

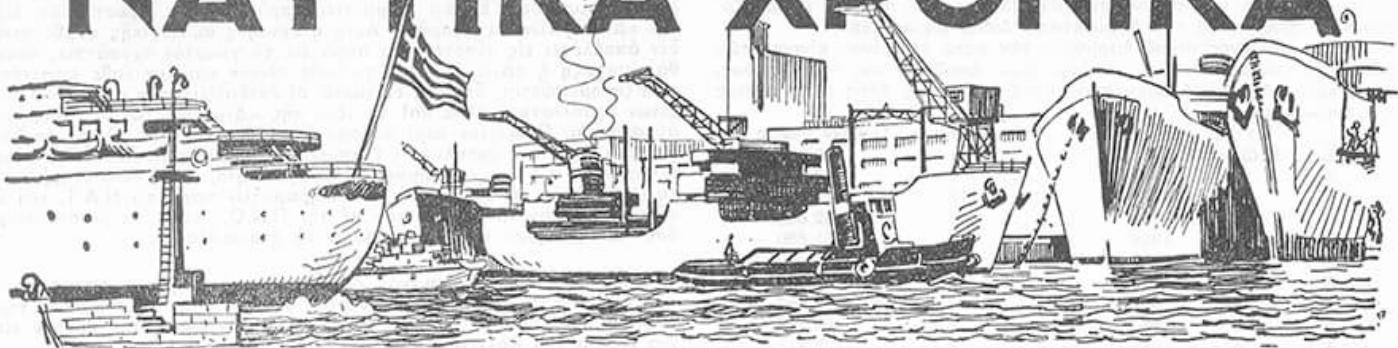
NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1958

Αρ. Φύλλου 557/316

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΣΤ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 557/316

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1958

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΝ

Η έλληνική ναυτιλιακή υπόθεσις έκρεδισε τελευταίως μίαν λαμπράν επίτυχιαν. Την χαιρετώμενης ως την πανηγυρική, την πλήρη δικαιώσιν της έπιμόνου προσπάθειας διάτη τὸν ἐπαναπατρισμὸν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου. Δέν δολοκλρούται, βεβαίως, ἡ προσπάθεια αὐτὴ μὲ μόνην τὴν ἐν προκειμένῳ ἐπιτυχίαν. Είναι, ὅμως αὐτῇ χαρακτηριστική τῆς βαθείας μεταστροφῆς, ἡτις ἐπῆλθεν ὅδι εἰς τὴν σκέψιν τῶν ἐφοπλιστῶν μας, τῆς ἐμπιστοσύνης, τὴν ὅποιαν καὶ πάλιν πρήξιστεν νότρεφουν οὗτοι πρὸς τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος.

Ο κ. Ιωάννης Κ. Καρρᾶς, ὁ καλός "Ελλήν, ὁ διακεκριμένος ἐφοπλιστής, ὁ ποικιλοτρόπως διαδῆλων τὴν προστήλωσιν του εἰς πάσαν ὑπὲρ τῆς Ἐλληνικῆς Πατρίδος ὑπόθεσιν, ὁ μαδικῶς φέρει ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον ὄλοκληρον τὸν στόλον του ἐκ νεοτεύκτων, ὑποδειγματικῶν πλοίων. Ἀπαρτίζεται ὁ στόλος αὐτὸς ἀπὸ δέκα τοῦ αὐτοῦ τύπου φορτηγῶν τῶν 14.825 τόν. d.w., ναυπηγηθέντα ἡ τελούντα ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὴν Ολλανδίαν, ἀπὸ πέντε τάνκερς τῶν 25.000 τόνων καὶ δύο τῶν 19.500 τόνων, συνοδικῆς χωρητικότητος 312.250 τόν. d.w.

Τὰ πρώτα παραδόθηντα πρὸ τινῶν μηνῶν καὶ ὑψώσαντα τὴν Κυανόλευκον είναι κατὰ σειράν τὰ «Ἀργώ·Ολλανδία», «Ἀργώ·Ἐλλάς» καὶ «Ἀργώ·Χίος», (τὸ εἰκονιζόμενον). Ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους παραλαμβάνονται δύο ἀκόμη ἀδελφὰ σκάφη τὸ «Ἀργώ·Δῆλος» καὶ «Ἀργώ·Σούνιον». Κατὰ τὰ δύο ἐπόμενα ἔτη θὰ ἐπακολουθήσουν καὶ αἱ παραδόσεις τῶν ἄλλων δώδεκα σκαφῶν.

Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι ὁ Οίκος Καρρᾶ, πλὴν τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν, ἔχει ὥη ὑπὸ τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ τὰ νεότευκτα ἐπίσης «Ἄγγελος Λούζης» δεξιμενοπλοίον 18.500 τόν. d.w. καὶ «Καπετάν Καρδαμούλητης» φορτηγὸν δημοποίητον 12.800 τόν. d.w. Τὰ τύπου τοῦ «Ἀργώ» φορτηγά, ἰσχυροτάτης κατασκευῆς καὶ ἔξειλιγμένου σχεδίου, ἔχουν τὰ ἔξης χαρακτηριστικά:

Κωριτικόπις d. w., μὲ κλειστὸν σόλετρο - ντέκ, 14.825. Μῆκος ὄλικὸν 157.4 μέτρων, πλάτος 20 μέτρων, ὁψος 12.5 μέτρων, θύθισμα 30 ποδῶν καὶ 7½ ίντον. Συντελεστὴς γάστρας 0.70. Μηχαναὶ τύπου Σοῦλζερ, μὲ υπερφρότισιν, κατασκευής τῶν Ολλανδῶν ναυπηγῶν, ἔξακύλινδροι, δυνάμεως 7.800 ίππων, εἰς τὰς 119 στροφὰς κατὰ λεπτόν. Ἀνωτάτη ἐπιτευχθεῖσα κατὰ τὰς δοκιμᾶς, ταχύτης 18.09 μίλιον τὴν ὥραν. "Ολα τὰ

βοηθητικά μηχανήματα εἰναι ἡλεκτροκίνητα.

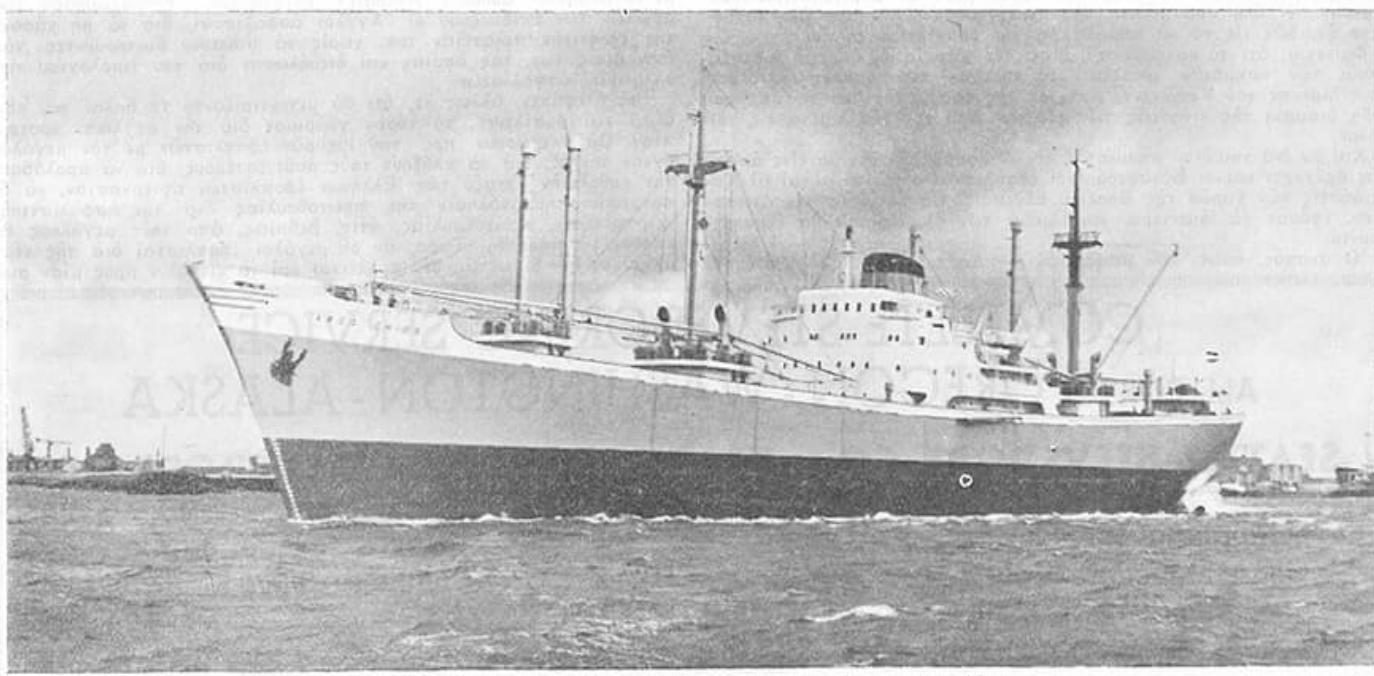
Ἐκ τῶν πραγμάτων, ὅμως, ἀποδεικνύεται, ἐναργέστερον δὲ ἐντὸς τῶν προσεχῶν ὡμερῶν θὰ καταφανῆ, ὅτι τὰ συμφέροντα τῆς πλοιοκτησίας, εἰναι εἰς τὸ ἀκέραιον διηρφαλισμένον ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, πληρέστερον παρὰ ὑπὸ τὰς λεγομένας «σημαίας εὐκολίας». Αὐτὸς ἀκόμη ὁ προβαλλόμενος κατὰ καιρούς ἀπὸ μέρους ἐφοπλιστῶν τινῶν ἴσχυρισμὸς περὶ τῆς δυσπιστίας τοῦ ξένου κεφαλαίου πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν ηγολόγησιν καταδεικνύεται ἀπὸ τὴν περιπτωσιν Καρρᾶ ἀδάσιμος.

Οι Ολλανδοὶ χρηματοδόται τοῦ μεγάλου ναυπηγικοῦ προγράμματος τοῦ τοῦ κ. I. K. Καρρᾶ ἐδέχθησαν τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν διὰ τὰ ἐνυπόθηκα πλοία. Η διὰ τῆς πράξεως νηολογήσεως, βάσει τοῦ ἄρδρου 13, καθιέρωσις τοῦ θεσμοῦ τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης δὲν ἐπέτρεψεν οὐδὲ τὴν ἐλαχιστὸν ἀμφιβολίον τῶν δικαιωμάτων των. Ἡθέλησεν ὅμως νὰ ὑψώσῃ τὴν Κυανόλευκον ἐπὶ τῶν πλοίων του ὁ κ. Καρρᾶς. Αὐτὸς συνεπώς καὶ ὑπέδειξεν εἰς τοὺς ξένους χρηματοδότας τὸ ἀσφαλές του Ἐλληνικοῦ νηολογίου. Εἰμεθούσεις, ἀν. δολοὶ οἱ "Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ τὸ αὐτὸν ἐπραττον μὲ τοὺς χρηματοδότας τῶν ναυπηγήσεων των, ἀντιρρήσεις ἀπὸ μέρους των σοδαραὶ δὲν θὰ προεβάλλοντο διὰ τὴν σημαίαν μιᾶς χώρας ναυτικῆς, μὲ παραδόσεις χιλιετηρίδων, μὲ νομοθεσίαν πλήρως συγχρονισμένην καὶ κρατικὴν ὑπόστασιν σταθεράν, ὅταν μάλιστα ἐπρόκειτο νὰ γίνῃ ἡ σύγκρισις τοῦ Ἐλληνικοῦ νηολογίου μὲ ἐκείνῳ τῆς Μονρόβιας καὶ τοῦ Παναμᾶ....

Πιστεύομεν εἰς τὴν προσπάθειαν τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ. Πιστεύομεν ἀκραδάντως, ὅτι ἐμμένοντες εἰς αὐτήν, διευκολύνοντες πάσῃ θυσίᾳ τὴν ἀνάκτησιν τῆς ἐμπιστοσύνης τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου, προστατεύοντες τὸ Ἐλληνικὸν πλοίον ἀπὸ πάσης κατ' αὐτοῦ ἀντιδράσεως τῶν ιδικῶν μας καλοπροσιρέτων μανδαρίνων καὶ τῶν ξενῶν ἀγταγωνιστῶν τους, σταθερῶς διοικούντες τὰ κατ' αὐτό, θὰ καταστήσωμεν τὴν ὥραιαν πρωτοβουλίαν τοῦ κ. Ιω. Καρρᾶ παράδειγμα ἀξιομίμητον.

Ο ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΣ

Ἡ κρίσις δὲν ἡμπόδισε τὴν προσπάθειαν προσελκύσεως, ἔστω καὶ μὲ θραδύν ρυθμόν, τῶν ὑπὸ ζένην σημαίαν πλοίων μας εἰς τὴν Κυανόλευκον. Ἀντιθέως, θὰ πλουνάμεθα νὰ εἰπωμεν, ὅτι τὴν προσπάθειαν αὐτὴν ή κρίσις τὴν πύνοπος. Τὸ πρώτον ἔξαμπον τοῦ 1958, ἀναφέρει ἐνδεικτικῶς εἰς ἔγγραφον τῆς Η. Διεύθυνσις Μελετῶν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, διτε ή κρίσις προσέλαβε τὴν ὄζυτέραν μορφὴν της,



Τὸ «Ἀργώ·Χίος». Τὸ τρίτον ἀδελφὸν σκάφος μιᾶς σειρᾶς ἀπὸ δέκα.

πυξίθητο ή ύπό τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν χωρητικότης κατὰ 128.417 τὸν. Υκρός, ἐσομειώθη, δηλαδή, ή μεγαλύτερα προσθήκη χωρητικότητος εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον, ὅπο τοῦ 1953, δὲ καὶ πῆρισεν ἐφαρμοζόμενον τὸ ἄρθρον 13 τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος 2687.

Ο παρατιθέμενος πίναξ ἐμφανίζει τὴν κατὰ ἔχαμπον κίνησιν τῶν έσοδος τοῦ ἀνωτέρου ἄρθρου νηολόγισεων, ἀποδεικνύων, ταύτοχρόνως, ὅτι ἡ κρίσις δὲν ἐπέδρασεν ἀνασχετικῶς ἐπὶ τῆς ὅλης προσπαθείας τοῦ ἐπαναποτρισμοῦ :

Ἐ τὸς	Πλοία	Τόννων γκρός
B'. Ἐξαμπον	1953	1
A'.	1954	6
B'.	1954	12
A'.	1955	11
B'.	1955	12
A'.	1956	19
B'.	1956	9
A'.	1957	15
B'.	1957	12
A'.	1958	18
Σύνολον	115	708.626

Ἐκ τῶν προσκτηθέντων σκαφῶν αὐτῶν, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δέκα ἔξαμπον, θάσει τοῦ νόμου περὶ προσελκύσεως κεφαλαίων, τὰ 71 σκάφος, χωρητικότης 441.234 τόν., είνε φορτηγά, τὰ 16, χωρητικότης 56.585 τόν., φορτηγά τακτικῶν γραμμῶν, τὰ 14, χωρητικότης 130.389 τόν., δεξαιρεμόπλοια καὶ τὰ 14, χωρητικότης 80.418 τόν. ἐπιβατηγά.

ΕΠΙΚΕΙΤΑΙ ΤΟ ΜΠΟΥΚΟΤΑΖ:

Συνῆλθε τὴν Ιην Αὔγουστου εἰς τὸ Ἀμερενταμ τὸ 25ον συνέδριον τῆς «Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν». Κύριον μεταξὺ τῶν συζητηθέντων θέμα τὰ πιεστικὰ κατὰ τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» μέτρα. Προσφίλης, ἀλλώς τε, ἡ ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ ἀποσχόλησις τῶν κύλων τῆς συνδικαλιστικῆς αὐτῆς ὥργανωσεως. Πολλὰ τὰ ἔσοδα ἀναμένονται ἀπὸ τὴν γενικευσιν τοῦ μπούκοτάζ. Ψήφισμα, κυρωθὲν διὰ βοῆς, ἐπισείει καὶ πάλιν τὸν κίνδυνον διὰ τὰς ἐπαρδόσεως ναυτικᾶς χώρας καὶ τοὺς ναυτιλομένους τῶν ὃποις τὴν τεραστίαν ἀνάπτυξιν τῶν στόλων «Πανονίδιον». Ο ἀποκλεισμὸς συνιστάται. Ταῖς λεπτομερεῖαις τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ μπούκοτάζ αὐτοῦ θέλει καθορίσει ἡ εἰδικὴ πρὸς τὸύτο ἐπιτροπὴ ἀγώνας. Εἰς τὸν ἀποκλεισμὸν διὰ ὅποιαν δὲν τὰ σκάφη τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» τὰ ὄποια δὲν διὰ ἔστεργον νὰ ὑπογράψουν συλλογικοὺς σύμβασιν τῆς «Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν».

