον, 54 δηζελοκίνητα τῶν 4.000 τόνους π.ν. διὰ τὴν μεταφοράν ξυλείας, 15 ἀλιευτικά ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ ικανὸν ἀριθμὸν μικρῶν τάνκερ.

ΤΟΥΡΚΙΑ

ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

Πίστωσις 200 ἑκατομμυρίων λιρῶν Τουρκίας διετέθη ἀπὸ τὴν κυβερνητικήν τῆς Αγκύρας διὰ τὸν ἑκατούρχοντος τῶν κυριωτέρων λιμένων τῆς χώρας. Θὰ δαπανηθοῦν 30 ἑκατομμύρια λιρῶν διὰ νέας ὑπόστρεγα καὶ ἐγκατάστασιν γερανῶν εἰς τὸν πρώτον λιμένα τῆς χώρας, τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντινούπολεως, διὰ τὸν ὁποῖον λέγεται ἀπὸ μέρους τουρκικῶν κύκλων, διὰ συγκεντρώνειν 5.000.000 τόνους ἐπησίων. 'Ισον ποσὸν θὰ αὐτιστήσῃ καὶ διὰ τοὺς λιμένας τῆς Σαμψούντος καὶ τῆς Μερσίνας, ἐνώ δαπάνη 27.5 ἑκατομμυρίων λιρῶν Τουρκίας θὰ καλύψῃ ὡρισμένα ἔργα δελτιώσεως τοῦ λιμένος τῆς Σμύρνης. 'Αντιμετωπίζεται, ἐξ ἄλλου, ἡ διεύρυνσις τοῦ λιμένος τῆς Τραπεζούντος, ἵνα καταστῆ προστότος εἰς σκάφη τῶν 30.000 τόνουν, ἐνώ καὶ ἡ κατασκευὴ νέου λιμένος εἰς Χαϊδάρ πασσά θέλει ἀπορροφήσει πλέον τῶν 50 ἑκατομμυρίων τουρκικῶν λιρῶν.



Τὸ νεότευκτον ἀμερικανικὸν υπερωκεάνιον «Σάντα Ρόζα» 20 χιλ. τόνουν, ὅπερ ἀπὸ διμήνου ἐτέθη ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὴν γραμμή N. 'Υόρκης - Καραϊβικής. Πρόκειται περὶ σκάφους ἑκτάκτως πολυτελούς—διὰ τὸ πλήρη ἐγκατάστασιν κλιματισμού, περιλαμβανομένων καὶ τῶν διαιμερισμάτων διὰ τὸ πλήρωμα. Δεύτερον ἀδέλφον σκάφους ναυπηγεῖται, τὸ «Σάν Πάολο». Πλοιοκτήτρια 'Εταιρία ἡ «Γκρείς Λάιν».

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

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

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΑΙ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΙΣ

Διαφεύδεται ή ειδησις περί άκυρώσεως της παραγγελίας παρά του Οίκου Χανδρή ένδος φορτηγού είς τά ναυπηγεία της Τεργέστης. Τούκαντιον ή ναυπηγησις συνεχίζεται καὶ τὸ σκάφος πρόκειται νὰ καθελκυθῇ την 30ην 'Ιουλίου. Θά όνομασθη «Ντόνα Γκιζέλα».

Άνευράφη εἰς τὸν ἀγγλικὸν τύπον ή πληροφορία, καθ' ἥν τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ Οίκου Χανδρῆ (τοῦ Λουδίνου) προβλέπει 10 φορτηγὰ τῶν 15.000 τόνων d.w. ἔκαστον καὶ διὰ τὰ συμβολαῖα διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν κατενεμήθσαν, ὡς ἔχης: Εἰς τὰ ναυπηγεία Ντόξφορτ, τοῦ Σάντερλαντ, 6 σκάφη, εἰς τὰ ναυπηγεία Μπάρτραι 2 καὶ εἰς τὰ ναυπηγεία Νοτιν καὶ Πίγκερστικλ τὰ ὑπόλοιπα δύο. Προστίθεται ή λεπτομέρεια, διὰ τὰ σκάφη ταῦτα θὰ ἔχουν τέσσαρας νέου τύπου δίποδας ίστούς.

— Άνεκοινώθη πρὸ ήμερῶν τηλεγράφημα ἐκ Κιέλου, διὰ τὰς ἔκει ναυπηγεία Χοβαλτσέρκε πρόκειται νὰ καθελκυθῇ περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους ἐνδεξαμενόπλοιον τῶν 65.000 τόνων d.w. διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ωνάστην. Ως γνωστόν, ὁ κ. Ωνάστης εἶχε προδῆ πρὸ καιροῦ εἰς παραγγελίαν ὀριθμοῦ τίνος δεξαμενοπλοίον τῶν 65.000 τόνων d.w. εἰς τὰ ῥημένα γερμανικὰ ναυπηγεία.

— Τὸ δελτίον τῶν 'Ιαπωνῶν ναυπηγῶν ἀσχολεῖται εἰς τὸ τελευταῖον τεύχος, τοῦ μὲ τὸ ἐπιδεικνυμένον ἀπὸ μέρους τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ναυπηγησιν δεξαμενοπλοίων, χωρητικότητος κυμανομένης μεταξὺ 46.000 καὶ 68.000 τόνων d.w. Αναφέρεται σχετικῶν, διὰ τὸν κ. κ. Κ. Μαλιμᾶς καὶ Ἀρ. Ωνάστης ἐπίδικων νὰ διαφυλάξουν ἐσχάρας δι' ἀπώτερας ήμερομηνίας. Αἱ προσφερόμεναι ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς τιμαὶ κυμαίνονται μεταξὺ 130 ἑως 140 δολαρίων κατὰ τὸν d.w., τινὲς δὲ ἐξ αὐτῶν ἐξητησαν καὶ πιστωσίες μέχρι τῶν 85% τῆς ἀξίας τῶν πλοίων, μὲ ὀκτατὴ τὴν ἔξοφλησιν.

— Εἰς τὸ αὐτὸν δελτίον ἀναφέρεται, διὰ τὸ ἐφοπλιστής κ. Στ. Νιάρχος διαπραγματεύεται μὲ ιαπωνικὰ ναυπηγεία τὴν μετατροπὴν καὶ μεγέθυνσιν δέκα δεξαμενοπλοίων τοῦ τύπου «T.2», εἰς σκάφη ἔνδρου φορτηγῶν χύμα (bulk carriers), χωρητικότητος 18.000 τόνων d.w. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐξητησαν ηδη προσφορὰί ἀπὸ ἐξ ιαπωνικὰ ναυπηγεία.

ΑΙ ΛΚΥΡΩΣΕΙΣ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ

Πληρφορούμεθα, διὰ τὸ παραγγελία εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Λίμπεκ ἐνδος φορτηγού διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου 'Ιγγλεσ̄ ήκυρωθή, μὲ καταβολὴν ἐνδος ἑκατομμυρίου μάρκων. Φαίνεται πιθανόν, διὰ τὸν ἔτερον ἐφοπλιστικὸς οίκος θὰ ἀκυρώσῃ παραγγελίαν τοῦ εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία διὰ τῆς καταβολῆς τοῦ ίδιου ποσοῦ.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΣΤΕΡΟΕΣΣΑΝ

Εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Νιούπορτ Νιούς είχον, ὡς γνωστόν, παραγγελθῆ ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν «Εστέρια» (διαχειρίστης κ. Χατζηλία) δύο δεξαμενόπλοια τῶν 45.000 τόνων d.w. ἔκαστον, προσορίζομενα διὰ ἔνην σημαίαν. Τελευταῖς ἡ ἐν λόγῳ ἐταιρία ἐξεδήλωσε τὴν πρόθεσην, διὰ τὸν ἔγγραφη τὸ ἔνα ἔξ αὐτῶν εἰς τὸ ἀμερικανικὸν νηολόγιον, ἐνώ τοῦ ἔτερου — καθ' ὑπαρχούσας πληροφορίας — θὰ ἀνέστελλετο ἡ ναυπηγησις. Κατόπιν τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως, ἐξητήθη ἡ ἔγγυότης τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως διὰ τὴν χρηματοποιίαν της ναυπηγησιού τοῦ πρώτου, ίσως καὶ τοῦ δευτέρου. 'Έκπρόσωπος εἰς Νέαν 'Υόρκην τῶν ἐνδιαφερούμενών ἐφοπλιστῶν εἴνε δι. κ. Μανώλης Κουλουκούνης.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Απὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ Τάραντος κοθειλύσθη τὸ φορτηγὸν «Μαρίνα», τρίτου κατὰ σειράν, διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου Δρακούλη καὶ ἀδελφὸν

πρὸς τὰ δύο προηγούμενα «Μαίρη-Σοφία» καὶ «Καλλιόπη». Απομένουν ηδη πρὸς ναυπηγησιν δύο ἑτεροί ἀδελφοί φορτηγά.

— Απὸ τὰ ναυπηγεία Μιτσούμπισι (ἀναδιοργανωθέντα) καθειλκύσθη τὸν διην 'Ιουλίου τὸ δεξαμενόπλοιον «Εμπερλίν», 32.600 τόνων d.w., διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «Εμπερλίν», τελούσης ὑπὸ τὴν διαχείρισην τῶν κ. κ. Βεργωτή, Θεοφ. Βάτη, Γ. Μοάστου καὶ I. Γρέγου.

— Τὴν 9ην 'Ιουνίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Μιτσούμη καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «Ισλα Κάστρο» (παραφαύδος τοῦ συγκροτήματος τῆς «Οράιον») τὸ δεξαμενόπλοιον «Ανδρος Τρέιντερ» 28.500 t. γκρός ἡ 46.000 τόνων d.w. Τὸ σκάφος ἐφωδιάσθη διὰ τὴν πρώσων του μὲ ἀμτοστροβίλους δυνάμεως 19.000 ππων, μὲ προβλεπομένη ταχύτητα 17 μιλλίων. Παράδοσις τέλη Νοεμβρίου.

— Απὸ τὰ ναυπηγεία Ισικαβάτζιμας καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «Μονφόρτε» (τοῦ συγκροτήματος τῆς «Οράιον») καθειλκύσθη τὴν 14ην 'Ιουνίου, ὡς προανεφέραμεν, τὸ φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου χύμα «Ανδρος Μάτζικ» 14.300 t. γκρός ἡ 20.000 τόνων d.w. Διὰ τὴν πρώσων του ἐγκατεστησαν ἀμτοστροβίλοι, δυνάμεως 12.000 ππων, μὲ προβλεπομένη ταχύτητα 17 μιλλίων. Παράδοσις μέσα Αύγουστου.

— Επίσης ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Μιτσούμπισι (τῆς Γιοκοχάμας) καθειλκύσθη τὴν 17ην 'Ιουνίου (κατὰ ἓντος τῶν ἐνωρίτερον τοῦ ἀρχικῶν προβλεψέντος χρόνου) τὸ δεξαμενόπλοιον «Ἀλθέα» 25.000 t. γκρός ἡ 40.000 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Βέγας» (τελούσης ὑπὸ τὴν διαχείρισην τοῦ Γραφείου 'Ανδρέαδου). Διὰ τὴν πρώσων του ἐφωδιάσθη μὲ ἀμτοστροβίλους δυνάμεως 17.000 ππων, μὲ προβλεπομένη ταχύτητα 17 μιλλίων καὶ μὲ παράδοσιν τέλη Σεπτεμβρίου.

— Απὸ τὰ ναυπηγεία Μπέλλεμ τῆς ἀκτῆς τοῦ Ειρηνικοῦ (Άγιος Φραγκίσκος) καὶ μὲ ἀνάδοχον τὴν 1ην Ιουνίου ἔνα δεξαμενόπλοιον 32.650 τόνων d.w., τῆς ἐταιρίας «Ναυτιλίος», ὅπερ θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν Αστερόδεσσαν καὶ θὰ δομασθῇ «Σίστερ Κατίγκω».

ΠΑΡΑΛΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Απὸ τὰ ναυπηγεία Χακοντάτε παρελήφθη τὴν 20 'Ιουνίου, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, καθ' ὃς ἀνέπτυξεν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 14½ μιλλίων, τὸ φορτηγὸν «Παναγία Θεοσκέπαστη» 10.700 t. γκρός ἡ 15.240 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κασάγια» (διαχείριστης κ. Κυδωνίες). Τὸ σκάφος ἔχει ἐφοδιασθῆ μὲ μηχανάς Ντηζέλ, M.A.N., ιστωνίκης κατασκευῆς καὶ δυνάμεως 6000 ππων.

— Τὸ παληθὲν εἰς ἐφοπλιστὰς τοῦ Χόγκ Κόρκ παναμαϊκὸν φορτηγόν μας «Ματαντό» 7310 t. γκρός (τοῦ 1945) παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγροταράστας του ἐτέθη ὑπὸ τὴν διαχείρισην σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Sin Je-ρονίμος».

— Μικρὸν ὀλλανδικὸν σκάφος 219 t. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1935, ἀγορασθὲν παρ' Έλληνας, παρελήφθη εἰς Ρότερνταμ, ὑκασεῖς τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Στέλλα». Τὸ ἐν λόγῳ πλοῖον ευρίσκεται ἡδη ἐν πώλη διὰ Πειραιᾶ.

— Τὸ ἀγορασθὲν ἐπίσης παρ' Έλληνας μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Ορτούλια» 522 t. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, παραληφθὲν εἰς Λονδίνον ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Παναμᾶς καὶ μετωνομάσθη «Γεώργιος Κ.», ἐγγραφέν εἰς τὴν δύναμιν τῆς νέας ἐταιρίας «Γιόγκες».

— Τὸ παληθὲν εἰς Αγγλούς τῆς Απωλοτῆς φορτηγὸν «Μαλτζέζαν» 6965 t. γκρός (τοῦ 1941) παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγγλικούς σημαῖας τοῦ μετωνομάσθη «Ιούρε Βαλτρι». Η ἀγγλικὴ σημαία διετηρήθη.

— Έπίσης τὸ παληθὲν μεταξὺ Έλλήνων φορτηγὸν «Εβῆ Λιβανοῦ» 4839 τόν. γκρός (τοῦ 1937) παρελήφθη εἰς Ρότερνταμ ἀπὸ τοὺς ἀγροταράστας του, ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιβερίας καὶ μετωνομάσθη «Μαϊόμπαρκο».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. N. Νομικοῦ καὶ Σία φορτηγὸν «Βίκι» 2890 t. γκρός (τοῦ 1909) παραληφθὲν εἰς Πειραιά μετωνομάσθη «Άγιος Χαράλαμπος». Η σημαία τῆς Κοσταρίκας διετηρήθη.

— Έπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν ίδιον, ὡς ἀνω, πλοιοκτήτων φορτηγὸν «Βασιλῆς» 1881 t. γκρός (τοῦ 1911) παρελήφθη εἰς Πειραιά καὶ μετωνομάσθη «Οίσα» καὶ οὐχὶ «Ούντρια», ὡς ἔχει ἀρχικῶς ἀνακοινωθῆ.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Άλ. Σιγάλα καὶ Σία (ἀντὶ τιμῆς 21.000 λιρῶν) φορτηγὸν «Εμύλω» 2407 t. γκρός (τοῦ 1928) παραληφθὲν εἰς Πειραιά μετωνομάσθη «Καπετάν Μανώλης». Η παναμαϊκή σημαία αντεκατεστάθη διὰ τῆς σημαίας τοῦ Λιβανού.

— Τὸ παληθὲν εἰς Ιταλούς, ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγὸν μας «Θέο» 2407 t. γκρός (τοῦ 1928) παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγροταράστας του εἰς τὴν Γένοβαν μετωνομάσθη «Catalini S.» καὶ ὑψωσε τὴν ιταλικὴν σημαίαν.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἀγγλικὸν μότορσιτ «Ια Κιντά» 5808 t. γκρός, 9300 τονων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1936, ἡγοράσθη ἀπὸ παναμαϊκήν ἐταιρίαν ἐλληνικῶν συμφέροντων, ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 120.000 λιρῶν, μὲ παραληφθήν εἰς Αγγλίαν ἡ Κόντινεντ κατ' Αύγουστον.

— Τὸ λιβεριανὸν φορτηγόν μας «Δημητρίος Δ. Σ.» 7005 t. γκρός, 10.000 τονων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβεύ τοῦ 1958, ἐπαλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τοῦ Χόγκ Κόρκ οὗτοί τιμῆς 130.000 λιρῶν καὶ

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

ΕΝΑΡΕΙΣ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ ΕΚΑΣΤΗΝ 1^{ην} ΚΑΙ 16^{ην} ΕΚΑΣΤΟΥ ΜΗΝΟΣ

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 139 & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ · ΤΗΑ. 471.041 · ΠΕΙΡΑΙΕΣ

μὲ διάσεον παράδοσιν εἰς τὸ Ρόττερνταμ.

—Τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ejancal» 7991 τ. γκρός, 13.055 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1937, ήγοράσθη ἀπὸ τὴν καλύπτουσαν Ἑλληνικὰ συμφέροντα παναμαϊκὴν ἑταῖριαν «Μάννα», ἀντὶ τιμῆς 70.000 λιρῶν. Θά παραληφθῆ εἰς Μπωμόν, σὺν εὑρίσκεται παραπλισμένον.

—Τὸ ὑπὸ ἄγγλικὴν σημαίαν καναδικὸν φορτηγὸν «Sundale» 2884 τόν. γκρός, 4623 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερβεῦ τοῦ 1957, ήγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 185.000 δολλαρίων καὶ παραλαμβανόμενον κατ' αὐτὰς εἰς Μπωμόν, σὺν εὑρίσκεται παραπλισμένον.

—Ἡ ναυτικὴ ἑταῖρια «Ἀγαπολικῆς Μεσογείου» ἀνεκοίνωσεν εἰς τὸ Υ.Ε.Ν. τὴν παρ' αὐτῆς ἀγοράν τοῦ σουβικῆς κατασκευῆς μικροῦ νορβηγικοῦ φορτηγοῦ «Solsgry» 755 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1919.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ ἄγγλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Νοέμι» (εἰς «Ἄλεξ», εἰς «Νίκος», εἰς «Ιωνία», εἰς «Κωνσταντίνος ΧΙΙ» 3932 τόν. γκρός (τοῦ 1914) ἐπωλήθη εἰς Γιουγκοσλαύους διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 27.500 λιρῶν.

—Ἐπίσης τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγὸν μας «Σιντσέριτο» 6735 τ. γκρός (τοῦ 1921) ἐπωλήθη εἰς Ἰάπωνας διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 63.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Οζάκαν τὸν προσεχῆ μῆνα Αὔγουστον.

—Τὸ ἀργούν ἀπὸ 11 Ἀπριλίου εἰς Τζάκσονβιλλ, μὲ ἔκτεταμένας ζημιαὶς ἐκ προσαράξεως παναμαϊκὸν φορτηγόν μας «Μαρκέλλα» 3483 τ. γκρός (τοῦ 1920) ἐπωλήθη εἰς Ἀμερικανούς διαλυτάς, μὲ ἀμεσον παράδοσιν, εἰς οίαν κατάστασιν εὐρίσκεται. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

ΤΑ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Συμφώνως πρὸς συγκριτικὸν πίνακα, τὸν δποίον κατέτρισεν ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσία τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἡ τεθεῖσα ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν χωρητικότης κατὰ τὸ ἄρθρον 13 τοῦ N. Διατάγματος 2687) 1953, ἀπὸ τοῦ 1954 μέχρι καὶ τοῦ α' ἔξαμηνος τοῦ 1958 ἀνέρχεται εἰς 69 σκάφη χωρητικότηος 409.777 τόνων γκρός.

Ἐξ αὐτῶν 48 πλοία 286.951, 38,5 τόνων γκρός, ἥσαν ἐλεύθερα φορτηγά, 7 πλοία τόνων γκρός 27.505, 35,3 ἥσαν φορτηγά τακτικῶν γραμμῶν, 7 τόνων γκρός 57.074, 89,8 ἥσαν δεξαμενόπλοια, 6 πλοία τόνων γκρός 17.994, 16,5 ἥσαν ἐπιβατηγά καὶ ἐν πλοίον 20.256, 15,9 ἥτο ὑπερωκέανιον.

Ἡ μεγαλυτέρα χωρητικότης προσετέθη κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτου, ἥτοι 18 πλοία 128.417 τόνων. Γενικῶς, ὅμως, ἡ δυνάμει τοῦ ἄρθρου 13 προστιθέμενη χωρητικότης εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν αὐξάνει προσδευτικός.

Ὦς, πρὸς τὴν ἡλικίαν τὰ ὑψώσαντα τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν σκάφη κατανέμονται ὡς ἔξης: μέχρι 2 ἑτῶν 29 πλοίαι, ἀπὸ 2 μέχρι 20 ἑτῶν, 11 πλοίαι καὶ ἀνά τὸν 20 ἑτῶν 29 πλοίαι.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΤΩΝ ΑΝΕΡΓΩΝ

Ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. Ἀνδριανοπούλου ὑπεγράφη τὸ σχέδιον B. Διατάγματος «περὶ παρατάσεως ἐπιδοτήσεως τῶν ἀνέργων ναυτικῶν». Διὰ τοῦ Διατάγματος δρίζεται, διτὶ ἡ ἐπιδότησις ἡ προβλεπούμενη ὑπὸ τοῦ ἀπὸ 28.7.1958 Διατάγματος «περὶ παρατάσεως ἐπιδοτήσεως ἀνέργων ναυτικῶν καὶ τροποποίησεως τῶν σχετικῶν διατάξεων, ὡς τοῦτο ἐτροποποιήθη διὰ τοῦ ἀπὸ 3.5.1958 Διατάγματος», παραταθεῖσα διὰ τοῦ ἀπὸ 22.3.1958 τοιούτου μέχρι τῆς

30 Ἰουνίου 1958, παρατείνεται καὶ αὖθις ἀπὸ τῆς λήξεώς της δι' ἀπαντας τοὺς ἀνέργους ναυτικούς, ἣτοι ἀξιωματικούς καὶ κατώτερα πληρώματα, ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς δρους καὶ προϋποθέσεις τῶν προαναφερθέντων Διαταγμάτων, μέχρι καὶ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1958.

* * *

Ἐνεκρίθη παρὰ τοῦ κ. «Ὑπουργοῦ» ἡ ἀπόφασις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ N.A.T. περὶ αὐδήσεως τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς τοῦ Ἰδρύματος εἰς τὸ Κεφάλαιον Ἀσθενείας καὶ Ἀνεργίας, ἀπὸ 15 % εἰς 17 %, ἐπὶ τῶν τακτικῶν εἰσφορῶν ἐσόδων τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταξείδου.

Ἡ αὗξησις αὕτη ἐπεβλήθη, λόγῳ τῆς σημερινῆς μεγάλης ἀνεργίας τῶν ναυτικῶν καὶ τῆς ἀντιμετωπίσεως τῶν ηὔξημένων δαπανῶν διὰ τὴν ἐπιδότησιν αὐτῶν.

ΤΑ ΛΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ πρότον δεκαπεντήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Ἰουλίου οὐδεμία νέα σύμβασις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ N.A.T. πληρωμάτων πλοίων ὑπὸ ξένας σημασίας, Ἑλληνικῶν συμφερόντων, ὑπεγράφη. Ἀνεφέρθη, δμως, εἰς τὸ ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δτι προτίθενται νά ὑπογράψουν τοιαύτας συμβάσεις οἱ ἐνταῦθα ἐκπρόσωποι τῶν πλοίων «Νεφέλη», λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον 25.000 τόνων γκρός, ἐκπροσωπουμένοι ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Λυμπέρη καὶ «Αἴλαντ» Ἐντζηνιερό, λιθεριανὸν τόνων γκρός 10.600, ἐκπροσωπουμένου ὑπὸ τοῦ κ. Ἀν. Μπουκάκη.

ΤΟ ΤΕΛΕΤΑΙΠ

Εἰς ἀπάντησιν νεωτέρου ἔγγραφου τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δ Ὁργανισμὸς Τηλεπικοινωνῶν Ἐλλάδος ἔγνώρισεν, δτι ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερῶν δρχεται ἡ τηλετυπικὴ σύνδεσις μεταξὺ Ἐλλάδος καὶ Ἰταλίας, δτι ἐπακολουθήσουν δὲ ἐνέργειαι διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῆς τηλετυπικῆς συνδέσεως καὶ μὲ ἄλλας εὐωπαϊκάς χώρας.

ΔΙΑ ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ ΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑ

Παρὰ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας συνεστήθη ἐπιτροπὴ ἀπὸ ἀξιωματικούς τοῦ B. N. τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, πλοηγούς καὶ ἐφοπλιστάς, πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως, μελετώσῃ τὴν ἐπίδρασιν τῶν ἐκάστοτε καιρικῶν συνθηκῶν καὶ ἀλλὰ σχετικά στοιχεῖα, ἀποφασθῆ, ἀν δρμούς τῆς Ἐλευσίνος ἀποτελῇ ἀσφαλές ὄγκυροβολίον. Βάσει τῆς γνωματεύσεως ταύτης ἔδει ἐπιδιωχθῆ ἡ ἐπιστροφὴ τῶν ὑπερπλέον εἰσπραχθέντων ἀσφαλίστων διὰ τὰ ἔκει ἀργούντα σκάφη μας.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΙΝΔΙΑΣ

Ἀνεκοινώθη ἐξ ἔγκυρου πηγῆς, δτι δ Ἰνδὸς ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν, ἐπιστρέφοντας ἐκ Γερμανίας εἰς τὰς Ἰνδίας, δτι διέλθη τὴν 25ην Ἰουλίου ἐξ Ἀθηνῶν, προκειμένον νά ἔχῃ, κατὰ τὴν διλιγούμερον παραμονήν του εἰς τὴν Ἐλλάδα, διασφόρους ἐπαφᾶς μὲ τοῦ «Ἐλληνας» ἀρμοδίους ἐπὶ θεμάτων ἀφορώντων τὰς δύο χώρας. Μεταξὺ τῶν θεμάτων τὰ δόπια πρόκειται νά συζητηθοῦν περιλαμβάνονται καὶ τοιαῦτα ἀφορῶντα εἰς ζωτικά ζητήματα οἰκονομικῆς καὶ ναυτικῆς φύσεως, τὰς σχετικάς δὲ συζητήσεις δε διεξαγάγονται ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς, οἱ ὑπουργοὶ Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. κ. Παπακωνσταντίνου καὶ Ἀνδριανόπουλος, ὡς καὶ αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι τῶν δύο ὑπουργείων. Τὰ ὑπὸ συζητησιών θέματα ταύτα προκύπτουν κατὰ τὰς συχνάς προσεγγίσεις τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων εἰς Ἰνδικοὺς λιμένας. Συγκεκριμένως, δτι ἐπιδιωχθῆ κατὰ τὴν ἐνταῦθα παρουσίαν τοῦ Ἰνδού ὑπουργοῦ ἡ κατάργησις τῆς φο-

"TAGAROPULOS CORPORATION,"

COLON REPUBLIC OF PANAMA

SHIP CHANDLERS

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

SCOTCH WHISKIES

LIQUORS
WINES
METAXA'S COGNAC BRANDY
BOTRY'S BRANDY & WINES

PAINTS AND

DECK SUPPLIES

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Kattulas

"POSTAL ADDRESS AND TELEPHONE NUMBERS.,

TAGAROPULOS, S.A.

BOX 443 COLON

TELEPHONES DAY 1000
NIGHT 1003

INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S.A.

BOX 277

TELEPHONE 1315

TAGAROPULOS, S.A.

PANAMA CITY

P.O.BOX 4583 TELEPHONE 3/0025 TO 3/0029

INCLUSIVE

ρολογίας ἐπί τῶν ναύλων τῶν ἀλληλικῶν πλοίων ποὺ προσεγγίζουν εἰς ὄντικούς λιμένας ἀνερχομένης σήμερον εἰς 10.5% ἐπί τῶν ἀκαθαριστῶν εἰσόπραξεων ἐκ ναύλων τῶν πλοίων μας. Ἡ φορολογία αὐτὴ κρίνεται ως λίαν ἐπαχθῆς καὶ καθιστᾶ μειονεκτικήν την θέσιν τῆς ἀλληλικῆς ἐμπορίκης ναυτιλίας, ἔναντι τῶν ἀλλών ναυτιλιών. Ἐφόσον δέ, ὡς βασιμώς ἔπιζεται, ἐπέλθη συμφωνία, βά τροποποιήθη ἡ ἀρτί ὑπογραφεῖσα μεταξύ τῶν δύο χωρῶν σύμβασις, διὰ τῆς ὅποιας μειοῦνται ἀμοιβαίως τὰ καταβαλλόμενα φαρικά καὶ ἀγυροβολίδια τέλη, διὰ τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα τῶν συμβαλλομένων μερῶν καὶ βά την περιλογθῇ διάταξις προβλέπουσα τὴν κατάργησιν τῆς ὡς ἀνα ἐπαχθούς φορολογίας.

Κατά τὰς ίδιας ἔγκυρους πληροφορίας μας, εἰς τὰς διεξαχθομένας διαπραγματεύσεις ἀποδίδεται ἐξαιρετική σημασία διότι ἡ ἐπίτευξις τῆς καταργήσεως μάς τόσον ἐπαχθούς φορολογίας θά ξενιπρεπήσῃ τὰ μέγιστα την ἀλληλικήν ἐμπορικήν ναυτιλίαν καὶ βά δημιουργήσῃ μίαν ἀκόμη ἀλληλικήν προϋπόθεσιν διὰ τὴν προσέλευσιν πλοίων ὑπὸ ἔναν σηματίας εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νησόδιον.

Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΜΑΣ ΘΕΣΙΣ

Πρὸς τὰς λιμενικάς, παραλίους προξενικάς ἀρχές καὶ τοὺς προξενικούς λιμενάρχας, ἔκοινοποιήθη ἡ κατωτέρω ἔγκυλιος τοῦ 'Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀναφερομένη εἰς τὸ ζήτημα τῆς παραστάσεως τῶν ἔνδιαφερομένων κατά τὴν διενέργειαν προσανακρισίεων ἐπὶ ὑπόθεσεων ναυτικῶν ἀτυχημάτων:

«Ἐξ τὴν κρίσιν ἦν διέρχεται τὸ ἀλληλικὸν πλοῖον, προσετέθη τελευταῖς καὶ ἡ αὐδῆσις τῶν ἀσφαλίστρων ὑπὸ τῶν Ἀγγλικῶν Λόιδ'.

Ἡ ἐνέργεια αὐτῆς τῶν Ἀγγλικῶν ἀσφαλίστων, σὺν τοῖς ἀλλοῖς, προδίδει, ἵσως, καὶ μείων τῆς ναυτασφαλιστικῆς μᾶς πίστεως.

Πρὸς ἀντιμετώπισιν δύνεται τῆς καταστάσεως καὶ πρὸ πάσης λήψεως τῶν ἔνδειγμένων μέτρων, παραγγέλλομεν τὴν μετά σχολαστικότητος ἔφαρμογην τῶν διατάξεων τοῦ Α.Ν. 1774)39, δοσίας διενεργεῖται παρ' υμῶν προανάκρισις ἐπὶ ναυτικοῦ ἀτυχήματος. Ἰδιαιτέρως ἐφιστώμεν τὴν προσοχήν σας ἐπὶ τὴν διατάξεων τοῦ ἀρθρου 3 παράγρ. 3 τοῦ ἐν λόγῳ Νόμου, ἐπιτρεπομένης πάντοτε τῆς κατὰ τὴν προανάκρισιν παραστάσεως τῶν ἔνδιαφερομένων καὶ ἰδιαὶς τῶν ἀσφαλίστων, αἱρομένης οὕτω πάσης ἔνδιαφερομένων καὶ ἰδιαὶς τῶν ἀσφαλίστων, τῷ πλοιοκτήτῳ, πλοιάρχῳ καὶ πληρωμάτων, ἐκ τῶν ἐνέργειῶν τῶν ὅποιων πιθανῶν ἐπῆλθε τὸ ὑπὸ κρίσιν ναυτικὸν ἀτύχημα.

Κατωτέρω παρατείμονεν καὶ γνωμοδότησιν τοῦ Ν.Σ.Κ., ἥτις προεκλήθη ποὺ ἡμῶν τελευταῖς, δὲτη γέρθη ἀμφισθήτησις περὶ τὴν ἔφαρμογην τοῦ προμηθεύτος ἀρθρου τοῦ Α.Ν. 1774)39 καὶ ἡ ὅποιας σαφῶς καθορίζει, διὰ τὸν ἐν λόγῳ διάταξις ισχεῖ ἐν προκειμένῳ παρὰ τὰς ἐν τῷ Κ.Π.Δ. διαλαμβανομένας γενικὰς διάταξες.

Ἡ γνωμοδότησις τοῦ Νομικοῦ Συμβούλου τοῦ Κράτους ἐπὶ τῆς ὡς ποίας στηρίζεται ἡ κοινοποιούμενή ἔγκυλιος, ἔχει ὡς ἀκόλουθως:

«Ἐκ τοῦ ὅλου περιεχομένου τοῦ ὑπὸ ἀρθ. 1774 ἀπὸ 31 Μαΐου/5 Ιουνίου 1939 'Αναγκ. Ν. «περὶ διοικητικοῦ ἐλέγουν ναυτικῶν ἀτυχημάτων» (Φ.Ε.Κ. Α'. 226), προκύπτει, διὰ δι' αὐτοῦ ὁ νομοθέτης ἔθεστισεν εἰς ίσικὴν προανακριτικὴν καὶ ἀνακριτικὴν διαδικασίαν πρὸς διοικητικὸν ἐλεγχὸν τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων. Καὶ ναί μεν ἡ ἐν ἀρθρου 3 τοῦ Νόμου τοῦτου δριζομένη διαδικασία προανακρισίεως χωρεῖ παραπλήσιας πρὸς τὴν τοιαύτην τῆς κατὰ τὴν ποινικὴν δικονομίαν προανακρισίεως, πλὴν, δύμως, ἐκ τοῦ λόγου τούτου καὶ μόνον δὲν δύναται τις νά ἀχθῇ εἰς τὸ συμπεράσμα, διὰ τοῦτο ισχὺν τοῦ ὑπὸ ἀρθ. 1493)1950 κυρωτικοῦ τοῦ Κώδικος Ποινικῆς Δικονομίας Νόμου καὶ δὴ τῶν ἀρθρου 591, ἐδάφ. ιθ'. καὶ 592 αὐτοῦ, ἐπαύσουσι ισχύουσα αὐτῆς, καθόδον γίνεται δεκτόν, διὰ τὸν ἐν ἀρθ. ιθ'. τοῦ ἀρθρου 591 τῆς Ποινικῆς Δικονομίας ἀναφερομένην καταργητικὴν διάταξις ἡ δρίζουσα, διὰ τὸν ἀπάσας ἀλλή γενικὴν ἡ εἰδικὴ διάταξις ἀναφερομένη εἰς θέματα ἀτίνα πυμίζει ὡς Κώδικος Ποινικῆς Δικονομίας καταργεῖται, νοεῖται ἡ διάταξις ἐκείνη ἡ τὸ περιεχόμενον ρυθμίζεται ἐξαιρετικῶς ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος Ποινικῆς Δικονομίας, μὴ κατατελεπούσων ἔδαφος ἔφαρμογης αὐτῆς, (Πρόβ. Αγ. Μπουρούπολου 'Ερμην. Κ.Π.Δ. σελ. 412 ὑπὸ τοῦ ἀρθρου 591), πράγμα σπέρ ἐν προκειμένῳ δὲν συμβαίνει.

Κατὰ ταῦτα ἐπὶ τοῦ ὑπόβαλλομένου ἐρωτήματός σας προσήκει ἡ ἀπάντησις, διὰ τοῦτο καὶ μετὰ τὴν ισχὺν τοῦ Νόμου 1493)1950 ἔξακολούθει ισχύουσα ἡ διάταξις τοῦ ἀρθρου 3, παράγρ. 3 τοῦ Νόμου 1774)1939 καθ' ἡν δρίζεται, διὰ τὸν ἐνέργειαν τῆς προανακρισίεως πρὸς διαπίστωσιν τῶν συμβόλων τοῦ ἐπισυμβάντος ναυτικοῦ ἀτυχήματος ἐπιτρέπεται νὰ παρίσταται πάτα ἔχων ἐννομον συμφέρον κλπ. ὡς εἰδικώτερον ἡ ἀταξέρω διάταξις ὅριζει.

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

Διὰ διαταγῆς τοῦ ὑποουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Ανδριανού πούλου ἐγένοντο αἱ ἀκόλουθοι τοποθετήσεις λιμενικῶν ἀξιωματικῶν : Πλοίαρχοι Π. Παπανικολάου διευθυντής Διεύθυνσεως Θαλασσίων Κρατικῶν Μεταφορῶν, Π. Νταλιάνης Κεντρικὸς Λιμενάρχης Πειραιώς. 'Αντιπλοίαρχοι : Σπ. Παπαμιχαήλ διευθυντής τοῦ Γραφείου Εύρεσεως Ναυτικῆς 'Εργασίας Πειραιώς, 'Αντ. Δεσποτάκης παρά τῆς 'Επιειρωτής Ναυτικῆς Πειραιώς, Π. Βλασπόπουλος ὑπόλιμενάρχης Πειραιώς, Γ. Τσαφαράδης Τμηματάρχης Ναυτικῆς 'Εργασίας. Πλωτάρχης : Β. 'Ανδριανος ὡς τμηματάρχης Μητρώων 'Εργατῶν Θαλάσσης. 'Υποπλοίαρχοι : Θ. Σωτηρίανης εἰς τὸ Κεντρικὸν Λιμεναρχεῖον Πειραιώς, 'Ιω. Τότσης ὡς λιμενάρχης Ἀλεξανδρούπολεως, Θ. Κασύτης παρά τὴν Διεύθυνσην.

ATHANAS MAVROUDIS

CABLES: STEAMER POINT "PHONE,
NASSOS.
P.O.BOX. 2096

ADEN

SHIPCHANDLER

GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS:

UNITED KINGDOM: AVGHERINO & APERGUIS

DEVENSHIRE CHAMBERS. 146 BISHOPSGATE LONDON E.C. 2

GREECE: LYCOUDI BROS

33, AKTI MIAOULI - PIRAEUS

θύνει Ναυτικῆς 'Εργασίας καὶ Μ. Καλογερᾶς ὡς λιμενάρχης Κερκύρας.

Δι᾽ ἑτέρας διαταγῆς ἄνατιθενται προσωρινῶς καὶ τὰ καθήκοντα τοῦ διευθυντοῦ Μελετῶν εἰς τὸν διευθυντὴν Διοικήσεως τοῦ ὑπουργείου πλοίων κ. Μιχ. Σακάρην.

Διὰ Διατάγματος προήθη εἰς τὸν δασμὸν τοῦ ἀντιπλοίαρχου λιμενικοῦ ὁ πλωτάρχης κ. Χαρ. 'Ανελλος.

ΟΙ ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΧΟΛΩΝ ΜΑΣ

Τὸ ἀπόγευμα τῆς 10ης Ιουλίου, ἐν σεμνῇ τελετῇ εἰς τὰς σχολὰς 'Ασπροπύργου, ὁ ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας κ. Γ. 'Ανδριανόπουλος ἐπέδωκε τὰ διπλώματα εἰς 73 ἀποφοιτοῦντας ναυτίλους δοκίμους τῶν σχολῶν 'Ασπροπύργου, 27 τῆς σχολῆς Κύμης καὶ 29 τῆς σχολῆς 'Υδρας. Πλὴν τοῦ κ. 'Υπουργοῦ, παρέστησαν εἰς τὴν τελετὴν ὁ γενικὸς γραμματεὺς τοῦ Υ.Ε.Ν. κ. Φ. Ποταμιάνος, οἱ ἐφοπλισταὶ κ. κ. 'Ανδρ. Λαιμός, Λ. Νομίκος καὶ 'Αντ. Δημάδης, οἱ διοικηταὶ τῶν τριῶν σχολῶν κ.κ. Βλαδίμηρος ('Ασπροπύργου), Καλίστας ('Υδρας) καὶ Καβαδέλλας (Κύμης), πολλοὶ ἀνώτεροι ἀξιωματικοὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ οἱ πλεῖστοι ἐκ τῶν γονέων καὶ κηδεμόνων.

Οἱ μιλησεν ἐν ἀρχῇ ὁ. Βλαδίμηρος εὐχαριστήσας τοὺς προσελθόντας εἰς τὴν τελετὴν καὶ ἔξαρτος τὸ συντελούμενον ἀποδοτικὸν ἐργόν εἰς τὰς τρεῖς ναυτικάς σχολάς. 'Ακολούθως ὁ ὑπουργὸς τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Ανδριανόπουλος ἔξερφασε τὴν χαράν του, διότι τῷ παρεσχέθη ἡ εὐκαιρία νὰ ἐπιδώσῃ τὰ διπλώματα τῆς αὐτοίας σχολῆς. 'Ακολούθως ὁ ὑπουργὸς τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Αντ. Δημάδης, οἱ διοικηταὶ τῶν τριῶν σχολῶν τοῦ ναυτιλίου τῆς Ναυτιλίας μας πίστεως.

Οἱ μιλησεν ἐν ἀρχῇ ὁ. Βλαδίμηρος εὐχαριστήση τὰ διπλατικά τὸ διδακτικὸν προσωπικόν των διά τὴν φιλότιμον καὶ καρποφόρον ἐργασίαν του. Καταλήγων ὁ. Κ. 'Υπουργὸς ἀπήχησε τὰς εὐχαριστίας τῆς κυβερνήσεως πρὸς δλοὺς τοὺς 'Ελληνας ἐφοπλιστας, οἵτινες συνέβαλον εἰς τὴν ἀνέγερσιν καὶ τὸν ἐξοπλισμὸν τῶν σχολῶν 'Ασπροπύργου.

Ἐκ μέρους τῆς 'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν ὁμιλησεν ὁ. Κ. 'Ανδρ. Λαιμός τούσας, ὅτι ἡ τελετὴ αὐτῆς τῆς ἀπονομῆς τῶν διπλώματων εἰς τοὺς νέους μας ναυτίλους ἀποτελεῖ ἐπιποδόφορον μήνυμα

διὰ τὸ μέλλον καὶ μετρίαζε τὴν πικρίαν ὄλων διὰ τὴν ὑφισταμένην ναυτιλιακὴν κρίσιν, διὰ τὴν ὅποιαν ὑπάρχει κάθε ἀλπίς, ὅτι βά περιπτηδῆ. Καταλήγων ἀπημύθηνε πρὸς τοὺς ἀποφοίτους τὴν σύστασιν : «Στὰ καράβια ποὺ θά πάτε, διὰ τὸν πλούτον τὴν ναυτιλίου στόλου».

Μετὰ τὰς δομίλιας ὁ. Κ. 'Ανδριανόπουλος ἐπέδωκε τὰ διπλώματα εἰς τοὺς νέους ναυτίλους μας, οἵτινες εἶναι οἱ ἔξις:

Σχολὴ Α'. 'Ασπροπύργου : Β'. τάξις πλοιάρχων: Μπέρτσης, Κορωνάτος, Κορέσης, Δοντάς, Μάστορας, Γιαννακούλης, Κατσούφης, Νικολάου, Κονδύλης, Δημητρακόπουλος, Σάμιος, Βάρτσης, Μπουτατῆς, Λαστανής, Καλδάνης, Πανάγιος, Χατζηχρόστος, Φρεπίδης, Γεωργούλης, Ζορπάς, Καραγιανής, Καμπουρίδης, Βλαχόπουλος, Λαμπρόπουλος, Λιογκάς, Μόσχος, Μαυρίκος, Καλούδης, Ρούμσος, Μπατούνας, Νίνος, Περατλάκης, Κιούσης.

Τάξις Ε'. πλοιάρχων : 'Αρτουράς, Φιλίππου, Κωνσταντίνου, Τουρκοχωρίτης, Μουλιός, Σιόκος, Στασιούπολος, Κουρέντης, Μαυρογάϊκος, 'Αναστασιάδης, Παπαποστόλου, Σκούρτης, Καραζόγλου, Δημόπουλος, Μιτανίας, Μτάκας, Εκοπιστήραρχος, Κουτρόπουλος, 'Αναστασίου, Κόκορης, Παπαγιανάκης, Πολυχρόνης, Μαρούδας, Βουρσούκης, Μαλακάσης, Προύμπος, Σγατής, Πέτρου, Τζήμος, Πατρίκιος, Κουταβᾶς, Κοπανάκης, Μπουγιούρης, Τζιρμπής, Σεργάκης, Κυρίτσης, Σαρρής καὶ Ματαράγκας.

Τάξις Ζ'. πλοιάρχων : Σ. Λιάστικας, Χ. Γεροτούδης, Λυσίκατος, Β. Φίλιος, Β. Ζόμπολας, Κ. Παπαδόπουλος, Ν. Λογοθέτης, Ν. Καρελάς, Ν. Παγώνης, Γ. Βαρδής, Ν. Θεοχαρίδης, Ε. Ζαΐνης, Ε. 'Ελευθεριάδης, Α. Βίγλας, Ι. Μαστοράκης, Σ. Τσιλιγκούνας, Μ. Ντανίος, Ι. Τιγκαράκης, Γ. Λέκκας, Ν. Κρασακόπουλος, Ν. Λεφάκης, Δ. Βλαχάκος, Π. Κουσουλός, Σ. Παπαμιχάηλ, Κ. Βογιατζής, Β. Κωνσταντινίδης, Γ. Ξανθουλέας καὶ Δ. Κυριακόπουλος.

Σχολὴ Κύμης : Α. Πάστρας, Γ. Λέρτας, Ι. Πετροπουλέας, Ε. Τσασούλης, Κ. Μπεκιάρης, Κ. Πολυχρονάκης, Γ. Μαρκάκης, Κ. Παπαγεωργακόπουλος, Ν. Δάφνης, Α. Καδῆς, Α. Σιδέρης, Γ. Χαλκίδης, Κ. Ελευθεριάδης, Ν. Καρένας, Ε. Ράπτης, Γ. Δεμερούπης, Π. Ματράγκας, Γ. Αμπελιούσης, Γ. Τζουραμάνης, Α. Προκούρας, Γ. Κάλος, Ν. Μερκουράκης, Ι. Σπύρου, Β. 'Ελένης, Β. Χατζηγιανής, 'Ηλ. Γιωτονικόλος καὶ Γ. Μπιρουνούς.

MARSEILLE

CABLE: LYDRIKSON

SOCIÉTÉ NOUVELLE DES ETS

A. LYDRIKSON S.A.

CAPITAL: 13.000.000

GENERAL SHIPCHANDLERS

ESTABLISHED 1892

QUAI DU LAZARET, PARCELLE F

TEL.: CO 98-84 - 98-85 - 98-86

DIRECTOR: A. ΚΑΤΣΙΚΑΛΗΣ

EXCLUSIVE AGENTS FOR: - MARGARINCENTRALEN

J.L. TIEDEMANNS TOBAKSFABRIK - HOUSEMANN & THOMSON LTD,

AJS JACOBSEN FARVEUDSALG PAINTS-UNITOR AJS-MONOPOLE PAINTS

DIRECT IMPRT OF SCANDINAVIAN STORES AND PROVISIONS

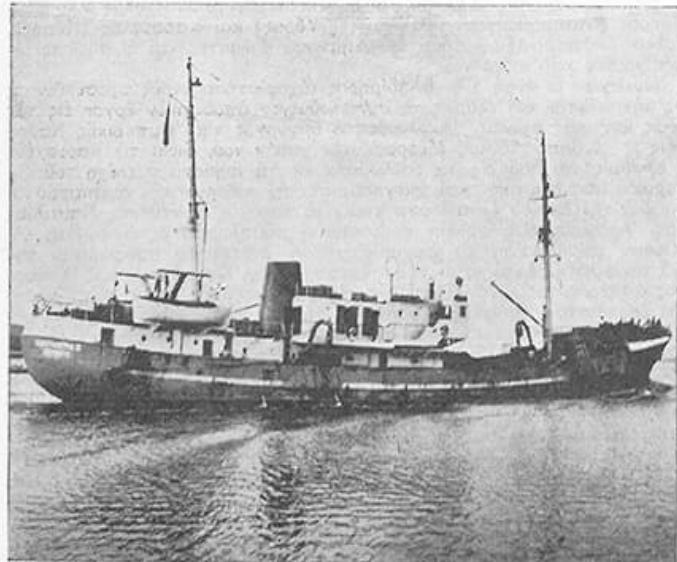
AGENTS UK: AVGHERINO & APERGUIS

DEVENSHIRE CHAMBERS, 146 BISHOPSGATE LONDON E.C. 2.

Η ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΑΛΙΕΙΑ

Και τρίτον άλιευτικόν τοῦ ὡκεανοῦ ἀπέκτησεν ἡ Ἐταιρία Ἀτλαντικῆς Αλιείας τοῦ κ. Ἀρκουλῆ. Είνε ἡ μεγαλύτερά ἀλιευτική μονάς, ποὺ διαθέτει ἡ χώρα μας καὶ μία τῶν ἀξιολογωτέρων ποὺ εὐρίσκονται σήμερον ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὰ εύρωπα καὶ θάλασσαν, ὡς ὄνομάσθη τὸ νέον σκάφος, ἐκτοπίσματος 1.200 τόννων καὶ ἔκ τακτοκευάσθη ἐσχάτως εἰς τὰ ἵταλικά ναυπηγεία, ἐφοδιασθὲν μὲν μπχάνας ντῆζελ, αἵτινες τοῦ παρέκου ταχύτητος 15 μιλίων καὶ μὲ τὰς πλέον συγχρόνους ἐγκαταστάσεις καταφύξεως. Τὸ σκάφος δύναται νὰ μεταφέρῃ 300 τ. ἀλιεύματος καταψυχομένου εἰς 50 βαθμούς ὑπὸ τὸ μπδὲν καὶ συντηρούμενου εἰς 25-30 βαθμούς, ἔναντι τῶν προβλεπομένων 10 βαθμῶν.

“Απαντα τὰ βοηθητικὰ μπχάνηματα καὶ δργανα πλεύσεως τοῦ «Εὐαγγελιστρία» λειτουργοῦν αὐτομάτως δι' ἡλεκτρικῆς ἐνεργείας, ἐνώ



Τὸ «Εὐαγγελιστρία III», τὸ νέον ἀλιευτικὸν ὡκεανοῦ τῆς Ἐταιρίας Ἀρκουλῆ.

διὰ τὸ πλήρωμα, ἔξ 25 ἀνδρῶν, διατίθενται ἀνετα διαμερίσματα.

Μὲ τὴν προσθήκην τῆς νέας αὐτῆς μονάδος εἰς τὸν στόλον τῆς Ἐταιρίας Ἀρκουλῆ, 200 τ. κατεψυγμένων ιχθύων θά κομιζῶνται ἀνὰ εἰκοσάμερον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς ἐκ τῶν ἀλιευτικῶν πεδίων τοῦ Ἀτλαντικοῦ.

Κατὰ τὸν πρὸ ἡμερῶν τελετὴν τῶν ἐγκαινιών τοῦ «Εὐαγγελιστρία III» εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ὁ κ. Ἀρκουλῆς ἀνεκοίνωσεν, διὰ πρόεδρον εἰς τὸν παραγγελιαν δύο εἰσέτι ἀλιευτικῶν τοῦ ὡκεανοῦ, 1.500 τόννων ἕκαστον, ἐφωδιασμένων μὲ τὰ πλέον σύγχρονα δργανα καὶ μπχάνηματα ἀλιείας, καταφύξεως καὶ κονσερβοποιίας. Τὸ δύο τούτα σκάφον, τὰ ὅποια ἐντὸς τοῦ 1959 θα παραδοθοῦν, θὰ δύνανται νὰ ἐπεξεργάζωνται εἰς τοὺς τόπους τῆς ἀλιείας μέρος τοῦ ἀλιεύματος. Ἰχθύαλευρα καὶ κονσέρβαι θὰ παράγωνται.

‘Αλματώδην πρόδοσον ἔχομεν νὰ ἐπιδείξουμεν εἰς τὸν κλάδον τῆς ἀτλαντικῆς ἀλιείας. ‘Εντὸς δλίγων ἑταῖρων, χάρις εἰς μόνην τὸν ίδιωτικὸν πρωτοθυλιάν, ἀπεκτήσαμεν ἔνα ὑπόλογοιμον ἀλιευτικὸν στόλον. Τὸν ἀντίδρασον τῶν ζένων ἐπισύρομεν, διότι κάνουν τὸν Ἑλληνικὸν ἀγορὰν διὰ τὸν τοποθετημένον τῆς ἀλιευτικῆς των παραγωγῆς. ‘Αλλ’ ἡ ἀντίδρασις δὲν ἡμορεῖ νὰ μᾶς ἐπηρεάσῃ εἰς τὸν ἀνάπτυξιν τῆς ἀτλαντικῆς ἀλιείας, πρὸς τὸν ὅποιαν μὲ ζωηρὸν ἐνδιαφέρον στρέφονται ἡδην καὶ ὅλοι Ἕλληνες ἐπιχειρηματίαι.

ΠΕΝΘ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΙΠΕΡ

Εἰς ἡλικίαν 78 ἐτῶν ἀπέθανε τὴν 4ην Ιουλίου εἰς Παρισίους ἡ ἀναμφισθῆτας μεγαλύτερα φυσιογνωμία τῶν μυστῶν τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου κατά τοὺς νεωτέρους χρόνους: ‘Ο Γεώργιος Ριπέρ.

Διεισδύσας εἰς τὰ ἀδυτα τῆς Νομικῆς εἰς ἐποχὴν κατά τὴν ὥραν ἀπεισουράνου αἱ κλασσικαὶ μορφαὶ τῆς γαλλικῆς ἐπιστήμης ἐνὸς Βρυ, ἐνὸς Geny, ἐνὸς Planiol, ἐνὸς Thaller, ἐνὸς Lyon Caen ἀπεφοίτησε τὸ 1902 τῆς Νομικῆς Σχολῆς τοῦ Lix-en-Provence μὲ στερράν καὶ βαθεῖαν πνευματικὴν συγκρότησην, ἡ ὅποια ἀπετυπώθη ὅχι ἀπλῶς εἰς μίαν ἄλλην εἰς δύο βραβεύεσσας διδακτηριάς διατριβᾶς καὶ χάρις εἰς τὴν ὥραν ἀπολήην, σχέδον εὐέλαστης ἀμέσως, ν' ἀντικαταστήσῃ τὸ θρανίον τοῦ φοιτητοῦ μὲ τὴν ἔδραν τοῦ διδασκάλου. Ἐπὶ ἑταῖρος οἱ θόλοι τῆς Νομικῆς Σχολῆς τοῦ Lix ἀντήχουν τὴν κομψήν, διαυγήν καὶ μεστὴν ὀδικασίαν τοῦ Riper, ἡ ὅποια ἀπετέλει διά τοὺς εύτυχεis ἀκροστάτας ἀπομνήματα.

‘Η ταχεῖα ἐπιβολὴ τῆς καθηγητικῆς ὑπεροχῆς του ἦτο φυσικὸν ὅδηγηση τὸν Riper εἰς τὰς ἀνωτέρας πανεπιστημιακὰς σφαίρας τῆς πατρίδος του καὶ κατὰ τὰ θεωρούμενα ὡς τὰ γονιμώτερα τῆς δράσεώς του δέκα πέντε χρόνια, εἰς τὴν γαλλικὴν πρωτεύουσαν, διὰ τοῦ Riper εἶνε ἡ δεσπόζουσα μορφὴ εἰς τὴν Νομικὴν Σχολὴν τῶν Παρισίων, τὴν Σχολὴν τῶν Πολιτικῶν Ἐπιστημῶν, τὴν Σχολὴν Ἀνωτέρων Ἐμπορικῶν Σπουδῶν, ἀπὸ τῶν ἔδρῶν τῶν ὅποιων μετεδίδειν εἰς μυριάδας σπουδαστῶν, συρρέοντων ἀπὸ ὅλα τὰ σημεῖα τῆς Υδρογείου, τὴν θερμὴν φλόγη τῆς ἐπιστήμης του.

‘Ἐκενὸν τὸ ὅποιον διποσάλισεν εἰς τὸν Γεώργιον Riper ἔχειωριστὸν θέσιν καὶ μεταξὺ αὐτῶν ἀκόμη τῶν σπανίων κορυφαίων καὶ τοὺς κατέστησεν ἀλληλῶς μέγαν πανεπιστημιακὸν εἶναι ἡ ἐκτῆλητικὴ ποικιλία τῆς ἐπιστημονικῆς ὑλῆς, τὴν ὅποιαν κατειργάσθη πρὸς δημιουργίαν τοῦ κολοσσαίου ἔργου του καὶ ἡ εὐρύτητος τοῦ πνευματικοῦ ὄριοντος ἐντὸς τοῦ ὅποιου ἐκίνηθη μὲ τὴν γονιερίαν καὶ τὴν ἀνεσιν τοῦ πραγματικοῦ σοφοῦ. Ἐπὶ πενήντα καὶ πλέον ἔτη συστηματικῶς καὶ δίχως παρεκκλίσεις ἐμοίραζε τὸν χρόνον του μεταξὺ τῆς καθηγητικῆς ἔδρας, την ὅποιαν ἐλαμπρώνει καὶ τοὺς μοναστήριον του εἰς τὴν ειδυλλιακὴν γενετεῖραν τοῦ Ciotat, ὃντος μὲ ἀφαστον δημιουργικὸν παλμὸν ἐπεδίθετο εἰς τὴν συγγραφικὴν ἐργασίαν του. ‘Ἐτσι εἰδὼν τὸ φῶς, ἐκτὸς τῶν μικροτέρας ἐκτάσεων ἐκαποτάδων του ἐπὶ τῶν πάσης φύσεως θεμάτων, τὸ ὅποια εἶναι δινατόν νὰ συγκινήσουν ὅχι μόνον ἔγκ νομικούν ἀλλὰ καὶ γενικώτερον ἔνα διανοητήν, τὰ μνημεώδη ἔργα τὰ ὅποια ἀπετέλεσαν σταθμὸν εἰς τὴν παγκόσμιον νομική διανόησιν. Τὸ ἀστικὸν δικαίου, καθὸ δῆλη τὴν ἀχανή ἐκτασίν του, τυγχάνει τῆς συστηματικῆς ἐπεξεργασίας τοῦ Riper, καρπὸς τῆς ὅποιας εἶνε ἐν ἀρχῇ μὲ τὸν Planiol, ἐν συνεχείᾳ δὲ τὸ κλασσικὸν καταστάτων Traité Pratique de droit civil, περιλαμβάνον δέκα τρεις διλούς πολυσελίδους τόμους διὰ τὸν ἐκπόνησιν τοῦ ὅποιου εἰργάσθησαν κορυφαίοι καθηγηταὶ ὑπὸ τὴν συντονιστικὴν ἐποπτείαν τοῦ Riper.

Τὸ καθαρὸν ἐμπορικὸν δίκαιον ἐτίμηθη καὶ τοῦτο μὲ τὸν κάλαμον τοῦ Riper, τὸ δὲ περιπούδαστον αὐτὸν Traité de droit Commercial ἐγγύριος πολλάς ἐκδόσεις καὶ μεταφράσεις. ‘Υπέρ πάν, ὅμως, ἀλλὸ τὸ πάθος τοῦ Riper ἡμιαλωτίσθη ἀπὸ τὸ ναυτικὸν δίκαιον, εἰς τὴν σπουδὴν τοῦ ὅποιου διεβεσε τὴν ικανάδη τῆς μεγαλοφύΐας του. Εἰς τὸ ἀγαπημένον του ησυχαστήριον τῆς Ciotat ἀφίεται νὰ γονιερέσται ἀπὸ τὴν Μεσόγειον, τὴν ὅποιαν ἔβλεπε νὰ ἐκτείνεται προκλητικὴ πρὸ αὐτοῦ ὡς σύμβολον καὶ φορεύεις ἀματ πολιτισμού μέχρι καὶ αὐτοῦ τοῦ Ἑλληνικοῦ κόσμου πρὸς τὸν ὅποιον, ὅπως ἔξεμπτηρεύετο, ήσθανετο ζωηράν τὴν συγγένειαν. ‘Ἐτσι ἐνεπούσθη καὶ συνέθεσε, μὲ μουσικήν θα δέχεται ἀρμονίαν, τὸ δίκαιον τῆς θαλάσσης. Τὸ μνημεώδες Traité de droit maritime ἀπὸ τῆς πρώτης ἐκδόσεώς του ἐπεσκίασε πάσαν ἀλλην πρὸ αὐτοῦ συναρφή συγγράφην. ‘Εγίνε παγκόσμιον κτῆμα καὶ εἰς διὰ τὰ γεωγραφικὰ πλάτη οἱ σύγχρονοι ἐρευνηταὶ καὶ ἐφαρμοσταὶ τοῦ ναυτικοῦ δικαίου καταφέγγουν εἰς τὸν μέγαν maritimiste διά ν' ἀνέυρουν τὴν ἀπάντησιν εἰς τὰς ἀπορίας ποὺ τοὺς θασανίζουν ἢ τὴν λύσιν εἰς τὰ προβλήματα ποὺ τοὺς ἀπάντησολον.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ εἰς ἐντελῶς ἀνωτέρας σφαίρας ἀπταμένη σκέψη τοῦ Riper, ὡς διὰ νὰ καταδείξῃ τὸ ἀκατάλυτον τοῦ δεσμοῦ μεταξὺ τῆς νο-

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

Δ/Π “ΜΙΑΟΥΛΗΣ,
Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.
διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π “ΜΙΑΟΥΛΗΣ,”

‘Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ..
‘Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. μ. Πάτρας, Σάμην, ’Ιθάκην,
Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

Δ/Π “ΚΑΝΑΡΗΣ,”

‘Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.
‘Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.
“Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ,
ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου).

Δ/Π “ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,”

‘Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ,
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

‘Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ. μ. διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ,
ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

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

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

μικής έπιστημης καὶ τού καθ' δόου στοχασμού, συνέλαβε δόλκηρον συνέσειν ύψηλής πνοής φιλοσοφίας τοῦ δικαίου ἀπότυπωθεῖσαν δίκην τετραλογίας εἰς τὰ τέσσαρα βιβλία του, τὰ φέροντα τοὺς χαρακτηριστικούς τίτλους: 'Ο ηθικός κανὼν εἰς τὰς ἐνοχικὰς σχέσεις, 'Η δημοκρατία καὶ τὸ συγχρόνον αστικὸν δικαίον, Αἱ νομικαὶ δικεῖς τοῦ συγχρόνου πατιτολισμοῦ, 'Η παρακμὴ τοῦ δικαίου.

'Η μορφὴ καὶ τὸ ἔργον τοῦ Γεωργίου Riper δὲν εἶναι δυνατὸν ν' ἀναλυθοῦν εἰς πλασία στενά. Αἱ δίλιγεις αὐτοὶ γραμμαὶ σύρονται προχείρως ὡς ἀσύμβοτος ἀπότιστος ὄφειλομοσυνῆς ἐκ μέρους ἐνὸς ἀστήμου μαθητοῦ πρὸς ἓνα μέγαν διδάσκαλον τὴν ὥραν τῆς μεταστάσεως του εἰς τὴν αἰώνιότητα, διδάσκαλον τοῦ ὅποιου τὴν ἀπώλειαν θὰ αἰσθανθῇ δόλκηρος ή διεθνῆς ἐπιστήμη, ειδικῶτερον ἑκείνη, ή ὅποια θεραπεύει τὸ πλέον σαγηνευτικὸν κλάδον της, τὸ ναυτικὸν δικαίον.

ΦΩΚΙΩΝ Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΧΑΝΔΡΗΣ

'Υπερεδδομηκοντούτης ἀπέθανε καὶ ἐκπηδεύθη πρὸ 15θημέρου εἰς Πειραιᾶ ὁ 'Αντώνιος Χανδρῆς. Βαθυτάτη ὑπῆρχεν ἡ θλιψὶς τῆς πειραιτικῆς κοινωνίας καὶ ιδιαιτέρως τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας διὰ τὸν θάνατον ἐνὸς πράγματι καλοῦ, συμπαθεστάτου ἐπιλέκτου μέλους αὐτῆς. 'Απὸ νεαράς ἥλικίας ὁ Χανδρῆς ἐγκατέλειψε τὴν γενέτειραν Χίον. Διακατέχει καὶ αὐτὸς ἀπὸ τὴν ἀνησυχίαν τῆς αὔριον, ἀνεζήτησεν εἰς τὴν ξένην τὴν σταδιοδρομίαν. 'Η ζωὴ του πράγματι ὑπῆρξε μία ἀδιάλειπτος περιπλάνησις πρὸς τὰ πλέον ἀτίθατα σημεῖα τῆς 'Υδρογείου' τὴν κατάκτησην τοῦ πλούτου ἐπεδίωκε. Τὸ σωματικὸν του σφρήγον, δόπερ μέχρι τῶν τελευταίων τοῦ ημερῶν ἀμέινων διετήρησε καὶ ἡ ὠρθολογία σμένη σκέψις του ἦσαν τὰ ἐφόδια τῆς ἐπιτυχίας.

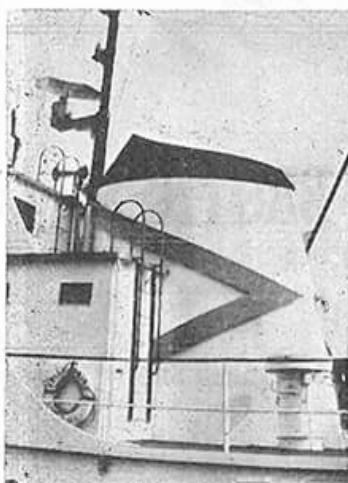
'Απὸ τὴν Ρουμανίαν, δόποι τὸ πρώτον ἐγκατεστάθη, καὶ μετέπειτα εἰς τὴν Βεσσαραβίαν, τὸν βλέπομεν τὸ 1905 ιδιοκτήτην δρυχείων εἰς Χαρμπίν, Μούκδεν καὶ Βλαδιβοστόκ. Εἰργάσθη σκληρά καὶ ἐκέρδισε τὴν ἄνοδον.

Κατὰ τὸ πρώτον παγκόσμιον πόλεμον διετέλεσεν ὑπόλοχαγὸς τοῦ ρωσικοῦ στρατοῦ καὶ ἔλαβε μέρος εἰς τὰς μάχας τῆς Ἀνατολικῆς Πρωσίας. Μετὰ τὸν πόλεμον ἐπέτρεψεν εἰς τὴν 'Απα τ' Ἀνατολὴν, ἀλλ' ἡ κομμουνιστικὴ ἐπανάστασις τὸν ὑπερχώρων νὰ ἐγκαταλείψῃ τὰς ἐπιχειρήσεις του καὶ πρόσφυξ νὰ ἐπιστρέψῃ σίκαδο.

'Ἐγκατεστάθη ὁ 1924 ὁριστικῶς εἰς τὸν Πειραιά, δόποι καὶ συνειργάτητο μετά τοῦ ἀειμνήστου ἀδελφοῦ του 'Ιωάννου. 'Εκτοτε καὶ μέχρι τοῦ θανάτου του, ἔξεπτροσώπει ἐν 'Ἐλλάδι τὸν Οἰκον τῶν ἀνεψιῶν του κ. κ. 'Αδελφῶν Χανδρῆ τοῦ Λονδίνου.

Τὰ 'Ναυτικά Χρονικά', ἀγαθοτάτην διατηροῦντα τὴν ἀνάμνησιν ἐνὸς καλοῦ φίλου, θερμῶς συλλυποῦνται τὴν οἰκογένειάν του καὶ ιδιαιτέρως τοὺς δύο ἀνεψιούς του Μίμην καὶ 'Αντώνιον I. Χανδρῆ, διὰ τοὺς ὅποιοὺς πατρικὴν ἔτρεφε στοργὴν ὁ ἀειμνηστος θεῖος των.

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (Κωσταρ.): Κατὰ τὴν ἐπιθώρησιν του εἰς Γιοκοχάραν, κατόπιν τῆς προσαράξεως του, ἀνευρέθησαν χαλαρώμενα 200 καρφώσεις εἰς τὸ Νο 1 διπόθμενον, αἵτινες καὶ ὀπεκατεστάθησαν. ('Ιουλ. 1)

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ» (λιθερ. δεξαμεν.): Απὸ Περσικὸν Κόλπον ἐμφόρτον δι' 'Ησοχαρίου ἐπόδισεν εἰς Μπιζέρταν καὶ τῷ βοηθείᾳ τριῶν ρυμουλκῶν ἐπλεύρισε δι' ἐπισκευαστή.

'Η ἀντίλια λιπάνσεως καὶ αἱ βαθδίεις ἐξαγωγῆς ἐπεδεωρήθησαν, τὰ ἐλατήρια τοῦ Νο 6 κυλινδροῦ ἀνενεύθησαν, το δὲ φυγεῖον καὶ οἱ αύλοι ἐνὸς τῶν λεβήτων ἐκαθαρίσθησαν. ('Ιουλ. 8-10)

«ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΝ» (λιθερ.): Κατὰ τὸ ταξίδιόν του εἰς Πουέρτο 'Ορταζό διὰ Μισσόλευ πορτρασθεὶς μὲν τὸ συσηδικόν «Μποδνίαν» ὑποστὸν ζηρίας. Τὸ σκάφος θά ἐπισκευασθῆται κατὰ τὸν προσεχές διεμενίσμον του, ἐλαστὸ δὲ πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας καὶ ἀπέλπεται τὴν δην 'Ιουλίου ἐκ Μισσόλευστρο. ('Ιουλ. 2-5)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ» (λιθερ. δεξαμεν.): Κατὰ τὰς δοκιμάς του τὴν 4ην 'Ιουλίου εἰς Μασσαλίαν ἐδλάβη ἐξ ἀμελείας τοῦ πληρώματος μία τῶν τροφοδοτικῶν ἀντλίων. Τὸ σκάφος ἀπεκυρώθησεν τὴν ἐπομένην. ('Ιουλ. 4-5)

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΓΓΛΕΣΗΣ»: Κατέπλευσεν εἰς Κολόμπο μὲ διαφρόνη εἰς τὸ εντιπάνκα. Θά ἐκφρότασε τὸ φορτίον του καὶ είπα θὰ ἐπιθεωρήθη καὶ θὰ ἐπισκευασθῇ. ('Ιουλ. 4)

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ» (Κωσταρ.): 'Επανέπλευσεν εἰς Λισσαβώνα τὴν 20ην 'Ιουνίου μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὰς μηχανάς, ὀφειλομένας εἰς φυσικὴν φθόρων των, ἀλλὰ καὶ εἰς ἀμελείας τοῦ πληρώματος. Αἱ υποδειξίεις ἀποκευαὶ ἡρχισαν τὴν 21ην 'Ιουνίου, ἀλλ' ἀνεστάλησαν, προκειμένου νὰ ἐνύχανε τῆς ἐγκρίσεως τῶν πλοιοκτητῶν ὃ προπολογισμὸς τῆς δαπάνης. 'Η ἐγκρίσις παρεχθή καὶ ἐργασίας ἀποκευαὶ επανήρχησαν.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ» (δεξαμ.): Πυρκαϊά ἐξερράγη εἰς τὸ παραπλέυρως αὐτοῦ ἡγκυροβολημένων εἰς Τζάπον ὅμερικαν τάνκερ «Γκούνφντιρ», ὑπέστη δὲ καὶ τὸ «Κάπταιν Τζών» μικρά τινας ζημίας εἰς τὴν δεξιῶν πλευράν του. Εἰς ναυτῆς τὸ ἀμερικανικὸν ἐπινεγκριτικόν καὶ ἐπέτρεψεν ἀνδρεῖς τοῦ πληρώματος καθώς καὶ δύο ἀνδρεῖς τοῦ «Κάπταιν Τζών» ἐπρωτίστουσαν.