Καὶ τὸ φῆμισμα καταλήγει μὲ τὰ ἔχης: «Ἐφόσον διὰ αἱ ἐπαρδόσεως ναυτικᾶς χώρας ὁ πωλῶδη πότε παραβλαπτοῦνται ἀπὸ τὴν ἐφοπλιστικὴν δραστηριότητα ὃποιαὶ τὰς ἀνάπτυξιν τῶν κρατῶν, τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν τῶν χωρῶν, τούλαχιστον, τῆς Βορείου Εὐρώπης, ἵνα ὃποιον μελετηθοῦν τὰ μέτρα τῆς ἀντιμετωπίσεως τοῦ κακοῦ αὐτοῦ καὶ ἀν κριθῇ ἀναγκαῖον, νὰ στραφοῦν καὶ πρὸς τὴν Ἀμερικὴν ἵνα συζητήσουν τὸ δόλον θέματος.

Εἰς τὴν ἐπιτροπὴν τοῦ μπούκοτάζ μετέχουν δύο «Ἀγγλοι συνδικαλισταὶ οἱ κ. κ. Tom O'Leary ἀξιωματούχος τῆς «Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν» καὶ ὁ γνωστός μας Tom Yates, γενικός γραμματεὺς τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ναυτῶν».

Εἰς σχετικὰς δηλώσεις τοῦ ὁ κ. Μπεκιοῦ, γενικός γραμματεὺς τῆς «Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν», ἔτοιστεν, ὅτι τὸ ἐν λόγῳ μπούκοτάζ θὰ είναι ἡ μεγαλύτερη ἀναλόγωσις μέχρι τοῦδε προστάθεια ἀπὸ τὴν «Ομοσπονδίαν» τῶν Μεταφορῶν. Ἡ ἡμέρα τῆς ἐνάρξεως τοῦ ἀποκλεισμοῦ, λίαν προσεχής, ἐτηρηθῇ μυστική.

«Ἔχομεν πληροφορίας, ὅτι ἡ σοβαρωτέρα δυσχέρεια διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ μπούκοτάζ προέρχεται ἀπὸ τὴν ἄρνησιν τῶν λιμενεργατῶν τοῦ Κόντινεντ νὰ συμμετάσχουν εἰς μίαν ἐνέργειαν, ἡτὶς διὰ παρέβλαπτε τὰ συμφέροντα ἐνός ἐκάστου τῶν τριῶν μεγάλων θρησκευτικῶν λιμένων. Ἡ δὴ προσπάθεια τῆς «Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν» ἐστρέφετο ἀκριβῶς εἰς τὸ νὰ παρακαμψῇ τὴν δυσχέρειαν αὐτὴν.

Φαίνεται, διὰ τὸ κατώθωσεν. «Ισως τὸ μπούκοτάζ διὰ τὰ φορτηγά πλοῖα τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» νὰ κηρυχθῇ ταύτοχρονως εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινεντ, ὥστε ἐτὶ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νὰ μὴ προέλθῃ διαρροὴ τῆς κινήσεως τῶν φορτίων ἀπὸ τὸν ἔνα λιμένα εἰς τὸν ἄλλον.

Καὶ ἂν ἔνα τοιούτον μπούκοτάζ ηθελεν ἐφαρμοσθῇ δὲν διὰ εἰνε ἀσφαλῶς ἀμέτοχοι καὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ οὐτε καὶ οὐταὶ αἱ Κυνηγητῆσις τῶν χωρῶν τῆς Βορείου Εὐρώπης. Θὰ ἀνεχθοῦν τὴν ἀνωμαλίαν, ἐφόσον ταὶ ιδιαίτερα ναυτιλιακὰ τῶν συμφέροντα διὰ τοῦτο.

Ο σκοπός, ὅμως, τοῦ μπούκοτάζ — ἀνεξαρτήτως τοῦ γεγονότος,

ὅτι τοῦτο θεωρεῖται παράνομον, βάσει τελευταίων δικαστικῶν ἀποφάσεων εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἀμερικὴν — ἀποκαλύπτεται καθαρῶς ταύτισμα. «Εσόδος σημαντικὰ πρόκειται νὰ προσπορίσῃ εἰς τὴν «Διεθνῆ τῶν Μεταφορῶν». Αὐτὴ ἡ σύναψις συλλογικῆς συμβάσεως δεῖ ἀποδέψει εἰς τίποτε ἄλλο παρὰ εἰς τὸ γνωστὸν «χαράτσιο», ὅπερ θὰ εἰσπράξῃ ἡ «Διεθνῆς ἀπὸ τὸ κάθε πλοίον καὶ τὸν καθε ναυτικόν. Εξηπηρετούνται, δηλαδή, ἐταύτῳ αἱ ἐπιδιώξεις τῶν ἀνταγωνιστῶν ζένων ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ καὶ τὰ ίδια τῆς «Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν» συμφέροντα. Πρόκειται περὶ σοβαρωτάτων διὰ τὸ κάθε πλοίον ἐπιβατῶν. Εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς ἐναπόκειται νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸν γένον ἐκβιασμὸν. Ή μόνη, καθ' ἡμᾶς, διέξοδος διὰ ἡτο, ὅπως ἐπανειλημμένως τὸ ὑπεδίξαιμενον, ἡ ἀσφάλισις τῶν πληρωμάτων παρὰ τῷ N.A.T. καὶ ἡ σύναψις συλλογικῶν συμβάσεων μὲ τὴν P.N.O. Ισως νὰ μετανοήσουν δοῖ δὲν ἥδη ἔσθισαν τὸν δρόμον νὰ ἀκολουθήσουν.

* * *

Πληροφορίαι ἀπηκριωμέναι φέρουν τὴν «Διεθνῆ τῶν Μεταφορῶν» προτιθέμενην νὰ κηρύξῃ τὸ μπούκοτάζ όχι ἐπὶ ὅλων ταύτοχρόνων τῶν πλοίων, ποὺ ἔμφορτα θὰ κατέπλεον κατὰ μίαν ὥρισμένην ἡμέραν εἴναι λιμένα τοῦ Κόντινεντ.

Δύο ἡ τρία πλοία θὰ ἐπιλεγούν ἀνήκοντα εἰς μεγάλους ἐφοπλιστὰς δισχειρίζομένους σημαντικὴν χωρητικότητα. Θὰ ἀσκήσουν τὸν ἐκβιασμὸν τοῦ μπούκοτάζ κατὰ τὸν ἔνος πλοίου, ἵνα ἐκβιάσουν τὸν ἐφοπλιστὴν νὰ ὑπογράψῃ τὴν συλλογικὴν σύμβασιν καὶ νὰ πληρώσῃ τὸ «χαράτσιο» διὰ δὲλτα τὰς πλατείασιν τοῦ σκάφη.

ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΝ

«Υπαναχωροῦν, λοιπόν, οἱ Ἀγγλοι ἀσφαλισταί. Αὐτοὶ πληροφορίαι μεταξὺ εἰνε ἀκριβεῖς, πρὸ τῆς ἐγερθείσης ἀγανακτήσεως διὰ τὴν καθιερωθέσιαν φυλετικῆς ἀσφαλιστικῆς διάκρισιν τοῦ ἐλληνικοῦ κινδύνου, πρὸ τῆς ἀμεσωτάτης ἀπειλῆς νὰ ἰδουν διαφεύγουσαν ἀπὸ τὰς χειράς των μιαν ἐργασίαν τεραστίων διαστάσεων — τὸ δέκατον τῶν ἐπὶ σκαφῶν παγκοσμίου ἀσφαλίσεων — ἔστευσαν νὰ δηλωσουν, ὅτι δὲν ἐπρόκειτο περὶ καθολικοῦ μέτρου, οἵτις ἡ νέα κλίμαξ ἀσφαλιστρῶν δὲν εἶχε τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρὰ εἰς ωρισμένους μόνον ἐφοπλισταίς, ἐμφανισαντας κατὰ τὰ τελευταία ἐπὶ ἐπιζήμια διὰ τοὺς ἀσφαλιστὰς ἀποτελέσματα, λόγῳ τῶν συχνῶν ἀδιαρίων καὶ τιων ὀλικῶν ἀπωλειῶν.

Δὲν παρῆλθε, βεβαίως, ἀπαρατήρητος ἀπὸ τοὺς ἀσφαλιστὰς ἡ ἀναληφθείσα πρωτοβουλία παρὰ τινῶν ἐκ τῶν σημαντικῶν παραγόντων τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ διὰ τὴν χειραφέτησιν τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τὴν κηδεμονίαν τῆς ἀγγλικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς. Τὰ σχετικὰ σχόλια τῆς στήλης αὐτῆς μετεφράσθησαν εἰς τὸ Λογοδίνον καὶ ανεκοινωθήσαν εἰς τοὺς ἐνδισφερομένους ἀσφαλιστάς, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸ τὰς ἐντὸνους προφορικὰς παραστάσεις σημαντότων ἐφοπλιστῶν, μὲ πορτοφόλιον συμβολαῖτων ἐπὶ δεκάδων σκαφῶν, φορτηγῶν καὶ τάνκερς, μεγάλης ἀξίας.

Οἱ μόνην δικαιοιογίαι τῆς πρωτοφανούς ὑψώσεως τῶν ἀσφαλιστρῶν — τοῦ ὑπερδιπλασιασμοῦ αὐτῶν — προέβαλον οἱ ἀσφαλισταὶ τὰς ζημιὰς των ἀπὸ τὴν κάλψιν τοῦ ἐλληνικοῦ κινδύνου. Περιόριστον ἐνεργητικὸν ἐλάχιστον, γύρω τὸν 5% ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν καταβληθέντων ἀσφαλιστρῶν, ἐμφανίζουν ἀπὸ τὴν ἐν συνόλω ἀσφαλιστικῶν τῶν ἐλληνικῆς διαχειρίσεως πλοίων, κατὰ τὴν ἐπιτασίαν 1950 - 1957. Ωρισμένων ἐφοπλιστῶν τὰ ἀποτελέσματα προβάλλονται διὰ νὰ ἀποδείξουν οἱ ἀσφαλισταὶ τὰς ζημιὰς των. Διὰ νὰ τὰς καλύψουν ἐπεζήτησαν νὰ ἐπιβαρύνουν τους πάντας ἀδιακρίτως μὲ ἀσφαλιστραὶ συστατικῶς ἀπαγορευτικά, ὑπὸ τὰς παρούσας μάλιστα συνθήκας τῆς ναυλαγορᾶς.

Ἀνεξαρτήτως τῶν ἐπιφυλάξεων, τὰς ὁποίας δικαιοιογήμενως ἔχουν οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τοὺς ισχυρισμοὺς τῶν ἀσφαλιστρῶν περὶ ζημιῶν — θά πρόκειται περὶ μερονόμων τινῶν περιπτώσεων, αἵτινες δὲν διὰ δικαιοιογίαι, τίσως, καὶ τὴν μικροτέραν αὕξησην τῶν ἀσφαλιστρῶν — αὐτὴ ἡ καθολικὴ διάκρισις τοῦ ἐλληνικοῦ κινδύνου ἀπετελεῖ ἐνέργειαν, προδηλώσας τὰς κρατούσας ἐχθρικάς διαθέσεις τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς τοῦ Λογοδίνου κατὰ τὰς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Αὐταὶ, ὅμως, αἱ διαθέσεις δὲν πιστεύουσεν καὶ νὰ μέτεπεστρέψαν αὐθιώρι. Ακέραιαι ὑφίστανται. Υπανεχώρησαν τῶν ἀρχικῶν τῶν ἐπιδίωξεων οἱ «Ἀγγλοι ἀσφαλισταὶ, διὰ τὸν μεγάλης καταστράφετον, πρωτοβουλίας. Ητις, βεβαίως, ἀπὸ τοὺς μεγάλους θὰ ἐπρεπε νὰ προέλθῃ. Τώρα, ἀν ὁι μεγάλοι ἐφοπλισταὶ διὰ τῆς νέας κλίμακος δὲν θίγονται, δὲν πρόκειται καὶ νὰ κινηθοῦν πρὸς μίαν συν-

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:

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

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

Cables: CARRASBRO

εννόησιν άλογκάρου τού ελληνικού έφοπλισμού, κατασφαλίζουσαν τά άσφαλιστικά συμφέροντα τής Ναυτιλίας μας. Ή πειρά του παρελθόντος αυτό μάς διδάσκει. Μάς παρεσχέθη μία εύκαιρια νὰ ίδωμεν, ἐπὶ τέλους, συνεργαζομένους τούς έφοπλιστάς μας εἰς μίαν κοινή προσπάθειαν. Φαίνεται ότι καὶ τὴν φορὰν αὐτὴν η εύκαιρια θὰ μάς διαφέγγη. Υπὸ τὸ κλῖμα, σπέρε έδημοισύργησαν αἱ ἔχθρικαι διαβέσσεις τῆς ἀγγλικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ισως, ή συνεργασία τοῦ ἔφοπλισμού νὰ καθίστατο ἐφικτή. Κοινὸν τὸ συμφέρον. Τώρα τὰ συμφέροντα φαίνεται καὶ πάλιν νὰ ἔχωρισθησαν. Θὰ θελήσουν οἱ μακρούμενοι νὰ πληρώσουν τὰ περισσότερα ἀσφαλιστρά ἔφοπλιστάς νὰ κατιύων τὸ γενικότερον συμφέρον τοῦ ελληνικοῦ πλοίου; Πολὺ τὸ ὄμφιβάλλομεν. Οἱ «Ἄριστεμενοί» κατὰ τὰ Αγγλούς ἔφοπλισταὶ θὰ πηληρώσουν πρὸς τὸ παρόν τὰ υψηλὰ ἀσφαλιστρά. Νὰ ἀντιδράσουν αὐτοὶ οἱ μικρᾶς ἐπαγγελματικῆς ἐπιφανείας δὲν θὰ δυνηθοῦν. Θὰ ύποκύψουν εἰς τὰς ἀξιώσεις τῶν ἀσφαλιστῶν, οἵτινες εἰς οὐδὲν ἄλλο τείνουν — πρέπει αὐτὸν νὰ τὸ κατανοήσουν οἱ ἔφοπλισταὶ — παρὰ νὰ καταστήσουν ἀκριβώτερον τὸ ελληνικὸν πλοίον, νὰ τοῦ ἀφαιρέσουν, δηλαδὴ, τὴν συναγωνιστικήν του ἰκανότητα.

“Ἄς μη αὐτοπατῶμεθα. Αὐτὸν δὲν φροντίσωμεν ἡμέτης διὰ τὰ προβλήματα μας, ἀνὴρ η συλλογικὴ σκέψις καὶ η συνηστισμένη ἐνέργεια δὲν πρινανεύστη κατὰ τὴν πρόσποτιν τὸ γενικότερον συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας, ἡ οὔριον θὰ εἶνε δύσκολος. Τὰ πρὸς ἡμῶν ἐμπόδια θὰ εἶνε ἀντιδράσεις συσωματωνύται ηδη καὶ ἔχθρικαι των ἐκδηλώσεις δὲν θὰ ἀργήσουν. Τὰ υψηλότερα ἀσφαλιστρά καὶ αἱ ἐπιθέσεις τῆς «Διειθούς τῶν Μεταφορῶν» μίαν καὶ τὴν αὐτὴν ἔχουν, καθ' ἡμᾶς, ἐπιδίωξιν: Τὸ πῶς θὰ περιορίσουν τὴν ελληνικὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα. Η προσοχὴ δικαιολογεῖται καὶ ἐπιβάλλεται.

* * *

Πληροφορούμεθα, ἐν τῷ μεταξύ, ὅτι αἱ πρῶται ἀνανεώσεις ἀσφαλιστρῶν συμβολαίσιν, μετὰ τὴν ἀνακοινωσίν τῶν υψηλοτέρων ἀσφαλιστρῶν, συνεφωνήθησαν εἰς τὸ Λογδίνον. Οὕτω ἐφοπλιστής, διαμένων εἰς Νέαν Υόρκην, μὲ στόλον δέκα υπὸ πάσαν σημαίαν στακφάνω, — τεσσάρων νεοτεύκτων — μὲ συχνάς, ὅμως, ἀναρίας καὶ μίαν ὀλίκην ἀπώλειαν, μετὰ τὸ 1950, υπερχρώθη νὰ πληρώσῃ αὐξήσιν 75% ἐπὶ τῶν προγνωμένων ἀσφαλιστρῶν καὶ 10.000 δόλ. deductible διὰ κάθε ταξίδιον! Ρεκόρ αὐξήσεως. Ἐφοπλιστής, τούναντιν, μικρού μεσογειακοῦ σκάφους, μὲ καὶ ἀποτελέσματα, ἀνενέωσε τὸ συμβόλαιον του, χωρὶς καρμίαν αὐξήσιν τῶν ἀσφαλιστρῶν.

ΕΛΛΑΣ - ΙΑΠΩΝΙΑ

Ίδιαιτέρων τιμῶν, αἴτινες καὶ πρὸς τὸ σύνολον τοῦ ελληνικοῦ ἔφοπλισμοῦ ἀντανακλούν, ἔτυχεν ὁ καθηγητὴς καὶ ἀντιπρόσδρος τῆς «Ἐνόσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν» κ. Στρατῆς Ἀνδρέαδης κατὰ τὴν πρόσφατον ὀλιγοήμερον παραμονὴν του εἰς Ἰαπωνίαν.

Ο «Υπουργός» τῶν Οἰκονομικῶν κ. Σάτο, ἀδελφὸς τοῦ Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως, παρέθεσε πρὸς τιμὴν τοῦ κ. Ἀνδρέαδη γεύμα, εἰς τὸ ὄποιον παρεκάθησαν καὶ ἀνώτεροι ὑπάλληλοι, τῶν «Υπουργείων Ἑξατερικῶν καὶ Ἐμπορίου».

Ἐν ιδιαιτέρῳ ἐπίσης συσκέψει, υπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Σάτο, συνεχήτη ἀνεπισήμων βεβαίως, τὸ ὅλον θέμα τῶν ἐλληνο-ἰαπωνικῶν οἰκονομικῶν σχέσεων καὶ ίδιαιτέρως τὰ ζητήματα τῆς ἀγορᾶς ἐλληνικῶν καπνῶν καὶ τῆς παροχῆς μεγαλυτέρων πιστώσεων εἰς τὸν ἐλληνικὴν Οἰκονομίαν. Ἐτοίσθιτον ίδιαιτέρως ἡ ἀνάγκη τῶν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν μακροπρόθεσμων πιστώσεων, ἵνα ἔνι καιρῷ νέαι παραγγελίαι διαβιβασθοῦν εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυτηργεῖα, τὰ ἀντικρύζοντα, λόγῳ τῆς κρίσεως, τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον μὲ δικαιολογημένην ἀνησυχίαν.

“Οσον ἀφορᾷ τὴν ἀγορὰν τῶν ἐλληνικῶν καπνῶν διεπιστώθη ἡ συστηματικὴ ἀντιδρασίς ώρισμένων κύκλων τοῦ ιαπωνικοῦ μονοπωλίου καὶ ἀπεφασίσθη ἡ διενέργεια νέων δοκιμαστικῶν προσμίξεων μὲ ἐκλεκτὰ ἐλληνικὰ καπνῶν, αἴτινες καὶ ἐλπίζεται νὰ καταλήξουν εἰς ίκανοποιητικὸν ἀποτελέσματα.

Οἱ ἀρμόδιοι τοῦ ὑπουργείου τῶν Ἑξατερικῶν ἔξεφρασαν εἰς τὸν κ. Ἀνδρέαδον τὴν ἐπιμυίαν τῆς πληρεστέρας διπλωματικῆς ἐκπροσωπήσεως τῆς Ἐλλάδος εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, ἀφού ηδη τὸ Τόκιο ἐφόρτισε νὰ ἀποστείλῃ εἰς Ἀθῆνας Ἰαπωνα ἐπιτετραμμένον. Ο κ. Ἀνδρέαδης, ὅστις πλὴν τῆς ἐφοπλιστικῆς του ίδιότητος, προΐσταται μεγάλων ἔδω τραπεζικῶν ἰδρυμάτων καὶ ἄλλων κοινωφελῶν ὄργανωσεων, πρόκειται νὰ ἔνημερώσῃ τοὺς κρατικούς παράγοντας καὶ ίδιαιτέρως τὸν κ. Καραμαγλῆν, ἐπὶ τῶν ὕσων ἀπεκόμισεν ἐντυπώσεων κατὰ τὰς συνομιλίας του μὲ τοὺς Ἰαπωνας ἐπίσημους.

Τὸ συμπέρασμα τῶν συνομιλιῶν αὐτῶν τοῦ κ. Ἀνδρέαδη συνοψίζεται εἰς τὴν ἀνάγκην, ὅπως σύντοινος καταδηλήθη ἡ προσπάθεια τῆς διευρύσεως τῶν οἰκονομικῶν μας σχέσεων μὲ τὴν Ἰαπωνίαν, τὴν περικλείουσαν τὸν παραγωγικὸν δυναμισμόν, τὴν σταθερώς ἐξεισισμένην εἰς ἡγετικὰ οἰκονομικὰ δύναμιν τοὺς παγκοσμίους ἀκτινοβολίας. Μέχρι τούδε τὴν ἡγονήσαμεν. Δέν ἔξεμεταλλεύθημεν οὔτε καὶ τὸ γεγονός τῆς κατασκευῆς εἰς τὴν ιαπωνικὴν ναυτηργικὴν βιομηχανίαν τόσων καὶ τόσων πλοίων, ἀξίας ἐκατοντάδων ἐκατομμυρίων δολαρίων, ἀπὸ τοὺς “Ἐλλήνας Ἐφοπλιστάς”.

ΝΑ ΜΗ ΧΑΣΩΜΕΝ ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Τέσσαρα μέχρι τούδε νεότευκτα φορτηγά ελληνικῆς ιδιοκτησίας περιήλθον εἰς τὴν ξένην κυριότητα. Αἱ ἑκ τῆς κρίσεως δυσχέρεια υπερέωσαν τοὺς πλοιοκτήτας τῶν νὰ τὰ ἐκποιησουν εἰς τιμᾶς βεβαίως χαμηλάς, κάτω του κόστους τῆς ναυπηγήσεως των.

Τὰ λίμπερτυς καὶ τὰ παλαιοτέρας ἡλικίας σκάφη δὲν πωλούνται εύχερώς, ἀλλ' οὔτε καὶ ἔξυπηρετούνται αἱ εἰς μετρητὰ ἀνάγκαι τῶν ἐφοπλιστῶν μὲ τὴν ἐκποιησίαν πλοίων τόσης χαμηλῆς ἀξίας.

Διὸς νὰ πληρώσουν τὰς δόσεις τῶν νεότευκτων καὶ νὰ παραλάβουν τὰ ηδη ἔτοιμα πρὸς παράδοσιν ἀπὸ τὰ ναυτηργεῖα σκάφη ἔχουν ἀμεσον ἀνάγκην οἱ ἐφοπλισταὶ κεφαλῶν σμαντικῶν. Κέρδη δὲν ἀποφέρουν τὰ τάξιδια τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ πλοίων. Τὰ τυχὸν προναυλωμένα ἔξυπηρετούν τὰ ἴδια των χρέων. Κατ' ἀνάγκην θὰ πωλθοῦν τὰ εἰς χειρας τῶν ἐφοπλιστῶν μικρᾶς ἡλικίας σκάφη. Εύτυχείς θεωρούνται ὅστις εύρισκον καὶ προβούμονς ἀγόραστάς. Τὰ μετρητὰ λεπτούν αἱτούντος περιστοτέρους ξένους καὶ ίδιους μας ἐφοπλιστάς. Η κρίσις τοὺς καθιστᾶ δόλους ἐπιφυλακτικούς.

“Οσον ἀφορᾷ τὰς τιμᾶς τῶν μικρᾶς ἡλικίας — ἐνὸς ἢ δύο ἑτάν — φορτηγῶν σκαφῶν, κυρίσανται αὐτοὶ γύρω τῶν 20-25% κατὸ τοῦ κόστους μιᾶς ναυπηγήσεως ἐνὸς ὁμοιοτύπου σκάφους, μὲ 12μηνον παράδοσιν ἀπὸ τὰ ιαπωνικά ναυτηργεῖα ἡ βραδυτέραν ἀπὸ τὰ ευρωπαϊκά.

Φαίνεται, πάντως, ὅτι ἂν ηθελε συνεχισθῆ καὶ κατὰ τὸν προσεχῆ χειμῶνα ἡ κρίσις εἰς τὴν ναυλαγοράν, θὰ ἴδωμεν καὶ ἄλλα νεότευκτα ἐλληνικὰ σκάφη ἐκποιησμένα εἰς ξένους. Οὐκ ἔστιν ἄλλως γενέσθαι.

Ἀπὸ τὴν κρίσιν αὐτῆν, τὴν μὲ τόσην ὁδύτητα ἐξελισσομένη, θὰ ἔξελθωμεν, ὅπωσδηποτε, μὲ ζημίας σοδαράς. Ό σύγκος τοῦ εἰς χειρας μας τονῶν θὰ μειωθῇ καὶ τοῦ ὑπὸ παραγγελίαν ἐπίσης. Τὰ παρηλικά σκάφη θὰ πλεύσουν κατ' ἀνάγκην πρὸς τὰ ἐργοστάσια διαλύσεων. Αἱ εὐχθῶμενη ἡ ἀναπτροσαρμογὴ αὐτὴ νὰ μὴ μάς στερήσῃ σοδαροῦ τονῶν νεότευκτου, ἐκ τοῦ τελούντος ηδη ὑπὸ τὴν δισχείριστον ‘Ελλήνων ἐφοπλιστῶν. Τὰ σκάφη αὐτὰ εἶνε τὰ ὅπλα, ποὺ θὰ μᾶς ἐπιτρέψουν νὰ κρατήσωμεν τὴν θέσιν μας εἰς τὸν στίβον.

ΠΡΟΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΝ ΤΗΣ ΔΥΣΤΥΧΙΑΣ

‘Απηνύθυνε πρὸ μηνὸς ὁ κ. Υπουργός τῆς Ναυτιλίας τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν πρὸς τοὺς έφοπλιστάς, τῶν ὄποιων τὰ σκάφη εἰνε συμβεβλημένα διὰ τὴν ἀσφαλίσιν τῶν πληρωμάτων τῶν μὲ τὸ Ναυτικὸν Απομαχικὸν Ταμείον:

Κύριοι,

Ἐκομεν τὰν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὑμῖν, διὶ τὸ πρῶτων ἡμερῶν τῆς ἀναλήψεως τῶν καθηκόντων μας ἐν τῷ ‘Υπουργείῳ τῆς Εμπορ. Ναυτιλίας, ἀποκολλήθημεν ἀμέως μὲ τὸ θέμα τῆς ἐπεκτάσεως τῆς παρεκομένης πρὸς τοὺς τόσους ὄποιον ναυτικούς θοπεθίας, εἰς δοσὸν τὸ δυνάτων μεγαλύτερον ριθμὸν.

Οἱ ἀνεργοί ναυτικοί μας ἀνέρχονται σήμερον εἰς 8.500, περίπου, ἐκ τῶν ὄποιων μόνον οἱ 1.200 τυχάνουν ἐνισχύσεως, καθ' διὰ συγκεντρώνουν τὰς υπὸ τοῦ Νόμου προϋποθέσεις, πητοὶ πλοίοι πολλαὶ ναυτοδύοισον ἐν τοῖς εἰδικοῖς, οἱ δέ υπόλοιποι μένουν ὅνευ σύδεματος προστασίας.

Ως ἀντίλαμβανεοθε, ἡ μὴ ἐνίοχυσις ἐνὸς τόσου μεγάλου ἀριθμοῦ ἀνέργων ναυτικῶν, ἀσκέτως ἐὰν οὗτοι δὲν ἔχουν τὰ τυπικὰ προσόντα παροχῆς ἐνισχύσεως, δημιουργεῖ ἐνα σοδαρώταν κοινωνικὸν πρόβλημα διὰ τὰν χώρων μας. ‘Αλλὰ καὶ δι’ αὐτὸν τὴν Ναυτιλίαν μας ἡ κατάστασις αὐτῆς εἶνε λιὸν δυσάρεστος, διότι, ἐὰν εἰς τὴν κρίσιμον τούτην τοιγμὸν τὸ Κράτος δὲν ἐπιδεῖη στοργὴν καὶ ἐνδιαφέρον, οἱ πειραμένοι μας ναυτικοί μας θὰ εἰνε ὑποχρεωμένοι νὰ στραφοῦν εἰς ἔτερη ἐπαγγέλματα, ἐπὶ μεγιστὸν ζημίᾳ τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας.

Δι’ αὐτούς τοὺς λόγους προεβίημεν εἰς τὴν λαῆφιν σειρᾶς μέτρων διευρύσεως ἀφ’ ἐνὸς τῶν προϋποθέσεων παροχῆς οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως εἰς τοὺς ἀνέργους, εἰς τρόπον, ώστε νὰ ἐπεκταθῇ εἰς μεγαλύτερον ἀριθμὸν ἀνέργων ἡ παρεκομένη σήμερον προστασία καὶ ἀφ’ ἐτέρου τονώσεως τοῦ Εἰδικοῦ Κεφαλαιοῦ ‘Ανεργίας, ἵνα καταστῇ δυνατόν νὰ ὄντιμετωπισθούν ἐπαρκῶς ὑπὸ αὐτοῦ οἱ πύξημενοι μένουν υπόχρεωσεις κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κρίσεως.

Πρὸς τοῦτο, κατόπιν, ἐκκλήσιών μας πρὸς τὰς ‘Ἐφοπλιστικὰς καὶ Ναυτικὰς Οργανώσεις, προετείναμεν τὴν αὐξησίαν τῶν εἰσφορῶν πλοιοκτῶν καὶ ναυτικῶν εἰς τὸ N.A.T. δι’ αἴσητα τὰ ἐλληνικά πλοία (ὑπὸ ελληνικὴν ή ζένας ομοιαίας) κατὰ 4%, πητοὶ τῶν ναυτικῶν ἀπὸ 7% εἰς 7.5% ἐπὶ τῶν μηνιαίων ἀποδοχῶν τῶν καὶ τῶν πλοιοκτῶν ἀπὸ 8% εἰς 8.5%, τοὺς ουνολικοὺς ποσούς κρατήσεων ἀνερχομένου οὕτω ἀπὸ 15 εἰς 16%.

Ἡ πρότασις ημῶν — ἐκκλήσις — ἔγένετο όμοφώνως ἀποδεκτή, τόσον ύπο τῶν ἐκπροσώπων τῶν πλοιοκτῶν, δυον καὶ τῶν ἐκπροσώπων τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων, οἵτινες, πάντες, ἐπέδειξαν πλήρη κατανόησην τοῦ ληφθέντος μέτρου.

EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

MONTRAL, SOREL, THREE RIVERS, QUEBEC, HALIFAX, ST. JOHN, CHURCHILL
AND ALL CANADIAN PORTS IN GREAT LAKES

GENERAL AGENTS:

GEORGE CARRAS, INC.

17 STATE STREET
NEW YORK 4, N.Y.

CABLES: CARRASBRO

Άντιλαμβανόμεθα πλήρως τάς δυσκολίας, άς άντιμετωπίζουν τά πλοιά κατά την περίοδον ταύτην, πήδη έπιθάλλει μίαν δύνατην οικονομίαν εις τά έξοδα έκμεταλλεύσεως αύτών, ίνα δυνηθοῦν και παρακάμψουν τὴν υπάρχουσαν ναυτιλιακήν κρίσιν.

Διὰ τῆς ὡς ὀνώρ, δημάρ, αὐξήσεως τῶν εἰσφορῶν δὲν ἐπέρχεται ἀξία λόγου ἐπιθάρυνσις εἰς τά έξοδα έκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, τῆς οικονομίκης ἐπὶ πλέον διαφορᾶς ὑπολογιζομένης εἰς δραχμάς 500, περίπου, μνιάσιων κατά πλοϊον ΛΙΜΠΕΡΤΥ, ἔνων, ἀντιθέτως, ἢ ἐκ τῆς αὐξήσεως τῶν ποσοστῶν ἀπόδοσις ὑπολογίζεται εἰς δραχμάς 350.000 μνιάσιων διὰ τὰ ὑπὸ Έλληνικήν σημαίαν πλοιά και 500.000 δραχμῶν διὰ τὰ έξαντα σημαίας πλοιά, πτοι, περίπου, συνολικῶς εἰς 850.000 μνιάσιων.

Διὰ τῆς τῆς ένιοκύσεως ταύτης, ἐν συνδυασμῷ μὲ ὥρισμένας οικονομίας εἰς τὴν καθ' δου διακείρισιν τοῦ Ν.Α.Τ., δημιουργοῦνται αἱ οικονομικαὶ προϋποθέσεις διὰ τὴν ἐφαρμογὴν ὑπὸ τοῦ Υπουργείου μας μιᾶς εὐρυτέρας πολιτικῆς Προνοίας ὑπέρ τῶν ναυτικῶν μας, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κρίσιμου ταύτης διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας περιόδου.

Ἐν τῇ πεποιθήσει, διὰ τὰ ληφθέντα ταῦτα μέτρα θὰ εύρουν πλήρη ἀπόκηπον και ὀνταπόκρισιν εἰς τὰς οκέφεις και τὰ αἰσθήματα ὑμῶν, πιοιύμεθα ἐκκληποῖν, δηνας ἐπιδείπητε πάσσαν δυνατήν προθυμίαν εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ μέτρου και συντελέσποτε οὕτω ἀποτελεσματικῶς εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ ἐπιδικούμενου ακοποῦ.

Ἐκεῖτε πᾶν δώσει, κατὰ τὸ παρελθόν, ἀπτὰ δειγμάτα πατριωτισμοῦ και ἀλλοπλεγγύης πρὸς τοὺς ναυτικούς μας, οἱ ὄποιοι, δημοῦ μεθ' ὑμῶν, συντελέσσαν διὰ τὸ μεγαλεῖον τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

Ὦ έκ τούτου, δὲν ἀμφιδιλλομένων ποσοῦ, διὰ τοὺς περίπτωσιν ταύτης θὰ ἐπιδεικθῇ παρ' ὑμῶν τὸ αὐτὸν πνεῦμα ἀντιλήφεως τοῦ γενικῶτερου συμφέροντος, ἐπ' ὧφελειά τῆς Πατριδος μας.