«ΕΚΟΣΜΙΚ» (λιθερ. δεξαμ. - μεταλλόφρον): 'Αποπλέυσον τὴν πρωτία τῆς 2ας 'Ιουλίου ἀπὸ Σέδεν "Αἴλαντς διὰ Φιλαδέλφειαν μὲ φορτίον 45.000 τ. σιδηρομεταλλεύματος, ἐξεκιλεῖ τὴν 10.30' μ.μ. τῆς ίδης ἡμέρας, 8 μιλίαν ἀνατολικῶν τῆς νήσου Μπράιον (τοῦ Κόλπου 'Αγιον Λαυρεντίου) καὶ ἐκήπησε βοηθείαν. Ναυαγωστικὰ ἐπενεισαν ἐπὶ τόπουν καὶ ἀνέλαβον τὸ ἔργον τῆς ἀνελκύσεως. Εἰς τὸ φόρπικ, τὸ πρωρίον τιντ-τάνκ καὶ τὸ ἀντιλιπάστοσιον ἐπημειδή μικρὸ διαρροή, εἰς τὸ κύτη όμως τὰ φέρνοντα τὸ φορτίον μεταλλώματα δὲν ἐνεργούσισαν ιδανίτης. Τὰ κατακλυσμάτα διαμερίσματα κατέστησαν στεγανά καὶ μέχρι τῆς 10ης 'Ιουλίου είχον ἐκφοτείθει ἡ ριφή εἰς τὴν θάλασσαν 11.500 τ. φορτίον. Μὲ ἐκφρωταν 16.500 τόνων, 80 ἀπεκερέπει τὴν 12 'Ιουλίου ἡ ἀνέλκυσις. Αἱ ἐργασίαι ἐβαίνονταν καλῶς. ('Ιουλ. 2-11)

«ΚΥΚΝΟΣ» (λιθερ. δεξαμ.): 'Επελεύθερη τὴν 8ην 'Ιουνίου εἰς Ντόρμπριταν, ἐν δεξαμενή καὶ ἐπιπλέυσει, πρὸς ἐξαρκίων ζημιών, τὰς όποιας ὑπέστη τὴν 28 καὶ 29 Μαΐου, ὅπει ταξίδευεν ἔμφρωνταν στρατούμενον εἰς πέντε σημεῖα καὶ ὀρκεῖται καρφώσεις χαλαρωμέναις. 'Ηρχισαν ἐκτελούμενοι αἱ ὑπεδειξίεις ἀποκευαὶ.

«ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ» (λιθερ.): Συντεταιρίσθη τὸ βλάβης τῶν μηχανῶν του, ως ἀνεγράφεται εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, εἰς μεινεῖ τὴν 22 'Ιουνίου ἀκυρωτέστερον, ἀνακτότηταν ὃν ὄγκιον καὶ ἀντικείμενον ἀντικείμενον. Τὸ σκάφος τελικῶς ἐρρυμούλκηθη τὴν 2 'Ιουλίου εἰς 'Αμερίσαν, ὅπου ἐξητάσθη ἡ βλάβη τοῦ ἀτμοστροβίλου του καὶ διετάχθησαν αἱ δέσμους.

«ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ» (λιθερ.): 'Εμφόρτον ἐν Πουέρτο 'Ορταζό διὰ Φιλαδέλφειαν προσήρχεται 3 μιλία ἀπὸ τὸ φαροπλοίου «Οδερ Φόλλς» εἰς τὸν κόλπον Ντελάγουσαιρ, τὴν 10 'Ιουλίου. Τὸ σκάφος, μὲ τὴν βοηθείαν δύο ρυμουλκῶν ἀνελκύσθησεν.

«ΕΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ» (λιθερ.): Προερχόμενον ἀπὸ Λό Γκουλέττ πατέληστηε εἰς Νικούπορτ μὲ βλάπτην τὸν πηδαλίου του καὶ ἀπώλειαν μιάς τῶν ἀγκυρῶν του. ('Ιουλ. 7)

«ΕΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ» (λιθερ.): Κενών ἀπὸ Τάμεισν διὰ Σαιν Κίττ τὸν 23 Ιουνίου εἰς Ντόρμπριταν ὃν τοῦ πρωτίου τοῦ «Εντόνα» εἰς θέσην πάτοντος 5-23 B. καὶ μήκους 0-28 Δ. τὴν πρωιάν της 8ης 'Ιουλίου 80 μιλία ἀπὸ τῆς Βουλώνης. Τὸ νορθηγικὸν ὑπέστη σεσφρατάτας ζημιώς, καθὼς ἐπίσης καὶ τὸ «Ντόνα Εύγενια» ὑπέρακα, σῆμα, τῆς

Τὸ ΜΕΓΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟΝ ΛΕΞΙΚΟΝ

Είναι ἡ ζωτικὴ ιστορία τοῦ τόπου μας. 'Η Χρεωτή Βίβλος τῶν ἀξιῶν δημιουργῶν τῆς ἐλληνικῆς ζωῆς. 'Η Ιερότητα τοῦ ἀπότελει μνημειώδη 'Εθνικὴν προσφοράν.

'Απὸ τοῦ έτους 1830 μέχρι σημερίου: 'Ολοι οἱ δημιουργοί καὶ οἱ συντελεῖσται τῆς υπέρεξως καὶ τῆς πρόδοσης τοῦ 'Εθνους. 'Οι θεμελιώταται τῆς νεοτέρας 'Ελλάδος. Οἱ γνωστοί, οἱ δημοσιονομούντοι καὶ οἱ λησμονημένοι. Αἱ κατακτήσεις τοῦ έξιον 'Ελληνισμοῦ.

Οἱ ζωτικήμονες, οἱ πολιτικοί, οἱ οἰκονομολόγοι, οἱ τραπεζίται, οἱ βιομήχανοι, οἱ ἐμποροί, οἱ ἐφοπλισταί, οἱ ἀσφαλισταί, οἱ εισαγωγεῖς, οἱ κρατικοί λειτουργοί, οἱ τεχνικοί, οἱ ἐπαγγελματίαι, οἱ βιοτέχναι, οἱ τραπεζικοί, οἱ ἀποτελεσματικοί, οἱ οργανισμοί καὶ οἱ περιοχές της Ελληνικῆς Ζωῆς.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΩΑΝΝΙΝΑ
ΕΠΥΡΓΟΦΑΙΑ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ - ΕΓΓΡΑΦΗ ΣΥΝΑΡΜΟΜΩΝ :
ΟΔΟΣ ΗΡΑΚΛΟΥ ΑΤΤΙΚΟΥ 5 - ΑΘΗΝΑΙ
ΤΗΛ. ΕΦΩΝΑ : 71.109 - 72.390 - 74.875

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΠΙ ΤΑΤΑΡΟΝ ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΤΙΜΕΡΕΛΙΑΝ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ισάλου γραμμής. Ύπάρχουν είς νεκρός και δύο τραυματίαι, όλλος δέν διηγερινόσθη εἰς ποιον έκ τῶν δύο σκοφών. Τὸ «Επτάνια Διεγένεια» κατέπλευσε τὴν 10ην Ἰουλίου εἰς Ρότερνταμ πρός ἐπιτεώρησην καὶ ἐπισκεψάς. (Ιουλ. 8-10)

«ΠΟΠΗ» (πανομ.): «Ἐβαλτικῆς διὰ Πειραιᾶ μὲ γενικά εἶδη, συνεκρούσθη, εἰς πλάτον 53—33 B. καὶ μήκος 5—34 A. τὴν 29ην Ἰουνίου μὲ τὸ δηζελοκίνητον «Θερμούντες», ὥσπερ καπιτάνιον τὸ Γάνδης εἰς Ροστόκ. Τὸ «Πόπη» δέν φέρει ζημίας οὔτε εἰς τὸ σκάφος, οὔτε εἰς τὰς μηχανάς του. (Ιουν. 29)

«ΣΟΦΙΑ Κ.» (λίβερ.): Κενὸν από Κείλον δι' Ημομένας Πολιτείας, ἐνώ εἰσηρχοτεί εἰς τοὺς υδατοφράκτας τοῦ Χολτενάου, προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ κρηπιδώματος ὑποστάν θλαφράς ζημίας πρύμνηθεν. Τὰ πετρύγια τῆς Ελλήσης του έλιγησαν. Τὸ σκάφος εἰσήλθεν εἰς Αρδισάνην, ρυμουλκούσιμον, πρός ἐπιτεώρησην καὶ ἐπισκεψάς. (Ιουλ. 2)

«ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ» (δεξαμεν.): Παρωπλισμένον εἰς Ρέτζιο, ὑπέστη ζημίας ἐκ προσκρούσεως εἰπ̄ αὐτῷ τοῦ Ιταλικοῦ λάινερ «Νεπτούνια». Ὁπῃ ἡ ήνοικη εἰς τὸ σκάφος καὶ ζημίας ἐσημειώθησαν εἰς τὸ πηδάλιον του καὶ εἰς τὰ πλαστιν αὐτοῦ έλασματα. Τὸ «Νεπτούνια» δέν υπέστη ζημίας καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Πειριωρισμένη ὑπῆρξεν ἡ κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς καὶ κατὰ τὸ α'. 150ήμερον τοῦ Ἰουλίου. Ἐπιδρασιν, βεβαίως, ἔχει εἰπ̄ αὐτῆς καὶ ἡ συνήθης κατὰ τὴν ἐποχὴν αὐτῆς σημειωσέννη συστολὴ τῶν παγκομιων μεταφορῶν, ὀπωρίσης, δύμας, ἡ φορτηγός ναυτιλία διέρχεται τὴν κριοτιμέτρων περιοδον τῆς ἐργασίας της. Οὐδὲ αὐτά τὰ νεότευκτα σκάφη δέν ἐπιτυχάνουν τὴν ἀπασχόλησιν των.

Δεῖν θὰ πρέπει νὰ παρορθῇ τὸ γεγονός, ὅτι λόγω των πολλῶν προναυλώσεων συνεχῶν τοξιδίων ἀρκετά ἀκόμη λίμεπτρας τελοῦν ἐν ὑπερσει. Μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου τὰ συνεχῆ ταξίδια περιορίζονται καὶ τὰ λίμεπτρας θα ὑποχρεωθοῦν νὰ ἀποκριθοῦσσιν, διευκολυνούμενοι τῶν κεντρών σκοφῶν, μὲ κάποιαν, τοις, ἡ φορτηγός ναυτιλία διέρχεται τὴν κριοτιμέτρων περιοδον τῆς ἐργασίας της. Οὐδὲ αὐτά τὰ νεότευκτα σκάφη δέν ἐπιτυχάνουν τὴν ἀπασχόλησιν των.

Τὰ δύο πρέπει νὰ παρορθῇ τὸ γεγονός, ὅτι λόγω των πολλῶν προναυλώσεων συνεχῶν τοξιδίων ἀρκετά ἀκόμη λίμεπτρας τελοῦν ἐν ὑπερσει. Μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου τὰ συνεχῆ ταξίδια περιορίζονται καὶ τὰ λίμεπτρας θα ὑποχρεωθοῦν νὰ ἀποκριθοῦσσιν, διευκολυνούμενοι τῶν κεντρών σκοφῶν, μὲ κάποιαν, τοις, ἡ φορτηγός ναυτιλία διέρχεται τὴν κριοτιμέτρων περιοδον τῆς ἐργασίας της. Οὐδὲ αὐτά τὰ νεότευκτα σκάφη δέν ἐπιτυχάνουν τὴν ἀπασχόλησιν των.

Τὰ πλέον χαρακτηριστικά γεγονότα τοῦ 150ήμερου τῆς ναυλαγορᾶς ἡσαν αἱ συνεχιστίσαι χρονοναυλωσεις ἀπὸ Κινέζους ναυλών των φορτηγών σκαφῶν καὶ ἡ πρόσκαιρος ἀναδίωσις τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλεύτη. Ναυλοὶ βελτιωθέντοι πως ἀπλωθήσανται, χωρὶς τούτο νὰ ἔχῃ γενεκύτερό τινα ἀντίκτυπον εἰς τὴν ὅλην θέσιν τῆς ναυλαγορᾶς.

Τὸ κινέζικον ἐνδιάσφερον διὰ τὴν ἑξασφάλισην χωριτικότητας ἀποδίδεται εἰς τὴν προσπάθειαν τοῦ Πεκίνου, ἥσης ἀπανωτότητας τῶν κατωτάτων κατά Μάρτιον 3.65 δολ. Διὰ τὸ Αύγουστον-Σεπτέμβριον 3.90 δολ. Δι' Αδριατικήν 4.20 δολ. (Αύγουστον). Διὰ τὸ Κόντινεντ 22/6 Ἰουλίου καὶ διὰ τὸ Ρίον δολ. 4.75.

Τὰ σιτηρά μὲ πειριωρισμένην τὴν κίνησιν διαταγών. Ἀπὸ τὸν Κόλπον ἐπληρώθη ὁ χαρητὸς ναυλὸς τῶν 42/6 δι' Ἀγγλίαν (Ιουλίου-Αύγουστον), 7.75 καὶ 7.65 δολ. δι' Ιαπωνίαν καὶ διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 4.25. Διὰ τὴν Χάιφαν δολ. 6. (Αὔγ.). Ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διαταγαὶ διὰ τῶν Πολωνίων εἰς τὰ 5 δολ. καὶ διὰ τὴν Ιαπωνίαν εἰς τὰ 7.75 δολ. Διαταγαὶ ἐπίσης ἐκτιλοφόρουν διὰ τὴν Βραζιλίαν καὶ τῶν Ελλάδας, μὲ φόρτωσιν Κόλπου η Νόρδερν Ρέιντζ.

Ἀπὸ τὸ Τσάρτσιλ δι' Αγγλίαν σιτηρά 45)—ένα λιμένα (Αύγουστον) καὶ ἀπὸ τὸν Αγίον Λαυρέντιον διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 3.50. Λιπάσματα εἰς σάκκους ἀπὸ τὴν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθη εἰς μεγάλο σκάφος δολ. 6.35 (Ιουλίου) καὶ δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν Ινδίων σιτηρά 60). Ἀρκετὰ σκάφη ἐνωντόθησαν. Διὰ τὴν Κίναν (πληρώθησαν 45)—(Ιουλίου). Ξελεία διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ κατ' ἀποκοπὴν εἰς σκάφος 10 χιλ. τὸν. δ. w. 72.500 δολ. φίο, σπῶτ.

Τὸ Πλεῖτ, μὲ ἀρκετὰ διαταγαῖς. Ἐπιληρώθησαν τὴν κίνησιν διαταγών. Ἀπὸ τὸν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθη εἰς μεγάλο σκάφος δολ. 6.35 (Ιουλίου) καὶ δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν Ινδίων σιτηρά 60). Ἀρκετὰ σκάφη ἐνωντόθησαν. Διὰ τὴν Κίναν (πληρώθησαν 45)—(Ιουλίου).

Τὸ Πλεῖτ, μὲ ἀρκετὰ διαταγαῖς. Ἐπιληρώθησαν τὴν κίνησιν διαταγών. Ἀπὸ τὸν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθησαν εἰς μερίδας φορτίων 2000 τ. (διά τε λάινερ 55)—ἀπὸ Καλκούτταν η Μανδράς καὶ 50)—ἀπὸ Βιζαγκαπατάμ, λάινερ τέρμης (Ιουλ. - Αὔγ.). Διὰ τὴν Γένοβαν 31)—ἀπὸ Μορμουγκάο.

Τὸ Πλεῖτ, μὲ ἀρκετὰ διαταγαῖς. Ἐπιληρώθησαν τὴν κίνησιν διαταγών. διὰ τὸν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθησαν εἰς μερίδας φορτίων 2000 τ. (διά τε λάινερ 55)—ἀπὸ Καλκούτταν η Μανδράς καὶ 50)—ἀπὸ Βιζαγκαπατάμ, λάινερ τέρμης (Ιουλ. - Αὔγ.). Διὰ τὴν Γένοβαν 31)—ἀπὸ Μορμουγκάο.

Τὸ Πλεῖτ, μὲ ἀρκετὰ διαταγαῖς. Ἐπιληρώθησαν τὴν κίνησιν διαταγών. διὰ τὸν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθησαν εἰς μερίδας φορτίων 2000 τ. (διά τε λάινερ 55)—ἀπὸ Καλκούτταν η Μανδράς καὶ 50)—ἀπὸ Βιζαγκαπατάμ, λάινερ τέρμης (Ιουλ. - Αὔγ.). Διὰ τὴν Γένοβαν 31)—ἀπὸ Μορμουγκάο.

Τὸ Πλεῖτ, μὲ ἀρκετὰ διαταγαῖς. Ἐπιληρώθησαν τὴν κίνησιν διαταγών. διὰ τὸν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθησαν εἰς μερίδας φορτίων 2000 τ. (διά τε λάινερ 55)—ἀπὸ Καλκούτταν η Μανδράς καὶ 50)—ἀπὸ Βιζαγκαπατάμ, λάινερ τέρμης (Ιουλ. - Αὔγ.). Διὰ τὴν Γένοβαν 31)—ἀπὸ Μορμουγκάο.

Τὸ Πλεῖτ, μὲ ἀρκετὰ διαταγαῖς. Ἐπιληρώθησαν τὴν κίνησιν διαταγών. διὰ τὸν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθησαν εἰς μερίδας φορτίων 2000 τ. (διά τε λάινερ 55)—ἀπὸ Καλκούτταν η Μανδράς καὶ 50)—ἀπὸ Βιζαγκαπατάμ, λάινερ τέρμης (Ιουλ. - Αὔγ.). Διὰ τὴν Γένοβαν 31)—ἀπὸ Μορμουγκάο.

Τὸ Πλεῖτ, μὲ ἀρκετὰ διαταγαῖς. Ἐπιληρώθησαν τὴν κίνησιν διαταγών. διὰ τὸν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθησαν εἰς μερίδας φορτίων 2000 τ. (διά τε λάινερ 55)—ἀπὸ Καλκούτταν η Μανδράς καὶ 50)—ἀπὸ Βιζαγκαπατάμ, λάινερ τέρμης (Ιουλ. - Αὔγ.). Διὰ τὴν Γένοβαν 31)—ἀπὸ Μορμουγκάο.

Τὸ Πλεῖτ, μὲ ἀρκετὰ διαταγαῖς. Ἐπιληρώθησαν τὴν κίνησιν διαταγών. διὰ τὸν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθησαν εἰς μερίδας φορτίων 2000 τ. (διά τε λάινερ 55)—ἀπὸ Καλκούτταν η Μανδράς καὶ 50)—ἀπὸ Βιζαγκαπατάμ, λάινερ τέρμης (Ιουλ. - Αὔγ.). Διὰ τὴν Γένοβαν 31)—ἀπὸ Μορμουγκάο.

Τὸ Πλεῖτ, μὲ ἀρκετὰ διαταγαῖς. Ἐπιληρώθησαν τὴν κίνησιν διαταγών. διὰ τὸν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθησαν εἰς μερίδας φορτίων 2000 τ. (διά τε λάινερ 55)—ἀπὸ Καλκούτταν η Μανδράς καὶ 50)—ἀπὸ Βιζαγκαπατάμ, λάινερ τέρμης (Ιουλ. - Αὔγ.). Διὰ τὴν Γένοβαν 31)—ἀπὸ Μορμουγκάο.

Τὸ Πλεῖτ, μὲ ἀρκετὰ διαταγαῖς. Ἐπιληρώθησαν τὴν κίνησιν διαταγών. διὰ τὸν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθησαν εἰς μερίδας φορτίων 2000 τ. (διά τε λάινερ 55)—ἀπὸ Καλκούτταν η Μανδράς καὶ 50)—ἀπὸ Βιζαγκαπατάμ, λάινερ τέρμης (Ιουλ. - Αὔγ.). Διὰ τὴν Γένοβαν 31)—ἀπὸ Μορμουγκάο.

Τὸ Πλεῖτ, μὲ ἀρκετὰ διαταγαῖς. Ἐπιληρώθησαν τὴν κίνησιν διαταγών. διὰ τὸν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθησαν εἰς μερίδας φορτίων 2000 τ. (διά τε λάινερ 55)—ἀπὸ Καλκούτταν η Μανδράς καὶ 50)—ἀπὸ Βιζαγκαπατάμ, λάινερ τέρμης (Ιουλ. - Αὔγ.). Διὰ τὴν Γένοβαν 31)—ἀπὸ Μορμουγκάο.

Τὸ Πλεῖτ, μὲ ἀρκετὰ διαταγαῖς. Ἐπιληρώθησαν τὴν κίνησιν διαταγών. διὰ τὸν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθησαν εἰς μερίδας φορτίων 2000 τ. (διά τε λάινερ 55)—ἀπὸ Καλκούτταν η Μανδράς καὶ 50)—ἀπὸ Βιζαγκαπατάμ, λάινερ τέρμης (Ιουλ. - Αὔγ.). Διὰ τὴν Γένοβαν 31)—ἀπὸ Μορμουγκάο.

Τὸ Πλεῖτ, μὲ ἀρκετὰ διαταγαῖς. Ἐπιληρώθησαν τὴν κίνησιν διαταγών. διὰ τὸν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθησαν εἰς μερίδας φορτίων 2000 τ. (διά τε λάινερ 55)—ἀπὸ Καλκούτταν η Μανδράς καὶ 50)—ἀπὸ Βιζαγκαπατάμ, λάινερ τέρμης (Ιουλ. - Αὔγ.). Διὰ τὴν Γένοβαν 31)—ἀπὸ Μορμουγκάο.

Τὸ Πλεῖτ, μὲ ἀρκετὰ διαταγαῖς. Ἐπιληρώθησαν τὴν κίνησιν διαταγών. διὰ τὸν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθησαν εἰς μερίδας φορτίων 2000 τ. (διά τε λάινερ 55)—ἀπὸ Καλκούτταν η Μανδράς καὶ 50)—ἀπὸ Βιζαγκαπατάμ, λάινερ τέρμης (Ιουλ. - Αὔγ.). Διὰ τὴν Γένοβαν 31)—ἀπὸ Μορμουγκάο.

Τὸ Πλεῖτ, μὲ ἀρκετὰ διαταγαῖς. Ἐπιληρώθησαν τὴν κίνησιν διαταγών. διὰ τὸν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθησαν εἰς μερίδας φορτίων 2000 τ. (διά τε λάινερ 55)—ἀπὸ Καλκούτταν η Μανδράς καὶ 50)—ἀπὸ Βιζαγκαπατάμ, λάινερ τέρμης (Ιουλ. - Αὔγ.). Διὰ τὴν Γένοβαν 31)—ἀπὸ Μορμουγκάο.

Τὸ Πλεῖτ, μὲ ἀρκετὰ διαταγαῖς. Ἐπιληρώθησαν τὴν κίνησιν διαταγών. διὰ τὸν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθησαν εἰς μερίδας φορτίων 2000 τ. (διά τε λάινερ 55)—ἀπὸ Καλκούτταν η Μανδράς καὶ 50)—ἀπὸ Βιζαγκαπατάμ, λάινερ τέρμης (Ιουλ. - Αὔγ.). Διὰ τὴν Γένοβαν 31)—ἀπὸ Μορμουγκάο.

Τὸ Πλεῖτ, μὲ ἀρκετὰ διαταγαῖς. Ἐπιληρώθησαν τὴν κίνησιν διαταγών. διὰ τὸν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθησαν εἰς μερίδας φορτίων 2000 τ. (διά τε λάινερ 55)—ἀπὸ Καλκούτταν η Μανδράς καὶ 50)—ἀπὸ Βιζαγκαπατάμ, λάινερ τέρμης (Ιουλ. - Αὔγ.). Διὰ τὴν Γένοβαν 31)—ἀπὸ Μορμουγκάο.

Τὸ Πλεῖτ, μὲ ἀρκετὰ διαταγαῖς. Ἐπιληρώθησαν τὴν κίνησιν διαταγών. διὰ τὸν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθησαν εἰς μερίδας φορτίων 2000 τ. (διά τε λάινερ 55)—ἀπὸ Καλκούτταν η Μανδράς καὶ 50)—ἀπὸ Βιζαγκαπατάμ, λάινερ τέρμης (Ιουλ. - Αὔγ.). Διὰ τὴν Γένοβαν 31)—ἀπὸ Μορμουγκάο.

Τὸ Πλεῖτ, μὲ ἀρκετὰ διαταγαῖς. Ἐπιληρώθησαν τὴν κίνησιν διαταγών. διὰ τὸν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθησαν εἰς μερίδας φορτίων 2000 τ. (διά τε λάινερ 55)—ἀπὸ Καλκούτταν η Μανδράς καὶ 50)—ἀπὸ Βιζαγκαπατάμ, λάινερ τέρμης (Ιουλ. - Αὔγ.). Διὰ τὴν Γένοβαν 31)—ἀπὸ Μορμουγκάο.

Τὸ Πλεῖτ, μὲ ἀρκετὰ διαταγαῖς. Ἐπιληρώθησαν τὴν κίνησιν διαταγών. διὰ τὸν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθησαν εἰς μερίδας φορτίων 2000 τ. (διά τε λάινερ 55)—ἀπὸ Καλκούτταν η Μανδράς καὶ 50)—ἀπὸ Βιζαγκαπατάμ, λάινερ τέρμης (Ιουλ. - Αὔγ.). Διὰ τὴν Γένοβαν 31)—ἀπὸ Μορμουγκάο.

Τὸ Πλεῖτ, μὲ ἀρκετὰ διαταγαῖς. Ἐπιληρώθησαν τὴν κίνησιν διαταγών. διὰ τὸν Ταμπόνη η Χουστον διὰ Σάντος δολ. 6.40 φίο ἐν στόσουεν. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν κριθῆ διὰ Ρότερνταυτα ἐπληρώθησαν εἰς μερίδας φορτίων 2000 τ. (διά τε λάινε

άντιστοίχως, μέ 500 τ. φόρτωσιν 2/6 και 500 τ. έκφόρτωσιν 6)—, φόρτωσιν τέλη Ιουλίου-δράχας Αύγουστου. Δι' έγκριτα γεννήματα ἐκλείσθησαν, μετα το «Γεώργιος Μ. Εμπειρίκος» και τὰ διμερετούς «Πέτρος Νομικός», «Εκρήτης» και «Πλανογάια Κ.» (πλωτά ἀποθήκαια), ως σημειώσουν εἰς την οίκειαν στήλην τῶν ναυλώσεων, ἵνα διὰ τάς πρώτας 33.000 τ. πολαιτικῶν γαιανθράκων ἐκλείσθησαν εἰς τάς 2/6) (βάσιν Πειραιά) τὰ φορτηγά «Βερόνικα», «Μαρία Εὐλάλη» καὶ «Μάστερ Στέλιος». Εναυλώθη ἵξ δόλου τὸ υπὸ σηματίου ιδιαίτερη φορτηγή «Καπετάν Μανώλης» (εχ «Εμίλινο» ἀπὸ Βάρην 3000 τ. σόδας εἰς σάκκους διὰ Βομβάνη, κατ' ἀποκοπὴν λίρας 11.000, μὲ φόρτωσιν τέλη Ιουλίου.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΕΙΡΗΝΗ Λ.» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 14.000 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρεσ-σον—Ρόττερνταμ ἡ «Αμοτερνταμ 25)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ὄφιον διὰ γερμανικῶν λιμένων Βορείου Θαλάσσης 26)6, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, (τέσσαρα συνεχῆ ταξίδια), ξανθρέστον.

«ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 9 ἡ Βαλτιμόρην 12.000 τόν. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ—Αμοτερνταμ ἡ «Υμουίντεν 22)6, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 16—25 Ιουλίου.

«ΦΟΙΒΟΣ» ἀπὸ ἀμερικανικῶν λιμένων Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων, ἀλεύρων καὶ σόγια δι' Ἀμέρεσ-σον—Ἀμβούργον ρέιντς δολ. 4.50, ὄφιον δι' Ἀμέρεσ-σον—Ρόττερνταμ ἡ «Αμοτερνταμ 26)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 σύντης ἔξτρα, ἵνα 2000 τ. βράχιον 50 σύντης ἐπὶ πλέον, ἵνα διὰ δύο λιμένων ἐκφόρτωσες 25 σύντης ἔξτρα, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10—15 Ιουνίου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 9 ἡ Βαλτιμόρην 12.000 τόν. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ—Αμοτερνταμ ἡ «Υμουίντεν 22)6, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10—28 Ιουλίου.

«ΝΑΖΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικῶν λιμένων Κόλπου 14.000 τόν. (725.000 κ. π. διὰ δέματα) γεννημάτων δι' Ἀμέρεσ-σον—Ἀμβούργον ρέιντς δολ. 6.00, ὄφιον δι' Ἀμέρεσ-σον—Ρόττερνταμ ἡ «Αμοτερνταμ 26)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15—20 Ιουλίου.

«ΑΙ·ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 13.000 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρεσ-σον—Ρόττερνταμ ἡ «Αμοτερνταμ 23)6, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10—25 Ιουλίου.

«ΝΟΥΤΣΙ» (λιβερ.) ἀπὸ Τσάρτερντα 9800 τ. γεννημάτων δι' ὀρειμένους λιμένων «Αγγλίας 45)—, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15—20 Ιουλίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 12.500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρεσ-σον—Ρόττερνταμ ἡ «Αμοτερνταμ 25)3, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις διὰ γερμανικῶν λιμένων Βορείου Θαλάσσης 26)9, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 Ιουλίου—5 Αύγουστου.

«ΜΑΓΑΛΑΝΕΣ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικῶν λιμένων Κόλπου 9900 ἔως 10.000 τόν. γεννημάτων εἰς σάκκους διὰ Μπουενσάντορπος δολ. 6.50, μὲ 750 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 17—25 Ιουλίου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑ·ΙΝΤΕΡ» (λιβερ., υπὸ τάιμ-τσάρτερ) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 9 ἡ Βαλτιμόρην 12.000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ—Αμοτερνταμ ἡ «Υμουίντεν 22)6, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 350 λίρας διὰ σταλίσας καὶ 175 λίρας δι' ἐπισταλίας, φόρτωσις 27 Ιουλίου—5 Αύγουστου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε.» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικῶν λιμένων Κόλπου 9600 τ. γεννημάτων δι' Ἀμέρεσ-σον—Ἀμβούργον ρέιντς δολ. 5.50, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15—25 Ιουλίου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΖΛΑ·ΙΝΤΕΡ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 12.500 τ. γεννημάτων δι' Ἀμέρεσ-σον—Ρόττερνταμ ἡ «Αμοτερνταμ 22)9, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 28 Ιουλίου—11 Αύγουστου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 12.000 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρεσ-σον—Ρόττερνταμ ἡ «Αμοτερνταμ 27)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις Ιουλίου-Αύγουστου.

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ» (τῆς έτ. «Τρίτων») ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρεσ-σον—Ρόττερνταμ δολ. 3.50, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις διὰ λιμένων Βορείου Γαλλίας δολ. 4, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 20—25 Ιουλίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικῶν λιμένων Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων δι' Ἀμέρεσ-σον—Ἀμβούργον ρέιντς δολ. 4.25, ὄφιον δι' Ἀμέρεσ-σον—Ρόττερνταμ ἡ «Αμοτερνταμ δολ. 4, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 20-28 Ιουλίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΥΟΝΤΕΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Χίοντος καὶ Ρόττερνταμ, βάσιν δολ. 4.50 (διευρ.) διὰ λιμένων διότι Δουνγκέρην καὶ Ρόττερνταμ, βάσιν δολ. 4.50 (διευρ.) διὰ Δουνγκέρην καὶ δολ. 5 (βράχιον) διὰ Ρόττερνταμ, μὲ 2000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν εἰς Γαλλίαν, καὶ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν εἰς Ολλανδίαν, φόρτωσις 21 Ιουλίου—5 Αύγουστου.

Ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ» (λιβερ.) ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν 13.500 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 5, ὄφιον κριθήν δολ. 5.30, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 Αύγουστου—15 Σεπτεμβρίου.

«ΘΕΟΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικῶν λιμένων Βορείου Ειρηνικοῦ (συμπεριλαμβανομένου τοῦ Στόκτον) 10.000 τ. κριθήν διὰ Πολωνίαν δολ. 8.25, μὲ 1300 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—10 Αύγουστου.

«ΕΠΕΡΓΙΟΣ Σ.» (λιβερ.) ἀπὸ Χίοντος καὶ Τίεν Τσίον 9800 τ. γεννημάτων δι' ἀνατολικήν ακτήν «Ινδιών 63)9, ὄφιον διὰ δύο λιμένων τῆς Ιδιαίς ακτής 2)6 ἔξτρα, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 18—25 Ιουλίου.

«ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ» (λιβερ.) ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν ἡ ὅπερ ἀμερικανικούς λιμένων Ειρηνικοῦ 10.500 τ. γεννημάτων δι' ἀνατολικήν ακτήν «Ινδιών 60)—, ἵνα διὰ δυτικήν ακτήν «Ινδιών 62)6, ὄφιον διὰ δύο λιμένων τῆς Ιδιαίς ακτής 2)6 ἔξτρα, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 11—25 Αύγουστου.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ» (λιβερ.) ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν 15.000 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 5.40, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1000 τ. Ιούλιον.

«ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν ἡ ἀμερικανικούς λιμένων Βορείου Ειρηνικοῦ 11.750 ή 12.300 τ. γεννημάτων δι' ἀνατολικήν ακτήν «Ινδιών 60)—, ὄφιον διὰ δυτικήν ακτήν «Ινδιών 62)6, ἵνα διὰ δύο λιμένων τῆς Ιδιαίς ακτής 2)6 ἔξτρα, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 12—25 Αύγουστου.

«ΑΝΝΙΤΣΑ Α.» (λιβερ.) ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν 9500 τ. ζυλείας καὶ γεννημάτων εἰδών (499.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ Πόρτα «Εβρεγκλάντ καὶ Βοστόνην ρέιντς, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 71.000 φίο, φόρτωσις 10—23 Αύγουστου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΑ-ΙΖ» (λιβερ.) ἀπὸ Βόρ. Ειρηνικὸν 12.000 τ. κριθῆς διὰ δυτικήν Ρόττερνταμ δολ. 6.35, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15-31 Ιουλίου.

«ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ» (λιβερ.) ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν 9500 τ. ζυλείας καὶ γεννημάτων εἰδών (499.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ ἀμερικανικῶν λιμένων «Ατλαντικού (βορειώς του Χάττερας), κατ' ἀποκοπὴν δολ. 72.500 φίο, φόρτωσις Ιούλιον.

«ΕΛΛΗΝΗ» (λιβερ.) ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν 14.000 τ. ζυλείας καὶ γεννημάτων εἰδών (707.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ τέσσαρας λιμένων διὰ πέντε θέσεων «Ατλαντικού (βορειώς του Χάττερας) καὶ ἀποκοπὴν δολ. 90.000 φίο, φόρτωσις 20 Αύγουστου—15 Σεπτεμβρίου.

«ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ» ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν ἡ ἀμερικανικούς λιμένων Βορείου Ειρηνικοῦ 12.000 τ. γεννημάτων δι' ἀνατολικήν ακτήν «Ινδιών 60)—, ὄφιον διὰ δυτικήν ακτήν «Ινδιών 62)6, ἵνα διὰ δύο λιμένων τῆς Ιδιαίς ακτής 2)6 ἔξτρα, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 18—30 Αύγουστου.

Ἐκ Νοτίου Ἀμερικῆς

«ΚΑΠΤΑΝΩΝΗΣ» (λιβερ.) ἀπὸ δύο λιμένων Ρίβερ Πλέιτ μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος «Άρες 12.300 τ. γεννημάτων δι' Ἀμέρεσ-σον—Ρόττερνταμ ἡ «Αμοτερνταμ 50)—, ἵνα διὰ δύο λιμένων τῆς Ιδιαίς ακτής 2)6 ἔξτρα, ἐκφόρτωσιν «εγκράς-τέρμης, φόρτωσις 5—20 Ιουλίου.

«ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβερ.) ἓνα ἔνα διὰ δύο λιμένων οὐχὶ σύντονο τοῦ Σάν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος «Άρες 9500 τ. γεννημάτων διὰ Μόζι—Γιοκοχάμπαν ρέιντς 75)—, μὲ 119 Εξτρα δι' έκστον πρόσθετον λιμένων ἐκφόρτώσεως καὶ μεχρι τριάν τοιούτων, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—20 Αύγουστου.

«ΕΞ Αγγλίας — Κόντινετ

«ΜΕΡΤΣΑΝΤ ΡΟΥΑΓΙΑΛ» (σημ. ἀγγλ.) ἀπὸ Αμέρεσ-σον — Ἀμβούργον ρέιντς 11.500 τ. λιτασμάτων διὰ γεννημάτων εἰδών διά Κίνας 59)6 φίο καὶ στόουεντ, φόρτωσις 5—15 Ιουλίου.

«ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ» λιβεριανὸν (εκ «Παραγωγών») ἀπὸ Σεπτεμβρίου 28)6, ἵνα διὰ λιμένων Πολιωνίας 10.000 μετρικῶν τόν. γαιανθράκων διὰ Πειραιά 28)6, ἵνα Πάτρας—Βόλον ἡ Θεσσαλονίκην 29)6, ὄφιον διὰ Καβδαλανή «Αλεξανδρούπολιν 30)6, ἵνα διὰ δύο λιμένων ἐκφόρτώσεως 3)6 ἐπὶ πλέον, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν εἰς Πειραιά 28)6 τούτου 750 τ. εἰς Θεσσαλονίκην 500 τ. εἰς Επεργίου 12—28 Ιουλίου.

«ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ» (Κοστοπόλεως) ἀπὸ Πολωνίαν 12.000 τ. γαιανθράκων δι' Ελλάδα 28)6, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 12—28 Ιουλίου.

«ΚΩΣΤΙΣΣΑ» ἀπὸ Αμέρεσ-σον—Ἀμβούργον ρέιντς 12.000 τ. λιπασμάτων εἰς σάκκους διὰ Σαγκάην ή Τίεν Τσίον 58)6 ἓνα λιμένη διὰ 60)6 διὰ δύο λιμένων ἐκφόρτώσεως, φίο καὶ στόουεντ, φόρτωσις 7—15 Ιουλίου.

Ἐκ Μεσογείου καὶ Αδριατικῆς

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.» ἀπὸ Βασιλικοῦ Μπαΐνη 1400 τ. σιδηρομεταλλεύματος διὰ Κωνστάντζαν 27)—, ἀμερικ. φόρτωσις.

ΝΕΑΙ ΕΚΔΟΣΕΙΣ:

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

Περιλαμβάνει πάντα τὰ ἀφορῶντα:

Τὴν κατασκευὴν σκαφῶν, πρωστηρίων ἐν γένει μηχανῶν, βοηθητικῶν μηχανημάτων, λεβήτων, σωληνώσεων, φυκτικῶν ἐγκαταστάσεων, ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων, τὸν ἔξαρτισμόν τοῦ πλοίου, τὴν ποιότητα καὶ τὰς δοκιμάς ύλικοῦ κλπ.

Ἐκδοσίς λιαν ἐπιμελημένη, ἐτέθη ἥδη εἰς κυκλοφορίαν.

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

Τιμή: ἀπλή βιβλιοδέτησις δραχ. 350 ἢ £ 4. 4.0 ἢ \$ 11.70 πανδόξετος » 400 ἢ £ 4.16.0 ἢ \$ 13.35 Ταχυδρομικά ἀπλά γενικῶς Δρχ. 20 ἢ 5/— ἢ \$ 0.70

Τὰ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α. Ε. Ἀκαδημίας 4, Ἀθήναι, ζητοῦν νὰ προσλάθουν νέους διπλωματούχους ναυπηγούς διὰ τὸ Ναυπηγείον Σκαραμαγκά. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι δέον νὰ υποβάλουν σύντομον βιογραφικὸν σημείωμα, ἀναφέροντας ἡλικίαν, σπουδάς, πρακτικὴν ἐκπαίδευσιν, ἐργασίας ἀναληφθείσας μέχρι σήμερον, καθὼς καὶ πάσσαν ἄλλην χρήσιμον πληροφορίαν. Ἀπαραίτητα στοιχεῖα γνώσις Ἀγγλικῆς γλώσσης καὶ Ἐλληνικῆς ὑπηκοότης.

«ΑΥΡΑ» από Λαστάκια 1300 τ. (βόρδος εἰς δέματα) διά: Κωνσταντζόν 80)—, όμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΙΡΟΥΑ» από Πειραιά 1350 τ. τοιχίνιων εἰς σάκκους διά Τζέδδαν 35)—, όμεσος φόρτωσις.

«ΕΙΡΗΝΗ» (Κεσταρίκας) από λιμένα Δυτικής Ιταλίας 7000 τ. γενικών έμπορευμάτων διά Κολόμπο, κατ' ἀποκοπήν λίρας 18.250, φόρτωσις 'Ιουλίου,

«ΟΙΑ» (εκ «Βασιλίης») ἀπό Τύνδα 3000 τ. κρήτης διά Κόντινεντ 41)—, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΠΟΩΘ» (λιθερ.) από Νεάπολιν 3250 τ. γενικών έμπορευμάτων διά Βηρυττόν, κατ' ἀποκοπήν λίρας 5200 φίο, όφιδον δι' 'Ακαμπτα λίρας 5500, ἐὰν άμφοτέρους λίρας 6250, όμεσος φόρτωσις.

«ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» 10.000 τ. ζυγαρίου σίτου δρχ. 58 κατά τόνουν διά τὰ τοξεῖα φορτώσεως καὶ ἑκοφτόσεως καὶ δρχ. 6.50 διά τὴν ἀποθήκευσιν (πλωτὴ ἀποθήκη) διά τρεῖς μῆνας, μὲ ὄφιδον ἔτερους τρεῖς μῆνας, ἔνωρεις 'Ιουλίου.

«ΚΡΗΤΗ» 10.000 τ. ζυγαρίου σίτου (πλωτὴ ἀποθήκη) 58 κατά τόνουν διά τὰ ταξίδια φορτώσεως καὶ δρχ. 6.50 διά τὸν χρόνον ἀποθηκεύσεως, διά τρεῖς μῆνας, μὲ ὄφιδον ἔτερους τρεῖς μῆνας, ἔνωρεις 'Ιουλίου.

'Εκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΣΟΥΣΑΝΝΑ» από 'Οδησσον 1250 τ. γενικών έμπορευμάτων διά Πειραιά καὶ Θεσσαλονίκην, κατ' ἀποκοπήν δολ. 5500, όμεσος φόρτωσις.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» ἀπό Γαλάται 1600 κ. μ. ξυλείας δι' ἕνα λιμένα ἀνατολικῆς Μεσογείου 27)— τὸ κ. μ., φόρτωσις ἄρχας 'Ιουλίου.

«ΛΙΒΥΗ» από Βάρην—Μπουργκάς 2500 τ. γενικών εἰδῶν διά Λαστάκια—Πόρτα Σαΐδ—'Αλεξάνδρειαν, κατ' ἀποκοπήν λίρας 4500, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.» ἀπό Δουνάβιν 2000 κ. μ. ξυλείας δι' ἕνα λιμένα 'Ανατολικῆς Μεσογείου 27)— τὸ κ. μ., φόρτωσις ἄρχας 'Ιουλίου.

«ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ» (σημαία Λιβάνου) από Κωνσταντζόν 2800 κ. μ. ξυλείας δι' 'Αλεξάνδρειαν 34)6 τὸ κ. μ., φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΛΙΛΗ» από Ζυτάνωφ 2100 τ. γαϊανθράκων διά Βόλον καὶ Πειραιά 30)—, όμεσος φόρτωσις.

'Εκ Αὐστραλίας, 'Ινδιῶν καὶ 'Απω 'Ανατολῆς

«ΑΔΩΝΙΣ» (όνδυρωνιανὸν) ἀπό Μοριουγκάρα 3700 τ. μεταλλευμάτων διά Σέπταν 35)— φίο, μὲ 500 τόν. φόρτωσιν καὶ 1000 τόν. ἑκόφτωσιν, φόρτωσις 10 — 21 'Ιουλίου.

«ΤΡΑΝΣΚΕ-Ι.Π.» (λιθερ.) ἀπό Φιλιππίνας 450.000 κ. π. κόπρα διά Κολομβίαν 14 σύντης τὸν κ. π. φίο, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ» ἀπό Βορμάνην 2800 τ. μεταλλευμάτων διά Γιουγκοσλαβίαν 39)6, όμεσος φόρτωσις.

'Εκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΤΡΑΝΣΥΟΡΚ» (λιθερ.) ἀπό Σάν Μόρκος "Αιλαντ 9500 τ. γύφου διά Φορμόζαν δολ. 6.50 φίο, φόρτωσις 4—20 'Ιουλίου.

«ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ» (λιθερ.) ἀπό Κόρπους Κρίστι 12.000 τ. ἀλέύρων δι' 'Αμερίσαν—'Αμερίσαν—'Αμερίσουργον ρέιντς διά Αμερίτερναν δολ. 4.35 ἔνα λιμένα, ὅφιν διά δύο λιμένων ἑκόφτωσιν 25 σύντης ἔξτρα, μὲ 3000 τ. ἑλεύθερον ἑκόφτωτικών, φόρτωσις 1—10 'Ιουλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ-Ι.ΤΟΡ» (λιθερ.) ἀπό Πούγκετ Σουάν καὶ Κολομπία Ρίβερ δολ. 8.20, μὲ 1300 τ. ἑλεύθερον ἑκόφτωτικών, φόρτωσις 10—20 'Ιουλίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ» (λιθερ.) ἀπό Λορέντζο Μάρκες 11.000 τ. μεταλλευμάτων δι' ἀμερικανικὸν λιμένα 'Ατλαντικού (Βορείων τοῦ Χάττερας) δολ. 6.10, μὲ 1000 τ. φόρτωσιν φόμη καὶ 1000 τ. ἑκόφτωσιν εἰς τὰ δολ. 1.30, φόρτωσις 21 'Ιουλίου ἔως 15 Αύγουστου.

«ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ» (λιθερ.) ἀπό ἔνα δύο λιμένας Βορείων ἡ Νοτίου Κούδας 9500 τ. ζαχάρων διά Γκάλετσαν δολ. 3.30, φίο καὶ στόβωντ, μὲ ὄφιδον διά 9750 τόν. εἰς σάκκους (περιλαμβανούμεναν 1500 τ. εἰς χύμα), δύο συνεχῆ ταξίδια, ἔνωρεις 'Ιουλίου.

«ΟΛΓΑ» ἀπό Μομπάσον 9456 τ. ἀραβοσίτου δι' 'Αμερίσαν—'Αμερίσουργον ρέιντς 46)3 φόρτη, ὄφιδον διά Γλασκώνην ἡ Ληρό 5) — ἔξτρα, ἐὰν διά Λονδίνον 2)6 ἔξτρα, φόρτωσις 26 'Ιουλίου—5 Αύγουστου.

«ΚΑΔΙΩ Σ.» ἀπό Κοσσείρ 2850 τ. φωσφάτων διά Βραΐλαν 27)— φόρτωσις ἄρχας 'Ιουλίου.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II» ἀπό Κοσσείρ 2650 τόν. φωσφάτων διά Βραΐλαν 27)—, φόρτωσις ἄρχας Αύγουστου.

«ΕΒΗΚΟΥΗΝ» (λιθερ.) ἀπό Μπατόν Ρούζ ἡ Νέαν 'Ορλεάνην 13.500 τ. γενικών, ἀλέύρων καὶ σόγια διά Γιουκόχαμαν—Μέσι κρέιτη δολ. 7.65 ἔνα λιμένα, μὲ 25 σύντης ἔξτρα δι' ἔκστασον πρόσθετον λιμένα ἑκόφτωσιν μέχρι τριών τοιούτων, 1000 τ. ἑλεύθερον ἑκόφτωτικών, φόρτωσις 5—15 Αύγουστου.

«ΧΡΥΣΗ Σ. Μ.» ἀπό Μαντζανίλλο 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρην ἡ Φιλαδέλφειαν δολ. 4.65, μὲ δολ. 1.15 δι' ἑκόφτωτικά, φόρτωσις 'Ιουλίου.

Αἱ χρονοναυσίσεις

«ΕΥΡΥΑΛΟΣ» (λιθερ.) 10.026 τόνων d.w. (580.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 14 μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 31 τ. μπωνκρες C.), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ "ΤΡΙΤΩΝ"

Η Ναυτική Σχολή "ΤΡΙΤΩΝ" ἀνακοινοῖ ὅτι θέλει κάνει ἔναρξην μαθημάτων διά τὰς ἔξετά-σεις ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Α-Β 'Οκτωβρίου τῆν 1)8)58.

HELLENIC SHIPSTORES
BREMEN
NIC. FOTOU & CO.
"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ EN BREMEN,"
BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM

Νωτά καὶ ξηρά ἑφόδια, ἑφόδια Τράντιτ
οὐλικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος
διεγούντες **ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ**

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

ἀπὸ Νιού Οὐεστρίνιτερ εἰς λιμένα Καραϊβικῆς Θαλάσσης δολ. 1.85, ἔνορεις 5 ἡμέρας 15 'Ιουλίου.

«ΘΕΟΠΑΝ» λιθεριανὸν (εκ 'Ιονιανοῦ) 10.920 τόνων d.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 ἡμέρας 10 ½ μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 26 ἡμέρας 27 τ. πετραδίσιοι, τάιμ-τσάρτερ διά τοξίδιον 'Ημερενων Πολιτείων—Βενεζουέλας δολ. 735 μητεροπίσιως, παράδοσις εἰς Βαλτιμόρην 10—12 'Ιουλίου, ἐπαναπαράδοσις εἰς λιμένα Βενεζουέλας.

«ΧΡΥΣ» (λιθερ.) 10.865 τόνων d.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 ἡμέρας 10 ½ μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 26 ἡμέρας 27 τ. πετρελαΐον), τάιμ-τσάρτερ διά τοξίδιον ἐνδομερικανικῶν μεταφορῶν δολ. 2.25, παράδοσις εἰς Κοσταρικανόκος, 'Ιουλίου.

«ΠΙΝΤΑΡ» 10.300 τόνων d.w. (530.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 14 ἡμέρας 14 ½ μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 17 τ. φιούλη διλ., πλέον 1 ½ τ. τηγάνη διλ.), τάιμ-τσάρτερ δι' ἓνα πλήρες τοξίδιον Δυτικῆς Αφρικῆς 17)6, παράδοσις εἰς Λάς Πάλας 8 'Ιουλίου καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς λιμένα Αγγλίας ἡ Κόντινεντ.

«ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ» (σημ. ἀγγλική) 12.927 τόνων d.w. (634.220 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 14 ½ μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 17 τ. φιούλη διλ. καὶ ἐνὸς τόνου ντιγόλης, τάιμ-τσάρτερ διά 10 ἡμέρας 12 μηνᾶς (παγκόδημοι μεταφοροί) 16)10, παράδοσις εἰς Λαμπούθ 14—18 'Ιουλίου καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς λιμένα τῆς Ειρώπης ἡ τῆς 'Απω 'Ανατολῆς.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΑΛΟΙΑ

«ΑΙ-ΙΩΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΓΕΚΕΡ» (λιθερ.) ἀπὸ λιμένα Καραϊβικῆς Θαλάσσης 18.500 τόν. ἀκαθάρτων πετρελαίων δι' ἀμερικανικὸν λιμένα 'Ατλαντικού (Βορείων τοῦ Χάττερας) 57 ½ % ἐπὶ ἔλαττον τῆς βάσεως τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 3 'Ιουλίου.

«ΑΝΔΡΕΑΣ» (λιθερ.) ἀπὸ λιμένα Περσικοῦ Κόλπου 19.000 τ. ἀκαθάρτων πετρελαίων δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ, μὲ ὄφιδον διά Νόρδερν ρέιντζ ἡ δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν Νοτίου Αμερικῆς, 50 % ἐπὶ ἔλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκείδη, φόρτωσις 3 'Ιουλίου.

«ΛΟΡΔΟΣ ΚΑΝΝΙΓΚΑ» (σημ. ἀγγλική) ἀπὸ ρωσικὸν λιμένα Μαύρης Θαλάσσης 16.000 τ. ἀκαθάρτων πετρελαίων διά Ρίζερ Πλέιτ 41)— (τρία συνεχῆ ταξίδια), ἐναρξῖς 10—20 'Ιουλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 15.000 τόν. ἀκαθάρτων πετρελαίων διά Νόρδερν ρέιντζ 57 ½ % ἐπὶ ἔλαττον τῆς βάσεως τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 16 'Ιουλίου.

«ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Περσικοῦ Κόλπου 23.000 τ. ἀκαθάρτων πετρελαίων διά Καρπούζην, μὲ ὄφιδον διά Τενερίφων, 55 % ἐπὶ ἔλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκείδη, φόρτωσις 12—27 'Ιουλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑ-Ι-ΚΑΟΥΝΤ» (β'. τοξίδιον) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 16.500 τ. ἀκαθάρτων πετρελαίων δι' ἀμερικανικὸν λιμένα 'Ατλαντικού (Βορείων τοῦ Χάττερας) 55 % ἐπὶ ἔλαττον τῆς βάσεως τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 11 'Ιουλίου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΙΛΛΑ» (λιθερ.) ἀπὸ Καλιφόρνιαν 40.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Ιαπωνίαν 70 ¼ % ἐπὶ ἔλαττον τῆς βάσεως τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 11 'Ιουλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑ-Ι-ΚΑΟΥΝΤ» (β'. τοξίδιον) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 17.000 τ. ἀκαθάρτων πετρελαίου δι' ἀμερικανικὸν λιμένα 'Ατλαντικού (Βορείων τοῦ Χάττερας) 52 ½ % ἐπὶ ἔλαττον τῆς βάσεως τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 21 'Ιουλίου.

«ΚΑΣΤΕΛΛΑ» (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Περσικοῦ Κόλπου 30.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά τοξίδιον διά Κόντινεντ 67 ½ % ἐπὶ ἔλαττον τῆς βάσεως τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 18—31 'Ιουλίου.



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

MORAN
TOWING AND TRANSPORTATION

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

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)		έτ. «Κάρυκα 'Οσεάνικα»	57	11630	διπλήθε Πειραιά 7 'Ιουλ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΓΓΛΙΑ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	έφθ. Λονδίνον 8 'Ιουλ.
ΑΓΓΑ ΒΑΡΒΑΡΑ		άδ. Σιγάλα	04	2433	άργει Πειραιᾶ
ΑΓΓΑ ΖΩΝΗ		Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πέραμα από 21 Νοεμ.
ΑΓΓΑ ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 'Ιουλ.
ΑΓΓΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ		έτ. «Λώρις»	55	8450	έφθ. Χαϊφαν 7 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ		έτ. «Χανδρή»	18	2974	έφθ. Κολόμπο 6 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ.)		έτ. «Γ. Νικολάου	44	10448	άργει 'Αμπελάκι από 7 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		Υιοι Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άργει 'Αμπελάκι από 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		N. & 'Α.δ. Χατζηπατέρας	43	7231	άνεχ. Σαντιάγκο 9 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεχ. Ειδονομάθη 2 'Ιουλ. διά Περοκόν Κόλπον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Νικολέρης - Παπάζογλου	27	1887	άνεχ. Νέαπολιν 6 'Ιουλ. διά Ακάμπα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		άδ. Τσουρινάκη	22	988	εις Συρακούσας 13 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεξικού
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	1982	διπλήθε Θέουσαν 4 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΑΓΓΥΡΑ		Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άργει Κυνόσουραν από 11 Φεβρ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ		έτ. «Ελληνική»	56	2744	έφθ. Νέαν 'Υρκην 6 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΑΙ		Έλλ. Γραμμή Ν. 'Αμερ.	53	3575	άνεχ. Ρεοί 4 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΑΘΗΝΑΙ		έτ. «Φιλιόρι»	44	7125	άργει Γάνδην από 6 'Απρ.
ΑΙΟΛΟΣ		«Αδ. Λιδανού» Α.Ε.	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 5 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΚΤΗ		έτ. «Λάμψα»	42	7191	άργει Μπρούζες από 19 Δεκ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ		άδ. Τσουρινάκη	20	1112	εις μεταφοράς Πειραιώς - Στρατωνίου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.		Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7207	άργει Πειραιᾶ από 25 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		«Θεοφανής» Α. Ε.	43	7266	άργει Αστορία από 14 'Απρ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ		«όδ. Λιδανού» Α.Ε.	43	7194	έφθ. Μάντζεστερ 8 'Ιουλ.
ΑΛΙΚΗ		Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άργει Κάρδιφ από 14 Σεπτ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ		'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7176	έφθ. Λονδίνον 22 'Ιουν.
ΑΝΙΑ		Λαιμός & Πατέρας	43	7176	άργει Ντωντέ από 20 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΗΣ		άδ. Κυρτάτα	29	6022	άργει Βορέμην από 6 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ		Α. Δημόδης - Δ. Γκιούλη	43	7253	άργει 'Ελευσίνα από 27 Δεκ.
ΑΞΙΟΣ		έτ. Καρρά	58	10300	εις Φλώινηκ, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ-ΔΗΛΟΣ		έτ. Καρρά	58	10100	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 7 'Ιουλ. διά Βαρπόνα
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ		έτ. Καρρά	57	10376	διπλήθε Παναράμ 27 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ		έτ. «Σίπηγκ Ντεθέλη»	58	10000	εις Φλώινηκ, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΙΕΤΤΑ		«Λιδανός» Α.Ε.	41	7460	έφθ. Βαγκούθερ 5 'Ιουλ.
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)		«Γκρέν Λάνι»	31	20256	άνεχ. Σαουθάμπτον 10 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΑΡΜΟΝΙΑ		Δ. Εύθυμιον κλπ.	24	2740	άνεχ. Πόρτ Σουίτενχαμ 18 'Ιουν. διά Μπαγκόκ
ΑΡΤΕΜΙΣ		έτ. «Τρόπις»	44	7240	άργει Βαλτιμόρην από 26 'Απρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ		Άσημ. Γκούμα	39	1007	άνεχ. Πειραιᾶ 23 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΑΣΤΕΡΙΣ		Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Σαουθάμπτον 4 'Ιουλ. διά Γκάλεθετον
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		Γ. Μ. Λιδανός	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 7 'Ιουλ. διά Λισσαβώνα
ΑΤΛΑΣ		έτ. «Αναζ»	58	9724	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΑΥΛΙΣ		έτ. «Άδανς»	21	3275	έφθ. Κολόμπο 22 'Ιουν.
ΑΥΡΑ		έτ. «Ελιξ»	44	7176	άργει Πέραμα από 16 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ		Ένων. Γραμμ. Έλλ. - 'Αμερ.	27	21329	έφθ. Πειραιᾶ 15 'Ιουλ.
ΒΕΛΓΙΟΝ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	έφθ. Αλεξάνδρειαν 10 'Ιουλ.
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ		«Ελληνική» Α. Ε.	45	1982	έφθ. Χουλά 10 'Ιουλ.
ΒΙΡΤΙΝΙΑ		Άντ. Παπαδάκης	43	7176	άργει Ντάρτμουθ από 5 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ K.		άδ. Κοντού	30	739	άργει Πειραιᾶ 13 'Ιουλ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	άργει Σύρον από 17 Δεκ.
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)		Κ. Ι. Στεργιόπουλος	22	3846	άνεχ. Αμβούργον 9 'Ιουλ. διά Χούλλ
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Λαύσιον 1 'Ιουλ. διά Γαλάται
ΓΕΡΜΑΝΙΑ Λ.		Ν. Λαμπίρης	31	967	εις Πειραιᾶ από 10 Μαΐου
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ Μ.		άδ. Μάτος	23	4701	άργει Κύνοδούρων από 25 Φεβρ.
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΩΣ		άδ. Γράτου	44	7176	εις Θεσσαλονίκην 15 'Ιουν.
ΓΕΡΩΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	21	5728	άργει Πειραιᾶ από 21 Φεβρ.
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ ΚΑΘΡΕΠΤΗΣ		άδ. Καθρέπτη-Π. Τούρλος	07	1317	άργει Ελευσίνα από 22 Νοεμ.
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	άργει Πειραιᾶ από 4 'Ιαν.
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		άδ. 'Ανδρεάδη	43	7233	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)		έτ. «Τουόρλαν Τάνκερρα»	54	20991	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 19 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III		Π. Καλλιμανούόλου	44	7176	έφθ. Πειραιᾶ 10 'Ιουλ.
ΔΑΝΑΗ		Άλεξάτος - Δούκας	23	1566	άνεχ. Καλάμας από 25 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		Δ. Π. Μαργαρίνη	40	5006	εις Θεσσαλονίκην 15 'Ιουν.
ΔΗΜ. ΙΓΓΑΣΕΣΗΣ		«Φρέντον»	18	5275	άργει Πειραιᾶ από 21 Φεβρ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ		Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	άργει Κυνόδούρων από 28 Φεβρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		έτ. Βεργυτών	44	7207	άργει Πέραμα από 10 'Οκτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		Π. & Β. Πανταλέων	43	7260	διπλήθε Θέουσαν 1 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Φούρκερο»	58	9092	εις Γένοβαν από 16 'Απρ. (έπισκευα)
ΔΙΡΟΥΣ		Άδ. φοι Πατέρα	43	7280	διπλήθε Σουέζ 23 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΔΩΡΙΕΥΣ		έτ. «Δωριεύς»	58	6759	άργει Κυνόδουρων από 28 Φεβρ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ		Άδ. Λιδανού	37	4839	άργει Πέραμα από 10 'Οκτ.
ΕΒΡΟΣ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7256	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος»	27	4164	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 19 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)		άδ. Τυπάλδου	27	6346	έφθ. Πειραιᾶ 10 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ Δ.		«Αλκυώνη» Α. Ε.	44	7253	άνεχ. Μπέραν 1 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΟΥΚΟΥΝΤΗ		άδ. Κουλουκούντη	38	5500	άργει Κυνόδουρων από 25 Νοεμ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Δ. Σταθάτος & Σιά	43	7176	εις Αγγλίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΕΛΕΥΣΙΣ		Κουμαριάνου - Πρίντεζη	21	1549	Ίδε: «ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ», ομμαία Λιβερίας
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		άδ. Μαζαράκη	22	3553	άνεχ. Τρινιδάτ 4 'Ιουλ. διά Μπουένος Αύρες
ΕΛΛΑΣ		«Ελληνική» Α. Ε.	56	2746	άργει Κάρδιφ από 7 Σεπτ.
ΕΛΛΑΣ		Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άργει Ουντεβάλλα από 7 Φεβρ.
ΕΛΛΗΜΙΝΑ		Εύτ. Γκούμας	22	1055	άργει Ρίθερ Στόουρ από 7 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	57	7068	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 9 'Ιουλ. διά Κείν Τάουν
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Πειραιᾶ 2 'Ιουλ. διά Νοβορωσίσκην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		«Ελληνική» Καλλιμανού.	44	7207	άργει Πέραμα από 30 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	άνεχ. Ν. Όρκην 3 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	άργει Καλάμας από 18 'Ιαν.
ΕΛΛΗΝΙΟΣ ΑΣΤΗΡ		«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Πειραιᾶ 23 'Ιουν. διά Καζαμπλάγκαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 27 'Ιουν. διά Τοιταγκόκ

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP

TELEPHONE : 82226

) NIGHT : 412905

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	Έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική Α.Ε.»	56	7063	Έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 10 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΣ	Άγγ. Λουζῆς	43	7302	εις Βιρτυτών από 30 'Απρ.
ΕΠΠΙΣ	Π. Πρίντεπς	19	1492	Έφθ. Πειραιᾶ 4 'Ιουλ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7176	εις Βαλτιμόρων από 10 'Ιουν.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. - Σταθάτος	44	7251	άνεχ. Αγίου Φραγκίσκουν 8 'Ιουλ. διά Περουθίαν
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμος»	58	9650	εις Τάιν από 4 'Ιουν.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Σιγάλας	21	2369	διήνθε Σουέζ 6 'Ιουλ. διά Πόρτ ντέ Μπούκ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II.	όδ. Γ. Δομεστίνη	28	1707	διήνθε Σουέζ 23 'Ιουν. διά Τζέζδαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	άνεχ. Μακέύ 2 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπᾶ - Ελευθεδάπνη	17	3976	Έφθ. Πειραιᾶ 10 'Ιουλ.
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υἱοί Πέτρ. Γουλανδρή	43	7244	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκουν 10 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΖΑΤΟΥΝΑ : ΠΟΛΙ	Θανόπουλος - Κουτλάκης	08	1699	άνει Πέραμα από 16 Σεπτ.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	δό. Κουλουκούντη	38	5548	άργει Ρίθεο Στόουρ από 10 Μαρτ.
ΗΡΩΝ II.	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	άρνει Πέραμα από 17 'Ιουλ. 1957
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Τόκιο 1 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάρος» Α.Ε.	44	7198	άργει Σύρον από 22 'Οκτ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	'Απ. Πεζάς	56	8424	εις θέσιν 6.50 Β. - 80.46 Δ., 'Ιουν. 25 διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	6636	άργει 'Ελευσίνα από 29 Μαΐου
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντής	29	2231	Έφθ. Πειραιᾶ 11 'Ιουλ.
ΙΓΓΟΡ	'Απ. Πεζάς	43	7207	άνεχ. Ζάκαραν 6 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΙΝΔΙΚΟΣ (δεξαμ.)	άδ. Τυπάλδου	30	7924	εις Σιμιθ Τσάννελ 21 'Ιουν. (διά Γκουιντέρο)
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υἱών Δ. 'Ιγγλεσόν	42	7035	Έφθ. Κολόμπο ρόδς 8 'Ιουλ.
ΙΩ. Η. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7176	Έφθ. Τεργέστην 9 'Ιουλ.
ΙΩ. Η. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	άργει 'Ελευσίνα από 17 'Οκτ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ. Κ.Χ. πατέρας	43	7244	άνει Μπρούζες από 11 'Ιαν.
ΚΑΔΙΩ Σ.	Καδώ Σιγάλα	17	2032	διήνθε Σουέζ 22 'Ιουν. δι' Ακάμπα
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω Παράση κλπ.	13	1877	άρνει Κυνόδοσουραν από 16 'Ιαν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Σεπάγκασ»	57	9092	έπωθ. Μπουένος Αύρες 27 'Ιουν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός»	44	7198	Έφθ. Πόστ Μάντρων 7 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΑΛΙΤΗΣ	«Στροβίλι»	56	6538	Έφθ. 'Αιμέρσαν 3 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	άδ. Ποταμιάνου	19	5182	άνεχ. Τζιμπούτι 1 'Ιουλ. διά Μαδράς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Σκαρβέλης	43	7176	άργει Μπούζες από 28 Μαρτ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	άργει Σύρον από 7 'Απρ.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	άργει Κυνόδοσουραν από 24 Μαρτ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνική» Α. Ε.	43	10448	άργει Τάραντα από 22 Μαΐου
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	25	1816	άργει Πέραμα από 6 Μαΐου
ΚΕΧΡΕΑ	θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	άνει Κυνόδοσουραν από 4 'Ιαν.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	M. Νομικός	56	8429	Έφθ. Μπρίτζπορτ 30 'Ιουν.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	M. Νομικός	58	10500	άνεχ. Δουγκέρκην 1 'Ιουλ. (δοκιμαι)
ΚΡΗΤΗ	N. Κονδύλης	44	7244	εις Πειραιᾶ από 23 'Ιουν. (επισκευαί)
ΚΝΩΣΤΡΑ	θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	άργει Κυνόδοσουραν από 14 Μαρτ.
ΚΟΡΑΙΑ III.	άδ. Γ. Δομεστίνη	34	1802	άργει Πειραιᾶ από 12 'Απρ.
ΚΟΡΘΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	άργει Πέραμα από 30 Σεπτ.
ΚΡΙΟΣ	M. Εμπειρίκος	45	3805	άνει Σύδον από 15 'Οκτ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Ντιαμάντε»	55	6110	άνεχ. Χαδάνα 2 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΥΜΑ	(«Αδ. Λιβανού») Α.Ε.	43	7244	άνει Μπρούζες από 9 'Ιουν.
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόπετρόλ»	20	6496	άνεχ. Κιουρασάο 2 'Ιουλ. διά Τρίνινταντ
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άρρα»	56	9086	Έφθ. 'Αιμέρσαν 7 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άργει 'Αυπελάκι από 13 Σεπτ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Μιχαλινός	45	7176	άργει Ρότερνταμ από 20 Μαΐου
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λώπ	56	8474	Έφθ. 'Αιμέρσαν 6 'Ιουλ.
ΛΑΚΟΝΙΑ	Άλεξάντος - Δούκας	25	964	Έφθ. Πειραιᾶ 7 'Ιουλ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τερνιάζος	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουλ. δι' Αιμούργον
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	θ. Βογιατζίδης	28	4573	άργει Κυνόδοσουραν από 27 Αύγ. 1957
ΛΕΥΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	άρνει Αιμπελάκι από 18 Φεβρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	'Α φοι Κυρτάτα	22	2225	Έφθ. Μπαχρέγιν 8 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Σικούρχαμαν 8 'Ιουλ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΛΙΒΥΗ	'Ιω. Λάτος	24	1556	άνεχ. Πειραιᾶ 28 'Ιουν. διά Μπουργκάς
ΛΙΓΥΡΙΑ	έτ. «ΕΛ-ΜΕΣΣ»	37	1113	Έφθ. Πειραιᾶ 13 'Ιουλ.

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

DELIVERED FROM STOCK
AT ALL U.S. PORT

Whitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

Cable Address: ADISCAMTR
125 BROAD STREET

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

NEW YORK 4, N. Y.

ΛΙΛΗ		έτ. «Αργώ»	11	1459	έφθ. Πειραιά 11 'Ιουλ.
ΛΙΛΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	25	5525	άργει Κέαν από 4 Δεκ.
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		Εύάγν. & Μ. Νομικός	43	7176	άργει Ντέβονπορτ από 12 'Απρ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ		«Λιθανδός» Α.Ε.	45	7281	άργει 'Ελευσίνα από 19 'Ιουν.
ΜΑΙΩΤΙΣ		άδ. Συνοδινοῦ	19	3858	άργει Αμπελάκι από 3 Δεκ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ		'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	άργει Λισσαβώνα από 4 Φεβρ.
ΜΑΝΕΣ		Ν. Εύσταθίου	55	8526	άνεχ. Κολόμπα από 10 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ		Εύγ. I. Χανδρή	20	5401	άργει Ρέτζιο από 14 Μαρτ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)		έτ. «Χανδρής»	21	6703	άργει Αμπελάκι από 3 Μαρτ. 1957
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7187	άργει Ρόττερνταμ από 6 'Ιαν.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Γερ. Σταθάτος	43	7176	άργει Ρίθερ Μπλακγουάτερ από 19 Δεκ.
ΜΑΡΙΑΜ		«Βίρηνίκος» Α.Ε.	44	7243	άργει Σπαλατόρι από 23 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ		'Ιω. Λάτος	20	6490	άργει Πέραμα από 10 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)		Μάρκος Νομικός	54	11577	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουν.
ΜΑΡΙΟΣ II.		Mix. Καραγέωργης	23	1175	άργει Πειραιάδ από 1 'Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		'Αδ. Κουλουκούντη	38	5500	άργει Ρίθερ Στόουρ από 5 Μαρτ.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ		έτ. «Φοπάνη»	57	9138	διπλήθε Παναμάν 7 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ		Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	διπλήθε Θέουταν 4 'Ιουλ. διά Κοπεγχάγην
ΜΕΝΤΟΡ		"Εκτώρ Κ. Δρακούλης	41	7157	άνεχ. Ήστχαμ 1 'Ιουλ. διά Μπόκα Γκράντε
ΜΙΜΙΝΑ		έτ. «Μοτορνάβες»	57	9200	διπλήθε Γιβραλτάρ 30 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΜΙΧΑΗΛ		«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7207	άργει Ντόρτρεχτ από 13 Αύγ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ		N. Εύσταθίου	44	7176	άργει Ρίθερ Μπλακγουάτερ από 6 Μαρτ.
ΜΥΚΗΝΑΙ		'Ελλην. Γραμμή Ν. Αμερ.	34	2709	έφθ. Πειραιά 3 'Ιουλ.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ		έτ. «Φαφαλιού»	57	9345	διπλήθε Παναμάν 2 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ		έτ. «Ντέλ Κάριμη»	43	7264	άργει Καλάμας από 20 Φεβρ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ		Λούζης	44	7247	άργει Βαλτιμόρων από 4 'Ιαν.
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ		άδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Ιουλ. διά Γερμανίαν
ΝΕΔΩΝ		έτ. «Εύγενια»	43	7264	άργει 'Ελευσίνα από 7 Μαΐου
ΝΕΣΤΟΣ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7261	άργει Μπρούζες από 28 Μαρτ.
ΝΗΡΕΥΣ		'Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	άργει Σεμπρούγκε από 22 Δεκ.
ΝΙΚΟΛΑΣ		K. Πατέρας & Σια	43	7176	άργει Κυνόδουραν από 9 Μαρτ.
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ		Θωμάς 'Επιφανειάδης	43	7176	άργει Κυνόδουραν από 10 Μαΐου
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		άδ. Σιτινά	43	7244	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 'Ιουν. δι' Ούζαν
ΝΙΚ. ΚΑΙΓΡΗΣ		E. Κουλουκ. - I. Καϊρης	43	7233	άργει οριζόντιας 11 'Απρ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III.		έτ. «Μικαλίνος» Α.Ε.	41	7176	έφθ. Μομάσα 8 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	άνεχ. Μπλέφαστ 9 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Έφιλον»	58	6750	άργει 'Ελευσίνα από 10 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ		έτ. «Νιτζέαν»	30	7003	εις 'Αγγλιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)		έτ. «Λίμπρα»	58	12500	άργει Αμπελάκι από 24 Αύγ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ		έτ. Γ. Νικολάου	44	7231	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Ιουν.
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ		'Αντ. Παπαδάκης	58	8639	άργει Θλωσιγκ από 14 'Ιαν.
ΝΟΡΛΑΝΤΑ		έτ. «Ισμήνην»	20	7581	
ΟΘΩΝ		έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	
ΟΙΑ		N. I. Νομικός	11	1881	
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	
ΟΙΓΑ		'Εμπορ. - 'Εφοπλιστική	44	7176	
ΟΙΛΑΝΔΙΑ		έτ. «Ελληνική»	56	2745	
ΟΜΟΝΟΙΑ II		έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	
ΟΝΤΡΥ		K. Γράτσος	45	7258	
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ		Kων. B. Σκαρδέλης	43	7176	
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ		Δ. Ψυχογιούς	17	3703	
ΟΡΟΣΥΣ		έτ. «Οφρεύς»	56	9942	
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		A. Καραβίας	43	7176	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.		Δράκος - X' Πατέρας	43	7176	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ		έτ. «Εύπλοια»	45	7240	
ΠΑΤΡΑΙ		«Ελληνική» Α. Ε.	47	2754	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ		έτ. «ΠασιφικΚογκέρορ»	57	10314	
ΠΕΤΑΛΟΙ		Μαρ. 'Εμπειρικός	45	3861	
ΠΕΤΡΟΣ		Yioi Π. Γουλανδρή	44	11762	
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ		Μάρκος Νομικός	42	7258	
ΠΗΝΕΙΟΣ		έτ. «Άθηνᾶ»	44	7207	
ΠΙΝΔΟΣ (δεξ.)		έτ. «Τζένεραλ Θίνανς»	22	7053	
ΠΙΝΤΑΡ		έτ. «Κομμέραιολ» κλπ.	54	6154	
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	56	7213	
ΠΟΣΕΙΔΩΝ		έτ. «Φιλιόρι»	43	7124	
ΠΡΟΔΟΡΟΜΟΣ II (τάνκερ)		Baviláncs & Σια	16	1808	
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)		έτ. «Αλλαρίζ»	55	16718	
RITA		έτ. «Μαριστρέλλα»	44	7133	
RITA		Yioi Σιγάλα	25	1412	
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΟΝΕ		έτ. «Γαλαζίας»	45	7176	
ΡΟΔΟΠΗ		έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)		έτ. «Τρανσόπετρόλ»	18	5563	
ΣΑΜΟΣ		Yioi Δ. Ιγγλέση	43	7268	
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		Yioi Σιγάλα	43	7176	
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ		έτ. «Σάντα Έλενα»	19	2472	
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		A. Πρίντεζης	28	1660	
ΣΟΥΖΕΣ		'Ιω. Λάτος	24	1564	
ΣΟΥΣΑΝΝΑ		έτ. «Κάμαρον»	18	849	
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ		Nik. Παπαδάτος	22	2201	
ΣΟΦΙΑ Τ.		Tσουρινάκης	21	933	
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Φάραλλον»	56	8789	
					άνεχ. Γάνδην από 26 Μαΐου
					διπλήθε Ντόρπερ 28 'Ιουν. διά Σπέτζιαν
					άνεχ. Γάνδην από 2 'Απρ.
					διπλήθε Θέουταν 6 'Ιουλ. διά Χοδέντντα
					άνεχ. N. Ύόρκην 25 'Ιουν. διά Κιουρασό
					άνεχ. Ε'ισιονάμουρο 4 'Ιουλ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
					άνεχ. Πέραμα 29 'Ιαν.
					διπλήθε Σουεζ 27 'Ιουν. διά Σαφάνκα
					διπλήθε Κων/πολιν 27 'Ιουν. διά Δυρράχιον
					έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 4 'Ιουλ.
					άνεχ. Πειραιά 21 'Ιουν. διά Θεσσαλονίκην
					άνεχ. Αμπελάκι από 20 Αύγ. 1957
					έφθ. Πειραιά 9 'Ιουλ.
					έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλ.

A DEN THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.,

Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS.",

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

Affiliated with:

RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

ΕΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ.	«Εντίνα»	56	8878	άνεκ. Λός "Αντζελες 30 'Ιουν. διά Γιοκοκάμαν
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ.	«Κάσσες»	44	7223	άργει Σύρον από 5 'Ιαν.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω.	Κουμαντάρος	44	7176	άργει Βαλτιμόρων από 19 'Ιαν.
ΣΤΥΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ.	Βλασσόπουλοι	43	7244	διπλής Παναμάν 5 'Ιουλ. διά Χίλην
ΤΑΞΙΔΙΑ	'Ελλην.	Μεσογ. Γραμμαι	40	7637	άργει Πέραμα από 28 Σεπτ.
ΤΑΞΙΔΙΧΗΣ	Μιχ.	Καραγώρης	24	877	άνεκ. Χάιφαν 8 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΤΖΕΝΝΥ	έτ.	«Μαριφορτούνα»	43	7135	άργει Γάνδην από 3 Φεβρ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενια Ι. Χανδρῆ	43	10448	άργει Ρέτζιο από 19 Μαρτ.	
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ.	«Τρανσποτοφίκ»	56	2745	διπλής Γιβραλτάρ 3 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΤΡΙΤΩΝ	άδ.	Γράτσοι	44	7207	άνεκ. Μπελέμ 4 'Ιουλ. διά Μακάπα
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Κληρ.	Α.Θ. Κουλούρα	30	4557	άργει Κυνδουρων από 16 'Απρ.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	έφθ. Μπάραν 8 'Ιουλ.	
ΦΟΙΒΟΣ	έτ.	«Αμφίων»	57	9950	διπλής Λίζαρντ 1 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεξικοῦ
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταψιλούπατς	27	755	διπλής Κωναντανιούπολιν 27 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν	
ΦΡΥΓΙΑ	Καθρέπτης - Θουντῆς	07	1117	άργει Πέραμα από 28 'Ιαν.	
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	έτ.	«Ελ. Μές»	37	1230	εις Πειραιᾶ από 3 'Ιουλ.
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	«Κάσσες» Α. Ε.	45	7240	άργει Σύρον από 12 Δεκ.	
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7176	άνεκ. Καρντένας 26 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν	
ΧΙΟΣ	«Κάσσες» Α. Ε.	44	7176	άργει Σύρον από 13 Νοεμ.	
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10748	έφθ. Αματερντάμ 8 'Ιουλ.	
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.)	Α'. Πεζάς	55	8225	έφθ. Πειραιᾶ 12 'Ιουλ.	
ΨΑΡΑ	Α. Μ. Πρίντεζης	44	1293	εις μεταφοράς Ελλάδος - Μαύρης Θαλάσσης	
	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	άργει Αμπελάκι από 23 Σεπτ.	

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΗ	έτ.	«Ντέλ. Μάρ»	44	7158	άργει Ελευσίνα από 11 Φεβρ.
ΑΓΕΛΙΚΗ (κοστ.)	έτ.	«Σάντα Αγγελίκα»	21	1173	διπλής Σουέζ 2 'Ιουλ. διά Τζέδδαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)	έτ.	«Γκρίνιθλι»	44	7261	άργει Μασσαλίαν από 17 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΟΣ (Κοστ.)	έτ.	«Επόλικα»	44	7314	άργει Ελευσίνα από 3 'Απρ.
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Μαριπλάγκα»	56	20153	άργει Αγούσταν από 27 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιθ.)	έτ.	«Αβίλαι»	43	7238	άργει Βαλτιμόρων από 4 Μαρτ.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	έτ.	«Βικτορες»	43	7176	διπλής Λίζαρντ 6 'Ιουλ. διά Χάδρων
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ. δ.)	έτ.	«Μαριπλάγκα»	56	20140	άνεκ. Ρόττεοντα 8 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ.	«Αιτζίαν Μάρ»	10	1471	άργει Πέραμα από 21 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)	έτ.	Χατζηπατέρας	44	7214	άνεκ. Χακοδάτην 26 'Ιουν. διά Βαγκούθερ
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (Κοσταρ.)	έτ.	έλληνικο συμφέροντα	09	2890	άργει Ελευσίνα από 13 Φεβρ.
ΑΔΑΜΑΣ	έτ.	«Εσπεράντζα»	44	7265	άργει Καλάμας από 27 Δεκ.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λιθ.)	έτ.	«Ομπρος»	29	3714	άνεκ. Πόρτ. Σουδάν 9 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΑΔΡΙΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ριπαμπλίκι»	53	13675	άργει Βαλτιμόρων 5 'Ιουλ. δι' Αμμουάιν Μπαίν
ΑΔΩΝΙΣ (Κοστ.)	έτ.	«Άδωνις»	14	2467	έφθ. Κολόμπο 16 'Ιουν.
ΑΕΛΛΩ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Βότα»	57	21000	άνεκ. Περιοικόν Κόλπον 9 'Ιουλ. διά Λάδοεντ
ΑΖΙΑΝ	έτ.	«Πανοσεάνικο»	42	7223	άργει Βαλτιμόρων από 24 Δεκ.
ΑΖΟΥΤΕΡΟ	έτ.	«Αζουέρο»	44	7176	άργει Κάρδιφ από 25 'Ιουλ. 1957
ΑΖΟΥΤ ΚΟΣΤ. (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Άγιος Παύλος»	44	7201	εις Τζάκουνθιλ από 2 'Ιουν.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (λιθάνου)	έτ.	Σιγάλα	20	1618	έφθ. Σουλίνα 8 'Ιουλ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Μαρίτσα»	20	5227	έφθ. Κιέλον 4 'Ιουλ.
ΑΘΑΜΑΣ (Κοστ.)	έτ.	«Αθάμας»	41	4729	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 4 'Ιουλ. διά Μόρφου Μπαίν
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Αθενς»	44	7161	άργει Αμδούργον από 2 'Ιαν.
ΑΘΗΝΑ (λιθέρ.)	έτ.	«Πάμελ»	44	2893	έφθ. Σουάνον 6 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ατλάντικ»	54	18784	διπλής Σουέζ 11 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΩΡΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Αθανς»	29	3958	άνεκ. Πειραιᾶ 27 'Ιουν. διά Γαλάτοι
ΑΤΑΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λιθ.)	έτ.	έλληνικο συμφέροντα	58	10600	εις Κρέμπεν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΙΕΡ (λιθ.)	έτ.	«Λαιμπίριαν»	57	10000	διπλής Ντόρερ 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δεξ.)	έτ.	«Ρέα»	31	8879	άνεκ. Περιοικόν Κόλπον 7 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ. ΑΙΝΟΣ	έτ.	«Σάν. Γκρεγκόριο»	43	7197	άργει Νέαν 'Υόρκην από 27 Νοεμ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ (λιθ.)	έτ.	«Εστρέλλα»	44	2547	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 7 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (λιθ.)	έτ.	«Αγκούιλλα»	57	8184	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΙΩΝ (λιθ.)	έτ.	«Καρόνα»	43	7144	άργει Μπρούζες από 2 'Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λιθ.)	έτ.	«Ποσιφίκι»	56	8835	διπλής Λάδοεντ 6 'Ιουλ. διά Ζεμπρούγκε
	έτ.	«Ινοσ. λαρ»	44	7058	άργει Μπρούζες από 29 'Απρ.

Πρὸς τοὺς κ. κ. Πλοιοκτήτας
Ἐφοπλιστὰς καὶ Ἀξ)κοὺς Ασυρμάτου
Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ πᾶν ζήτημα ἀφρόδον ἐγκατάστασιν, ἔνοικίασιν, κορή-
γησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, φα-
διογνωνιομέτρων, φαντάρ, βυθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανη-
μάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν
σας καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς θύραιος.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT
BRUSSELS - BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΠΟΚΡΗΣΗΣ : 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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. & L. and Cargo insurances to the personal Life insurance of shipping executives.

TELEX NYK-2704

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300
CABLE ADDRESS "HALLCOY."

AITZIAN ΣΕΥΛΟΡ	έτ. «Ντέλα 'Ετζέο»	44	7240	άργει Μπρούζες από 13 Δεκ.
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ. δ.)	έτ. «Οσεάνιν Πετρόλη»	58	24000	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός»	57	13000	άνεχ. Μπάκιαν Μπλάγκον 25 'Ιουν. (διαταγάς)
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ' (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός»	57	13000	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούς
ΑΚΡΩΝ (λιθ.δ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7135	άργει Κυνόσουρα νάπο 9 'Ιαν.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5244	άργει Πορτοφεράγιο από 18 'Απρ.
ΑΚΤΗ (λιθερ.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7093	άργει Σύρον από 12 'Ιαν.
ΑΚΤΙΟΝ (λιθερ.)	έτ. «Πόντα»	43	7213	έφθ. Ν. Όρλεάνην 30 'Ιουν.
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ	έτ. 'Ωνδας	54	28738	διπλήθε Πουόλο Μπούκομ 10 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΛΑΣΚΑ (λιθ.)	έτ. «Αρκτούρους»	43	6989	άργει 'Ελευσίνος από 8 'Απρ.
ΑΛΕΞ (Κοοταρ.)	έτ. «Ρίταλεξης»	25	2323	άργει Μασσαλίαν από 3 Δεκ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (λιθ.)	έτ. «Κολόνη»	56	10482	έφθ. Μπιστόν Ρούζ 20 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λαιμόπιριαν»	56	20926	διπλήθε Σουέζ 29 'Ιουν. διά Μένα Σαούδ
ΑΛΘΕΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βένγας»	58	24000	εις 'Ιαπωνιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζεδόλια»	18	5555	άργει Πέραμα από 30 Αύγ. 1957
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ.)	έτ. «Μονρόβιο»	53	7409	διπλήθεν Ούζαν 6 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοοταρ.)	έτ. «Άλιτσια»	24	5026	άργει 'Ελευσίνα από 31 Δεκ.
ΑΛΚΗΣ (λιθερ.)	έτ. «Άλκιμιάδος»	42	7066	άργει Αμπελάκι από 6 'Οκτ.
ΑΛΚΙΜΟΣ (Κοοτ.)	έτ. «Άλκιμος»	43	7176	άργει Βρέστον από 16 Δεκ.
ΑΛΚΥΩΝΗ (λιθ.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άργει Κυνόσουραν από 29 Σεπτ.
ΑΛΜΑ (λιθερ.)	έτ. «Μεντιπεράννιαν»	24	2117	έφθ. Χούλλ 7 'Ιουλ.
ΑΛΜΕΡΙΑ (λιθ.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	άργει Κέαν από 21 Μαρτ.
ΑΛΜΠΑ (λιθ.)	έτ. «Μαρκουέντο»	21	4358	άργει 'Ελευσίνος από 20 Αύγ. 1957
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	έτ. «Επταμάρη»	44	7233	διπλήθε Θέουταν 29 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βιλάλμπουμπα»	43	7231	άργει Φάλμουθ από 21 Δεκ.
ΑΛΤΑΙΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τοέστερ»	42	3304	εις φιλαδέλφειαν από 27 Μαΐου
ΑΛΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Τρανσατ. φράγτερ»	53	12837	άνεχ. Άμμουσιαν Μπαιν 1 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΑΜΑΝΤΑ (παναρ. δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	50	10426	άνεχ. Περοϊκόν Κόλπον 14 'Ιουν. διά Λά Πλάταν
ΑΜΑΝΤΑ II (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	41	5175	έφθ. Μπουένος "Αύρες 21 'Ιουν.
ΑΜΑΝΤΑ III (Κοοταρ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8571	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 4 'Ιουλ. διά Ήστχαμ
ΑΜΑΡΑΛΛΑΣ	έτ. «Φοίνιξ»	44	10721	άργει Βαλτιμόρουν από 27 'Απρ.
ΑΜΕΛΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νίτεάρο»	11	3131	άργει 'Ελευσίνα από 7 Φεβρ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	άργει Κάρδιν από 6 'Οκτ.
ΑΜΠΑΛΟΝ (λιθ.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10578	άργει Βαλτιμόρουν από 12 'Απρ.
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άλτος Μάρες»	44	7164	εις Ρότερνταμ από 23 Μαΐου (έπισκευαι)
ΑΝΑΣ (λιθ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	44	7258	άνεχ. φιλαδέλφειαν 27 'Ιουν. διά Χάβρην
ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ηστιμάσουντ»	38	7949	άργει Ρίζερ Στόουρ από 18 'Απρ.
ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ ΙΙ (Κοοταρ.)	έτ. «Ανάξη»	55	8332	διπλήθε Θέουταν 7 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαιδ
ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ ΙΙΙ (Κοοταρ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	31	7910	άργει - Αμυτερνταμ από 5 'Ιουλ. 1957
ΑΝΑΣΣΑΣ (λιθ.)	έτ. «Άταλαγια»	43	7237	διπλήθεν Όραν 8 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νίτερνα»	42	7999	έφθ. Μπιζέρταν 8 'Ιουλ.
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ (λιθ.)	έτ. «Αστούρια»	42	7132	άργει Σεεμπρούγκε από 17 Δεκ.
ΑΝΔΟΡΑ (λιθ.)	έτ. «Μπιενενίντο»	45	7282	διπλήθεν 'Αζόρα 8 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΑΝΔΡΕΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ «Αφρικαν»	56	13262	άνεχ. Περοϊκόν Κόλπον 8 'Ιουλ. διά Λά Πλάταν
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανζόρεαν»	55	21075	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 10 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (Κοοτ.)	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άργει 'Ελευσίνα από 4 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11978	άνεχ. Χιούστον 4 'Ιουν. διά Ταλάρα
ΑΝΔΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πατοίφικα»	43	7188	άργει Αμυδούργον από 8 Δεκ.
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 7 'Ιουλ. διά φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕΥ' (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	43	8459	διπλήθε Τρίνινταν 27 'Ιουν. διά Νιούπορτ
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7136	διπλήθε Παναμάν 21 'Ιουν. διά Χουάσκο
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ανδρός»	53	17845	άνεχ. N. Υόρκην 8 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕ'ΓΛ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	57	10048	άνεχ. "Αγ. Φραγκικόν 9 'Ιουλ. διά Χιλήν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΤΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8432	άνεχ. Βικτωρίαν 3 'Ιουλ. διά φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10048	έφθ. Χάμπτον ρόδς 10 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΡΥ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10080	άνεχ. Βαγκούθερ 9 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΗΓΛ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8394	άνεχ. Πουέρτο Ορντάζ 26 'Ιουν. διά Λίθερπουλ
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	57	25183	διπλήθε Σουέζ 9 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΙΛ (λ. δ.)	έτ. «Σάν Τζερόνυμο»	58	24500	άνεχ. Περο. Κόλπον από 13 'Ιουν. διά Λόδης "Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΟΥΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Μοντεπάντο»	43	8390	άνεχ. Βικτωρίαν 6 'Ιουλ. διά φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕ'ΙΠ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	άνεχ. Σιμότσου 5 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπεναδέντε»	56	24502	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολ.) 10 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ (παν. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	40	8427	άργει Αμπελάκι από 14 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΜΕΤ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8423	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	45	8557	άνεχ. Πουέρτο Ορντάζ 30 'Ιουν. διά Χάρτλεπουλ
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	41	7257	άργει Ρότερνταμ από 31 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΥΡΕΛ (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	42	7010	άνεχ. Ρότερνταμ 3 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΡΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	44	10530	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 28 'Ιουν. διά Μπάκιαν Μπλάγκαν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΖΕΝΤ	έτ. «Οράιον»	43	7206	άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑ'ΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7239	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 24 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΙΗΝΤΕΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	57	13909	άνεχ. Κόμπε 8 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	57	14300	έφθ. Βαλτιμόρουν 9 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μονφόρτε»	58	14300	άνεχ. Καλλάδο 6 'Ιουλ. διά Σάν Ζουάν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΤΖΙΚ (λιθερ.)	έτ. «Μονφόρτε»	58	14300	διπλήθε Ντόρεβ 18 'Ιουν. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8434	άνεχ. Τρίνινταν 3 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρουν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8466	άνεχ. Παναμάν 30 'Ιουν. διά Χουάσκο
ΑΝΔΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8462	άνεχ. Τρίνινταν 2 'Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΙΤΟΥΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	45	7136	άνεχ. Γκασκώνη 10 'Ιουλ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8395	άνεχ. Ρότερνταμ 9 'Ιουλ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΡΑ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8371	έφθ. Βαλτιμόρουν 3 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΠΙΑΓΚΡΙΜ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8444	διπλήθε Βιγρατάρ 5 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	44	6725	άνεχ. Χάλιωνας 10 'Ιουλ. διά Αμμουσιάν Μπαιν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ'ΥΛΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	23232	διπλήθε Τρίνινταν 3 'Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολ.) 21 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΜΕΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8443	άνεχ. Γιαδάτα 7 'Ιουλ. διά Βόρ. Ειρηνικάν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7197	διπλήθε Ντόρεβ 6 'Ιουλ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	44	7242	άνεχ. Σάντος 25 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	.8465	άνεχ. Σάντος 25 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΥΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	43	10459	άνεχ. Σάντος 25 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ

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.

ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	23232	εις Ρόπτερνταμ ἀπὸ 17 Μαΐου (ἐπισκευαι)
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10059	ἔφθ. Χιούστον 8 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8479	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουλ. διὰ Ρίον 'Ιανέριου
ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΟΥΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάντα Τερέζα»	58	24500	διῆλθε Πόρτα Σαιδ 9 'Ιουλ. διὰ Θιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΜΠΛΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	28200	εἰς Ἰννοσίμιαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΓ'ΟΜΦ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	57	27400	εἰς Ταμάνιο, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (λ. δ.)	έτ. «Αἴλα Κάστρο»	58	28500	εἰς Ἰαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7224	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουλ. δι' Οὐζάν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8394	διῆλθε Ντόθερ 20 'Ιουν. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ,
ΑΝΔΡΟΣ ΦΑΥΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7233	ἄργει Φάλμουθ ἀπὸ 29 Νοεμ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	44	8453	εἰς Γιοκοχάμαν ἀπὸ 16 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	44	7166	ἄργει Φάληρον ἀπὸ 3 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	54	17847	διῆλθε Παναμᾶν 3 'Ιουλ. διὰ Βαλπαραϊσον
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕ'ΙΤΣ	έτ. «Οράιον»	45	7256	ἄργει Μόμπιλ ἀπὸ 29 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)	έτ. «Πλο Βεντουράντο»	53	18735	διῆλθε Σουέζ 10 'Ιουλ. διὰ Περο. Κόλπον
ΑΝΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	ἀνεχ. Πόρτλαντ (Με) 28 'Ιουν. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΝΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Τουέτ Άφρικαν»	54	6112	ἀνεχ. Χιούστον 4 'Ιουλ. διὰ Λονδίνον
ΑΝΝΑ Ο. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Καρρίμπια»	45	10708	ἀνεχ. Βοστώνην 10 'Ιουλ. διὰ Βενεζουέλαν
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Νολίντο»	20	4992	ἄργει Ελευσίνα ἀπὸ 3 'Ιαν.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	ἄργει Βαλτιμόρων ἀπὸ 12 Δεκ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα 'Αννα»	44	7258	ἀνεχ. Λός 'Αντζελες 22 'Ιουν. δι' Οζάκαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Άννιτσα»	44	7165	ἔφθ. Νιού Ούεστμινστερ 30 'Ιουν.
ΑΝΝΟΥΑ Α. (λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλαος»	36	5017	εἰς θέσιν 29.47 N.-47.29 Δ., 'Ιουν. 11 διὰ Κομοντόρο Ριβαντάδια
ΑΝΤΑΡΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μίνως»	08	1763	ἀνεχ. Λαττάκιος 24 'Ιουν. διὰ Βρατιάν
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάνονπους»	57	11976	ἐν πλῃ διὰ Χεύζαν 7 'Ιουλ.
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λιθ.)	έτ. «Τρανοσεανίκα»	57	12443	εἰς θέσιν 11.10 B.-75.7 A., 'Ιουλ. 8 διὰ Καθασάκι
ΑΝΤΙΟΠΗ	έλληνικά ουμφέροντα	44	7259	ἀνεγει Ρουέν ἀπὸ 20 Σεπτ.
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Μαριτάιμ»	41	7061	ἀνεχ. Τάιν 4 'Ιουλ. διὰ Κέν Ούέστ
ΑΝΤΩΝΥ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	ἄργει Ρόπτερνταμ ἀπὸ 1 'Ιαν.
ΑΝΤΩΝΥ II (λιθ.)	έτ. «Άντάρες»	44	7126	ἄργει Χαλκίδα ἀπὸ 11 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ (λιθ.)	έτ. «Πασιφίκ»	57	10889	ἔφθ. Ελευσίνα ἀπὸ 24 'Ιαν.
ΑΝΤΩΡΕΣΙΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πασιφίκ Τράιντικη»	57	11009	ἀνεχ. Βαλτιμόρων 29 'Ιουν. διὰ Μαρακάϊμπο
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Γκρίνθιλλα»	43	7244	ἄργει Κατάνην ἀπὸ 16 Νοεμ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ. «Σηνφάριγκο»	43	7131	διῆλθεν Ντακάρ 9 'Ιουλ. (ἀπὸ Κάσσα 'Αιλαντ)
ΑΟΥΡΟΡΑ (Ονδούρ.)	έτ. «Ήγκλα»	44	7249	ἀνεχ. Λονδίνον 5 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΑΠΕΣ (λιθ.)	έτ. «Απεξ»	41	6706	εἰς Οζάκαν ἀπὸ 9 'Ιουν.
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Απόλλων»	10	3314	ἄργει Κίελον ἀπὸ 5 'Απρ.
ΑΠΟΛΛΩΝ (λιθ.)	έτ. «Αθηνιαν»	57	9452	ἔφθ. Βέρενην 5 'Ιουλ.
ΑΡΑΓΚΟΝ (λιθ.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	10180	ἔφθ. Ρόπτερνταμ 9 'Ιουλ.
ΑΡΓΚΟΣΥ (λιθ.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	7078	ἀρνεῖ Νέαν 'Ορλεάνην ἀπὸ 18 Μαρτ.
ΑΡΓΚΥΛΛ (λιθ.)	έτ. «Βιλανουσέδα»	56	10657	διῆλθε Ντακάρ 9 'Ιουλ. (ἀπὸ Κάσσα 'Αιλαντ)
ΑΡΕΝΑ (παν.)	έτ. «Φίνανσοιέρα»	19	1754	ἀνεχ. Λονδίνον 5 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΑΡΕΤΗ Σ. (λιθ.)	έτ. «Άλμπιον»	43	7265	εἰς Οζάκαν ἀπὸ 9 'Ιουν.
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολο»	20	3330	διῆλθε Τζιμπούτι 7 'Ιουλ. διὰ Λορέντζο Μαρκές
ΑΡΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Σοράγια»	21	1498	ἀνεχ. Καζαμπλάγκαν 4 'Ιουλ. διὰ Σάφφι
ΑΡΙΑΝΑ (Λιθάνου)	έτ. «Πιθέας»	21	1153	ἀνεχ. Κεμί 4 'Ιουλ. διὰ Χούλλ
ΑΡΙΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάννονπους»	57	11897	ἀρνεῖ Κυνόσουραν ἀπὸ 30 'Ιαν.
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (λ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ 'Οιλ»	58	23500	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς ἀπὸ 6 'Ιουν. (διαταγάς)
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Άριστομενήνς»	43	7254	ἄργει Ελευσίνα ἀπὸ 11 'Ιαν.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λιθ.)	έτ. «Άγκουαρούτα»	43	7120	ἄργει Σύρον ἀπὸ 12 Αὔγ. 1957
ΑΡΙΣΤΟΤΕΟΝ (δεξ. ονδούρ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	ἄργει Φερρόλ ἀπὸ 2 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΝΗΣ	έτ. «Άριστομενήνς»	43	7244	ἄργει Αμβούργον ἀπὸ 12 Δεκ.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	ἄργει Φερρόλ ἀπὸ 11 Φεβρ.
ΑΡΙΩΝ (λιθ.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	ἄργει Ελευσίνα ἀπὸ 1 'Ιαν.
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Άριών»	28	1707	ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 6 'Ιουλ.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Φερπλαίν»	53	18283	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 7 'Ιουλ. διὰ Νεάπολιν
ΑΡΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Άστρα»	43	7273	ἔφθ. Κόμπει 10 'Ιουλ.
ΑΡΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άρο»	30	7221	ἀνεχ. Σάλτεν ἀπὸ 5 'Ιουν. διὰ Καραϊβικήν
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπούντε»	43	7236	ἀνεχ. Ρουέν 29 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΡΤΑ (λιθ.)	έτ. «Μπιενθενίτο»	43	7232	διῆλθε Μπρόνσμποτελ 3 'Ιουλ. διὰ Στεττίνον
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	ἄργει Ρόπτερνταμ ἀπὸ 8 'Απρ.
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιθ.)	έτ. «Λάιμπ. Σ. Τράνον.»	43	7288	ἔφθ. Βαλτιμόρων 3 'Ιουλ.
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	έτ. «Σιέρρα»	45	7198	ἄργει Γάνδην ἀπὸ 13 Μαρτ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	ἄργει Μπρούζες ἀπὸ 29 'Ιαν.
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πενέντο»	44	7161	ἄργει Μπρούζες ἀπὸ 9 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλλ»	43	7198	εἰς Στεττίνον ἀπὸ 6 Φεβρ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	ἄργει Ελευσίνα ἀπὸ 24 Δεκ.
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	έτ. «Σάν Γκαμπριέλλ»	44	7176	ἄργει Γάνδην ἀπὸ 3 Μαρτ.
ΑΣΗΜΙΝΑ Κ. (άγγλ.)	έτ. «Μεγκάντικ»	43	7142	έργει Αιμδούγον ἀπὸ 20 Σεπτ.
ΑΣΠΛΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	έτ. «Θήρα»	56	12415	διῆλθε Ρεοίφ 1 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΣΠΙΡΕΙΤ' ΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	ἄργει Αμπελάκια ἀπὸ 9 'Οκτ.
ΑΣΤΡΩΝ	έτ. «Φάίργουντ»	42	7176	ἄργει Αμπελάκια ἀπὸ 8 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8560	διῆλθε Ντόθερ 6 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΤΕΝΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	ἄργει Κυνόσουραν ἀπὸ 25 'Ιαν.
ΑΤΛΑΒΙΛΑ	έτ. «Κορτελεάνες»	43	7176	ἀνεχ. Γκολφίτο 29 'Ιουν. διὰ Σάν Ζουάν ντέλ Σούρ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΪ. ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	ἀνεχ. Σαίντ Τζάν 4 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΪ' ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	εἰς μεταφοράς Αρούμπαν-Μαρακάϊμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	20608	ἀνεχ. Πόρτλαντ (Με) 3 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικη»	58	20500	ἀνεχ. Σιγκαπούσων ρόδς 25 'Ιουν. διὰ Περο. Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικη»	57	10100	ἀνεχ. Τοκογιάμα 6 'Ιουλ. διὰ Βόρ. Ειρηνικόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ' ΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικη»	56	10096	ἀνεχ. Βαλτιμόρων 9 'Ιουλ. διὰ Ρόπτερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικη»	56	10093	ἀνεχ. Σπάττα 10 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικη»	56	10092	ἀνεχ. Τζιμπούτι 21 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΤ' Σ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικη»	56	10091	ἀνεχ. Τζιμπούτι 3 'Ιουλ. διὰ Βομβάνη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικη»	43	7176	ἀνεχ. Καλλάρο 4 'Ιουλ. διὰ Πόρτ Ματαρανί
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΟΤΕΡ	έτ. «Αστρολούδη»	44	7250	ἄργει Ελευσίνα ἀπὸ 15 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Ατλάντικη»	43	7257	διῆλθε Παναμᾶν 28 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ατλάντικη»	49	17062	ἀνεχ. Λός 'Αντζελες 10 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικη»	49	9869	ἄργει Χάμπτον ρόδς ἀπὸ 17 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικη»	54	10758	ἀνεχ. Χόμπαρτ 10 'Ιουλ. δι' Αδελαΐδα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικη»	51	10351	ἀνεχ. Αμέρερσαν 5 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικη»	54	9833	ἄργει Ελευσίνα ἀπὸ 16 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικη»	43	7176	

"GOODWILL,, MADRAS

YOUR AGENTS IN INDIA

East Coast Ports, including Calcutta, Bombay, Vizag, Kakinada, Masulipatnam, Cuddalore, etc. etc.