Οἱ Έλληνες ναυτικοί, οἱ ὄποιοι και αὐτοὶ προθύμως ἀπεδέχθησαν τὴν ἐκ τοῦ ὑστερήματος αὐτῶν πρόσθετον ἐπιθάρυνσιν, κάρι τῶν ἀνέργων συναδέλφων των, θὰ ἐκτιμήσουν δεόντως τὴν προθυμίαν ὑμῶν συμβολῶν και εἰμεθα βέβαιοι, διὰ τὰ ἐκδηλώσουν τὰ αἰσθήματα εὐγνωμούνης αὐτῶν διὰ τῆς πλέον προθύμου ἐκπληρώσεως τῶν καθηκόντων αὐτῶν εἰς τὰ πλοιά.

Γ. ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Ἐδημοσιεύσαμεν δλόκηρον τὴν ἐπιστολήν, διότι ἀναπτύσσεται ἐν αὐτῇ ἡ ἐπιτακτική ἀνάγκη τῆς μικρᾶς αὐτῆς αὐξήσεως τῆς εἰσφορᾶς, ἵνα κατὰ τὸν προσεχείς τεμερίους μῆνας ἀντιμετωπισθῇ ἀποτελεσματικῶτερον πως και ἡ δυστυχία τῶν ἀνέργων ναυτικών.

Εἰς τὴν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Ἀνδριανοπούλου πολλαὶ ἡσαν αἱ εὐνοϊκαὶ ἀπαντήσεις. Οἱ πλεῖστοι έδειχθησαν τὴν αὐξήσην. "Ἄλλοι τινες δὲν ἀπῆνται, τούτῳ νὰ προδικάζῃ και τὴν ἀρνησιν. "Ισως, μάλιστα, η σιωπὴ τῶν νὰ σημαίνῃ και κατάφασιν.

Ὀρισμένοι, δημως, ἐφοπλισταί, μεταξὺ δ' αὐτῶν εἰς ἐκ τῶν σημαντικῶτέρων, πρηνήσαν τὴν κατὰ τὸ ἐλάχιστον αὐτὸν ποσοστὸν τοῦ ἡμίσεος τοῖς ἐκατὸν τοῦ συμβατικοῦ μισθολογίου αὐξήσιν. Δὲν ἐδέχθησαν, δηλαδή, νὰ πληράσουν τὰς 500 δραχμάς μηνιαίων ἐπὶ τῆς μισθοδοσίας ἐνὸς λίμπερτο, ἵνα δι' αὐτῶν ἐνισχυθῇ τὸ «Κεφαλαίον Ἀνεργίας και παρασχεθῇ κάποια στοιχείωση περιθάλψις εἰς τοὺς ἀνέργους και τὰς οἰκογενείας τῶν! Προβληθείσα δικαιολογία, ἀτυχής, καθ' ἡμᾶς, η ἀρχὴ τῆς μη περαιτέρω ἐπιβαρύνσεως τοῦ πλοίου διὲ εἰσφορᾶς πρὸς τὸ Ν.Α.Τ., συμπεφωνήμενας ἡδη.

Φαίνεται, δημως, διὰ τοὺς οἱ ἀρνηθέντες τὴν αὐξήσην τῆς εἰσφορᾶς ἔχουν παρεξηγήσει τὴν θέσιν τῶν ἐναντίον τοῦ δλονίου ζητήματος τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων. Λησμονούν, διὰ εἰνες ἐργοδόται και ὡς τοιοῦτοι ὑποχρέωσιν ἔχουν ἀπαρέγκλιτον νὰ ἀσφαλίσουν τὸν ναυτικούς διὰ τὴν κοινωνικὴν πρόνοιαν και τὴν ἀνεργίαν; Ἐκπληρούντες τὸ καθηκόν τῶν αὐτὸν δὲν ἐπειδεκυνόυνται τὴν ἀγάθην, τὴν φιλάνθρωπον διάθεσίν των, δὲν προσαίνουν εἰς καμμίαν παραχώρησιν. Εἶναι ὑποχρεωμένοι νὰ φροντίσουν, νὰ εἰσέρθουν διὰ τὴν ἐπιδότησιν τῶν ἀνέργων, ποὺ ὑπηρέτησαν ἐπὶ τῶν πλοιών των.

Καὶ ὃν πολλοὶ τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν ἐπέδειξαν μέχρι τοῦδε τὴν οἵσαν θὰ ἐπρεπε κατανόησιν ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πλοιών των παρὰ τὸ Ν.Α.Τ., ἀλλὰ ἀποδοθῆται τοῦτο εἰς τὴν τακτικὴν ἀφ' ἐνὸς τῆς ἀναμοής και τῆς ὑπομοής, ποὺ ἡ κόλουσθε τὰ τελευταῖα ἐπὶ τὸ Κράτος και ἀφ' ἔτερου εἰς τὴν ἐν τῷ μεταξὺ ναυτιλιακήν κρίσιν, ητίς ἔχαλδρωσε καθε σχετικήν προσπάθειαν.

Δὲν ὑπάρχει, πάντως, εἰς τὸν κόσμον — οὐδ' εἰς αὐτὴν τὴν ζούγκλαν — ἐργοδότης μη εἰσφέρων διὰ τὴν ἀσκήσην τῆς κοινωνικῆς προνοίας ὑπέρ τῶν ἐργαζομένων, ποὺ δὲ περισσότερον δὲν ὑπάρχει ἐφοπλιστής εἰς τὸ παγκόσμιον ἐμπορικὸν ναυτικόν, τὸ πρωτοπορειακὴν ἔχον εἰς ὅλας ἀνεξιρέτως τὰς χώρας νομοθεσίαν προστατευτικὴν τῶν πληρωμάτων, ποὺ νὰ μὴ ὑπὸ χρεούσθαι εἰς τὴν ὑπέρ τῶν ναυτικῶν πρόνοιαν.

"Αν οἱ "Ελληνες ἐφοπλισταί, οἱ ἀπασχολούντες ἐπὶ τῶν πλοιών των Ελληνας — τὸ τονίζομεν ιδιαιτέρως — ναυτικούς και διχ' κούληδες η μιγάδας, ἐπέτυχον τὴν ἀσύδοσίαν και εἰς αὐτὸν ὁκόμη τὸ ἱερὸν θέμα τῆς κοινωνικῆς προνοίας, άς ἀποδώσωμεν και τὴν ἀσύδοσίαν αὐτὴν εἰς

τὰς ἑκτάκτως δυσκόλους συνθήκας, ὑπὸ τὰς ὅποιας τὰ τελευταῖα ἔτη ἔχουσε ὁ Τόπος μας, εἰς τὴν ἀσκηθείσαν πολιτικὴν τῆς ἀνοχῆς τῶν πάντων, προκειμένου νὰ κερδίσωμεν τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου, εἰς τὴν ἐπίπονην.

Τώρα, δημως, στυγνή ἡ δυστυχία, καλύπτει τὴν ναυτιλία μας οἰκογένειαν. Αὔτη και ὑπερχέωσε τὸν κ. Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας νὰ στραφῇ πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς και τοὺς συναδέλφους τῶν ἀνέργων ἐργαζομένους ναυτικούς και νὰ ζητήσῃ τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ «Κεφαλαίου Ἀνεργίας». Ἀπὸ δόλους τοὺς ἐφοπλιστάς θὰ ἀνέμενε τὶς τὴν πρόθυμον ἀποδοχὴν τῆς εἰσφορᾶς. Οἱ πολλοὶ πράγματα τὴν ἀπεδέχθησαν. "Υπαρχουσαν, ἀτυχῶς, και εξαιρέσεις. Καταλέγονται μεταξὺ ἑκατὸν ποὺ ἔχουν ἀσφαλίσει τὰ πλοιά των παρὰ τὸ Ν.Α.Τ. δὲν δέχονται, δημως, νὰ πληρώσουν τὰς 500 δραχμάς μηνιαίων ὑπὲρ τῶν ἀνέργων. Εἶναι, εύτυχῶς, δλίγοι. Εἰς τὸ τέλος θὰ ἀντιληφθοῦν και αὐτοὶ τὴν ἐποχέωσιν τῶν.

Ἄλλα πλὴν τῶν οὐτών ἀρνούμενών τὴν αὐξήσην τῆς εἰσφορᾶς, οἱ ἐφοπλισταί ὑπερπεντακοσίων πλοιών, ἐπηγόρωμένων μὲ ἐλληνικὰ πληρώματα, δὲν ἔχουν ἀσφαλίσει εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τοὺς ὑπηρετούντας εἰς τὰ πλοιά των, δὲν εἰσφέρουν, δηλαδή, οὐδὲ δραχμὴν διὰ τὴν ἐπιδότησιν τῶν ἀνέργων, διὰ τὴν ἀνακούφισιν τῶν χιλιαδῶν στερούμενων και τοῦ ἐπιουσίου. Δι' αὐτοὺς τοὺς ἐφοπλιστάς η ἐπίκρισις δὲν ἀρκεῖ. Καποια κύρωσις βορυτέρα χρειάζεται. Περιεφρονήσαν ἔνα καθῆκον, γιγνόντας ταῦς εὐθύνας τῶν ἐναντίον τῶν ναυτικῶν, ποὺ εἰργάζοντο εἰς τὰ πλοιά των και τώρα ἀνεργοὶ ἐπαιτοῦν. "Ἐν σπουδῇ τοὺς ἔφερον εἰς τὴν θάλασσαν, σταύνειν ἀνάγκην τῶν ὑπηρετών των και τοὺς ἀπέταξαν κουρασμένους εἰς τὸν πρώτον λιμένα τοῦ παροπλισμοῦ, χωρὶς πόρου τίνα, στοιχειώδους, ἔστω, συντηρήσεως, σταύνειαν τὰ πλοιά νὰ είνει ἡ πηγὴ τοῦ ἀρθρού πλοιούντος.

Τὸν θάρρος τῶν αὐτῶν, η παραδιάσουσα κάθε αἰσθημα αἰνιγματίνης ἔστω αἱ ἀλληλεγγύης, κάθε καθειρωμένην ἀρχὴν κοινωνικῆς δικαιοσύνης, προκαλεῖ τὴν ἀγανάκτησιν σύμπαντος τοῦ ναυτικοῦ κόσμου. Πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς αὐτοὺς ὁ κ. Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας δὲν ἀπημύνθη. Κακῶς, καθ' ἡμάς, τοὺς ἡγόνησαν. Τὸ κείμενον τὸ πρὸς αὐτοὺς ἐπιστολῆς τοῦ θά πρεπε νὰ είναι διάφορον. Θὰ τὸ οὐτὸν ὑπεδείκνυε τὸ γεγονός, διὰ τοὺς ἀδιαφόρους, διὰ τοὺς ἀνέργους, διὰ τοὺς δημόσιους, τοὺς ήγονησαν εἰς τὴν πληρώσιν. Θὰ τὸ οὐτὸν ἔχρεωνεν, δημως, τὸ Ν.Α.Τ. μὲ τὸ ἀνάλογον ποσοῦ. Καπότης θὰ πειστεῖται τὸ εἰσφράτητον. Νόμος δια βάση της καθειρωθῆνης εἰς πόσης αἴσποαξίς του, ὡς δημοσίου ἐσόδου. "Ἄς μη πιστευθῇ, ἐπὶ τέλους, διὰ εἰς τὸν Τόπον αὐτὸν τὰ πάντα, αὐτή ἡ παραδίσιας ήγικών κανόνων, εύρυτέρας κοινωνικῆς σκοπιμότητος, ἐπιτρέπονται αἱ τιμῆς.

* * *

Ίδου δημως και ἀπαντήσεις τίνες, μεταξὺ τῶν πολλῶν, εύτυχῶς, ποὺ ἐλασσεν ὁ κ. Ανδριανοπούλος, διὰ τὸ ζητήμα τῆς αὐξήσεως τῆς εἰσφορᾶς ὑπὲρ τῶν ανέργων.

Γράφει η μεγάλη ναυτιλιακή ἐταιρία «Οράιον» τῶν κ. κ. Γιών Π. Γουλανδρή, τῶν πάντοτε προθύμων εἰς πᾶσαν γενικωτέρας σκοπιμότητος εἰσφοράν :

'Εξοχώτατε,

'Ἀπονοιάζοντος τοῦ Προέδρου τῆς Εταιρίας μας κ. Κωνστ. Π. Γουλανδρή, δοτις εύρισκεται ἐν 'Ελλάδι, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ύμιν, ληψιν τῆς ἀφού αὐτά. 'Υποχρέωσιν συνεπῶς ἔχουν και οἱ ἐφοπλισταί τῶν ἀνασφαλιστῶν πλοιών νὰ πληρώσουν τὴν εἰσφορὰν ὑπέρ τοῦ «Κεφαλαίου Ἀνεργίας». Θὰ ἐπρεπε νὰ τὴν ἀξιώσῃ ὁ κ. Υπουργός, ποὺ εἰργάζεται τὸν πληρώσιν. Θὰ τὸ οὐτὸν ἔχρεωνεν, δημως, τὸ Ν.Α.Τ. μὲ τὸ ἀνάλογον ποσοῦ. Καπότης θὰ πειστεῖται τὸ εἰσφράτητον. Νόμος δια βάση της καθειρωθῆνης εἰς πόσης αἴσποαξίς του, ὡς δημοσίου ἐσόδου.

'Ἔπι ταύτη την ἀναγκαστική πληρωφορίαν τὸν ὑμετέραν 'Εξοχήτατη, διὰ ἄφ' ήπις, πρὸ δύο περίπου ἔθεμοδιαν, μᾶς ἀκονοποιήθη ν σκετική ἐγκύκλιος τῆς 'Εγκύκλεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν διὰ τὸ περι οὐ πρόκειται κατηγορία, ἐν ἐπιγνώσει τοῦ Εταιρίας μας κ. Κωνστ. Π. Γουλανδρή, ἀλλὰ και τοὺς λοιποὺς ἀδελφούς του κ. Γ. Γεωργίου, Βασιλείου και Νικόλαου, δοσον ἀφορᾶ τὴν θέσιν εἰς πν εύρισκονται οἱ ἐν 'Ελλάδι ἀφοροὶ ναυτικοί, ἀσμένως ἀπεδέχθημεν τὴν ἐντολὴν τοῦ ἐνταῦθεν εύρισκομένου κ. Βασιλείου. Π. Γουλανδρή, τὸν ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. προτεινομένου αὐξοῖσιν τῶν εἰσφορῶν κατὰ τὴν πομπὴ τοῖς ἐκατόν, εἰδοποιήσαμεν δὲ καταλλήλως τοὺς πλοιάρχους τῶν ὑπὸ ζένην σημαίαν και ἐν κινήσει τελούντων πλοιών μας, ἐκ τῶν 61 δι' ἔχομεν ὑπογράφει Συμβάσεις μὲ τὸ Ν.Α.Τ., οπως ἐνεργήσωσι καταλλήλως.

Διατελούμεν μετα πάσος τιμῆς
ORION SHIPPING AND TRADING CO INC.
(ύπογραφή) X. A. ΑΨΗΣ

Nέα Υόρκη, 2 Ιουλίου 1958

'Επίσης ἀπὸ μέρους τῆς 'Ατμοπλοΐας Κάσου ὁ κ. Σ. Ματαγτός ἀ-

EFFICIENT AND COMPLETE STEVEDORING

ALL CALIFORNIA PORTS: SAN FRANCISCO, BAY AREA, STOCKTON, LOS ANGELES, LONG BEACH

CALIFORNIA STEVEDORE & BALLAST CO.

GENERAL STEVEDORES - TERMINAL OPERATORS

**GENERAL AGENTS
GEORGE CARRAS INC.**

17 STATE STREET
NEW YORK 4 N.Y.

CABLES: CARRASBRO

δομένου, ότι ή έκ τῶν ύστερων ἐπανόρθωσις λαθῶν καθίσταται ούσια-
στικῶς ἀδύνατος.

‘Η ἐπιτυχής ἀντιμετώπισις τῶν ἐκ τῆς πρωτοφανοῦς διασπορᾶς τῶν πρὸς ἀπογραφήν ἄτομών Δημοτικούσιαν ζητημάτων. Αὐτὸ τὸ ἀνά τὸν κύριον ἔγκατεσπαρμένον ἐμψυχον ὑλικὸν συνθέτει τὴν μεγαλυτέραν δυσκέρειαν τῆς δόλης ἀπογραφικῆς ἔργασιας.

Είς τὴν οκετικὴν εἰσίηγοιν, πῆτις τὴν οχεδιασθείον ἀπογραφήν συνοδεύει, τονίζεται χαρακτηριστικῶς, δῆτι ἡ ἐμπεριστατωμένη μελέτη τῶν προβλημάτων αὐτῶν ὅπηγε εἰς δύο παραλλήλους ὅδους ἀποτελεσματικῆς ὄντιμεταποίεσώς των, τὴν τῆς χρησιμοποίεσώς τῶν ἐπιστομικῶν δεδομένων καὶ τὴν τῆς διαμορφώσεως μιᾶς πρακτικῆς καὶ εὐκόλως πραγματοποιούμενης λύσεως. Ἡ πρακτικὴ αὐτὴ λαϊς συνίσταται εἰς τὴν ἔξερεσιν τῆς οχέεσσεως ἡνία λογίας μεταξὺ τῆς χρονικῆς διαρκείας τῆς ἀπογραφῆς καὶ τῶν ὑφισταμένων οἰκονομικῶν δυνατοτήτων. Κατὰ τὴν ἀναζήτησιν δὲ τῆς οχέσεως αὐτῆς, εὐκόλως δύναται νόο διπιστώση τις, δῆτι ἡ τελικὴ ὑπερπήδησις τῶν τόσων καὶ τάσσων ἀνακτητουσών δυσκερειῶν τῆς ἀπογραφῆς τὸν ναυτικὸν, εἰνὲ πρωτίστως καὶ κυρίως θέμα οἰκονομικῶν μέσων καὶ δυνατοτήων. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν καὶ πρὸς ἔξασφάλισιν τῆς μεγαλυτέρας δυνατῆς ἐπιτυχίας τοῦ ἔργου τῆς ἀπογραφῆς, ἡ οχετικὴ μελέτη ἐστηρίχθη εἰς τὸ μίνιμουμ τοῦ χρόνου διαρκείας τῆς ἀπογραφῆς, εἰς τὸ μίνιμουμ τοῦ ἀριθμοῦ ἀπογραφικῶν σταθμῶν καὶ εἰς τὸ μίνιμουμ δαπανῶν.

'Ενδιαφέρουσαι ἐπεδηγήσεις τῆς οχεδιάσεως τῆς ὅλης ἀπογραφῆς
κτῆς ἔργασίας, περιλαμβάνονται, ἐπίσης, εἰς τὴν προαναφερθεῖσαν εἰ-
σηγησον. 'Αναφέρεται, οὕτω, ὅτι πρὸς τὸν οκοπὸν τῆς πληρεστέρας
καὶ ἐπιτυχεστέρας, κατὰ συνέπειαν, διεισαγώγης τῆς ἀπογραφῆς, ἐλλό-
ον κατ' ὅρινα μέριμνα διὰ τὴν εἰδικὴν ἑκπαιδεύουν τοῦ προσωπικοῦ
τῆς ἀπογραφῆς. Οὕτω παρέχεται εἰς ὅλους ἑκείνους, οἵτινες θὰ ἔργα-
σθοιν αὐτοῖς ἡδὺς ἀπογραφεῖς τῶν ναυτικῶν εἰς τὸ ἐπωτερικὸν ἢ τὴν
ἀλλοδαπόν, πλήρης ἀνάλυσις τῶν λειτουργιῶν τῆς ἀπογραφικῆς δια-
κτικασίας, ἀπὸ τῆς ἀρχικῆς ιδέας τῆς διενεργείας αὐτῆς, μέχρι τῆς
επαποτικῆς ἀξιοποιεώσεως τοῦ συγκεντρωθησμένου ὑλικοῦ.

Η δόλια σχεδίασις της άπογραφής σημειώνεται, θωσάτων, έγνετο κατά το πρότυπον τῶν ἐπιτελικῶν ἀσκήσεων, εἰς τὰς ὁποίας ἔφαρμόζεται ἡ ἄρχιτη τῆς ἐκ τῶν προτέρων ἑξαφαλίως τῆς πειρατεράς δυνατῆς ἐπιτυχίας. Κατά τὸν τρόπον αὐτὸν ἡ συνθετικὴ μορφὴ τῆς άπογραφῆς παρέχεται διὰ τῆς ὄργανωτικῆς διαταγῆς, ἡ λεπτομέρης ἀνάλυσις τοῦ ἔγχειρηματος διδεῖται διὰ τῶν προσπρημένων εἰς τὴν ὄργανωτικήν διαταγὴν ἐνδεκα παραρτημάτων, ἐνῷ ἡ δυνατότης εὐχεροῦς χρησιμοποιήση εἰς τὸν ὄλικον αὐτοῦ παρέχεται δι' εἰδικῶν εὑνοποιασμάτων.

Τόποι απογραφικών δελτίων, διευκρινίζεται είς τὴν σχετικὴν εἰσήγησιν, ἐσχεδίασθη πρὶν. Κατηρισθοαν, δηλαδή, προπογουμένως αἱ πληροφορίαι, τῶν όποιων ἡ συγκέντρωσις θὰ ἐπιδιωχθῇ καὶ ἐν συνεχείᾳ διεμφρωθοαν τὰ ἔρωτάματα κατὰ τρόπον, δοτις να προδικάσῃ ονολεκτικάς ἀπάντησεις (ναι — δοξι — ή φύσιμος).

Κατά τὴν σύνταξιν τοῦ ἀπογραφικοῦ δελτίου, δὲν περιέλθησαν ἡμετέρα πατέντες ή απόγραφοι κατατεθέντες, οὐδὲ οὐδὲν περιέβη.

Κατὰ τὴν σύνταξιν τοῦ ἀπογραφικοῦ δελτίου, δὲν περιέλθησαν ἡμετέρα πατέντες ή νὰ παρασύρουν τοὺς ἀπογραφομένους εἰς ἀνειλικρινεῖς ἀπαντήσεις. Ἀντιθέτως, περιελήφθησαν ἐρωτήματα, διὰ τῶν ὅποιών θὰ είνει συντάτη ή συναγωγὴ γενικοτέρων συμπερασμάτων. Παράδειγμα : Ἐρωτάται ὁ ἀπογραφόμενος ναυτικός, ἐὰν ἔχῃ καὶ ἔτερον, ἑκτὸς τοῦ μισθοῦ του, εἰσόδημα, πόσα κύρια δωμάτια χρησιμοποιεῖ, ἐὰν ἔχῃ ίδιοκτήτον σίκιον, ἐὰν τὰ τέκνα του ἐργάζανται κλπ. Ὁ ἀριθμὸς τῶν περιληφθεντῶν εἰς τὸ δελτίον ἐρωτήμάτων διπυράνθη μέχρι τοῦ συμπεισού, ώστε νὰ ληφθοῦν αἱ ἐνδιαφέρουσαι ἀπαντήσεις, ἀφορῶσαι τὰς ἀναλογιστικὰ μελέτας, τὸ ἀσφαλιστικὸν ισοζύγιον, τὴν ἐκπαίδευσιν, τὴν κατανομὴν τῶν ναυτικῶν κατὰ κατηγορίας πλοίων, τὰ συνεπεία ήθελμημένης ή ἀναγκαστικῆς ἀνέργειας διαλείμματα εἰς τὴν ναυτικὴν ἔργασίαν κλπ.

Ἐνδέχεται νά περιορισθῇ ὁ ἀριθμός τῶν ἔρωτημάτων, τὰ όποια περιελήφθουν εἰς τὸ σκεδιασθὲν, τὸ πρῶτον, ἀπογραφικὸν δελτίον. Πάντων, ὡς ἔχει τοῦτο σῆμαρον, οὐ πελογίσθη, διὶ τὰ ἀπαιτηθούν συνολικῶν ἔξι, ὅπου διὰ τὴν συμπλήρωσιν του ὑπὸ τοῦ τριακονταμελοῦς πληρώματος ἐνδὸς συνήθους φορτηγοῦ πλοίου.

"Η πρόληψις διαφυγών διπλών έγγραφών, τονίζεται είς τὴν ἴδιαν εἰσήγοντιν, ἔξοφαλισθι διά τῆς ἐπικολλήσεως ἐπὶ τῶν ἀτομικῶν ἔγγραφών τῶν ναυτικῶν – διπλώματα, πτυχία, διβατήρια – ἐνσθόμου ἀπογραφῆς, ἐνῷ τὸ ἐνδέκομενον τῆς ἀπωλείας δελτίων κατὰ τὴν ἀποστολήν των ἐκ τῶν τόπων τῆς ἀπογραφῆς, ἀντεμεταπισθι διά τῆς συντάξεως αὐτῶν εἰς διπλοῦν.

‘Οσαύτως, προεβλέφθη ἡ ἐνημέρωσις καὶ ἡ ψυχολογικὴ προπαρακευὴ τῶν ἀπογραφομένων διὰ καταλλήλων δημοσιευμάτων εἰς τὸν ρύπον καὶ δι’ ἑνὸς φυλαδίου ἐκλαίκευντος τὸ γενικὸν ἀπογραφικὸν ἔθεμα, ἀναλύοντος δὲ τὰ ἐκ τῆς ἀπογραφῆς προκύπτοντα ὠφέλιο, ιδίᾳ δι’ ἕνας ἐπαγγελματικὸν κλάδον, περὶ τῆς συνθέσεως καὶ τῶν ἀνα-

κῶν τοῦ ὁποίου ἐλάχιστα γνωρίζουν σήμερον οἱ ἀρμόδιοι.

Διά τὴν ἐκλογὴν τοῦ καταληπτότερου χρόνου, κατὰ τὸν ὥποιον θα ἀρχεῖ ἡ ἀπογραφή, προτείνεται, ὅπως ληφθῇ θασικῶς ὑπ' ὄψιν ὁ ἐποικιακὸς παράγον. 'Ως γνωστόν, ἡ ἀπογραφὴ τῶν πληθυμῶν διενεργεῖται κατὰ κανόνα εἰς ἐποχάς, καθ' ἡς οπιμεῖται ἡ μικροτέρα δυνατὴ μετακίνησις τῶν ἀπογραφομένων, πτοι μεταξὺ τοῦ τρίτου δέκαπεμπτού τοῦ Νοεμβρίου καὶ τοῦ πρώτου τοῦ Δεκεμβρίου.

Ἡ ἀρχὴ αὐτὴ δὲν δύναται, δεβαίως, νά ἔχη ἐφαρμογήν εἰς τὰν ἀπογραφὴν τῶν ναυτικῶν, τῶν ὅποιών ἡ μετακίνησις καὶ διασφόρα ἀποτελεῖ κατάστασιν πανιάν, ἀνέξαρτήτως ἐποκῆς. Παρά ταῦτα καὶ δεδομένου, διτὶ ἔνα σημαντικὸν μέρος τοῦ δόλου ἀπογραφικοῦ ἔργου θὰ διεκπεραιώθη από πολιούς εύρισκομένων εἰς λιμένας φυσκών κλιμάτων, θα πρέπει νά ληφθῇ σοδαράς υπό τὸ σφίγνυμα ὁ παράγων τῶν καιρικῶν συνθηκῶν. Διά τὸν καθορισμὸν τῆς χρονικῆς περιόδου, ἐντὸς τῆς ὥρας τὸ κύριον ἔργον τῆς ἀπογραφῆς θὰ πραγματοποιηθῇ.

Έκ της συντόμου αύτης αναλύονται της συντελεσθείσης ήδη προ-
εργασίας διὰ τὴν διενέργειαν τῆς ἀπογραφῆς τῶν ναυτικῶν, κατα-
φίνεται, ότι μία ἐκτάσεως και ιδιαιτέρως σημασίας ἐπιτελική ἔργασια
συντελεῖται εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας, ήτις ἐπιτρέπει νὰ προεξο-
φλήσωμεν τὴν ἐπιτυχίαν ἐνὸς ἔγχειρήματος, τὰς δυσκολίας τοῦ οποι-
ού δὲν ήμπορει τις νὰ ἀμφισβητήσῃ.

Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ Η ΖΗΤΗΣΙΕ

Ηρκεσέν ή ἐπανοδός είς την ἔνεργον υπερεστίαιν δεκάδος τινος μεγάλων δεξιμαπολίοιν διά νὰ σημειωθῇ καὶ πάλιν ἡ γνωστὴ ἐλλειψὶ μηχανικῶν δι' ἀτμοστροβίλους καὶ στροβιλοθελεκτρικάς μηχανάς. Ελάχιστοι εἰνεὶ οἱ ἀπομεινάντες εἰς τὸν Πειραιά ἀναυτολόγητοι καὶ αὐτῶν ἡ τὸ υπερεστικὸν παρελθόν δὲν παρέχει ἐπαρκή τὰ ἔχεγγυα διὰ τὸ ἔργον τοῦ πρώτου μηχανικοῦ ἢ αἱ μισθοδοτικαὶ τῶν ἀξιώσεις εἰνεὶ αἱ αύται — λόγῳ ἀκριβῶς τῆς ἐλλείφεως — μὲ ἑκείνας, τῶν καλῶν ἡμερών τῆς ναυλαγορᾶς.

Ο. κ. Υπουργός της Ναυτιλίας ἔλαβεν ἡδη γνώσιν τῆς καταστάσεως αὐτῆς, ἀπὸ σχετικᾶς ὑπεύθυνους πληροφορίας σοδαρῶν ἐφοτικῶν Οἰκών. Οἱ ἔδω ἐκπρόσωποι τῶν παρεσχον τὴν εὐκαιρίαν εἰς τὸν κ. Ἀνδριανόπολιν, βάσει συγκεκριμένων γεγονότων, νὰ ἐκτιμήσῃ τὰς δυσχερείας που ἀντιμετωπίζουν οἱ ἐφοτιλίσται διὰ τὴν ἐταύρωσιν τῶν πλοίων των, ταῖς μεγαλύτερος δὲ, ἀν μὴ τὰς ἀνυπερβολῆτοις, ποὺ θὰ ὑποστοῦν, ἀν αὔριον ἀθρόα τὰ πρωταρισμένα σκάφη ἡθελον ἔξελθει τῶν ἄγκυροβολίων των. Οἱ αὐτοὶ, ἐπίσης, ἐφοτιλίσται, ἐγνώρισαν εἰς τὸν κ. Ὑπουργὸν τὴν ἀπόφασιν των, ὅπως προσλάσουν κατ' ἀνάγκην Ἰταλούς καὶ Γερμανούς μηχανικούς, ἐφόσον ἀρθρόυμοι νὰ ἀναλάσσουν ὑπέρπετοι εἰνεὶ οἱ ιδίοι μας. Θά πρέπει δὲ νὰ σημειωθῇ, ὅτι οἱ ξένοι μηχανικοί καὶ εἰδίκευσιν ἀρτιωτάτην ἔχουν εἰς τοὺς ἀττικοτροπίλους καὶ τὰς στροβιλοηλεκτρικάς μηχανάς καὶ μισθὸν ζητοῦν αἰσθητῶς κατώτερον τοῦ ὅξιουμένου ἀπὸ τοὺς ὁλίγους ἄνευ ὑπερσίας «Ελλήνας» μηχανικούς. Ήπιότερον δὲν θέλουν ἀκόμη νὰ λησμονήσουν τὸ καθεστώς τῆς προ διετίας πανδαισίας.

Καὶ διότι θὰ ἡτοῦ δύσκολος ἡ συνενέρησις τοῦ ὑποδοίπου πληρώματος μὲ τοὺς ξένους μηχανικούς, θὰ ὑποχρεωθούν, παρὰ πᾶσαν ἐπιθυμίαν των, οι έφοπτοιστά, εἰς τὴν πρόσληψιν πλήρους ἀλλοδαποῦ πληρωμάτος εἰς τὸ μηχανοστάσιον.

προέβη ὁ κ. Ἀνδριανόπουλος, νά είνεις θεσιν νά ἐπιτυχη και την μεταβολή της κρατούσθη νοοτροπίας εις την καταστάσαν πλέον προνομιούχον τάξιν των καλών πρώτων μηχανικών, των κατηρτισμένων εις τα νεώτερα πρωστήρια συστήματα.

Γνωρίζουν καλώς ούτοι, ότι είνε δέλιγοι οι προσφερόμενοι πρὸς ἑρ-
γασίαν καὶ οἵτι οὐρίον μὲ μικράν τινα ζῆτησαν πλοίων εἰς τὴν ναυλα-
γοράν καὶ οὐτοὶ οἱ δέλιγοι θά λειψόνται. Ο νόμος τῆς προσφορᾶς καὶ
τῆς ζῆτησεως θὰ λειτουργήσῃ, ως μὴ δύναμις.

Πρόκειται, δηλαδή, περὶ καταστάσεως πρωτοφανούς διὰ ναυτιλίας ἔχουσαν ὡργανώμενην τὴν συγκρότησιν τοῦ ἐμφύκου ὄλικοῦ τῆς. Ἡ υπαλλογική σύμβασις, ἡ ἐν ισχύι διατηρουμένη, ἀποτελεῖ πλέον μίαν ἑτεροδικῇ ὑπόθεσιν, προστατεύουσα τὴν ἔργασίαν τῶν κατωτέρων ἀνδρῶν πρωτόπατων, τὰ δικαιά, σημειωτέον, είνει καὶ τὰ περισσότερον διενιπαθεύντα ἀπὸ την σημερινὴν κρίσιν. Διὰ τοὺς αὐτοὺς μηχανικούς, τοὺς μηχανῶν δῆζελ καὶ ἀτιμοστροβίλων ιδιαιτέρως, ἡ σύμβασις, ὃσσαν ἀφορᾶ τοὺς καθοριζομένους μισθούς, ἀγνοεῖται. Αἱ διατάξεις της ἐ-ργαρμόνωνται ἕκει ὅπου δικαιώματα μόνον παραχωροῦνται· ὑποχρέω-ται δὲν ὑψίστανται.