SOUTH INDIA CORPORATION (AGENCIES) PRIVATE LTD.
STEAMER AGENTS, STEVEDORES, ETC.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	57 25000	άνεχ. Περοικόν Κόλπον 19 'Ιουν. διά θιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΠ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	58 20000	άργει 'Ελευσίνα από 18 'Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	44 7176	άργει 'Ελευσίνα από 23 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57 24812	άνεχ. Ν. Υόρκην 2 'Ιουλ. διά Σιδώνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	55 12985	άργει 'Ελευσίνα από 3 'Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53 11322	άργει 'Ελευσίνα από 16 Νοεμ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54 11248	έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ 2 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	55 11241	άργει Χάμπτον ράδς από 28 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53 12696	άνεχ. Μοντεβίδεο 4 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53 12712	έφθ. Βαλτιμόρην 27 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	52 11767	άνεχ. Λάς Πάλμας 8 'Ιουλ. διά Χάρκουτ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΙΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικ»	43 7200	άργει 'Ελευσίνα από 29 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56 14839	άνεχ. Πούλα Μπούκομ 30 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	52 10930	άργει 'Ελευσίνα από 11 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	50 8631	εις Νέαν 'Ορλεάνην από 26 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (λιθ.)	έτ. «Οριόλο»	43 7248	άργει 'Ελευσίνα από 19 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43 7176	άργει 'Αμστερνταμ από 6 Δεκ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48 10928	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 27 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49 10908	έφθ. Χάμπτον ράδς από 1 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57 10087	εις Όζακαν, υπό συμπλήρωμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΑΛΑΓΤ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58 10500	έφθ. Χάμπτον ράδς 3 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΗΜ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58 10087	άνεχ. Κόμπο 9 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΤΣ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58 10077	έφθ. Βαγκούθερ 4 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43 7176	άργει 'Ελευσίνα από 30 'Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙΓ'	έτ. «Ατλάντικ»	43 7176	άργει 'Ελευσίνα από 6 'Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαριτίμα»	45 7160	έφθασ Νέαν 'Ορλεάνην 3 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56 10087	άργει 'Ελευσίνα από 21 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικ»	44 7247	εις Βρυξέλλας από 4 Μαΐου
ΑΤΡΕΥΣ (Κοσταρ. επιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	14 1554	άργει 'Ελευσίνα από 9 Φεβρ.
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Ατλάντικ»	27 5214	άργει Βαλτιμόρην από 29 'Ιαν.
ΑΥΓΗ (λιθ.)	έτ. «Μπιθέρ»	56 10312	άργει Βαλτιμόρην από 6 Φεβρ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Πλαμέα»	42 7177	άργει 'Ελευσίνα από 23 'Οκτ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27 5006	άργει Θλωσιγκ από 16 Φεβρ.
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Ριό Βαλιόζ»	44 7198	άνεχ. Σκελλέφτεα 1 'Ιουλ. διά Πιτέα
ΒΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	17 1293	άργει Νέαν 'Υόρκην από 12 Αύγ. 1957
ΒΑΛΜΑΡ (δεξαμ.)	έτ. «Τσεμικάλ»	30 9720	άργει Θάλμουθ από 20 Φεβρ.
ΒΑΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μπιέλαντ»	43 7229	άνεχ. Τρίνινταντ 2 'Ιουλ. διά Καναδᾶ
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Λά Γκουαγιάρι»	44 7211	άργει 'Αμστερνταμ από 24 Δεκ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43 7067	άργει Πειραιάδ από 5 Απρ.
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άιδαλην»	44 7242	άνεχ. Ήστκαρ 3 'Ιουλ. διά Σαιν Κίττ'ς
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νουέβα Βίστα»	55 10507	άνεχ. Μορμούγκαο 7 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισσοπο»	12 5944	άργει Φλένομπουργκ από 1 Μαρτ.
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Φίλια»	42 6751	άργει Ίννοσίμα από 12 Φεβρ.
ΒΕΓΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαρλίντο»	57 21000	άνεχ. Όζακαν 22 'Ιουν. διά Φιλιππίνας
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)	έτ. «Γκλόμπο»	20 7631	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 2 'Ιουλ. διά Βρέμπνη
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισρέα»	10 8089	άργει 'Αυστρούργον από 7 Δεκ.
ΒΙΒΑ II	έτ. «Βίβα»	23 5906	άνεχ. Σύρον από 23 Δεκ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρτσάντε»	52 11362	έφθ. Κόρπους Κριστί 3 'Ιουλ.
ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)	έτ. «Αιγαίον»	09 2890	Ίδε : «ΑΓ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ», ώς μετωνομάσθι
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. Ν. Ι. Γουλανδρῆς	57 28200	εις 'Ελευσίνα από 28 Μαΐου
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58 11623	άνεχ. Πόρτ Εδεργκλαντ 1 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νουέβα Βίστα»	57 12123	άνεχ. Ήστκαρ 2 'Ιουλ. διά Σαιν Κίττ'ς
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	έτ. «Βιργίνια»	44 7281	άργει Ρόττερνταμ από 15 'Ιαν.
ΒΟΡΙ	έτ. «Ριό»	42 7076	άργει Σύρον από 23 Δεκ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρίν»	56 8638	έφθ. Κόρπους Κριστί 3 'Ιουλ.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58 23500	εις 'Ηνωμ. Πολιτείας, υπό συμπλήρωμαν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιθ.)	έτ. «Άντες»	56 9462	άργει 'Ελευσίνα από 24 'Ιουν.
ΓΑΛΗΝΗ (λιθ.)	έτ. «Βόγλα»	56 9462	άγνει Βρινδίσιον από 16 'Ιουν.
ΓΑΛΙΚΙΑ (λιθ.)	έτ. «Αστούριας»	44 7149	άργει Βρινδίσιον από 10 Φεβρ.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43 7271	άργει Μπρούζες από 22 Φεβρ.
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιθ.)	έτ. «Ράντλαντ»	44 7205	άνεχ. Ντόρτρεχτ από 25 Μαρτ.
ΓΕΩΒΙΑΛΚΑ (λιθ.)	έτ. «Μίραμάρ»	18 5210	έφθ. Τοκούπιλαν 26 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΕΑ (λιθ.)	έτ. «Σεντράλ»	45 7251	άργει Πέραμα από 8 Αύγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεδίλια»	27 5407	άνεχ. Λονδίνον 23 'Ιουν. διά Κούδαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδια»	51 5739	άργει Πειραιάδ από 15 'Ιαν.
ΓΕΩΡΓΡ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	έτ. «Μάρ ντελ Πιρέο»	16 1449	άναχ. Περσικόν Κόλπον 9 'Ιουλ. διά Δουγκέρκν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ 'Οιλ»	54 18793	εις Θεόν 6.49 B.-28.25 A., 'Ιουν. 27 διά Μπαντάρ Μασούρ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	όδ. Λύρα	55 10197	άνεχ. Μπάραριον 1 'Ιουλ. δι' Άδεν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιθ.)	έτ. «Έπος»	21 1975	έφθ. Χάμπτον ράδος 10 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκρέτας»	43 7273	διπλήθ. Χολτενάου 29 'Ιουν. διά Δάντοιχ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Αρκουλ»	22 1971	άργει Πέραμα από 28 'Οκτ.
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ντέλ Πασιφίκο»	42 7142	άργει Μπρούζες από 7 'Απρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Πρόσπερο»	43 7166	άνεχ. Χονδρούλου 25 'Ιουν. διά Μπουεναδεντούρα
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΚΑΠΙΤΟΛ (λιθ.)	έτ. «Γιούνιον»	28 6610	άνεχ. Χάρην 19 'Ιουν. διά Λός Αντζελες
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόπα»	43 7211	άνεχ. Βικτωρίαν 6 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42 7303	έφθ. Τρίνινταντ 23 'Ιουν. (διά Βαλτιμόρην)
ΓΚΑΡΝΤΙΚΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30 6770	άνεχ. Βρέμπνη 5 'Ιουλ. διά Τοινταβέκιαν
ΓΚΑΥ. MENT (λιθάνου)	έτ. «Μέντ»	27 2766	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 2 'Ιουλ. διά Ν. Όρλεάνην
ΓΚΕΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ουρανία»	38 9397	άνεχ. Κολόμπο 28 'Ιουν. δι' Άδεν
ΓΚΛΑΝΤΙΕΙΤΟΡ	έτ. «Πάλμαρ»	43 7252	άργει Φιλαδέλφειαν από 28 'Απρ.
ΓΚΛΑΝΤΥΣ (λιθ.)	έτ. «Τσεότερ - Όρε»	43 3304	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 6 'Ιουλ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Μίντ 'Ατλάντικ»	43 7229	

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Ταχτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύ-

κτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χώρον ψυγείου

Ἐκ ΔΑΝΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, καὶ ΓΑΛΛΙΑΣ

δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ

καὶ ΤΟΥΡΚΙΑΝ καὶ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

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

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΙΥ Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	55	20667	άργει 'Ελευσίνα από 17 'Ιαν.
ΓΚΟΥΑΦΓΟΥΩΤΕΡ	έτ. «Εστέλλα»	43	7254	άνεκ. Μόντιλ 7 'Ιουλ. διά Σάν Ζουάν (Πουέρτο Ρίκο)
ΓΚΡΑΙΣΙΑΝ Α' ΓΛΑΣ (λιθ.)	δό. Γουλανδρή	56	8800	έφθ. Βαλτιμόρην 6 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λιθ.)	δό. Γουλανδρή	57	8800	άνεκ. Βοστώνην 30 'Ιουν. διά Βρέμην
ΓΚΡΑΙΣΙΑΝ ΕΜΠΑΕΜ (λιθ.)	έτ. «Ολινίρεας»	57	9500	διπλής Φλωσίγκ 5 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ (λιθ.)	έλληνικα συμφέροντα	58	9000	εις Φιλανδίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΙΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	άργει Μπρούζες από 13 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α' ΙΝΤΗΑΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νιάρχου»	57	26032	έφθ. Τάμεοι Χάφεν 8 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52	20131	διπλής Γιβραλτάρ 9 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	57	13750	άνεκ. Σιδώνα 29 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (λ. δ.)	έτ. «Γουόρλντ Γκλέν»	53	13321	έφθ. Μασσαλίαν 7 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΓ'ΝΤ (λ. 3.)	έτ. «Γουόρλντ Γκλέν[τ]»	52	13005	άνεκ. Περαιώκον Κόλπον 10 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	54	27812	άνεκ. Λός 'Αντζελες 8 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΤΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	διπλής Πόρτ Σαιδ 7 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ'ΙΝΤΑΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	55	20432	διπλής Σουέζ 10 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	54	20580	άργει Μπρούζες από 6 'Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΤ'ΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	άνεκ. Χαλιφάς 7 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νιάρχος»	57	13760	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	53	20536	διπλής Γιβραλτάρ 5 'Ιουλ. διά Χάδρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΩΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Θώτ»	43	10591	άργει Σκαραμαγκάν από 24 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΟΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Θρίφτ»	43	10513	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ από 8 'Ιουν. δι' Αγ. Φραγκίσκο ν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΕΠΙΡΕΣΙΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τοέστος Μπαίν»	57	25489	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 6 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νιάρχου»	57	25490	διπλής Σουέζ 9 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΡΙΚΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νιάρχου»	56	26031	άργει Μπρούζες από 6 'Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΙΤΖΕΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπέλμοντ»	57	24883	άνεκ. Περαιώκον Κόλπον 10 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΙΕΝΤΕΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νιάρχου»	56	26032	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΟΥΟΝΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπράντον»	57	26331	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ από 8 'Ιουν. δι' Αγ. Φραγκίσκο ν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52	20125	άνεκ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουλ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Λάτζιον»	43	7244	άργει Σκαραμαγκάν από 10 'Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΗΤΖΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντ Λάκ»	42	7257	άργει Σκαραμαγκάν από 22 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΑΚ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντ Λαγιατλυ»	42	7231	άργει Μπρούζες από 8 'Φεβρ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΟΡ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντ Λόρ»	44	7255	άνεκ. Χαδρών 9 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	49	17736	διπλής Σουέζ 9 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (λ. δ.)	έτ. «Γουόρλντ Μάντη»	53	13321	εις Ήνωμ. Πολιτείας, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ (λ. δ.)	έτ. Νιάρχος	58	21000	άνεκ. Περαιώκον Κόλπον 6 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχος	57	27932	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Ιουλ. δι' Έλ Παλίτο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	57	20019	διπλής Πόρτ Σαιδ 6 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ'ΓΛ (λ. δ.)	έτ. «Γουόρλντ Ντέιλ»	52	13008	διπλής Γιβραλτάρ 1 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	49	10892	άνεκ. Καμπίμας 2 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	άνεκ. Περο. Κόλπον 10 'Ιουλ. διά Χάμπτον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μέρκιουροι Τάνκερς»	55	20731	άνεκ. Αμοτερνταμ 1 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	άργει Σκαραμαγκάν από 27 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ	έτ. Νιάρχος	58	14003	άργει Σκαραμαγκάν από 10 Δεκ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. Μερκαντίλε Τάνκερ	57	25000	άνεκ. Καράπι 5 'Ιουλ. διά Μορμουγκάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙΝΤ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάιντ»	43	10448	διπλής Κων(πολί) 19 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τήμ»	43	10577	διπλής Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (λιθ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	άνεκ. Καράπι 6 'Ιουλ. διά Πούντα Καρντόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (λιθ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	άνεκ. Αμοτερνταμ 1 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	διπλής Γιβραλτάρ 1 'Ιουλ. διά Φόλευ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντόρεστ»	57	10449	άργει Σκαραμαγκάν από 29 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	άνεκ. Τενερίφαν 6 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟ'ΓΛ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τόλι»	44	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 24 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΕΠΤΕΡ (δεξ.)	έτ. Γ. Τρανσόποτερ	43	10195	άργει Σκαραμαγκάν από 8 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΑΕΡ (δεξ.)	έτ. Γ. Τραδελλερ	43	10195	άργει Σκαραμαγκάν από 27 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρήπτη	43	10446	άργει Σκαραμαγκάν από 16 'Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρόφου	43	10195	άργει Σκαραμαγκάν από 9 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρούθ	43	10595	άργει Σκαραμαγκάν από 24 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τράστ	43	10195	άργει Σκαραμαγκάν από 8 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.)	έτ. Γ. Τρεντίσιον	44	10535	άργει Σκαραμαγκάν από 27 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τέμπεστ	45	10570	άργει Σκαραμαγκάν από 13 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρέιν	44	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 16 'Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙ'ΟΜΟ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τράιομφ	44	10172	άργει Σκαραμαγκάν από 1 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρέζαρ	43	10488	άργει Σκαραμαγκάν από 1 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	άργει Σκαραμαγκάν από 13 'Ιαν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	διπλής Σουέζ 3 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	έφθ. Χαδρών 29 'Ιουν. (έπισκευα)
ΓΟΥΡΙ	έτ. «Άτλας»	41	6056	εις Άλεξανδρειαν από 16 'Ιουν.
ΓΡΑΝΑΔΑ (λιθ.)	έτ. «Σαγκόδια»	56	10180	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 10 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΔΑΦΝΗ (λιθ.)	έτ. «Τρανσοτοσάνικα»	54	5779	άργει Αργοστόλιον από 6 'Απρ.
ΔΕΛΦΙΝ (λιθ.)	έτ. «Χίαν»	45	7255	άνεκ. Κόμπε 9 'Ιουλ. διά Μιγιάκο
ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.)	έτ. «Πίο 'Αντον»	45	7252	έφθ. Ρεσιφ 27 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Πιούρόπα»	44	7216	άργει Φλωσίγκ από 8 'Απρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	6100	άνεκ. Ν. Ορλέανην 1 'Ιουλ. διά Αμβέρσαν
ΔΕΣΠΟΥ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άργει Καλάμας από 16 Νοεμ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αγγέλικα»	43	2878	έφθ. Πόρτ Σουδάν 8 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Σ. (λιθ.)	έτ. «Σπράγικ»	43	7005	άνεκ. Περαιώ 29 'Ιουν. διά Λαττάκια
ΔΗΜΟΣ (Λιβάνου)	έλληνικο συμφέροντα	27	4824	άνεκ. Αμβούργον 2 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιθ.)	έτ. «Καρτενόζα»	55	10360	άργει Μπρούζες από 25 Μαρτ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	άνεκ. Πόρτ Σουδάν 8 'Νοεμ.
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεκ. Αθόρου 29 'Ιουν. δι' Ειδονυμάσουθ
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντουάιν»	43	7031	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 8 'Ιουλ.
ΕΒΗ (λιθ.)	έτ. «Μπάλκι»	43	7247	άνεκ. Φόλευ 9 'Ιουλ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μνούδια Τ.»	57	13000	διπλής Γιβραλτάρ 6 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΕΒΗΝΚΟΥΗΝ (λιθ.)	έτ. «Ντάρκοφα»	56	10692	άνεκ. Πουέρτο 'Ορντάζ 2 'Ιουλ. διά Μόρρισθιλλ
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	έτ. «Σάν Εμπλίο»	44	8247	άνεκ. Λιβέρπουλ 18 'Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΕΒΗΝΑΙΖ (λιθ.)	έτ. «Πίο Καρίμπια»	44	8327	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 6 'Ιουλ.
ΕΒΗΝΜΙΕΛ	έτ. «Σύνκρετο»	44	7253	έφθ. Νεάπολιν 9 'Ιουλ.
ΕΘΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τρίτων»	56	10318	άργει Ρόττερνταμ από 22 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ειρήνη»	13	1462	έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ Λ. (λιθ.)	έτ. «Πούντα Αρένας»	29	6941	άργει Μπρούζες από 27 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιθ.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	11	4465	έφθ. Βίλλα Κοντοτούσιον 29 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.)	έτ. «Ελετράνοπορτ»	56	10289	άργει Νιούπορτ από 2 Δεκ.
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (Λ. ιδ.)	έτ. «Αντ. Π. Στεφάνου»	43	7192	άνεκ. Περο. Κόλπον 9 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΕΙΡΗΝΗΚΟΥΣ (παν.)	έτ. «Νουέρδο Μούντο»	41	7289	άργει Ειρηνέακι από 21 'Οκτ.
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	άνεκ. Περο. Κόλπον 9 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΕΛΕΝΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βίστο Ρίος»	36	8064	άνεκ. Περο. Κόλπον 9 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Πουέρτο Λιμπερτάντη»	44	7213	άνεκ. Ειρηνέακι από 21 'Οκτ.

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

JAMES SMYRNIODIS
SHIP SUPPLIES
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI,, BALTIMORE

ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. Παπαχριστίδην	57	12500	άνεκ. Τέξας Σίτυ 29 'Ιουν. διά Πούντα Καρντόν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	43	7218	έφθ. Λός Αντζελες 9 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Οζίλιαρι»	30	4123	έφθ. Καλκούτταν 4 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λιθ.)	έτ. «Μαρποέζα»	44	7138	εις Αμστερνταμ ἀπό 8 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝ (λιθ.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	άνεκ. Γάμπαν 8 'Ιουλ. διά Χακοδάτην
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ελλησπόντος»	44	7189	άργει Σύρον ἀπό 13 Φεβρ.
ΕΛΜΙΡΑ (λιθ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7193	άργει Σύρον ἀπό 13 'Ιαν.
ΕΛΠΙΣ (λιθ.)	έτ. «Καζόταμιλ»	44	8541	άνεκ. Χάρτεπουλ 16 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΕΜΑΝΣΙΠΕ' ΙΤΟΡ	έτ. «Τρανσόπαιφικα»	43	7237	έφθ. Κουβέτι 30 'Ιουν.
ΕΜΙΑΥ	έτ. «Βιβάλετ»	28	2407	Ίδε : «ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ», ώς μετωνομάσθη
ΕΜΠΕΡΑΙΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Εμπερλίν»	58	21500	εις Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΕΜΠΙΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλ»	42	7058	άργει Σύρον ἀπό 28 'Οκτ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενεσένατα»	44	7207	άργει Μπάρρου ἀπό 19 Σεπτ.
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)	έτ. «Λατοφέρους»	43	7264	άργει Βαλτιμόρουν ἀπό 27 'Απρ.
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόγγον»	41	7122	άργει Κάρδιφ ἀπό 28 'Οκτ.
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 19 Φεβρ.
ΕΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Έντυ»	25	3320	εις Ρόττερνταμ ἀπό 8 'Απρ.
ΕΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Αλβάρες»	44	7176	άργει Φάλμουθ ἀπό 23 Δεκ.
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτ. «Στάρ»	26	3503	άνεκ. Αλεξανδρείαν 3 'Ιουλ. διά Θάσον
ΕΣΠΕΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ατλαντις»	57	10317	άργει Βαλτιμόρουν ἀπό 28 'Ιαν.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαρφάρ»	27	5843	άργει Ρίβερ Μπλακγουώτερ ἀπό 12 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	άργει Αργοστόλιον ἀπό 31 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10053	άνεκ. Εμδεν 6 'Ιουλ. διά Τέξας
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε. (λιθ.)	έτ. «Λός Σάντος»	57	8800	άνεκ. Λίθερπουλ 28 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ»	54	18730	διπλόθε Παναμάν 7 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νέπτουν Τάνκερς	56	30150	διπλόθε Σουεζ 5 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ. «Γκόλφο Ντεζεάντο»	44	7264	έφθ. Βομβάν 9 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλαου»	57	8800	έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 4 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλασ»	56	8985	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	58	13900	εις Γερμανίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλασ»	52	15869	έφθ. Χόγκ Κόγκ 5 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλασ»	47	7176	άργει Αργοστόλιον ἀπό 23 Νοεμ.
ΕΥΡΥΜΕΔΣΝ	έτ. «Μπαζίλιο»	57	8775	εις θέσιν 44.15 Β.-7 Δ., 'Ιουλ. 7, διά Χάρην
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Ατλάντικ»	36	9927	άνεκ. Χαδάναν 3 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΕΥΡΥΠΛΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Ατλάντικ»	41	7874	άργει Καρθαγένην ἀπό 20 'Ιαν.
ΕΥΡΥΣΘΕΣ	έτ. «Σάν Αντώνιο»	45	7170	άργει Αργοστόλιον ἀπό 26 'Απρ.
ΕΥΡΥΤΑΝ (λιθ.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	εις θέσιν 38.40 Β.-20.2 Δ., 'Ιουλ. 3, διά Μαντράς
ΕΦΘΗ (λιθ.)	έτ. «Μαλάγια»	43	7194	άργει Αμπελάκι ἀπό 27 Μαρτ.
ZANE B. I. (λιθ.)	έτ. «Λόγκ Σπήπη»	43	7282	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουλ. διά Γαλλιαν
ZANO (Αιθιοπ.)	έτ. «Ζαννῆς»	08	1982	έφθ. Μογκαντίσιο 26 'Ιουν.
ZEΩ Γ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βεσοπούκιο»	44	10641	άργει Τζάκονθιλ ἀπό 29 Δεκ.
ΖΕΟΥΡΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	άργει Φλώισιον ἀπό 7 Σεπτ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ούλτραμπρο»	44	4296	άνεκ. Καλλάδ 30 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ZINI (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	άργει Βαλτιμόρουν ἀπό 23 Μαΐου
ZOZIAN (Κοσταρ.)	K. Ατυχίδης	20	7638	άργει Γένοβαν ἀπό 15 Φεβρ.
ZΟΥΓΙΝΤΕΡΖΗ (λιθ.)	έτ. «Άγκουαλίντα»	45	7211	έφθ. Νέαν Όρλεαντν 1 'Ιουλ.
ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Αφρικαν Κρέρρειερ»	43	8318	άργει Βρέστον ἀπό 24 'Ιαν.
ΗΑΙΑΣ (λιθ.)	έτ. «Ηλίας»	42	7025	άνεκ. Λός Αντζελες 4 'Ιουλ. διά Γκουαγιακίλλ
ΗΡΩΝ (Χονύ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 2 'Ιουλ. δι' Όλλανδιαν
ΟΑΔΑΣΣΟΠΟΦΟΣ (λιθ.)	έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	διπλόθε Παναμάν 2 'Ιουλ. διά Πολωνίαν
ΘΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ορίζων»	56	10316	άργει Βαλτιμόρουν ἀπό 10 'Ιαν.
ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7250	εις Σάντεφιρδ ἀπό 7 Νοεμ.
ΘΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Αίλα Μπέλλα»	28	2407	έφθ. Γένοβαν 15 'Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	άνεκ. Πόρτ Αρθουρ 24 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δώρα»	45	7151	άνεκ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΑΛΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μάρι Μπη»	42	6997	άργει Πειραιάτ ἀπό 27 'Οκτ.
ΘΕΟΚΥΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	διπλόθε Παναμάν 9 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Μοντετζούμα»	43	7132	άργει Πειραιάτ ἀπό 23 Νοεμ.
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κομμέραιαλ»	43	7188	άργει Σύρον ἀπό 7 Δεκ.
ΘΕΟΠΑΝ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7240	άνεκ. Χάλιφας 7 'Ιουλ. διό Βαλτιμόρουν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λιθ.)	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7167	έφθ. Σαβδόναν 8 'Ιουλ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κομμέραιαλ»	43	7185	άργει Σύρον ἀπό 15 'Οκτ.
ΘΕΟΦΦΟΡΟΣ (όνδ.)	έτ. «Εύτολμια»	43	7176	άργει Καλάμας ἀπό 31 'Ιαν.
INTΑΣΓΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	άνεκ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουν. διά Σαιν Κίττ'ς
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΑΛΑΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαιρίδηρ»	56	10410	διπλόθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουλ. διά Μόμπιλ
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Νάθικ Κριστομπαλ»	44	7176	διπλόθε Παναμάν 4 'Ιουλ. διά Πολωνίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΞΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13555	έφθ. Νέαν Υόρκην 10 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαιφάρι»	56	10422	διπλόθε Παναμάν 5 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόδεσαν»	53	15826	άνεκ. Πόρτ Αρθουρ 24 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ' ΙΝΤΕΡ	έτ. «Νάθιγκ Κριστομπαλ»	44	7198	άνεκ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΑΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόδεσαν»	53	13485	έφθ. Γάνδην 6 'Ιουλ.
ΙΟΥΛΙΑ (λιθερ.)	Γ. Χατζηπλας	44	7223	εις Σιγκαπούρην ἀπό 21 Ιαν. 1950
ΙΟΥΛΙΑ K.	έτ. «Τζούλια Νίκο»	22	1323	άνεκ. Γένοβαν 6 'Ιουλ. διά Σπέτζιαν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τζούλιθ Ατλαντικ»	56	10772	άνεκ. Βορμδαν 4 'Ιουλ. διά Κύπρον
ΚΑΙΔΟΣ	έτ. «Χάρρη»	58	13750	εις Κιελόν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορεαντόρ»	43	716	άργει Φάλμουθ ἀπό 13 'Ιαν.
ΚΑΙΤΗ Δ. (λιθ.)	έτ. «Πατοφίκα»	41	7176	άνεκ. Πιαθάρη 9 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΚΑΛΗΝ (λιθ.)	έτ. «Μαριν Τράπορτ»	57	8659	άνεκ. Χιούετον 3 'Ιουλ. δι' Αμέρερσαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιθ.)	έτ. «Αουρόρα»	57	8758	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 24 'Ιουν. διά Σαιν Ναζαιρ
ΚΑΛΟΦΑ	έτ. «Κάλφα»	26	2331	άργει Αμέρερσαν ἀπό 18 'Ιαν.
ΚΑΜΠΙΑΝΟΣ	έτ. «Αρεκουίπα»	43	7257	έφθ. Αιδεζάνδρειαν 18 'Ιουν.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόνους»	44	7138	άργει Ρίβερ Στόουρ ἀπό 23 'Ιαν.
ΚΑΝΤΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεάνικ»	53	12897	άνεκ. Πόρτ Εθερκλαντ 28 'Ιουν. διά Γερμανίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Απτγανος»	44	7279	άργει Ελευσία ἀπό 22 'Απρ.

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY C° SAVANNAH, GA

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

TAXYTHΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ὑπὸ τὰς καλυτέρας συνθήκας προσωπικοῦ, ἔγκαταστάσεων καὶ κλίματος.

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

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

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Τράνοπορτ»	41	5588	διηλθε Σουέζ 24 'Ιουν. διά Κουβέτη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Κρήνη»	43	1790	άργει Άμπελάκι από 25 Νοεμ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	έφθ. Κάρδιφ 9 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουντεφιονίδη»	24	5185	άργει Καλάμας από 2 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβ.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	έφθ. Γκάλθεστον 2 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	άνεχ. Λαττάκια 23 'Ιουν. διά Γαλάται
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδη»	19	5173	άργει Καλάμας από 20 'Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδη»	20	6157	άργει Καλάμας από 2 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπη»	55	8798	άνεχ. Γενόβαν 8 'Ιουλ. διά Λιθόρνο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1606	εις Λισσαβώνα 20 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπη»	54	8005	έφθ. Μαντράς 21 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (Λιβάν.)	έλληνικα συμφέροντα	28	2407	άργει Άμπελάκι από 25 'Ιουλ. 1957
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5331	άργει Καλάμας από 20 Δεκ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	άργει Καλάμας από 11 'Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (Λιβ.)	έτ. «Τράμπη»	55	8799	άνεχ. Μόμπιλ 5 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ (Λιβ.)	έτ. «Κρίνα»	57	9235	έφθ. Μπουνός 19 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβ.)	έτ. «Ιριζ»	42	6782	άργει Κυνόσουραν από 27 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (Λιβ.)	έτ. «Αντόρ»	43	7129	έφθ. Γιοκοκάμαν 10 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δεξ.)	έλληνικα συμφέροντα	41	8325	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπο»	44	7123	άργει Καλάμας από 14 'Ιαν.
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ (Λ.)	έτ. «Εδέμια»	58	8961	εις Ριγιέκαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (Λιβ.)	έτ. «Κορτέζ»	43	7161	άργει Έλευσίνα από 7 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	άνεχ. Τάμπαν 3 'Ιουλ. διά Μαρακάιμπο
ΚΑΡΑΒΩΣΤΑΣΙ (Λιβ.)	έτ. «Μαρεμπρέσσο»	44	7139	άργει Άμπελάκι από 29 Μαρτ.
ΚΑΡΙΜΠΑΙΑΝ ΣΤΑΡ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαρίν Στάρ»	44	10551	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 21 'Ιουν. δι' Αντεν
ΚΑΡΡΕΤΟ (Λιβ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 'Ιουν. διά Λισσαβώνα
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	άργει Μπρούζες από 15 'Ιαν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10269	άνεχ. Στανλόου 5 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΣΕΥΛΠΟΡ (Λιβ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	42	9796	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 2 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Πιονιρ»	36	10291	άνεχ. Μπάνιας 8 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΚΑΣΣΙΟΠΕΑ (Λιβ.)	έτ. «Τρανοκοντινεντάλ»	43	7150	άργει Σύρουν από 30 Νοεμ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (Λιβ.)	έτ. «Παναμάρ»	43	7245	άργει Σεμπρούγκε από 10 'Ιαν.
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Οσσεαν Κάργκο»	57	20564	διηλθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΚΑΤΑΛΩΝΙΑ (Λιβ.)	έλληνικα συμφέροντα	42	7120	Ζεμπρούγκε από 10 Δεκ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρρέτο»	43	7068	άργει Μπρούζες από 22 Φεβρ.
ΚΑΤΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Μπερντάνο»	45	7255	άργει Βαλτιμόρουν από 9 'Ιαν.
ΚΕ'ΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Ροσίνο»	13	2002	άνεχ. Βιρττόν 4 'Ιουλ. διά Λαττάκια
ΚΕ'ΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έτ. «Φιντέλινταντ»	57	12500	άνεχ. Λά Παλίς 1 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΚΕ'ΙΠ ΠΑΛΑΜΑΣ	έλληνικα συμφέροντα	43	7093	άργει Ζεμπρούγκε από 16 Δεκ.
ΚΕ'ΙΠ ΡΙΟΝ (Λιβ.)	έτ. «Χάρτλοντ»	42	7176	έφθ. Λιβερπουλ 9 'Ιουλ.
ΚΕ'ΙΠ ΣΤΑΡ	έτ. «Οσεάνικα»	44	7141	άργει Σύρουν από 13 Σεπτ.
ΚΕ'ΙΠ ΩΡΑ	έτ. «Λαιμπιτρίουν»	44	7281	άργει Φάλμουθ από 6 'Ιαν.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (Λιβ.)	έτ. «Γκάλλαρο»	37	5282	άργει Ρόττερνταμ από 3 'Οκτ.
ΚΕΦΑΛΟΣ (Λιβ.)	έτ. «Κάνονους»	41	7431	άργει Ρίβερ Στόουρ από 21 Μαρτ.
ΚΗΦΕΥΣ (Λιβ.)	έτ. «Τζ. Στα Τσάνοπορτ»	26	5717	άργει Ρίβερ Στόουρ από 11 'Ιουν.
	έτ. «Τρανοκοντινεντάλ»	43	7150	
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	διηλθε Γιβραλτάρ 30 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ (άγγλ.)	έτ. «Νταλχόδουζ»	57	9153	έφθ. Χάμπτον ρόδς 10 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Μυρμόδών»	58	20500	εις Κόμπε, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΛΑΣΣΙΚ (Λιβ.)	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άργει Κυνόσουραν από 24 'Ιουν.
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Τράμπη»	43	7248	διηλθε Θέουταν 3 'Ιουλ. διά Τακόμαν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Ορδογία»	44	7159	έφθ. Γάνδην 2 'Ιουλ.
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (Λιβ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	άργει Μπρούζες από 2 'Απρ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεποτούνια»	13	9424	άργει Κυνόσουραν από 8 Νοεμ.
ΚΟΜΕΤ (Λιβ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	διηλθε Σουέζ 4 'Ιουλ. διά Βιζανκαπατάμ
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Αγκουίλλα»	19	2949	ανεχ. Λιβερπουλ 30 'Ιουν. διά Λιθερίαν
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (Λιβ.)	έτ. «Σάν Αγκουστίν»	42	7178	έφθ. Λεξέδες 4 'Ιουλ.
ΚΟΝΣΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρόζα»	19	662	άνεχ. Λονδίνον 7 'Ιουλ. διά Νάντην
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Οξιλιαρ»	41	5173	έφθ. Μίδλεσεμπρο 2 'Ιουλ.
ΚΟΡΟΙ (Λιβ.)	έτ. «Αγιαλάγκο»	44	7239	έφθ. Σάντος 9 'Ιουλ.
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (Λιβ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	διηλθε Παναμᾶν 7 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (Λιβ.)	έτ. «Φίγκουερας»	56	10567	ανεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΚΟΡΦΟΥ Α' ΑΙΓΑΛΑΝΤ	έτ. «Ζίτα»	43	7075	διηλθε Θέουταν 3 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΚΟΣΜΙΚ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Χόμη»	57	30332	άνεχ. Σέθεν Αίλαντ 2 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7198	άργει Κυνόσουραν από 1 Δεκ.
ΚΡΕΣΤΑ (Λιβ.)	έτ. «Βιλλαδιόζα»	44	7187	εις θεσσαν 49.30 Β.-4.48 Δ., 'Ιουν. 27, διά Κόλπον Μεξικού
ΚΡΗΝΗΣ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Μάρσα»	56	24000	άργει Ελευσίνα από 1 Μαϊου
ΚΡΙΕ'ΙΤΟΡ (Λιβ.)	έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7275	άργει Καλάμας από 2 Μαΐου
ΚΡΟΝΟΣ (Λιβ.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	ανεχ. Μόμπιλ 9 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρουν
ΚΥΑΝΟΣ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Κυανός»	43	10448	άργει Άμπελάκι από 4 'Οκτ.
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	54	10608	άνεχ. Ήστ Λόντον 4 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΚΥΜΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Εακόριαλ»	44	7292	άνει Κυνόσουραν από 7 'Ιαν.
ΚΥΜΟ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άνεχ. Περο. Κόλπον 4 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (Λιβ.)	έτ. «Αντρία»	43	7133	άργει Χαλκίδη από 27 Νοεμ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	21	2294	έφθ. Λισσαβώνα 3 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άργει Βαλτιμόρουν από 19 Δεκ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Ντέ Κάργκα»	44	7214	άργει Μόμπιλ από 13 'Ιαν.
ΚΩΣΤΗΣ (Λιβ.)	έτ. «Κωατής»	44	7243	άνεχ. Γιοκοκάμαν 8 'Ιουλ. διά Σπάτταλ
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (Ούρουν)	έτ. «Ναθ. Κομμερσιαλ»	21	1833	εις Ταζίδια Πλέιτ
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	άργει Ελευσίνα από 20 'Ιαν.
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπλατίκα»	43	10195	άργει Κυνόσουραν από 29 Μαρτ.
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	άργει Μπαρόδου από 26 'Ιαν.
ΛΑΡΓΚΟ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάργκα»	56	23887	άνεχ. Σιδώνα 8 'Ιουλ. διά Φόλεϋ
ΛΕΝΚΟ (Κοστ.)	έτ. «Κορούζ»	24	3658	άργει Ρόττερνταμ από 26 'Ιαν.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	άργει Κυνόσουραν από 11 Μαρτ.
ΛΙΛΑ (Λιβ.)	έτ. «Κορούνα»	43	7156	εις Μόμπιλ από 19 'Απρ.
ΛΙΛΗ (Λιβ.)	έτ. «Φορταλέζα»	43	7030	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουλ.