Παραπονούνται οι ανεργοί ναυτικοί μας, διότι έφοπλισταί τινες παπασχολούν ξένους αξιωματικούς — μηχανικούς και ασυρματιστάς — κυρίως. Θά πρέπει, όμως, νὰ ξέστασθη μηπως τὸ δίκαιον κείται μὲ τὸ μέρος τῶν έφοπλιστῶν αὐτῶν, ὅταν μοιάστας ἀντιμετωπίζουν οὗτοι θυσηρείας εἰς τὴν ἐπάνθρωπιν τὸν πλοίων μεταβολήν με τὴν "Ἐλληνας ναυτικούς. Καὶ διὸ μὲν τοὺς ἀσυρματιστάς ἡ καταινόσης τῶν δυσκόλων πειστασέων ἀπὸ μέρους τῆς ἐπαγγελματικῆς τῶν ὄργανώσεως ἐπέτρεψε.

JOHN MANNERS & CO. (MALAYA) LTD.
SINGAPORE **M. N. MAVROLEON** CABLE ADDRESS

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

CABLE ADDRESS: MANNERS

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

Διὰ τοὺς μηχανικοὺς ἡ αὐτὴ κατάστασις τῆς προδολῆς ὑπερμέτρων ἀξίωσεν μισθολογικῶν συνεχίζεται. Πρέπει, ὅμως, νὰ προσέξουν οὐτοὶ, μὴ γίνουν πρόξενοι μεγαλύτερας ἀνεργίας εἰς τὰ πληρώματα τοῦ μηχανοστασίου, ἀν οἱ ἐφοπλισταὶ, προσλαμβάνοντες ξένους μηχανικούς, ὑποχρεωθούν νὰ ναυτολογήσουν καὶ ξένους θερμαστάς, καθαριστάς κ.λ.π.

Ἐπικαλούμεθα τὴν προσοχὴν ἐπὶ τῶν ἀνωτέρων καὶ τῆς «Ἐνώσεως τῶν Μηχανικῶν». Ἐχει, νομίζομεν, ὑποχρέωσιν νὰ κατευθυνῃ τὰ μέλη της πρὸς τὰς ὄρθας ἐπαγγελματικὰς ἐπιδίωξεις.

ΠΡΟΣΟΧΗ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ

Τρεῖς συγκεκριμένες περιπτώσεις, ἀρκετὰ χαρακτηριστικὰς τῆς καταβαλομένης προσπαθείας ἀπὸ τὰ δισφορά κράτη, ὅπως χειραφετηθοῦν κατὰ τὴν προμήθειαν τοῦ ὄργου πετρελαίου ἀπὸ τὸ μονοπώλιον τῶν γυαστῶν μεγάλων ἑταῖρων, ἔχομεν νὰ φέρωμεν ὡς ἀξιομίμιτον παραδειγματα. Αὐτὸν θὰ ἐπρεπε νὰ ἀκολουθήσῃ καὶ τὸ ίδικόν μας κράτης, καθορίζον τὰ τῆς προμήθειας τοῦ ἀναγκαιούντος εἰς τὸ διϋλιστήριον πετρελαίου κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὸν διεθνῆ συναγωνισμὸν εἰς τὰς τιμὰς. Πρέπει, ἀλλὰς τε, νὰ γνωρίζουν οἱ κρατικοὶ ὄμροδιοι, ὅτι τελούμενη ἥδη ἐν ὑπερπροσφορᾷ ὄργου πετρελαίου, πάσσης προσλευσεως, μὲ τιμᾶς ἐκτάκτως χαμηλᾶς. Αἱ ἀναφέρομεναι ἀπὸ τὰς μεγάλας ἑταιρίας πετρελαίων είνε πλασματικαὶ δὲν ἀντιπροσωπεύουν τὴν πραγματικότητα.

«Ἄλλη» ἴδου κοὶ τὰ παραδείγματα, ποὺ ὕφειλε νὰ γνωρίζῃ ἡ Κυβέρνησις, πρὶν ἡ δεσμεύση τὸ διϋλιστήριον εἰς τὴν προμήθειαν τῆς πρώτης δι' αὐτὸν Ὡῆς.

Εἰς τὴν Γερμανίαν, ὁ Ἐλεβετὸς ἐπιχειρηματίας Ντουτζεύλερ, ἐπιτυχῶς ἀντιμετωπίσας μέχρι τούδε τὴν προστάθειαν ἐκπτώσεως τῶν τιμῶν τῶν πετρελαιοειδῶν, ἐν συναγωνισμῷ πρὸς τὸ «πούλ» τῶν μεγάλων ἑταιριῶν, κατώρθωσε δι' ἓνα νέον διϋλιστήριον, ὅπερ ἀνεγέρει εἰς τὸ «Ἐμδεν», νὰ ἔχασφαλίσῃ, διὰ δύο ἀνεξαρτήτων ἀμερικανικῶν ἑταιριῶν πετρελαιού, ὄργου τοιούτου εὐθηνόν, εἰς τιμὴν αἰσθητῶς κατωτέρων ἀπὸ τὴν αἰτηθείσαν ἀπὸ τὴν «Ἐσσο», τὴν Σέλλ καὶ τὴν Γκόλφ «Οἶδ».

Εἶναι ἐπίσης ἀρκετὰ γνωστὴ ἡ διεξαγομένη ἐπιτυχῆς προσπάθειας τῆς Ἰταλίας καὶ τῆς Ἰσπανίας κατὰ τῶν μεγάλων τραστὸν πετρελαιού καὶ ἡ διείσδυσις τῶν Ἰταλῶν καὶ Ἰσπανῶν ἐπιχειρηματίων εἰς τὴν ἀνώτερα ποσοτάτη συμμετοχής εἰς τὰ κέρδη τῶν χωρῶν, ὅπου αἱ πραγματικαὶ, ἔναντι τῶν παραχωρουμένων ἀπὸ τὰς μεγάλας ἑταιρίας πετρελαιού. Καὶ παρὰ τὰ περισσότερα αὐτὰ ποσοτάτη ἡ τιμὴ τοῦ ὄργου πετρελαιού θὰ εἰναι τελικῶς εὐθυνότερα τῆς αἰτουμένης απὸ τὰς ξένας ἑταιρίας.

Διοιστούμεναι, ἀλλὰς τε, ὅτι τὸ κύριον ἐνδιαφέρον ὄλων τῶν μεγάλων ἑταιριῶν συγκεντρούνται εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ὑπερπαραγομένου ἀκαδέρου πετρελαιού. Οἱ φόδοι οἱ ἀναταραχῶν εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν, ἵσως δὲ καὶ τῆς ἑθνικοποίησεως τῶν ἑκεὶ πετρελαιοπηγῶν, ὑποχρεώντων τὰς ἐνδιαφρομένας ἑταιρίας νὰ αὐξάνουν εἰς τὸ μέγιστον δυνατὸν ὄριον τὴν παραγωγὴν. Ἰναὶ ἐνωρίτερον πως ἐπιτύχουν τὸν περιορισμὸν τῶν μεγάλων ἐπενδεύμενων εἰς τὰς πετρελαιοπηγάς κεφαλαίων τῶν. Ἡ ζητησίς, ἔξ αἱλού, τοῦ ἀκαδέρου πετρελαιού ἐμφανίζει αἰσθητήν μείωσιν, λόγῳ τῶν εἰσαγωγικῶν περιορισμῶν τῶν ἐπιβλητῶν ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν.

«Ἄν δοιται αἱ τοῦ πληροφορίαι τύχουν κάποιας προσοχῆς ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν, θὰ ἀχθούν οἱ διαπραγματεύμενοι τὰ ζητήματα τοῦ διϋλιστήριου κρατικοὶ παράγοντες εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι μετὰ μεγίστης ἐπιφύλαξεως θὰ πρέπει νὰ δεχθούν τὰς προσφοράς διὰ τὴν προαγόραν ἐπὶ μακρὰ ἡτη τῆς ἀναγκαιούσης διὰ τὸ διϋλιστήριον πρώτης ὥλης. Μεγάλαι είναι αἱ διαφοραὶ, ποὺ δυνατόν νὰ ἐπιτύχουν ὑπὲρ τῆς Ἑλληνικῆς καταναλώσεως ἀπὸ ἓνα καλὸν χειρισμὸν τοῦ κυρίου ζητήματος τῆς προμήθειας τοῦ ὄργου πετρελαιού. Προσοχὴ χρειάζεται καὶ γνώσις τῶν πραγμάτων.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΜΑΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

«Οπως ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν πραγμάτων, διὰ τὸν φόδον τῶν «άσουτσάιντερς», οἱ ναύλοι τῆς «Κόμφερανς» διὰ τὰς ἔξ «Ἐλλάδος φορτώσεις σταφυλῶν πρὸς τὸ Κόντινεντ ἐξέπεσαν ἀπὸ τὰ 22 δολλάρια τὸν τόνον εἰς τὰ 11.50 δολλάρια.

«Ἐκπτωσίς, δηλαδόη, σημαντική, ὑπόδειγμα στὴν σοφαράν ἐπιβαρυνσιν, τὴν ὅποιαν ύποσταται ὅλα τὰ ἔξαγόμενα προϊόντα μας, κατὰ τὴν διακίνησίν των. Διερωτώμεθα, ὅμως, ἐπὶ πόσον χρόνον θὰ κρατήσῃ ἡ ὑπότιμησης αὐτὴ τῶν ναύλων. Θὰ ισχύση, βεβαίως, διὰ τὴν ἐφετεινὴν ἔξαγωγικὴν περίοδον. «Οταν, ὅμως, ἐκλείψῃ ὁ φόδος τῶν ἔκτος «Κόμφερανς» σκαφῶν, θὰ ἐπανελθωμεν εἰς τὸ καθεστώς τῶν ηγεμένων κομίστρων. Εἰμεθα, ἀτυχῶς, εἰς τὴν πλήρη διάθεσιν διὰ τὰς ἔξαγωγάς, ὅπως διὰ τὰς εἰσαγωγάς μας, τῶν ξένων πλοιών γραμμῆς. Ἀντιδρασίς κατὰ πάσης ὑπερθασίας δὲν ημπορεῖ, ἀτυχῶς, ἀπὸ μέρους μας νὰ προβληθῇ.

ΠΕΡΙ ΤΟ ΔΗΘΕΝ ΣΚΑΝΔΑΛΟΝ

«Ἀπορούμεν διατὶ ὁ κ. Υπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν, μὲ τὴν διακρίνουσαν αὐτὸν ὄρθροφορτούν, δὲν προβάνει εἰς τὸν δριστικὸν διακανονισμὸν τῆς ὑφισταμένης διαφορᾶς εἰς τὰς μετὰ τὴν νομισματικὴν ἀναπροσαρμογὴν τοκοχρεωλατικῆς δοσεις τῶν τεσσάρων εἰκὼν ἰταλικῶν ἐπανορθώσεων ἀκτοπλοϊκῶν.

«Ἄπο ἔτους ἡδὶ αἱ δοσεις αὐτὰι καταβάλλονται μὲ τὴν τιμὴν τῶν 30 δραχμῶν τὸ δολλάριον. Ἀπομένει νὰ ρυθμισθῇ τὸ ζητήμα μόνον τῆς διαφορᾶς μεταξὺ 15 καὶ 30 δραχ. τὸ δολλάριον διὰ τὰς δοσεις τῶν τεσσάρων προηγουμένων ἔτων.

Θὰ ἴδυντο τὸ Δημόσιον, χωρὶς νὰ χάσῃ οὐδὲ δραχμὴν ἀπὸ τὰ λαβεῖν του, νὰ κεφαλαιοποιήσῃ τὴν διαφοράν αὐτὴν καὶ νὰ καθορίσῃ τὴν εἰσπραξίν της τμηματικῶς, ὅπως καὶ εἰς παρομοίας φύσεως ἄλλας περιπτώσεις.

Δὲν βλέπομεν τὸν λόγον διατὶ μία τόσον λογικὴ καὶ δικαία ἐπίλυσις τοῦ ζητήματος νὰ μὴ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον ἐνὸς ὑπερεστικοῦ νομοθετήματος, ὅπερ νὰ ψηφισθῇ ἀπὸ τὴν Ἐπιτροπὴν Ἐξουσιοδοτήσεως.

Αἱ ἐντύπωσεις περὶ ὑποκρυπτομένου εἰς τὴν ὄλην ὑπέρθεσιν σκανδαλοῦ ἔχουν ἀκριδῶς τὴν ἀφορμὴν ἀπὸ τὴν ἐπιδειχθεῖσαν μέχρι τούδε ἀβελτηρίαν τῶν ὄμροδίων τοῦ Υπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, ὅπως δι' ἐνὸς οἰουδῆποτε διακανονισμοῦ θέσουν τέρμα εἰς μίαν ἐκκρεμότητα, διὰ τὴν ὅποιαν, πάντως, δὲν είνε ὑπεύθυνοι οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταί, ἀλλὰ τὸ Κράτος καὶ ἡ διακρίνουσα αὐτὸν κακοποιητικά.

ΕΝΩ ΠΕΡΙΚΟΠΤΟΝΤΑΙ ΑΙ ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ

«Ἀπὸ στατιστικὴν τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, ἀναφερομένην εἰς τὴν συμμετοχὴν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς μετὰ τοῦ ἔξωτερού μεταφοράς κατὰ τὸ α', τριήμηνον τοῦ 1958 — ἔσαιρεσι π/κ/ — διοπτιστούται, ὅτι ἐπὶ εἰσαγόμενων φορτίων 1.061.358 τοννῶν, μετεφέρθησαν διὲ Ἑλληνικῶν σκαφῶν μόλις 180.011 τόν. — τὰ 16.95 % — καὶ ἐπὶ ἔξαγομενων 372.448 τόν. τὰ 22.75 %, 84.738 τ.

Εἰς τὴν κίνησιν τῶν ἐπιβατῶν ἡ συμμετοχὴ τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ είχεν ως ἔξης : Ἀφιχέντες 12.841. Μεταφερόθηντες ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων 8.889 (69.22 %). Ἀναχωρήσαντες 9.270. Δι' Ἑλληνικῶν πλοίων 5.064 (54.26 %).

Αὐτὴ ἡ ἐλάχιστη συμμετοχὴ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν μεταφορικὴν κίνησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ μας ἐμπορίου, ἡ συχνὰ ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν διοπτιστουμένων μὲ τὸ ισοζύγιον τῶν ἔξωτεροιν μας πληρωμῶν. Καθ' ἦν στιγμὴ περιόπτοντοι αἱ εἰσαγωγαὶ, ἵνα περισσωθῆται τὸ συναλλαγατικόν μας ἀπόθεμα, ὁδίαφορούμενη διὰ τὴν διαρροὴν δεκάδων ἑκατομμυρίων δολαρίων, καταδαλμένων εἰς τὰ ξένα πλοία διὰ ναύλους τῶν εἰσαγωγῶν καὶ τῶν ἔξαγωγῶν μας.

ΚΑΚΗ Η ΣΥΝΤΗΡΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Παρακαλεῖται ὁ νέος γενικὸς διευθυντής τοῦ Ο.Α.Π. κ. Κελαΐδης νὰ ἐπιθεωρήσῃ τὰς Μονίμους Δεξαμενάς. Θα διαπιστώσῃ τὴν ἔγκαταλειψιν τῶν ἔγκαταστάσεων των, τὴν κακὴν συντήρησιν. Τὰ θυρόπλιοι λαχ., πλήρη σκωρίας καὶ ὄστρακων καταστρέφονται, δὲν ἀποδόλλεται ἡ ἐπιστροφὴ τῶν μὲ χρόνα (μινιο) κατὰ τὴς σκωρίσεως. Αἱ δεξαμεναὶ πλημμελέστατα καθαρίζονται. Πλήρης λίγος καὶ ὄστρατον είναι ὁ βαθός των, ἐνώ βαθιμίδες τινες τῶν καθόδων είναι κατεστραμμέναι μὲ κίνδυνον ἀμεσον δυστυχημάτων. Διὰ τοὺς συχνὰ ἐπισκεπτούμενους τὰς δεξαμενὰς ἡ ἔγκαταλειψις θεωρεῖται πρωτοφανής.

«Ἐπικαλεῖται ὁ νέος γενικὸς διευθυντής τοῦ Μονίμου Δεξαμενάς. Θα διαπιστώσῃ τὴν ἔγκαταστάσεων των ἔγκατην συντήρησιν. Τὰ θυρόπλιοι λαχ., πλήρη σκωρίας καὶ ὄστρακων καταστρέφονται, δὲν ἀποδόλλεται ἡ ἐπιστροφὴ τῶν μὲ χρόνα (μινιο) κατὰ τὴς σκωρίσεως. Αἱ δεξαμεναὶ πλημμελέστατα καθαρίζονται. Πλήρης λίγος καὶ ὄστρατον είναι ὁ βαθός των, ἐνώ βαθιμίδες τινες τῶν καθόδων είναι κατεστραμμέναι μὲ κίνδυνον δυστυχημάτων. Διὰ τοὺς συχνὰ ἐπισκεπτούμενους τὰς δεξαμενὰς ἡ ἔγκαταλειψις θεωρεῖται πρωτοφανής.

«Η κατάστασις αὐτὴ τῶν δεξαμενῶν καὶ ἡ κακή, ὡς ἀπεδείχθη, τῶν φορτηγίδων συντήρησις μας προκαλούν διὰ τὸ ἐπαρκεῖσθαι τῆς συντηρησεως καὶ ὄσλων τῶν ἄλλων μηχανικῶν καὶ κτηριακῶν ἔγκαταστάσεων τοῦ λιμένος. «Ισως νὰ ἐπρεπε μία γενικὴ ἐπιθεωρήσης.

«Ἐκπομπήσιοι πολλὰ δολλαρίων ἐστοίχισαν τὰ λιμενικὰ ἔργα καὶ ὁ ἐξοπλισμός των. «Ἡ πλημμελής αὐτῶν συντήρησις θὰ ἐπιφέρῃ ὅχι μόνον τὴν κακὴν λειτουργίαν των, μὲ τὰς συνεπακολουθουσάς καθυστερήσεις καὶ δαπάνας, ἀλλὰ καὶ τὴν ταχυτέραν φθοράν. Δὲν εἰμεθα, ἀτυχῶς, πλούσιοι νὰ τὰς ἀντικαταστήσουμεν ἐναντίτερον τοῦ πρέποντος. «Ἡ ἐπιμελής συντηρησις ἐπιβάλλεται καὶ ἐπὶ τοῦ λόγου αὐτοῦ. «Ἄς φροντισή, λοιπόν, ὁ κ. Κελαΐδης νὰ παρακαλούσθῃ τὸ ἔργον τῶν τεταγμένων ὑπερεσιών τοῦ Ο.Α.Π. «Ἄς διαπιστωθῇ, ἂν ἐκτελοῦν τὸ καθήκον τοὺς.

“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

ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ

Εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντινούπόλεως — ἐπεκτείνον τὰ δρυμολόγιά του — προσήγγισε πρὸ ἔδυμάδος τὸ πολυτελές ιταλικὸν ἐπιβατηγὸν «Ἀουσόνιο», τὸ ὄποιον ἀπὸ μακροῦ διαυλάκωνε τὰ ὅδατα τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, ἐμπλουτίσαν τὴν συνεχῶς ἐπεκτεινομένην Ιταλικὴν γραμμήν.

Τὸ γεγονός ἔθυρον διεύθυνε τοὺς τουρκικούς ναυτικοὺς κύκλους, ίδιαιτέρως δὲ τὴν διοίκησιν τῆς «Ντενιζτζίλικ Μπανκασί», κατὰ τὰς πληροφορίας τῆς ὁποίας οἱ Ιταλοὶ εἶνε ἔτοιμοι νὰ ρίψουν εἰς τὴν Μεσογειακήν τῶν γραμμὴν δύο νέας μονάδας, θέντοντες συναγωνιστικῶς ἑκτὸς μάχης τὸσον τὸν τουρκικὸν, δόσον καὶ τὰς λοιπὰς σημαίας, αἱ ὄποιαι κινοῦνται εἰς τὰς Μεσογειακὰς γραμμὰς.

Κατὰ τὴν τουρκικήν, μᾶλιστα, ἐφημερίδα «Χουρριέτ», ἡ διοίκησις τῆς «Ναυτιλιακῆς Τραπέζης», ἡ ὄποια διαχειρίζεται καὶ κινεῖ τὴν κρατικὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν, προήθεν ἀπὸ τούδε εἰς τὴν λαβήν ἑκτάκτων μέτρων, διὸ νὰ διατάσῃ τὸ δάρος τοῦ Ιταλικοῦ ἀνταγωνισμοῦ. Οὕτως, ἀπεφάσισε κατ' ἀρχὴν νὰ ἀποσύρῃ ἀπὸ τὴν Μεσογειακήν τῆς γραμμῆς, τὰ παρηγίλια ἐπιβατηγά της «Ἀδανα» καὶ «Ἀγκάρα», ἀντικαθιστώσα αὐτὰ μὲ τὰ νέοτεκτα ἐπιβατηγά της «Ἀκ Ντενίζ» καὶ «Καρά Ντενίζ», τὰ ὄποια, ὡς ταχύτερα καὶ οικονομικώτερα, ἀλλὰ καὶ ὡς ἔξασφαλίζοντα περισσότερας ἀνέσεις, θὰ δυνηθοῦν νὰ συγκρατήσουν μέρος, ἔστω, τῆς ἐκ Τουρκίας καὶ πρὸς αὐτὴν ἐπιβατικῆς κινήσεως, τῆς σχεδὸν παντελῶς ἐκλιπούσης τὸν τελευταῖον καιρὸν, λόγω τῆς αὐξήσεως τῆς τιμῆς τῶν εἰσιτηρίων καὶ τῆς μειώσεως, ἀντίθετα, τοῦ ταξιδιωτικοῦ συναλλάγματος τῶν τούρκων καὶ τῶν ὑπήκοων τῶν.

Οἱ αὐτοὶ, ἐκ τῆς Ιταλικῆς ἐπεκτάσεως — τῆς τόσον ραγδαίας, δόσον οὐδέποτε ἄλλοτε, κατὰ τὸ παρελθόν — κίνδυνος ἀπειλοῦν καὶ τὸ ἐλληνικὸν μεσογειακὸν σκάφος. Ἀλλ' ἐδῶ τὸ κράτος οὐδὲλως ἀνησυχεῖ, ἐγκαταλείψαν μίαν γραμμὴν καιρίσας ἐθνικῆς σημασίας εἰς τὴν πρωτοβουλίαν — καὶ κυρίως εἰς τὴν ἀντοχὴν — τῶν ἐνδιαφερομένων Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, οἱ ὄποιοι διαρκοῦνται τὸν φόρον τῆς προστιλώσεως τῶν εἰς τὰ τέλη ἔχοντας ἐληπικὰς ὅδατα τῆς Μεσογείου, ἀντιμετωπίζοντες τὸν δινιστὸν ἀνταγωνισμὸν ἵσχυρῶν καὶ ἀπειροτίστων ἐνισχυμένων, ἀπὸ τὰς χώρας τῶν, Ναυτιλίων, ὡς ἡ Ιταλικὴ καὶ ἡ τουρκικὴ...

EINE PLÄSSEN KAIPROS

Θά κριθῇ κατ' αὐτὰς ὡς ναυάρχος-γενικὸς διευθυντής τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας» ἀπὸ τὸ νόμῳ συμβουλίου κρίσεως τῶν ἀνώτατῶν ἀξιωματικῶν. «Ἡ μέχρι τοῦδε καθυστέρησης φοίλεται εἰς τὰ παρεμπεσόντα γεγονότα τῆς Μέσης» Ἀνατολῆς. «Ἡ ἀποστρατεία τοῦ κ. Σταθακοπούλου πρέπει νὰ θεωρήται γεγονός. Ὁ κ. Μιχ. Σακάρης, Πλοίαρχος-Λιμενικός, φέρεται ὡς διαδόχος τοῦ.

Δὲν πρόκειται νὰ ἐπανελθωμεν εἰς ὅσα κατὰ καιροὺς ἐγράψαμεν διὰ τὴν ὑπόδεσιν τοῦ κ. Σταθακοπούλου. «Ἐχομεν μόνον νὰ τονίσωμεν, ὅτι καθεὶς περαιτέρω καθυστέρησις, εἰς τὴν τακτοποίησην τῆς ἐκκρεμούσης ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον ἀποχωρησεως τοῦ κ. Ναυάρχου ἀπὸ τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν τοῦ «Υπουργείου ἀποτελεὶ πρόσκομπο μία τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν τόσων καὶ τόσων ὑπὸ ἐπίλυσιν ζητημάτων τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων τοῦ.

Καλῶς ἡ κακῶς — καλῶς καθ' ἥμας — ἐτέθη ἐπὶ τῆς ὑπουργίας τοῦ κ. Κωνιάδη τὸ ζῆτημα τῆς ἀποστρατείας τοῦ κ. Ναυάρχου. «Ἐκρίθη αὐτὴ ὡς μια ὑπηρεσιακὴ ἀνάγκη, ἵνα μὲ περισσότεραν ἀποφασιστικότηταν ἀναληφθῇ ἡ προσπάθεια τῆς ἀνασυγκρότησεως τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ «Υπουργείου» καὶ μὲ περισσότεραν πρωτοβουλίαν σκέψεως καὶ ἐνεργείας ἐπιτελέση τὸ Λιμενικὸν Σῶμα τὸν προορισμὸν τοῦ, ποὺ δὲν εἰνε ἄλλος παρὰ ἡ ἐξυπέρτησις τῶν ἀναγκῶν καὶ ἡ ἐπίλυσις τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας.

Διὰ λόγους, σῆμα, μὲ τοὺς ὄποιους αἱ στήλαι αὐτοὶ ἡδη ἡ σηκολήθησαν ἀπὸ μηνὸς εἰς μῆνα ἀνεβάλλετο ἡ κρίσις τοῦ κ. Ναυάρχου. «Ἐν τῷ μεταξύ, διότι πλέον εἰχε δημιουργηθῆ ἡ ἐντύπωση, ὅτι ὁ κ. Γενικὸς Διεύθυντης πρόκειται νὰ ἀποχωρηστῇ τῇ ὑπηρεσίᾳ, ὅχι μόνον αἱ ἐκκρεμότητες συνεστρέψουν, ἀλλὰ καὶ αὐτὸς ὁ ὑπηρεσιακὸς ρυθμὸς τοῦ «Υπουργείου» ἥρχισεν ἐπιζημίας διὰ τὴν ναυτιλιακὴν πλέον ὑπόδεσιν νὰ καλυφθοῦται.

Πρὸ αὐτῆς τῆς ἥκιστα, βεβαίως, ίκανοποιητικῆς διὰ τὴν ἀπόδοσιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ «Υπουργείου» καταστάσεως εὐρέθη ὁ νέος «Υπουργός», κ. Ἀνδριανόπουλος. «Ἐσπευσε νὰ ὑποβάλῃ, ὅπως καὶ ὁ προκάτοχός του, τὸ ἔργοτημα τῆς κρίσεως. Αἱ τελευταῖς διειθεῖται ἀνωμαλίαι δὲν ἐπέτρεψαν τὴν σύγκλησιν τοῦ Συμβουλίου. Μᾶς πληροφοροῦν, ὅτι τούτο συνέρχεται κατ' αὐτὰς. Τὸ ἐνωρίτερον καὶ τὸ καλύτερον. Πρέπει, ἐπὶ τέλους, νὰ ἀποκτήσῃ καὶ τὸ «Υπουργείον» τῆς Ναυτιλίας τὸν ἐντονώτερον ρυθμὸν τῆς δραστηριότητος του, νὰ ἀρχίσῃ πλέον ἐργαζόμενον ἐπὶ τὸν προβλημάτων τοῦ πλοίου, χωρὶς τὴν τροχόπεδην τῆς γραφειοκρατικῆς σκέψεως, τὴν ἐπιφύλαξιν καὶ τὴν τώρα κρατοῦσαν μακαριότητα.

Πρέπει, κεῖται ἐντὸς τῶν ὄριων τῆς ὄρμοδιότητός του, ὁ κ. «Υπουργός» τῆς Ναυτιλίας νὰ ὑποδειξήῃ εἰς τὸν συνάδελφόν του ἐπὶ τὴν Γεωργίας, τὸ ἄδικον ὅπερ προσγιγνεται εἰς τὰ μικρὰ ἀκτοπλοϊκὰ φορτηγὰ διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν ἀργούντων ποντοπόρων σκαφῶν, ὡς σιταποθηκῶν.

Ἄπειλείται οὕτω ὡς ἀκινητοποίησις ὑπερεκατὸν σκαφῶν μὲ πληρώματος δέκα χιλιάδων ναυτικῶν, ἀφοῦ ὡς κυρία μέχρι τοῦδε ἀπασχόλησίς των ἐνέκειτο εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν σιτηρῶν. Ἐλάχιστον ἦτοι καὶ ἀνυπαρκότον εἴνε τὸ κέρδος του Δημοσίου ὅπερ τὴν τακτικὴν αὐτῆν. «Ἄν μελετηθῶν ἐπακριβῶς αἱ ἀκταρέωθεν ἐπιβαρύνσεις θὰ καταδειχθῆ, ὅτι συμφέρει ἡ χρησιμοποίησις τῶν ἀπηγνδρωμένων κόστερες καὶ οὕτω τὸν ποντοπόρων σκαφῶν.

«Ἄς μελετηθῇ ὅτι η ζήτημα ἀπὸ εἰδικευμένα πως πρόσωπα, καὶ ἀς ληφθῇ ὑπ' ὅμιν η δύσκολος θέσις ὑπερεκατὸν πλοίων, πολυτίμων ὄργανων τῆς Οἰκονομίας μας.

ΑΙ ΑΠΟΘΗΚΑΙ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

«Ἡ στήλη αὐτὴ μὲ ιδιαιτέρων ίκανοποίησιν σημειοῖ, ὡς ἀπαρχὴν θετικωτέρων κατευθυνσεων, ἐν τῇ ἀντιμετωπίσει τῶν ἀναγκῶν καὶ τῶν προβλημάτων τοῦ λιμένος Ιεραιών, τὴν δῆλωσιν τοῦ νέου Γενικοῦ Διεύθυντο τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Ἐμμ. Κελαϊδῆ, ὅτι τὰς «Ναυτικὰ Χρονικά» ἔχουν ἀπόλυτον δικαίων, χαρακτηρίζοντα τὴν ἐπαρκεία δημιουργίαν ἀποθηκευτικῶν λιμενικῶν χώρων, ὡς πρόδηλημα κατὰ πρώτην σειράν ἐπειγον:

— Ἀπαραίτητοι, είπεν ὁ κ. Γ. Διεύθυντής, είναι οἱ τεχνικοὶ ἔξοπλισμοὶ καὶ οἱ λοιποὶ βελτιώσεις εἰς τὸ ἔθνικον ἐπίνειον. Ως κορυφαία, ὅμως, ἡ ἀνάγκη προβάλλει ἡ ὀλοκλήρωσις τῶν λιμενικῶν ἀποθηκῶν, ἡ συμπλήρωσις τῶν ὄποιων καὶ τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου τὴν προσέλκυσιν βαθμίων θὰ ἔξασφαλίσῃ, ἀλλὰ καὶ τὰς σημειώνας μοιραίς φθορᾶς τῶν διακινουμένων ἀγαθῶν τῆς ἐλληνικῆς ἐνδοχώρας θὰ ἔξουδετερωσῃ, ἀπαλλάσσουσα τὸν Ο.Λ.Π. σημαντικῶν ἐπιβαρυνσεων δι' ἀποξηματίσεως.

— «Ο. κ. Κελαϊδῆς ἔχει περιλάβει εἰς τὸ πρόγραμμα τῶν νέων ἔξορμησεων τοῦ Κ. Ελ.Π. τὸ πρόδηλημα αὐτό. ἀποβλέπων εἰς τὴν ἀνάπτυξην τῆς 'Ελευθέρας Ζώνης διὰ τῆς ἀπεκτάσεως τῶν ἀποθηκευτικῶν της χώρων πέραν τοῦ σταθμοῦ τῶν Σ.Ε.Κ., τοῦ ὄποιου ἡ ἀμεσος ἀπομάκρυνσις θεωρεῖται ὡς προϋπόθεσις ἀπαραίτητος διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ λιμένος Πειραιῶς καὶ ὡς ἔνος διαμετακομιστικοῦ κέντρου, ἀνταξίου τῆς θέσεως.

— «Ἀλλα καὶ ἡ ἀπομάκρυνσις τῆς ιχνοδοκάλας, τοῦ χώρου ἐκφορώσεων τῶν γαιανθράκων καὶ υπηρεσιῶν τινῶν ξένων πρὸς τὴν κυρίαν ἐμ πορικήν ἀπόστολην τοῦ λιμένος, θὰ ἀποτελέσῃ τὸ δευτέρον στάδιον τῶν προσπαθειῶν τοῦ κ. Κελαϊδῆ, ἀποβλέποντος τοῦ Ο.Λ.Π. συνταξιδούντα μὲ τὸ τίδιον βαθμόν, μὲ τὸν ὄποιον καὶ εἰχον τὸ πρότον προσληφθῆ!»

— 2) Τὴν ἐξ ὑπαρχῆς μελέτην τῶν ὑπερεσιῶν τῶν λιμένος, εἰς τὰ ὄποιαν πάραπορούνται τοῦ Σ.Ε.Κ., παρὰ τὰς ἐκτεταμένας προμηθείας τῶν τελευτῶν ἀτέων, κενὰ σημαντικὰ διὰ τὴν ὁμοληγήν ἐξυπέρτησην τῆς ἐμπορικῆς κινησιώς του λιμένος Πειραιῶς.