H CONSOLIDATED MARINE SERVICE CORP. 116 BROAD STREET NEW YORK 4, N.Y.

'Υπό τὴν Διεύθυνσιν τοῦ κ. Ιωάννου Α. Παπαδοπούλου καθιστᾶ γνωστόν, ὅτι ἔχει ηδη ἀναλάβει, κατόπιν συμφωνίας, τὴν ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ γενικὴν ἀντιπροσωπείαν τοῦ "MARITEC CORPORATION", διὰ τὸν πλήρη καθαρισμὸν τῶν κοιτῶν τῶν πετρελαιοφόρων πλοίων διὰ καταλλήλων καὶ ἀκινδύνων ἐντελῶς ΝΕΩΝ φαρμάκων, εἰς τρόπον ὥστε νὰ είναι ἀπολύτως ἔτοιμα διὰ νέαν καὶ πάλιν φόρτωσιν δι' οἰονδήποτε εἶδος ἐμπορεύματος.

Ἐπίσης ἀναλαμβάνει τὸν καθαρισμὸν τῶν ὑδατοφόρων δεξαμενῶν οἰουδήποτε τύπου πλοίων.

Διὰ περισσότερας πληροφορίας, οἱ ἐνδιαφερόμενοι δύνανται νὰ ἀπευθύνωνται εἰς τὰ ἐν 116 BROAD STREET NEW YORK Γραφεῖα τῆς Ἐταιρίας ή εἰς τὰ ἐν Σύρω «ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ καὶ ΝΕΩΡΙΟΝ» τῶν ἐφοπλιστῶν κ. κ. ΑΔΕΛΦΩΝ ΡΕΘΥΜΝΗ.

ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7256	άργει Ρόττερνταμ από 26 'Απρ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	άργει Κυνδούραν από 10 'Ιαν.
ΛΙΝΤΑ (λιθ.)	έτ. «Πρίοντελ Κάστρο»	43	7262	άργει Ρόττερνταμ από 5 Φεβρ.
ΛΟΙΝΤΑ (λιθ.)	έτ. «Πρίο 'Αζόλυ»	44	8536	Έωθ. Ρίον 'Ιανέριον 30 'Ιουν.
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λιθ.)	έτ. «Γουέτον» 'Ιντιες»	44	1910	Έφθ. Γρενάδα 5 'Ιουλ.
ΛΟΥΛΟΥ (Λιθάνου)	έτ. «Λέβαντ»	17	1936	άργει Κυνδούραν από 10 Μαρτ.
ΛΟΥΔΟΥ (παναμ.)	έτ. «Ορίενταλ»	20	2051	Έφθ. Μπασάειν 5 'Ιουλ.
ΛΟΥΖΕΥ (λιθ.)	έτ. «Μονρόβια»	57	7350	ει' θέσιν 46.47 Β.-43 Δ., 'Ιουλ. 6 διά Χάμπτον ρόδς
ΛΥΡΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Θηάτρο»	43	10428	Έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 'Ιουλ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπρόνταντ»	44	7160	άργει 'Ελευσίνα από 16 Δεκ.
ΜΑΓΓΑΛΑΝΕΣ (λιθ.)	έτ. «Μαγγαλάνες»	44	7215	διπλής Παναμάν 6 'Ιουλ. (από Χιλήν)
ΜΑΙΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Παρένα»	21	1489	Έφθ. Βιρτυτόν 3 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ (λιθ.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5685	άργει Σίενταν από 10 Φεβρ.
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	37	4839	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 10 'Ιουλ. δι' Ούζάν
ΜΑΙΡΗ - ΣΩΦΙΑ (λιθ.)	έτ. «Αυσύρδα»	57	8000	άργει Σίενταν από 2 'Ιουλ. 1957
ΜΑΚΡΩΝ (λιθ.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	άργει 'Ελευσίνα από 29 'Ιουλ. 1957
ΜΑΛΜΕΝ (παναμ.)	έτ. «Μάστιφλ»	18	920	άργει Πειραιᾶ από 1 'Ιουλ.
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολμέντο»	43	7210	άργει Βρινδήσιον από 14 'Ιαν.
ΜΑΝΤΙΣΙΟΝ ΜΠΕΛΑ (λιθ.)	έτ. «Μάντισον»	44	7216	Έφθ. Βαλτιμόρην 3 'Ιουλ.
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λιθ.)	έτ. «Μπάχις Σαλίνας»	44	7138	άργει Μπρούζες από 11 'Ιουν.
ΜΑΟΥΝΤ ΘΟΡΥΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Φελίτζια»	43	7128	διπλής Τζιμπούτι 7 'Ιουλ. διά Μαντράς
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ (λιθ.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	άργει Κυνδούραν από 27 Φεβρ.
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ	έτ. «Ρόλλη»	19	6862	εις Πειραιᾶ από 6 'Ιουλ. (επισκευαί)
ΜΑΡΑΘΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσας Κάργκο»	56	20500	άνεχ. Μένα 'Αθηδουλά 30 'Ιουν. δι' Αματερνταμ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (ένδοσηρ.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7244	άργει Φλώσιγκ από 28 Αύγ. 1957 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΜΑΡΓΚΟ	έτ. «Ούλιτραμαρίνα»	43	7160	άργει Καλάμας από 6 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ II. (λιθ.)	έτ. «Κριστούπλα»	44	7163	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 'Ιουλ. δι' Ούζάν
ΜΑΡΙΑ Δ. (λιθ.)	έτ. «Κοντάνιαν»	56	10311	διπλής Παναμάν 28 'Ιουν. διά Κοπεγχάγην
ΜΑΡΙΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	6250	άνεχ. Νόκοπινγκ 8 'Ιουλ. διά Πολωνίαν
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ (λιθ.)	έτ. «Παρπάντα»	44	7230	άργει 'Αργοστρόλιον από 14 Δεκ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγασι»	43	7176	Έφθ. Αμπούργον 15 'Ιουν. δι' Αύρες
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (λιθ.)	έτ. «Μαγκλιθέρας»	45	8197	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 24 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρκουλ»	22	4949	άργει Ρέτζιο από 28 'Ιαν.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωίαν»	43	7059	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 2 'Ιουλ. διά Πουέρτο λα Κρούζ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Αντεν 5 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8046	άργει Τάμεσιον από 6 'Ιουν.
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ II. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μοριμπλάγκα»	40	8142	άργει Γάνδην από 14 'Απρ.
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιθ.)	έτ. «Μοριμπλάγκα»	44	7242	εις Τάραντα, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Νέπτουν»	58	8700	άργει 'Αμπελάκι από 1 'Οκτ.
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	άργει 'Αμπούργον από 24 Νοεμ.
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λιθ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7245	άργει Αύγούστον από 16 Μαΐου
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμ.-Εουρόπα»	44	10668	άργει Σπετζιαν από 14 'Οκτ.
ΜΑΡΙΣΤΕΡΛΑ (λιθερ.)	έτ. «Μαριστρέλλα»	21	8396	άργει Ρόττερνταμ από 19 Νοεμ.
ΜΑΡΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Εύκαριερος»	43	7033	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 12 'Ιουν.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιδερσαλ»	55	8961	άργει Μπρούζες από 18 'Απρ.
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιθ.)	έτ. «Τράνοπορτ»	44	7251	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 30 'Ιουν. διά Μπελαδάν
ΜΑΣΚΩΤ	έτ. «Ορίενταλ»	17	2042	άνεχ. Περο. Κόλπον 8 'Ιουλ. διά Λάδοεντ
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κόσμικι»	55	23871	διπλής Μπρόνομποτελ 5 'Ιουλ. διά Βαρκελώνη
ΜΑΣΤΕΡ ΚΟΜΗΝΗΟΣ Κ.	έτ. «Μάνος»	27	2457	άργει Φάλμουθ από 24 'Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιθ.)	έτ. «Νίκην»	44	7232	άνεχ. Πόρτο Σαιδ 7 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΜΑΣΤΕΡ ΠΙΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μπαλιμπά»	54	18761	έφθ. Ρόττερνταμ από 10 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονδία»	57	8906	άργει 'Ελευσίνα από 21 'Ιαν.
ΜΑΣΤΕΡ ΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	55	8425	διπλής Κων 20 'Ιουν. διά Γκούλφοπορτ
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (λιθ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	20	1512	άνεχ. Άδεν 9 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ»	41	7195	άνεχ. Μόρπιλ 6 'Ιουλ. διά Γκάλθεστων
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεολίσι»	27	6144	άνεχ. Σουάνον 22 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΤΩΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Ποσιφικ»	43	7176	άργει Φάλμουθ από 12 'Οκτ.
ΜΑΧΗΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Γιουνιβέρσραολ»	57	9200	άνεχ. Μπέλφαστ 22 'Ιουν. διά Γκάλθεστων
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Ινκάικα»	45	7254	άνεχ. Σουάνον 22 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΜΕΛΙΝΤΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11800	άργει Φάλμουθ από 17 'Οκτ.
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Λινάρδες»	44	7198	άνεχ. Χάϊφαν 5 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΜΕΜΙΤΕΣ	έτ. «Πανεξίτο»	44	10611	άργει Κυνδούραν από 7 Μαρτ.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νουεδα Γρανάδα»	45	7198	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΜΕΡΛΙΝ (λιθ.)	έτ. «Άστούριας»	58	21000	εις θέσιν 49.30 Β.-4.15 Δ., 'Ιουλ. 3 διά Μπουένος 'Αύρες
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΓΟ (λιθ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7197	έφθ. Πειραιᾶ 7 'Ιουλ.
ΜΙΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Εύποτμια»	58	8961	άνεχ. Αλεξανδρείαν 5 'Ιουλ. διά Χερσώνα
ΜΙΝΤΡΙΤΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Καστέλλα»	55	20630	εις Σουανάπια για 12 Μαρτ.
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μίντρικ»	25	6806	διπλής Νίτον 3 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΙΡΑΝΤΟΡ (δεξ.)	έτ. «Η. Κορντόμπα»	44	7215	άργει Σπετζιαν από 21 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λιθ.)	έτ. «Μίραντρ»	57	21000	άργει Χίον από 12 'Ιαν.
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	έτ. «Σαιν Μικέλη»	29	2666	άργει Γάνδην από 23 'Ιαν.
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Αρθιγκτων»	43	7228	διπλής Παναμάν 18 'Ιουν. διά Τόκιο
ΜΙΧΑΗΑ Ζ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Φορμεντατόρ»	56	8390	έφθ. Φίλαδελφειαν 10 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	37	7140	έφθ. Αινδούργον 6 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Αντριάο»	56	8000	άνεχ. Περοικόν 15 'Ιουν. διά Λάδοεντ
ΜΙΧΑΗΑ Δ. (δεξ.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	57	24000	άργει Βαλτιμόρην από 1 Φεβρ.
ΜΙΧΑΗΑ Γ. (λιθ.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	άργει Φρεδερίκοβεν από 16 Φεβρ.
ΜΙΝΟΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ισαβέλλα»	18	3089	διπλής Γιβαλατάρ 8 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λιθ.)	έτ. «Ηστερν»	43	6674	διπλής Σουέζ 28 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δεξ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12400	άργει Μπρούζες από 7 Μαΐου
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (λιθ.)	έτ. «Μοντεπλάτα»	42	7137	άργει Κυνδούραν από 20 Μαρτ.
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λιθ.)	έτ. «Καλλάο»	43	7125	έφθ. Ρεονίν 4 'Ιουλ.
ΜΠΑΖΙΛ ΙΙ (λιθ.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	άνεχ. Βιαγκαπατάμ 23 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σεγκούριτας»	55	9922	διπλής Παναμάν 6 'Ιουλ. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΜΠΑΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	άνεχ. Λός Αντζελες 3 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΠΕΝΤΙΤΑ (λιθ.)	έτ. «Ελκέρριερς»	44	7207	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Μπετακρούνι»	44	7235	άνεχ. Φίλαδελφειαν 23 Σεπτ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιαμάντε»	56	10061	άνεχ. Φάδ 6 'Ιουλ. δι' Αντεν
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ	έτ. «Άλμα»	44	7256	άργει Μασαλίαν από 17 Σεπτ.
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Στανόβι»	30	9243	άργει Μπρούζες από 4 'Απρ.
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	έτ. «Γκαρραγουαίν»	42	7303	
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιθ.)	έτ. «Μαραθών»	43	7314	

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

ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρθάρα»	16	3528	άργει Κυνόσουραν ἀπό 8 Δεκ.
ΜΥΡΙΑΜ ΙΙΙ. (λιθ.)	έτ. «Οδεαν Τ. Λ.»	45	7255	άργει Έλευσίνα ἀπό 24 Μαΐου
ΜΥΡΤΩ	έτ. «Άριστα»	43	7176	άργει Μπρούζες ἀπό 12 Μαρτ.
ΜΥΡΤΩ	έτ. «Τόζαν»	18	2297	άργει Πέραμα από 3 Νοεμ.
ΝΑΒΑΡΡΑ (λιθ.)	έλληνικα συμφέροντα	42	7131	εἰς Α' Αμβρόσαν ἀπό 10 Μαρτ. (ἐπισκευαι)
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λιθ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	56	9990	ἀνεκ. Βρέμπν 6 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4954	ἀνεκ. Μπάρρου 10 'Ιουλ. διά Σπέτζιαν
ΝΑΠΑΙΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	57	24000	ἀνεκ. Νιόκαστο 2 'Ιουλ. διά Νακνίκ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ.)	έτ. «Μοντεδέρντι»	45	7176	ἀνεκ. Πουέρτο Όρνταζ 23 'Ιουν. διά Μιδδλεσμπρο
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΔΗΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Νόγια»	43	8500	διπλήθε Τρίνινταν 29 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	ἀνεκ. Νιόκαστο 2 'Ιουλ. διά Κορέαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9970	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΙΓ'Ι (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πανεζίτο»	43	10611	άργει Ταύρεστον ἀπό 26 'Απρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λιθ.)	έτ. «Βιάννα»	56	10044	εφθ. Άμερεσαν 2 'Ιουλ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9972	ἀνεκ. Ηπότενταν 9 'Ιουλ. διά Σέβεν "Αίλαντς
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8513	ἀνεκ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8490	εφθ. Φιλαδέλφειαν 11 'Ιουλ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥ.ΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Άλμάγκρο»	43	7228	εἰς θεσιν 49.18 Β.-4 Δ., ουλ. 8 διά Χάρτλεπουλ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λιθ.)	έτ. «Άλμάγκρο»	43	8479	διπλήθε Τρίνινταν 21 'Ιουν. διά Πιομπίνα
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ. (λιθ.)	έτ. «Άντριβάπορ»	43	8428	εἰς Γιοκοχάμαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δεξαμ.)	έλληνικα συμφέροντα	58	12500	ἀνεκ. Ράς Τανούρα 25 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μάργκραντ»	57	24150	διπλήθε Ούζαν 3 'Ιουλ. διά Μπάρον
ΝΕΒΑΔΑ (λιθ.)	έτ. «Νεδάδα»	29	4142	ἀνεκ. Αγ. Βικέντιον 30 'Ιουν. διά Πόρτο Αλέγκρε
ΝΕΛΛΑ	έτ. «Νέλλα»	38	5106	εἰς Κολόμπο από 31 Μαΐου
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθ.)	έτ. «Εσπερία»	54	5669	εἰς Γιοκοχάμαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΝΕΦΕΛΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πολάρις»	58	25000	ἀνεκ. Ράς Τανούρα 25 'Ιουν. διά Πιομπίνα
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	εἰς Γιοκοχάμαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πετρόλεσομ»	53	12395	ἀνεκ. Ράς Τανούρα 25 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2437	διπλήθε Τρίνινταν 21 'Ιουν. διά Πιομπίνα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντονόζο»	44	7255	εἰς Γιοκοχάμαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πλονίρ»	43	7121	ἀνεκ. Ράς Τανούρα 25 'Ιουν. διά Πιομπίνα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλανάμ»	42	7290	εἰς Γιοκοχάμαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	ἀνεκ. Χάμπτον ρόδς 9 'Ιουλ. διά Αμοτερνταμ
ΝΙΚΟΛΙ (Κοσταρ.)	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτο»	53	9188	εἰς Αγγλίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Αφρόσοσα»	18	3335	εφθ. Μπότανύ Μπαϊν 8 'Ιουλ.
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Παναγι-Γιουρόπο»	28	9002	ἀργει Ντάρτμουθ ἀπό 20 Φεδρ.
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Πλανάμεντες»	28	6857	ἀργει Φάλωσυ άπό 15 Αύγ. 1957
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιθ.)	έτ. «Πλανάμεντες»	56	10632	ἀνεκ. Φιλαδέλφειαν 10 'Ιουλ. διά Κοβένας
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πανκοκούιστα»	58	10600	εργει Αμπελάκι από 26 Αύγ. 1957
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιθ.)	έτ. «Πετρόλεσα»	52	12191	ἀνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 6 'Ιουλ. διά Κουινάνα
ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΗ (λιθ.)	έτ. «Παλιώρα»	53	5826	εργει Ρόττερνταμ ἀπό 7 Φεδρ.
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πετούνια»	41	5079	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΝΟΡΘ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ.)	έτ. «Πετρόλερά»	55	18210	ἀργει Ρίθε- Μπλακγουώτερ ἀπό 31 'Ιαν.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πρίμουλα»	43	7027	διπλήθε Σουέζ 8 'Ιουλ. διά Περα. Κόλπον
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πετρόλεσα»	52	12029	εργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ ἀπό 28 'Ιουν.
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	εργει Πειραιᾶ ἀπό 29 Μαρτ.
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Ατλαντίκα»	44	7054	εργει Μπρούζες ἀπό 5 Δεκ.
ΝΟΡΜΑ (δεξ. Κοοτ.)	έτ. «Σίλετ»	42	7251	εργει Ρίθε- Μπλακγουώτερ ἀπό 31 'Ιαν.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Νέπτουν»	22	7765	εργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ ἀπό 4 'Ιουν.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΣΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	εργει Κυνόσουραν ἀπό 14 Φεδρ.
ΝΟΥΤΣΙ (λιθ.)	έτ. «Φάραλον»	43	7176	εργει Καλάμας ἀπό 4 Φεδρ.
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	έτ. «Λιμπέρ. Φράιτερ»	44	7061	εφθ. Μόντρεαλ 9 'Ιουλ.
ΝΤΑΡΝΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ούντητουναρντ»	58	29000	εφθ. Βαλτιμόρην 9 'Ιουλ.
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Πιονάιτεν Κρός»	52	12577	εργει Βαλτιμόρην ἀπό 17 'Απρ.
ΝΤΕΒΟΝ (λιθ.)	έτ. «Βιλανόυεντε»	24	5789	ανεκ. Βαλτιμόρην 4 'Ιουλ. διά Κοιυραδο
ΝΤΕΛΟΙΚΗ ΗΓΚΛ (λιθ.)	έτ. «Σῆν 'Εντερπράζ»	56	10545	ανεκ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΝΤΕΡΜΠΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νόρδερν Σπηγουάνη»	58	12800	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤΟΡ	έτ. «Παρνασσός»	57	10200	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Νουέρα Βίστα»	46	8257	εργει Ντάρτμουθ ἀπό 13 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΜΑΝΟΥΕΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίνη»	31	8210	εφθ. Νιούπορτ 6 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν.-Εουρόπα»	58	9500	εἰς Τεργεστόν, ὑπὸ καθέλκυσιν
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν.- Εουρόπα»	57	9400	ἀνεκ. Χάμπτον ρόδς 6 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΝΤΟΝΑ ΕΥΤΕΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν.- Εουρόπα»	54	11208	εφθ. Νέαν Όρλεάνην 4 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν.-Εουρόπα»	57	9400	εφθ. Σαδόναν 9 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν.-Εουρόπα»	56	8716	εφθ. Βαλτιμόρην 13 'Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λιθ.)	έτ. «Εδμυράνια»	58	13652	εφθ. Βαλτιμόρην 4 'Ιουλ. διά Κοιυραδο
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν.-Εουρόπα»	55	11380	ανεκ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιουλ. διά Κιουραδο
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν.-Εουρόπα»	55	8690	διπλήθε Λίζαρντ 3 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόδα»	44	7244	εργει Κάρδιφ ἀπό 30 Αύγ. 1957
ΝΤΟΡΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ρεζόλούτ»	56	10580	εφθ. Νέαν Όρλεάνην 4 'Ιουλ.
ΝΤΟΡΙΚ (λιθ.)	έτ. «Καρμέλο»	43	2875	εφθ. Σαδόναν 9 'Ιουλ.
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Τρανσαστάντικα»	53	17362	εφθ. Φερρόλ ἀπό 3 'Απρ.
ΝΤΟΡΣΕΤ (λιθ.)	έτ. «Πάλμας»	54	13652	εργει Φερρόλ ἀπό 21 Μαρτ.
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Ιντερκοντίνεταλ Τρ.»	58	10200	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ	έτ. «Τρανσοτσείνακα»	54	8062	ἀνεκ. Τρίνινταν 3 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΟΛΚΑΤ (λιθ.)	έλληνικα συμφέροντα	47	7051	εφθ. Αμπελάκι από 26 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Καρμέλο»	43	2875	εφθ. Νέαν Όρλεάνην 4 'Ιουλ. διά Λιθύνη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΓΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσαστάντικα»	53	17362	εφθ. Βαλτιμόρην ἀπό 13 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ	έτ. «Πάλμας»	54	13652	εφθ. Βαλτιμόρην 4 'Ιουλ. διά Κιουραδο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπιας»	54	20453	ανεκ. Φερρόλ ἀπό 26 Φεδρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΤ'ΙΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	48	11298	εφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	54	14047	εφθ. Ειθονάδουρον 4 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΙΓΚΑ (λ. δ.)	έτ. «Καρμέλο»	44	7244	εφθ. Νέαν Όρλεάνην 4 'Ιουλ. διά Λιθύνη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7190	εφθ. Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουν. διά Λιθύνη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	εφθ. Φερρόλ ἀπό 3 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δεξ.)	έτ. «Ιντερκοντίνεταλ Τρ.»	58	10200	εφθ. Τρίνινταν 3 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Τρανσοτσείνακα»	54	8062	εργει Τάραντα ἀπό 26 Φεδρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ'ΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	49	17725	εργει Χάρτλεπουλ ἀπό 22 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	54	13678	εργει Αμπελάκι από 2 'Ιουν. διά Λιθύνη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	53	13660	εφθ. Νέαν Όρλεάνην 4 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κορρίεντες»	45	10448	εφθ. Νέαν Όρλεάνην 4 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	54	13934	εφθ. Φερρόλ ἀπό 22 Φεδρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΙΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	55	13709	εφθ. Φερρόλ ἀπό 21 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	54	13713	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουλ. διά Πάρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	55	13934	εφθ. Κίελον ἀπό 29 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	54	13665	εφθ. Μπουένος Αύρες 8 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	55	13934	εφθ. Κίελον ἀπό 29 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	54	20595	εφθ. Τεργέστον 9 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	54	13665	εφθ. Φερρόλ ἀπό 14 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	49	17729	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Ντελάγουναρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	εφθ. Φερρόλ ἀπό 3 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	49	17792	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	50	17791	εφθ. Φερρόλ ἀπό 21 Φεδρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	54	13580	εφθ. Φερρόλ ἀπό 14 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουνσάντο»	54	20611	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονοβάρ»	43	7028	εφθ. Φερρόλ ἀπό 14 'Απρ.
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	εφθ. Φερρόλ ἀπό 22 Δεκ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Εξπλόρερ»	44	7215	εφθ. Νέαν Όρλεάνην 4 'Ιουλ. διά Αύρες 8 'Ιουλ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερ»	43	7256	εφθ. Φερρόλ ἀπό 21 Φεδρ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Τρέιντερ»	44	7211	εφθ. Φερρόλ ἀπό 22 Δεκ.
ΟΜΝΙΟ				

ΟΜΟΝΟΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ενωσις»	12	2174	έφθ. Τζακάρταν 28 'Ιουν.
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λά Εμπρέσσα»	55	20616	άνεχ. Κουνιάνα 25 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	άνεχ. Κιουρασάν 29 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιθερ.)	έτ. «Νόρλο»	43	7211	άργει 'Αγ. Φραγκίσκον από 2 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς»	52	12065	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 'Ιουν. διά Μαρακάϊμπο
ΟΣΕΑΝ ΝΙΜΕΤ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν Τρ.»	44	7176	εις Βαλτιμόρην από 5 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπριγκβιλλ»	43	7176	άργει 'Ελευσίνα από 29 'Ιαν.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥ'ΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μπλού Μπαιν»	43	7194	άνεχ. Φίλαδέλφειαν 2 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΟΣΕΑΝ ΣΗΘ (λιθ.)	έτ. «Χάνονθερ»	42	7221	άργει Αργείον από 24 'Δεκ.
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)	έτ. «Χάνονθερ»	43	7256	άνεχ. Μόμπιλ 30 'Ιουν. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	52	11349	εις μεταφοράς 'Αρούμπας—Μαρακάϊμπο
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	έτ. «Αουντάζ»	23	7246	άνεχ. Κολόμπο 2 'Ιουλ. διά Περσίαν
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Ούαιτ Στάρ»	44	7248	άργει 'Αστρόρια από 14 'Απρ.
ΟΥΛΙΣΣΕΣ II. (λιθ.)	έτ. «Ούλιοισες»	42	7234	άνεχ. Λός 'Αντζελες 23 'Ιουν. διά Τόκιο
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	άργει Χαλκίδη από 4 'Δεκ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ούρανια»	32	6430	άνεχ. Γιουκάρα 27 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	άργει Βαλτιμόρην από 18 Αύγ. 1958
ΟΥΡΑΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Όρια»	56	12807	άνεχ. Μόντρεαλ 25 'Ιουν. διά Τρίνινταν
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λιθ.)	έτ. «Πανώρα»	43	7224	έφθ. Λός 'Αντζελες 6 'Ιουλ.
ΠΑΙΓΛΟΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7176	άργει Μπρουζές από 18 'Απρ.
ΠΑΛΜΑ (λιθ.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	43	7136	άργει Ελευσίνα από 6 Φεβρ.
ΠΑΛΜΙΤΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πάλμα»	20	5182	αργει Κέαν από 8 'Ιαν.
ΠΑΝ	έτ. «Αριάς»	56	10436	διπλήθε Παναμάν 10 'Ιουλ. δι' Ειδονυμάους
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άνεχ. Πόρτ Άλμπερνι 10 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίσκολ»	26	4494	διπλήθε Τζιμπούτι 6 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	56	16100	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λ.)	έτ. «Κασάγια»	58	10700	άνεχ. Χακόπαν 28 'Ιουν. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Ακμε»	57	10000	ένευ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Βαλιέντες»	55	9857	έφθ. Πενάγκ 9 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ. (λιθ.)	έτ. «Ελίκιζον Τράνονπορτ»	57	8500	διπλήθε Παναμάν 9 'Ιουλ. διά Σάν Ζουάν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Αντάριος»	44	7212	άργει Τάραντα από 23 Νοεμ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν 'Ιγνάτιο»	44	7281	διπλήθε Μπρόνομποτελ 18 'Ιουν. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΠΑΝΔΩΡΑ (άμερ.)	έτ. «Βάντα»	43	7280	άργει Πέραμι 10 'Ιουλ. δι' Αίγανης
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δεξ.)	έτ. «Μαζεδόλια»	29	6598	άνεχ. Πάρτ Άλμπερνι 10 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ριό Χόντο»	43	8474	διπλήθε Ντόθερ 3 'Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Κοστ.)	έτ. «Κορφιάτα»	09	715	έφθ. Τεργέστην 4 'Ιουλ.
ΠΑΝΤΡΕ (ναυαρ.)	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	άνεχ. Πόρτ Αθηνών 26 'Ιουν. διά Πολιτείας
ΠΑΠΥΡΑ Μ.	έλληνικά συμφέροντα	36	1974	άργει Πέραμι 18 'Απρ.
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Παραπόρτι»	25	4687	διπλήθε Μπράτλαρ 7 'Ιουλ. δι' Αγκώνα
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	άργει Μπαρρόδου από 17 'Οκτ.
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ (λιθ.)	έτ. «Κοράλλι»	30	3806	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 'Ιουλ. διά Χάρην
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	διπλήθε Ντόθερ 3 'Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ (άμερ.)	έτ. «Πεγκόρ»	45	7202	έφθ. Τεργέστην 4 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (λιθ.)	έτ. «Πασίφικ Γουίντ»	44	7255	άνεχ. Χάμπτον 28 'Ιουν. διά Καράτοι
ΠΑΣΙΦΙΚ ΕΝΤΟΥΡΕΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Αιτζιαν Μάρε»	37	9933	άνεχ. Χάλιφας 3 'Ιουλ. διά Γκλάζεστον
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑΓΩΝΙΡ (λιθ.)	έτ. «Πασίφικ Παγονίρ»	56	10060	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 2 'Ιουλ. διά Κιασσιούγκ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	έτ. «Γιούνιτεντ Ο.Μ.Κ.»	25	6605	έφθ. Χάμπτον 6 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Κοντινεντάλ»	44	7254	έφθ. Ριγιέκαν 30 'Ιουν.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (λιθ.)	έτ. «Πασίφικ Τσάλλεντζερ»	57	10173	έφθ. Χάμπτον ρόδις 3 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (λ. δ.)	έτ. «Στενάκας»	57	12630	άνεχ. Βοστώνην 29 'Ιουν. διά Κόλπον Μεζικού
ΠΕΔΑΨ	έτ. «Σάμοσοκ»	45	7054	άργει Σαδάνναν από 14 'Δεκ.
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πολιζάνα»	44	7212	άργει Αμπελάκι από 28 'Δεκ.
ΠΕΡΛ ΑΙ.ΛΑΝΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7139	άργει Μπρούζες από 8 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8600	εις Χάρτεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ (λιθ.)	N. Γ. Λιθανός	58	6600	άνεχ. Καλκούταν 10 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13000	εις 'Ολλανδίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	άνεχ. Λός 'Αντζελες 3 'Ιουλ. διά Καβασάκι
ΠΕΡΑ ΣΗ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8240	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	55	15800	άνεχ. Πάλ όφ Γκραντ 7 'Ιουλ. διά Νέαπολιν
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πλήγασος»	43	7221	άνεχ. Λός 'Αντζελες 4 'Ιουλ. διά Κύπρου
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κάνονους»	57	10800	έφθ. Αιμέρσον 4 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λιθ.)	έτ. «Ελληνοποντός»	45	7056	άργει Σύρουν από 9 'Οκτ.
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν.
ΠΛΑΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μέδουσα»	43	7205	άνεχ. Λός 'Αντζελες 2 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΠΛΟΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ορένς»	43	7228	άνεχ. Πούλο Σαμπού 21 'Ιουν. διά Σουραμπάγια
ΠΟΩΦ (λιθ.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	45	7067	άργει Μπρούζες από 28 'Απρ.
ΠΟΛΙ	έτ. «Πλόθος»	16	1999	έφθ. Μονφαλκόνε 26 'Ιουν.
ΠΟΛΙΚΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Παναράς»	54	9188	άργει Ελευσίνα από 30 'Ιαν.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοστ.)	έτ. «Σκύρων»	43	7258	άργει Αμπελάκι από 9 Αύγ. 1957
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λιθ.)	έτ. «Γκόμπαλα»	45	7159	άργει Φλώισηκ από 21 'Ιαν.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	57	8549	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 29 'Ιουν. διά Κοπεγχάγην
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Αντριά»	57	9167	άνεχ. Μπάκιαν Μπλάγκαν 30 'Ιουν. δι' Αγιον Βικέντιον
ΠΟΠΗ	έτ. «Αρπς»	43	7257	άνεχ. Μοντεβίδεο 29 'Ιουν. διά Δουσλίνον
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	38	2646	άνεχ. Πειραιά 12 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νοεύδα Γρανάδα»	45	7267	άργει Σύρουν από 29 Σεπτ. 1957
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Ρέντ Κάνυν»	43	10576	άνεχ. Χιούστον 30 'Ιουν. διά Λάς Πιέντρας
ΠΟΥΛΑΡΙΑΝΗ	έτ. «Πουκού»	36	7104	άργει Ντάρτομουθ από 11 'Απρ.
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)	Μαρίνος = Φράγκος	22	6887	άργει Αιμέρσον από 13 Δεκ.
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. «Τράσορπτ Όθερσον»	24	4928	άργει Ρίθερ Μπλάκιγκοντερ από 24 Νοεμ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιθ.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασαλίαν από 26 Νοεμ.
ΠΡΟΚΥΩΝ (λιθ.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 8 'Ιουλ. διά Δουσλίνον
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11500	διπλήθε Λίζαρπτ 29 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Προμηθεύς»	43	10448	άνεχ. Ειλάθ 29 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (λιθ.)	έτ. «Ελλήνοποντός»	43	7128	άργει Σύρουν από 18 Σεπτ.
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (λιθ.)	έτ. «Προσπέριτυ»	44	7230	άργει Κυνδουραν από 20 'Ιαν.
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Γουέστ Αφρικα»	58	8200	εις Ισπανίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΡΑΝΝΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7192	άργει Σεεμπρούγκες από 4 Μαρτ.
ΡΑΨΟΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Λίγκουε»	57	24000	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 16 'Ιουν. διά Σουμάτραν
ΡΕΝΕ	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άργει Φλώισηκ από 17 'Ιαν.
ΡΙΟ ΛΑΤΟ (λιθ.)	έτ. «Νόγκα»	11	2255	άνεχ. Πειραιά 5 'Ιουλ. δι' Αύγούστουν
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Νέστωρ»	43	7112	άργει Φλώισηκ από 31 'Ιαν.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λιθ.)	έτ. «Πατοϊκά»	44	7226	άργει Σύρουν από 20 'Ιαν.
ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νέστωρι»	44	7111	εις Ισπανίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΡΟΜΠΕΡΤΒΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Πορτό Μπέλλο»	36	5123	άργει Ερείθιαν 13 'Ιαν.
ΡΟΥΛΑ (λιθ.)	έτ. «Μπάσα»	44	7176	εις Βαλτιμόρην από 20 Μαΐου
ΡΥΘΜΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρκούιστα»	24	5509	άνεχ. Ρεοίφ 8 'Ιουλ. δι' Αγιον Βικέντιον
ΣΑΒΙΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κλόμπε»	56	10000	άργει Βαλτιμόρην από 8 Μαΐου
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Τρανοοσεάνικα»	56	21000	εις Ιννούσια 15 Μαΐου
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σούπτεριν»	43	4233	έφθ. Νέαν 'Ορλεάντην 30 'Ιουν.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5123	άνεχ. Αρχάγγελον 2 'Ιουλ. διά Χούλλ
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Σαιντ»	44	7176	άργει Γάνδην από 20 'Οκτ.
ΣΑΛΑΜΑΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Στάνχα»	30	4105	άνεχ. Αμοτερνταμ 18 'Ιουν. διά Κέϋ Ούέστ
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10652	άργει Σπέτζιαν από 2 'Ιαν.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζα»	23	5372	άργει Σύρουν από 13 Αύγ. 1957
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	17	5685	εις Συρακούσας 26 'Ιουν. (διά Β. Ισπανίαν)
ΣΑΝ ΝΤΕΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2084	άνεχ. Λίδην 2 'Ιουλ. διά Μέθιλ
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικα»	44	10546	άργει Σπέτζιαν από 8 'Οκτ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7283	άργει Ρέιτερενταμ από 16 'Ιαν.
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνις»	43	7259	άργει Μπρούζες από 17 'Απρ.
ΣΑΝΘΗ (λιθ.)	έτ. «Ρέκορντ»	42	7125	άργει Φλώισηκ από 14 Νοεμ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 'Ιουν. διά Κόλπον Μεζικού
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πολύφρωμος»	18	1260	διπλήθε Σουέζ 5 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Σάν Τζόρτζ»	57	9939	διπλήθε Παναμάν 3 'Ιουλ. (διά Καλλάο)

ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κοόνος»	42	7118	άργει Κάρδιφ από 14 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπτέρες»	43	7257	άνεκ. Λίδερουλ 28 'Ιουν. διά Τρίνινταντ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (Λιθ.)	έτ. «Σαιν Τζών»	44	7176	διπλήθε Παναμάν 26 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (Λιθ.)	έτ. «Σάντο Μαρία»	56	9966	έφθ. Σέθεν "Άλαντ 3 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Ορακούάνα»	43	7164	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 29 'Ιουν. διά Σαβόναν
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (Λιθ.)	έτ. «Παναθήνα»	43	7179	διπλήθε Θεύσταν 3 'Ιουλ. διά Σάν Ζουάν (Πουέρτο Ρίκο)
ΣΑΝΜΠΗΜ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	άνεκ. Καρουπάνα 3 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	άργεις Άμπελάκι από 7 Αύγ. 1957
ΣΑΝΤΟΥ ΙΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	έφθ. Μόμπιλ 7 'Ιουλ.
ΣΑΠΩΦ	έτ. «Τερμάρ»	44	7212	διπλήθε Τρίνινταντ 7 'Ιουλ. διά Καναδᾶν
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 13 'Ιουν.
ΣΕΒΙΛΑ (Λιθ.)	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	44	7066	άργεις Έλευσίνα από 6 Φεβρ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	55	16216	διπλήθε Σουέζ 6 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΣΗ ΑΓΓ (Λιθ.)	έτ. «Γιουνιβέρσοαλ»	42	6117	έφθ. Χιουστον 4 'Ιουλ.
ΣΗ ΜΑΪΝΤΑΙΝ (Λιθ.)	έτ. «Βίκτωρ Ίντερν.»	44	7257	άνεκ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουν. διά Τρίνινταντ
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	άργεις Άμπελάκι από 18 Σεπτ.
ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ (Λιθ.)	έτ. «Γιουνιβέρσ. Τράμπ»	43	7191	άνεκ. Τεργέστην 3 'Ιουλ. διά Γιθραλτάρ
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	άργεις Βαλτιμόρων από 9 Μαρτ.
ΣΙΑΕΡΗΣ (Λιθ.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	άργεις Ρόττερνταμ από 1 Μαρτ.
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σιράμ»	42	7146	άργεις Πεταλιούς από 5 Μαΐου
ΣΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Νουέδα Βαλενθά»	42	6907	άργεις Σύρουν από 4 'Οκτ.
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	άνεκ. Πειραιάς 4 'Ιουλ. διά Σαβόναν
ΣΟΥΤΙΤΓΟΥΩΤΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Σουϊτγουώτερ»	43	10172	άνεκ. Μπαντάρ Μασάρ 27 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6547	διπλήθε Σιγκαπούρων ρόδς 10 'Ιουλ. διά Κουβέιτ
ΣΟΥΝΙΟΝ (Λιθ.)	έτ. «Κηφισιά»	43	7236	άργεις Καρθαγένην από 4 'Ιουν.
ΣΟΦΙΑ Κ. (Λιθ.)	έτ. «Εξέλιορ»	57	10398	έφθ. Αμβούργον 3 'Ιουλ. (έπισκευα)
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (Λιθ.)	Κ. «Ατυχίδης	25	6810	έφθ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουν.
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Άιλοζ»	43	7199	άργεις Σπαλαμάτορι από 16 Μαΐου
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεκ. Ποίνι Νουάρ 28 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΓΛΑΝΤ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	έφθ. Βρέμην 26 'Ιουν.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΟΥ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5185	άνεκ. Σφάζ 7 'Ιουλ. διά Ρίο Γκράντε
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	28	4778	έφθ. Μπατόν Ρούζ 27 'Ιουν.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	έφθ. Ριγιέκαν 27 'Ιουν.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΣΕΥΛΟΡ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	18	5268	άνεκ. Ριγιέκαν 1 'Ιουλ. διά Βαλένθιαν
ΣΠΕΤΣΑΙ ΣΤΑΡ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	19	5282	άνεκ. "Αγ. Βικέντιον 7 'Ιουλ. διά Μπουένος Αύρες εις Τεργέστην από 25 Φεβρ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	έφθ. Νέαπολις 7 'Ιουλ.
ΣΠΗΝΤΟΥΓΑΙ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκόθι»	57	20638	διπλήθε Πόρτα Σαιδ 9 'Ιουλ. διά Γιθραλτάρ
ΣΥΓΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. Νέπτουν Τάνκερς	56	30159	άργεις Ελευσίνα από 30 Νοεμ.
ΣΥΓΡΑΣ (Λιθ.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άργεις Μπάρρου από 1 Δεκ.
ΣΥΓΡΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σταράς»	21	4779	άργεις Χόλι Λόχ από 27 Φεβρ.
ΣΥΓΡΟΚ	έτ. «Πινογκάνα»	43	7282	άργεις Φάλμουθ από 14 Φεβρ.
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Μαργκό»	44	7253	άνεκ. Μπαντάρ Μασάρ 5 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΤΑΝΑΓΡΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	άργεις Καλάμας από 6 Φεβρ.
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεκ. Ν. Ύόρκην 27 'Ιουν. διά Βορμάνι
ΤΑΣΕΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπλεν»	43	7235	άνεκ. Αντεν 1 'Ιουλ. διά Κουβέιτ
ΤΑΥΓΓΕΤΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Σάν Ατανάσιο»	15	2557	άργεις Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 15 Δεκ.
ΤΑΥΡΟΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Μόναθαρι»	43	7131	άνεκ. Ν. Ύόρκην 28 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΤΖΕ'ΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (Λιθ.)	έτ. «Τρανκοκοντίνεντάλ»	56	20250	άργεις Βαγκούθερ από 25 Μαρτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθ.)	έτ. «Σπηκέριερς»	43	7231	άργεις Ελευσίνα από 31 Δεκ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	άργεις Γάνδην από 27 Φεβρ.
ΤΖΕΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΤΓ	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	άργεις Γάνδην από 16 Φεβρ.
ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.)	έτ. «Γκλοριάννα»	44	7055	άργεις Ρόττερνταμ από 23 Μαρτ.
ΤΖΟΥΑΙΑ	έτ. «Πουερτό Σεγκούρο»	53	9149	άργεις Χιον από 11 Σεπτ. 1957
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Κονκρότια»	20	3526	διπλήθε Πόρτα Σαιδ 9 'Ιουλ. διά Φόλεϋ
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπαλμπά»	54	18717	άνεκ. Περαικόν Κόλπον 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτας»	53	27853	άργεις Γάνδην από 12 Μαρτ.
ΤΙΡΥΝΣ (Λιθ.)	έτ. «Γουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άργεις Βαλτιμόρων από 13 'Απρ.
ΤΟΡΜΟΤΑ (Λιθ.)	έτ. «Νερέντι»	44	7258	άργεις Κυνόσουραν από 28 'Ιαν.
ΤΟΥΡΠΙΑΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	άργεις Συρακούσας από 10 Φεβρ.
ΤΡΑΝΣ ΓΚΟΥΛΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	έφθ. Γιαδάτα 5 'Ιουλ.
ΤΡΑΝΚΑΡΙΜΠ (Λιθ.)	έτ. «Κοντίνεντάλ»	57	24150	άνεκ. Αρούμπαν 19 'Ιουν. διά Αμρουάιν Μπαίν
ΤΡΑΝΣΙΑΣΩΝ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Χλανική συμφέροντα	31	8923	άνεκ. Καζαμπλάγκαν 3 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΤΡΑΝΚΑΣΤΩΡ (όνδ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάρες»	30	9097	άργεις Συρακούσας από 28 'Ιαν.
ΤΡΑΝΣΚΙΠΠΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Ηλ. Γ. Κουλουκουντής	44	7388	έφθ. Γιαδάτα 5 'Ιουλ.
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Τραναστλάντικ»	43	9795	άνεκ. Αρούμπαν 20 'Ιουν. διά Πούερτο λά Κρούζ
ΤΡΑΝΣΠΟΛΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανακόσταρ»	30	9100	άργεις Ρίθερ Στόουρ από 22 'Ιαν.
ΤΡΕΞΤΙΝΤΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Μπάξια Σαλίνας»	44	7191	άνεκ. Βουλώνην 2 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς 24 'Ιουλ. 1957
ΤΡΙΝΙΤΥ (Λιθ.)	έτ. «Ντέ Κολόν»	57	10493	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουλ.
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΣΑΝΣΠΟΤΕΡ (Λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	10441	άνεκ. Πρόδιντενς 29 'Ιουν. διά Μπωμόν
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (Λιθ.)	έτ. «Μάρε Νότορουμ»	44	7235	άνεκ. Κέιπ Τάουν 28 'Ιουν. διά Βαλτιμόρων
ΤΡΙΤΩΝ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ρένι Κάνουν»	45	10448	άνεκ. Χιούστον 25 'Ιουν. διά Σάν Λορέντζο (Βενεζ)
ΤΣΑ	έτ. «Μεριντιάνα»	20	4028	άνεκ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουλ. διά Τάμπαν
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΑ (Λιθάνου)	Π. Κυπριανού	18	5285	άργεις Κυνόσουραν από 24 'Ιουλ. 1957
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ	Φ. Κυπριανού	18	5279	άργεις Κυνόσουραν από 8 Μαρτ.
ΤΥΧΑ	έτ. «Ρούαγιαλ»	42	7035	άνεκ. Ν. Όρλεανην 20 'Ιουν. διά Χάθρων
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	20615	άνεκ. Σιδώνα 3 'Ιουλ. διά Πέρθ Αμπόύ
ΦΑΙΤΖΤΡΕ'ΙΝΤ (Λιθ.)	έτ. «Φαιτρέντι»	21	6675	άνεκ. Σπέτζιαν από 21 Μαΐου
ΦΑΙΚΟΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	άργεις Ζεεμπρούγκε από 25 'Ιαν.
ΦΑΝΤΟΜ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Μίρμαίντ»	57	24000	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 1 'Ιουλ. διά Πούερτο λά Κρούζ
ΦΑΡΑΙΣ	έτ. «Ινκάκια»	45	7263	άνεκ. Πλύμουθ 28 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΦΑΤΙΝΑ (Λιθάνου)	Κ. Αργύρης	17	1875	άνεκ. Πρόδιντενς 29 'Ιουν. διά Μπωμόν
ΦΛΟΙΣΒΟ ΙΙ. (Λιθ.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	άνεκ. Κέιπ Τάουν 28 'Ιουν. διά Βαλτιμόρων
ΦΛΩΡΑ	έτ. «Οσεαν Γουαίνς»	36	2678	άνεκ. Χιούστον 25 'Ιουν. διά Λορέντζο (Βενεζ)
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	άργεις Ρόττερνταν 5 'Ιουλ. διά Τάμπαν
ΦΟΥΛΑΜΑΡ (Λιθ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7087	έφθ. Νέαπολις από 3 'Ιουλ.
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	άργεις Ζεεμπρούγκε από 15 Μαρτ.
ΦΡΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (Λιθ.)	έτ. «Ναϊτζίαν»	42	7181	άργεις Αμβούργον από 10 'Ιαν.
ΦΡΗ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (Λιθ.)	έτ. «Ναϊτζίαν»	43	7333	άργεις Αμβούργον από 9 'Ιαν.
ΦΡΗ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Ναϊτζίαν»	42	7172	άργεις Ελευσίνα από 7 'Ιαν.
ΦΩΤΕΙΝΗ (Λιθ.)	έτ. «Ντέ Κολόν»	56	10483	έν πλω 7 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Op.)
ΦΩΤΟΥΛΙΑ (Λιθ.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7151	άργεις Σύρουν από 15 Σεπτ.
ΧΑΡΙΟΥΡ (Λιθερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7165	άργεις Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 7 'Ιαν.
ΧΑΡΙΟΥΤ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «ΝΙΑ»	57	23664	άργεις Φόλευν 10 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10583	άνεκ. Χούλλα 8 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΧΕΡΑΛΑΝΤ (Λιθ.)	έτ. «Γκόθαμ»	43	7242	άργεις Γάνδην από 16 Φεβρ.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΑ (Κοστ.)	έτ. «Παίσονιρέζ Σίπη»	53	8453	έφθ. Βαλτιμόρων 3 'Ιουλ.
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (Λιθ.)	έτ. «Πίτερτας»	43	7224	άργεις Σεργείου από 21 'Ιαν.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (Λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	38	9475	έφθ. Σουάνον 10 'Ιουλ.
ΧΙΟΝΗ (δεξ.)	έτ. «Τραναστεάνικα»	54	15749	διπλήθε Πόρτα Σαιδ 7 'Ιουλ. διά Γιθραλτάρ
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	έφθ. Μοντεβίδεο 1 'Ιουλ.
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	άνεκ. Τεργέστην 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Λιόν»	44	7150	άργεις Χάμπτον ρόδς 16 Φεβρ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	έφθ. Βαλτιμόρων 10 'Ιουλ.
ΧΡΥΣ Χ. (Λιθ.)	έτ. «Γκράνταντ»	43	7258	έφθ. Μπόντγουαν 22 'Ιουν.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (Λιθ.)	έτ. «Ούλινδωρο»	43	7243	άνεκ. Κοκούιμπο 7 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρων
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (Λιθ.)	έτ. «Σέντραλ»	43	7180	έφθ. Φόλευν 10 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Γιούν. Σίπερερ»	55	23930	άνεκ. Χάμπτον 9 'Ιουλ. δι' Αμμουάιν Μπαίν
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (Λιθ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεκ. Γιοκοχάμαν 4 'Ιουλ. διά Σπάττλ
ΧΟΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Μαρακαίου»	44	7256	άργεις Αμπελάκι από 8 Δεκ.
ΧΟΚΕΑΝΙΣ (Λιθ.)	έτ. «Τραναστεάνικα»	42	7084	άργεις Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 22 Δεκ.
ΧΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Ρόμπλον ντέ Όρο»	40	5557	άνεκ. Χιούστον 5 'Ιουλ. διά Χάθρων
	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ. ΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

HELLENIC SUPPLY

DION ASKITIS & CO

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

Office and Warehouse
HAMBURG-FREERPORT
Auf dem Sande 1
After office - Hours: 45 21 21
Telegrams: ASKITIS
Telephone: 36 71 13/14

VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP CHANDLERS

Πρακτορεύσεις και τροφοδοσίαι των Ελληνικών πλοίων.

Address: Riva Schiavoni 4159
Cables: VISCONTI-VENICE
VENICE - ITALY
Phones: 28779
Private: 29065 - 34715

PHONES: 31478.25889

Teladdr: HERMES
CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS (PTY) LIMITED

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ & Α. ΠΡΩΤΟΥΑΗΣ

Τρόφιμα, ύλικα μηχανής, καταστρώματος
και «ΤΡΑΝΣΙΤ»

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

Tel. Address:
"NEGRISCO,"

Telephone Nos office 3877
Private 84164

NEGRIS & Co.

(ESTABLISHED 1902)

SHIP CHANDLERS
GENERAL MERCHANTS & NAVAL PURVEYORS

NEGRIS BUILDING, YORK STREET, FORT.
P. O. Box 663

COLOMBO

CEYLON

ΚΕΡΚΥΡΑ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ΚΟΝΤΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ — ΓΑΙΑΝΩΡΑΚΕΣ
ΤΗΑ ΔΙΕΥΘ. "ΚΟΝΒΟΥΔΑ" ΚΕΡΚΥΡΑ

LLOYD'S AGENT

CONWOOD - CORFOU

ESTABLISHED IN 1869

HEAD OFFICE: 9, RUE JACQUES BINGEN, PARIS

JOKELSON & HANDSAEM, S.A.

LICENSED STEVEDORES, SHIP'S SHIPPING AND FORWARDING AGENTS
DUNKERQUE • CALAIS • HAVRE
ST. NAZAIRES • NANTES

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

LIVERPOOL: Telegrams: "POLLEXFEN"
THOMAS BROCK & CO., 29, Waterloo Street.
Telegrams: "LINDEN." Telephone: CENtral 7206/7.

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

E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ - ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRIKON: 158(9), HIGH STREET HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ:

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

ΕΠΙΣΗΣ:

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

AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING CO. PTY. LTD.

ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

19 BRIDGE STR.
"SCOTTISH HOUSE," 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 NAFTIKA

Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΣ ISTANBUL

'Από τὸ 1920 P. O. BOX 79 GALATA

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΗΛΕΦ.: PULOS, ISTANBUL ΤΗΛΕΦ.: 44,413 ΗΜΕΡΑΝ ΚΑΙ ΝΥΚΤΑ

C. G. VARCADOS & CO.

SHIPCHANDLERS

Cable address: "VARCADOS."

A D E N

Provisions and General Groceries
Fresh Meats, Engine and deck Supplies

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

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣΘΕ ΤΑ ΦΡΕΣΚΑ ΣΑΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ

HORACE L. OKELL & SONS

SHIPPING BUTCHERS & FRESH PROVISION MERCHANTS

139/141 PARK ROAD

183/185 REGENT ROAD

LIVERPOOL 8.

SALFORD, 5, MANCHESTER

Telephone: ROYAL 4482

Telephone: TRAFFORD PARK 0573

24 Hour Service

Telegrams: "REPLENISH., ALL PORTS

Πλήρως κατηρτισμένον Έλληνικόν τμῆμα θά σας παράσχη όμεσον και όμεμπτον έξυπηρέτησιν.

EIS THN GERMANIAN

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ORIENT FRACHTKONTOR

STUBBENHUK IO., HAMBURG III GERMANY

THA. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ERMIS,"

BREMEN: SCHLACHTE 15/18,

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΣΥΛΑΣ
F. MOSNY

EMDEN: HANDELSHOF

ENG CHEONG PENG KEE LIMITED

SHIP CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS
COLD STORAGE PROPRIETORS

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

SINGAPORE I (MALAYA)

United Kingdom Agents:

AVGHERINO & APERGUIS
DEVONSHIRE 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. ΔΙΕΥΘ. SEABURDOCK

STEVEDORING & TALLYING K.L.P.

Πλήρες δίκτυον άνταποκριτών εἰς τούς κυριωτέρους
Λιμένας

Διευθύνεται προσωπικῶς ύπό τοῦ "Έλληνος

Κου ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ

Γνωστού διὰ τὴν πλήρη κατάρτισιν του εἰς τὰ
Ναυτιλιακά ξητήματα.

Telephones:
AVenue 26712

For World Wide Information

Cables:
"AESALPORTS, London

Regarding Port Facilities and Charges, Repairs, Stevedoring, Grain Fittings, Agency,
Towage, Tallying, Water, Stores and Provisions, "Laying up" Facilities etc., etc.

Costs Relating to above services, Investigated

CONSULT A. E. SHEPPARD & CO. LTD.

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

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS • BROKERS OF CHARTERING • FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

P.O.Box 1746

PORT-SAID

P.O.Box 55

SUEZ

P.O.Box 9 (PORT TEWFIK)

Members of the Baltic and International Maritime Conference

TELEGRAMS: ALL OFFICES "DIORYX."

DODWELL & COMPANY LTD.

P. O. Box 297

TOKYO JAPAN

Πρακτορεύσεις, άγοραπωλησίαι πλοίων και ναυλώσεις.

Άντιπρόσωποι τῶν Βρεταννικῶν ύφαλοχρωμάτων (Torpedo Brand). Γραφεῖα εἰς Όζάκα, Κόμπε και Γιοκοχάμαν, υποπρακτορεῖα εἰς δόλους τοὺς βασικούς λιμένας τῆς Ιαπωνίας.

ΑΔΕΛΦΟΙ ΡΑΧΩΒΙΔΗ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ
ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ΥΛΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΣ,
ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ
ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΑΠΟ ΤΟ
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

RACHOVIDES BROS & CO. LTD.

154 BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.

CABLES: "RACHOVIDES", LONDON

TEL: BISHOPSGATE 9878

JOHN ANGOURAS & CO.

(D. Capotas & Co. Succrs)
SHIPPING AGENTS

ALEXANDRIA P.O.B. 548

Tel Address: ANGOURAS

Telephone: 29965

"BUGSIER,"

REEDEREI UND BERGUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG II.

Johanniskollwerk 10

Telefon 31 12 81
Night 27 27 68

Salvage - Tugs stationed North Atlantic,
North Sea and Western Baltic.

Wireless Call-Signal for all Salvage Tugs: DAAB

All kinds of Salvages and Towages undertaken.

Tug-Assistance supplied in the harbour of Hamburg.

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.

ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

STEAMSHIP BROKERS & AGENTS

CABLE ADDRESS: ORIONSHIP

80 BROAD STREET

NEW YORK, N.Y.

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

ROTTERDAM OFFICE

WESTERLAAN 3

TEL. 113994 - 113984 - 24510

TELEGRAMS: DIOSKUROI

N. MAVROLEON

SHIPBROKERS & AGENTS

AMSTERDAM

DAMRAK 89

TEL. 40115

LIVIERATO & C°

TELEGRAMS:
"PIRAMIS,"

P. O. Box 1224
STEAMER - POINT

ADEN

SHIPCHANDLERS

SERVICE QUALITY

SATISFACTION GUARANTEED

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ:

4 7 4 2 3 7

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:

"ΤΗΛΡΑΡΑΠΑΤΕΡΑΣ," ΠΕΙΡΑΙΑ

ΘΕΟΔ. ΠΑΠΑΓΙΑΤΑΡΕΑΣ & ΣΙΑ

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

AKTI MIAOUΛΗ IMEGARON EΛ-ΠΑ

SHIPSTORES RUDOLF BREMICKER

Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός Οίκος ύλικών καταστρώματος και μηχανής. Τροφοδοσίαι.

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

CUXHAVEN 2125 TAKHE ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ
ΔΙΛΥΟΥΝΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

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

Telephone: BISHOPSGATE 1343

GENERAL STEVEDORES & CONTRACTORS

ALL UNITED STATES NORTH PACIFIC PORTS

ENQUIRIES SOLICITED

LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH

ROTHSCHILD INTERNATIONAL
2247 E. MARGINAL WAY
SEATTLE-WASHINGTON

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

GRAIN FITTING & TRIMMING

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

Telegrams: "GENICOLAOU..
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

Telephone: ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

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

ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΑΜΕΡΙΚΗ

Cables: FINAMUS-NEW YORK
ALL SHIPPING CODES

SHIP'S MANAGEMENT CORPORATION

24 STATE STREET NEW YORK 4, N.Y.

Telephone: Whitehall 3 | 6920
6921
6922

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

Telephone: Nos 3361-36-3361-37-3361-64 Société Anonyme Telegrams: LEE-Antwe

JOSEPH J. LEE & CO.

STEVEDORES, SWORN WEIGHERS BATAVIA STREET 17
SUPERINTENDENTS OF GRAIN AND OTHER GARGOES ANTWERP

LONDON AGENTS: ROBERT WATERS,
18/19, GT. ST. HELEN'S
LONDON, E. C. 3. TELE: AVENUE 5048
AND
AVGHERINO & APERGUIS
DEVONSHIRE CHAMBERS. 146 BISHOPSGATE
LONDON E. C. 2 - TELE: BISHOPSGATE 1343

ΔΙΑ ΤΟΥΣ Κ.Κ. ΕΛΛΗΝΑΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΣ & ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ

'Από MADRAS (ΙΝΔΙΩΝ) μέχρις CALCUTTA

Προτιμάτε τοὺς κ.κ. R. KRISHNASWAMY, NAIDU & SONS

'Αντιπρόσωπευμένους 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

Τιμαι άσυναγώνιστοι. — Ταχεία και πλήρης διεκπεραίωσις. — Έργασία και απόδοσις ηγγυημέναι.

PORT OF LIVERPOOL REA LIMITED

PACIFIC BUILDING, JAMES STREET, LIVERPOOL, 2

STEVEDORES OF CARGO

OF ALL KINDS

Contractors to Leading Lines &
Tramp Owners

Telephone: DIGBY 4.5900

Cable Address: POSEIDON

MAR-TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

80, BROAD 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-
τμοπλοϊκῶν Εἰσιτηρίων.

'Αποστολαὶ πληρωμάτων—Ναυτικαὶ Έργασίαι

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΟΛΥΜΠΟΥΡΣ,,

Cable «KAKIS» Yokohama

P.O.Box 231

NEPTUNE SHIPPING AGENCIES CO. LTD.

SHIP SUPPLY

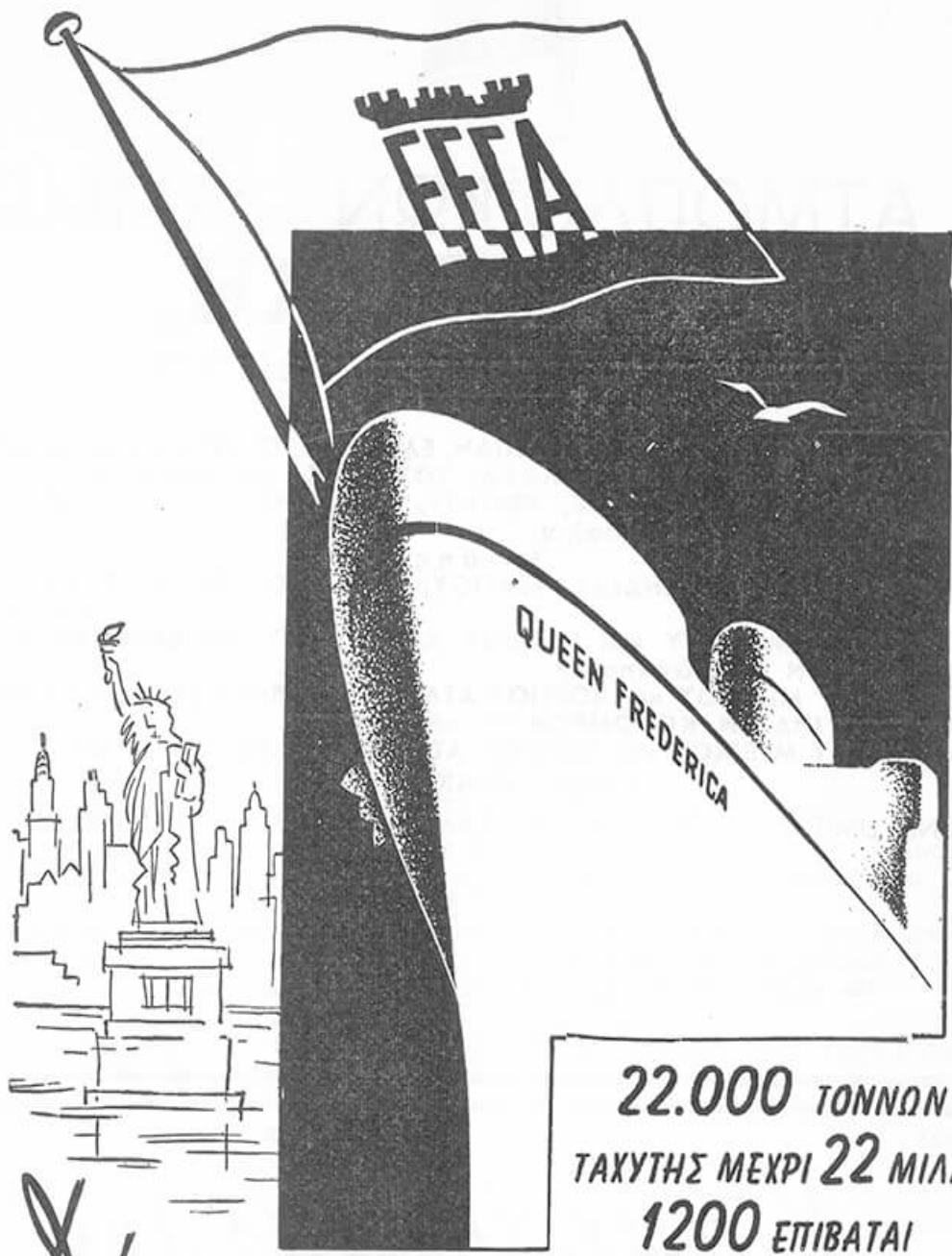
No. 1, CHOME, KAIGAN-DOR, NAKA-KU,
YOKOHAMA, JAPAN.

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



22.000 ΤΟΝΝΩΝ
ΤΑΧΥΤΗΣ ΜΕΧΡΙ 22 ΜΙΛΛ.
1200 ΕΠΙΒΑΤΑΙ

άντια ΧΑΛΙΦΑΞ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

ΕΘΝΙΚΟΝ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΟΝ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ

Τό πλωτόν άνάκτορον είς τόν ιστόν τοῦ δποίου κυματίζει ύπερή-
φανα ἡ Γαλανόλευκη.... Ταχύτης - Άνεσις - Έλληνικόν πλήρωμα -
Έλληνικό γλέντι - Έξαιρετική Έλληνική κουζίνα + Πολυτελή δια-
μερίσματα Πρώτης καὶ Τουριστικῆς Θέσεως.

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

ΕΘΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ



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

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

- Έκ λιμένων ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΙΤΑΛΙΑΝ, ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν.
 - Έκ λιμένων ΚΟΑΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν.
 - Έκ λιμένων ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΛΟΝΔΙΝΟΥ δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ και τάναπαλιν.
- Ἐπίσης
- Έκ λιμένων ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΛΟΝΔΙΝΟΥ δι' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ και τάναπαλιν.
 - Έκ λιμένων ΚΟΑΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΑΠΟΝ και τάναπαλιν.
 - Έκ λιμένων ΚΟΑΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ διά λιμένας ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ και ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΙΝΔΙΩΝ, ΚΟΛΟΜΒΩΝ και τάναπαλιν.
 - Έκ λιμένων ΚΟΑΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ διά ΒΗΡΥΤΤΟΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

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

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ: DEUTSCH-HELLENISCHE SCHIFFAHTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGERSTRASSE 8/10, "HANSAHaus,, CABLES: "DEUTELLEN,,
ΚΩΝΙΠΟΛΙΣ : TURK-HELLEN SEYRISEFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. GALATA 969 CABLES: "TURKLENIK,,
ΣΜΥΡΝΗ : TURK-HELLEN SEYRISEFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. 359 CABLES: "TURKLENIK,,

· Ωσαύτως Πράκτορες εις ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Άκτη Μιαούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφωνον: 471.541 (3 γραμμαῖ)

Telegrams: NIKAS

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

TELEPHONES: DAY 525
NIGHT 4456

C. R. KNIGHT & CO
101 LEADENHALL STR.
LONDON E.C. 3.

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

SHIPCHANDLERS - EXPORTERS - IMPORTERS
COLD STORAGE CHAMBERS

TELEPHONES:
MANSION HOUSE 9131

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. KONTOS & Δ. TZANETATOS O.E.
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΤΗΛ/ΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:
Σ Ο Λ Κ Ο - Τ Π Ε Ρ Α Ι Α

Τ Π Ε Ρ Α Ι Υ Σ
Μ Ε Γ Α Ρ Ο Ν Ι Α Ν Ν Ο Υ Λ Α Τ Ο Υ
Α Σ Τ Π Τ Ο Σ 6

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:
474.497 — 475.034

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

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	Οδός	Σεφοκλέους 11
ΑΘΗΝΑΣ	»	'Αθηνάς 14α
ΑΧΑΡΝΩΝ	»	'Αχαρνών 114
ΒΑΘΗΣ	»	'Αριστοτέλους 15α
ΠΛΑΤ. ΗΡΩΩΝ	»	Καραϊσκάκη 31
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	»	Κολοκοτρόνη 47
ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	»	'Ιθιγενείας και Λεωφ. ΠΑΤΗΣΙΩΝ Θησέως
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	»	Θεμιστοκλέους 4
ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ	»	Παν. Τσαλδάρη (Πει.-ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ ραιών) 87

ΑΘΗΝΩΝ

ΚΟΛΩΝΟΥ	Οδός	Συρράκου 5
ΚΥΨΕΛΗΣ	»	Κυψέλης 86
ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ	Γυνία	Μαυροιχάλη — Καλλι- δρούσιον
N. ΙΩΝΙΑΣ	Οδός	Μικράς 'Αστιας 11
ΠΑΓΚΡΑΤΙΟΥ	»	Εύτυχιδην 23
ΠΛΑΚΑΣ	»	Παπτσιών 164
ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ	»	Νέτεια 11 & Πανδρόσου
Λεωφ. 'Ελ. Βενιζέλου 2	Λεωφ. 'Ελ. Βενιζέλου 2	
'Οδός Σωκράτους 31	'Οδός Σωκράτους 31	

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	Οδός	'Ιωάν. Δροσοπούλου 15
ΚΑΜΠΙΝΙΩΝ	»	'Αθηνών & 'Ηπείρου
Α. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	»	Κανελλοπούλου άριθ. 6
Μ. ΣΤΟΑΣ	Λεωφ. Δ. Γούναρη 3	
ΝΙΚΑΙΑΣ	'Οδός 'Αντιοχείας 2	

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ

Α. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ, ΑΡ-
ΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΗΡΑ-
ΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β' ('Ενναντίας), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡ-
ΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕ-
ΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΣΟΥΡΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΜΥΡΙΝΑ (Λήμνου), ΝΑΞΟΣ, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΞΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΑΤΡΑΙ Β',
ΠΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟΔΟΣ, Σέρραι, ΣΥΡΟΣ, ΤΗΝΟΣ, ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟ-
ΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΚΑΙΡΟΝ: 19, CHERIF STREET.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ: 9, RUE CHERIFEIN, STREET.
ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

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

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

Ταχεῖα πληρωμὴ ἐμβασιμάτων ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ, 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

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ

Η ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΑ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ
ΜΕ ΕΙΔΙΚΟΝ ΚΛΑΔΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΑΟΜΕΝΟΙ

- Άποστέλλετε πάντοτε τὰ ἐμβάσματά σας μόνον μέσω τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης.
- Θὰ ἔχετε τὴν ταχυτέραν ἐξυπηρέτησιν.
- 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 Ἡνωμένας Πολιτείας, τὴν Νότιον Ἀφρικήν, Αἴγυπτον καὶ Κύπρον, νὰ σᾶς διευκολύνουν εἰς κάθε ζήτημά σας.
- "Ἐχετε ὑπ' ὄψιν σας ὅτι, εἰς ὀλόκληρον τὴν Ἑλλάδα 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 'Υποκαταστήματα τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης Ἑλλάδος καὶ Ἀθηνῶν ἔχουν λάβει εἰδικὴν ἐντολὴν νὰ ἐξυπηρετοῦν, νὰ βοηθοῦν, νὰ παρέχουν κάθε συνδρομὴν εἰς τὰς οἰκογενείας σας.

Η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ

ε ἵνα I

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΑΟΜΕΝΩΝ

'Επικοινωνήσατε μὲ τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας εἰς τὸ ἔωτερικόν.

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 ἐξυπηρετήσουν τὰς οἰκογενείας σας τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας, εἰς τὰς ναυτικὰς περιοχὰς τοῦ ἔωτερικοῦ εἰς ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΝΔΡΟΝ, ΘΗΡΑΝ, ΙΘΑΚΗΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ, ΡΟΔΟΝ, ΣΥΡΟΝ καὶ ΧΙΟΝ.

Εἰς Ἀθήνας, τὸν Πειραιᾶ καὶ τὰ Περίχωρα, 27 ἐν ὅλῳ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματα εύρισκονται εἰς τὴν διάθεσιν τῶν οἰκογενειῶν σας.