— 3) Τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ μηχανολογικοῦ τμήματος καὶ εἰς τὴν πολυδιάδολον λογιστηριακὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ο.Λ.Π., πρὸς συντονισμένην καὶ πλέον ἀσφαλῆ σύσκησιν τοῦ ἀπαιτουμένου ἐλέγχου.
— 4) Τὴν ἐνοποίησιν τῶν ἀπὸ τοῦ 1951 ισχύοντων τιμολογίων, μὲ βάσιν τὴν ἀπλούστευσιν τῶν.

— Ο. κ. Κελαϊδῆς, μὴ παρακούρδομενος, ὑπὸ τὸ κράτος τῶν σημειρινῶν ικανοποιητικῶν ἀπόδοσεων τοῦ λιμένος, εἰς ὑπερασιοδέζους βλέψεις καὶ εἰς μεγαλεπήθολα σχέδια, καταστρέψει τὸ πρόγραμμα τῆς δράσεως του, κατὰ σειράν ἀναγκαιότητος τῶν πρόληπτων προβλημάτων τοῦ Ο.Λ.Π.

Τιμῆ τὴν θετικότητα τῶν κριτηρίων του ἡ διαπίστωσις, ὅτι καὶ οἱ λιμένες ἀντιμετωπίζουν — ὅπως καὶ ἡ Ναυτιλία — ἔστω καὶ κατὰ ἀραιότερα χρονικὰ διστήματα, τὰς κυκλικάς των κρίσεις καὶ ὅτι ἔργον προληπτικῆς συνέσεως ἀποτελεῖ ἡ θετικὴ φροντὶς τῶν διοικήσεων τῶν, ὅπως αἱ κρίσεις εὐρίσκουν τοὺς λιμένας μὲ κεκαλυμμένας τὰς ζωτικωτέρας τῶν ἀναγκῶν των, διότι τότε θὰ είναι καὶ εἰς θέσιν εὐχέρετερον νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰς ἀναστατώσεις αὐτῶν τῶν κρίσεων.

A DEN

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING C^{o.} LTD.,

Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS,,

P.O.B 55 (crater)
ALSO AT: DJIBOUTI, MASSAWA, ASSAB, ADDIS ABABA, ASMARA

Affiliated with:

RED SEA SHIPPING C^{o.} (SUDAN) LTD.

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

ΔΙΩΡΟΦΟΙ ΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ

Ός ανεγράφαμεν ήδη αι τεχνικαί υπηρεσίαι τού Ο.Λ.Π. δισχολούνται με την τροποποίησιν ή, άκριδεστερον, με την άπλοποποίησιν τῶν σχεδίων διά τὴν ανέγερσιν τῶν δύο ἐπιβατηγῶν σταθμῶν διὰ τὴν ἀκτοπλόιαν. Τὴν έ εἶκοι καὶ πλέον ἔκατομμαρίων δραχμῶν προϋπολογισθεῖσαν διπάνην ἐπιδιώκουν νέο περιορίσουν εἰς τὸ ημισυ. Κρίνεται αὕτη, καὶ πολὺ ὄρθως, ὡς ὑπερβολική δι' ἔργα δευτερευόντης, μὴ παραγωγικῆς σημασίας, διὰ τὸν λιμένα.

Θα πρέπει, δόμως, ἡ σχετική οἰκονομία νὰ προέλθῃ ἐκ τῆς ἀπλῆς, τῆς ἀπερίτου κατασκευῆς τῶν ἐν λόγῳ κτιρίων καὶ οὐχὶ ἐκ τῆς τροποποίησεως τῆς βασικῆς ἀρχιτεκτονικῆς τῶν μορφῆς. Νὰ διατηρηθῇ, δηλαδή, ὁ διώροφος τύπος τῶν σταθμῶν, περιοριζομένων καὶ ἀπλοποιουμένων απὸ πλευρᾶς κατασκευῆς, τῶν χώρων, οἵτινες θὰ προορίζωνται διὰ τὸν ἐπιβάτην — διὰ τὸ ἐστιατόριον, τὸ ἀναψυκτήριον, τὴν αἴθουσαν ἀναμονῆς κ.λ.π.

Αὐτὸς ὁ διώροφος τύπος εἶναι ἀκριβῶς ἑκεῖνος, διττὸς θὰ ἔξυπηρτήσῃ διπττός καὶ κατὰ συνέπειαν λίσταν ἀποτελεσματικός, τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ἐπιβατηγόν. Θα δύναται τοῦτο ταύτοχρόνως νὰ ἀποεπιβιδάζῃ τοὺς ἐπιβάτας του, εἰς τὸν ἄνω δρόφον καὶ νὰ φορτεοκροτάνῃ τὰ ἐμπορεύματά του εἰς τὸν κάτω, χωρὶς τὴν διπανήρην μεσολάθησην τῆς φορτηγίδος.

Τὴν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τὴν διπανήρην τῆς φορτηγίδος ἔξασφαλίζουν ὁ τύπος τῶν διωρόφων σταθμῶν εἰς τὸ ἀκτοπλοϊκὸν σκάφος, τὸ διοιδεῖ ἀποτελεσματικός εἰς τὸ νέο μεώριο τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων καὶ νότιμετωπίση τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν κόστερων, ἀπίνα τὸ ἀπεστέρησαν ἐνός σημαντικοῦ ὀπωδόμηποτε ἐσόδου, μονοπώλησαντα τὰς ἑστερικὰς θαλασσίας μεταφορὰς τῆς χώρας κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη.

Αὐτὸς εἶναι ὁ ἀποχρών λόγος διὰ τὸν διοίδην ἡ ἀπλοποίησις τῶν σχεδίων τῶν σταθμῶν, ὡς συζητεῖται, δὲν πρέπει νὰ περιλάβῃ τὸν δεύτερον δρόφον τῶν ὑπὸ ανέγερσιν κτιρίων. "Άλλως, ἔχουμεν τὴν γνώμην, διττὸς σταθμούς διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῆς ἀκτοπλοΐας δὲν χρειαζόμεθα. Τὰ ἀναψυκτήρια καὶ τὰ ἐστιατόρια, γάρ ὅποια μελετάται νὰ στεγάσουν οἱ ἐν λόγῳ σταθμοὶ δὲν πρόκειται νὰ ἔξυπηρτησούν τὸν κατερχόμενον εἰς τὸν λιμένα καὶ ἀμέσως ἐπιβιδάζομενον τὸν σκάφους ἐπιβάτην. Τὸ πολὺ νὰ ἀνεγέρθων δύο μεγάλα στέγαστρα εἰς τὸ διόδιον ἐπιβάτης τοῦ ἑστερικοῦ θὰ προφύλασσεται ἀπὸ τὰς ἀντιδόους καιρικὰς συνήθεις καὶ θὰ ἀποθέτῃ ἐάσφαλείς τὰς ἀποσκευάς του. Θὰ κοστίσουν δόλιγον τὰ στέγαστρα αὐτὰ καὶ δὲν θ' ἀποτελούν μίαν περιττὴν πολυτέλειαν διὰ τὸν λιμένα, συνιστώσαν μίαν ἀκόμη, παρά τὰς τόσας πολλάς, ἀντιπαραγωγῆκην διπανήρην.

Μὲ τὸν θεσμὸν τῶν οἰκῶν ὑποδοχῆς καὶ φιλοξενίας τοῦ ναυτικοῦ — «Seemann Haus» καὶ «Stella Maris» — εἰς τοὺς μεγάλους λιμένας τῆς ἀλλοδαπῆς, εἴχομεν καὶ ἄλλοτε ἀσχοληθῆ. Είναι μία ώραία ἑκδηλωσις κοινωνικῆς ἀλληλεγγύης μὲ πολλὰ τὰ ηθικὰ καὶ ὑλικὰ ὠφέλη διὰ τοὺς ἀνθρώπους ἐκείνους οἵτινες, ὡς ἐκ τῆς φύσεως τοῦ ἐπαγγέλματός των, διάγουν μέγαρος τῆς ζωῆς των μακράν τῆς ἔθνικῆς καὶ οἰκογενειακῆς των ἔστιας.

Τὰ «Stella Maris», ιδρύματα μὲ συμβολικὸν σύνομα, θαυμασίαν ὁργάνωσιν καὶ εὐγενεῖς ἐπιδιώξεις, τελουνταὶ ὑπὸ τὴν ἐπιρροὴ τῆς καθολικῆς Ἑκκλησίας, παρέχουν στημέρον εἰς τὸν ναυτικοῦ, ποὺ θὰ εὔρεθη εἰς τὸ Ρόττερνταμ ἢ την Ἀμέρσταν, ἀνετον ἐνδιαίτησιν, ψυχαγωγίαν ποιότητος, οἰκογενειακήν θαλπωρήν, ἀντὶ μιᾶς ἐλαχίστης διπανήρης.

Καὶ δὲν εἶναι ἔργον ἀποκλειστικῶς τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοδουλίας αὐτοὶ οἱ Οἰκοὶ τοῦ Ναυτικοῦ εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. Πολλάκις τὸ κράτος, ὁ δῆμος, η διοίκησις ἐνὸς λιμένος ἀκόμη, ἀναλαμβάνουν τὴν πρωτοδουλίαν τῆς ίδρυσεως τῶν καὶ τὴν εὐθύνην τῆς καλῆς τῶν λειτουργίας. Εἰς τὸν λιμένα τοῦ 'Αμβούργου, ἐπὶ παραδείγματι, λειτουργεῖ ἔνα «Seemann Haus» ιδρυθὲν διπανῆς τοῦ δήμου τῆς μεγάλης αὐτῆς γερμανικῆς πόλεως, τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ τεράστιον ὄργανον, μὲ σημαντικῆς πόλεως εἰς ἐπιβλητικὸν οἰκοδομικὸν συγκρότημα, διαθέτει ἑστιατορία, κινηματογράφον, βιβλιοθήκην, αἴθουσαν διαλέξεων, ἀναγνωστήριον καὶ τριάκοντα ὑπνωδωμάτια ἀνὰ δρόφον, ἐνθυμίζοντα, δύσιν ἀφορᾶ κομφού, σύγχρονον πολιτισμένον ἔνοδοχογείον. Εἰς τὸ «Seemann Haus» τοῦ 'Αμβούργου, δύναται νὰ φιλοξενηθῇ ὁ ναυτικός — ὑπνος καὶ τέσσαρα γεύματα — ἀντὶ ἔβδομηντα περίπου δραχμῶν ἡμερησίως. Μεγάλαι ξένανται ἑταρίαι, ἔνοικιάζουν κατὰ δρόφον τὸν γερμανικὸν αὐτὸν Οἰκον τοῦ Ναύτου» καὶ ἔγκαθιστούν τὰ ἐφεδρικά τῶν πληρώματα, διὰ τῶν ὑποίων συμπληρώνουν τὰ κενά τῶν πλοίων, ποὺ προσεγγίζουν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Κόντινεντ. Οὕτω οἱ Νορβηγοί, οἱ Σουηδοί καὶ οἱ "Ἄγγελοι ναυτικοί, κύριοι ἔνοικοι τῶν «Seemann Haus», ἔχουν ἐηρφαλισμένην εἰς τοὺς ἐν λόγῳ λιμένας, μίαν καλήν καὶ εὐδηνῆν ἐνδιαίτησιν.

"Ισως περισσότερον ἀπὸ κάθε ἄλλην φοράν ἐπεθάλλετο στήμερον νὰ ἔκαρπούτο καὶ διὰ "Ἐλλην ναυτικοὶ τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ θεσμοῦ τοῦ «Οἰκου τοῦ Ναύτου». Διότι δὲν εἶναι μόνον ἡ ἔξασφαλίσις αὐτῆς τῆς ἀνέτου καὶ εὐθηνῆς ἐνδιαίτησεως ὅτι ἐπὶ τοῦ προκειμένου κυρίως ἐνδιαίφερε. Είναι καὶ τινὰ ἀλλὰ εὐρύτερα καὶ οὐσιαστικώτερα ὄφελον διὰ τὴν ναυτικὴν οἰκογένειαν ἀφ' ἐνὸς καὶ τὸ ἔθνικὸν πλοίον ἀφ' ἐτέρου. 'Ἐν συνομίᾳ θὰ τὰ ἀπατημῆσαμεν, ἐπιθυμούντες νὰ στρέψουμεν τὸ ἐνδιαίφερόν τῶν ἀρμοδίων προς τὴν μελέτην ἐνὸς θέματος, τὸ ὄποιον οὐδέποτε μέχρι τούδε τοὺς ἀπησχολησεν.

"Ἡ φιλοξενία ἔνος μικροῦ, ἔστω, ἀριθμοῦ 'Ἐλλήνων ναυτικῶν εἰς ἔνα τῶν κυριωτέρων λιμένων τοῦ Κόντινεντ, θὰ ἔπειτε τὴν ὄργανων την κρατικῶν ἀποστολῶν μέχρι 50 ἢ καὶ 100 ναυτεργατῶν κατὰ μῆνα. Οὕτω τὰ πολλὰ Ἑλληνικά καὶ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας σκοφῷ τὰ καταπλέοντα ἑκατέραι, θὰ είχον τὸν δινατότητα εὐχερῶς νὰ καλύπτουν τὰ κενὰ εἰς τὴν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων των ἀπὸ ναυτικούς ἀνεγνωρισμένης ἐπαγγελματικῆς ἀξίας καὶ ἡλεγμένου θῆμους. Θὰ ἐδημιουργείτο μία, ἐστώ καὶ μικρὰ καὶ ἀρχήν, διέδοση τῆς διωγκομένης εἰς τὴν 'Ἑλλάδα ναυτικῆς ἀνέργιας, ἐνῷ αἱ ἑκατοντάδες τῶν περαστικῶν ἐκείνων τύπων του ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, οἵτινες συγκεντρώνονται εἰς τοὺς ἐν λόγῳ λιμέναν καὶ τὴν τελευταῖαν ἐπίπεδα προσδήψεως τῶν ἐπί τῶν ἑλληνικῶν πλοίων. Εύνοήστον εἶναι, ὅτι μέγα θὰ ἥτο καὶ τὸ κέρδος τῶν ἐφοπλιστῶν, οἱ ὄποιοι θὰ ἀπέφευγον οὐτών τὰ σημαντικά ἐξόδα τῆς μετακλήσεως ναυτεργατῶν ἀπὸ τὴν 'Ἑλλάδα.

"Ἀλλὰ ἡ ὡραγωνωμένη αὐτὴ ὑποδοχή, καὶ φιλοξενία τοῦ "Ἐλληνος ἐπαγγελματιού ναυτικοῦ, τοῦ ἐύρισκομένου εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ρόττερνταμ ἢ της 'Αμέρσταν, ἀνετον ἐνδιαίτησιν, ποιότητος, οἰκογενειακῆς των διακόφρων ἐπιτηδείων, οἵτινες σημαντικά ποσὰ τοῦ ἀποσπούν ὑπὸ τὸ πρόσχημα μιᾶς ξεναγήσεως ἢ τῆς μεσολαθησεως διὰ τὴν ἔξυπερσιν ἐργασίας.

"Υπάρχει ὅμως καὶ ἐν ἀκόμη πλεονεκτημάτων ἐκ τῆς φιλοξενίας τοῦ "Ἐλληνος ναυτικοῦ εἰς ἔνα τὸν Οἰκον αὐτῶν τῶν λιμένων τῆς Βορείου Εὐρώπης. 'Αναφέρεται εἰς τὴν διξιοπρεπή ἐμφάνισιν του. 'Ἐνδιαίτησιν εἰς τὸ πολιτισμένον περιβάλλον ἐνὸς «Seemann Haus»

"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

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

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

INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S.A.
BOX 277
TELEPHONE 1315

TAGAROPULOS, S.A.
PANAMA CITY
P.O.BOX 4583 TELEPHONE 3/0025 TO 3/0029
INCLUSIVE

ό "Ελλην ναυτικός απομακρύνεται από την έλάχιστα άξιοπρεπή καὶ τόσον διπανηράν ψυχαγωγίαν τών καταγωγίων, τού λιμένος, ένω συγχρόνως έχει την δυνατότητα μιάς στενώτερας αναστροφής μὲ την έλληνική κοινότητα καὶ μιᾶς στενής επίσης ἐπαφῆς μὲ τὰς προσενικάς ἄρχας, αἱ ὅποιαι εύκολότερα θὰ δύνανται νὰ τὸν έξυπητεούν, νὰ τὸν διευκολύνουν.

Οἱ ύπο διαφόρων ξένων ἑταῖρων ἔνοικιαζόμενοι ὄρφοι «Seemann Hall» τοῦ 'Αμβούργου, ἔχουν μεταβληθῆνει μικρὰς έθνικὰς ἑταῖας, ὅπου ὁ Νορβηγός ἐπὶ παραδείγματι ναυτικός, ἔχει εἰς τὴν διάθεσιν του ἐφημερίδας, δίσκους, ταινίας κινηματογράφου ἀπὸ τὴν Νορβηγίαν καὶ τὴν κουζίναν ἀκόμη τῆς πατρίδος του. 'Εδῶ οἱ φιλοξενούμενοι ναυτικοὶ δὲν αἰσθάνονται ὅτι εὐρίσκονται εἰς τὴν ξένην. 'Απολαμβάνουν ἑναὶ οἰκείον περιβάλλον, μίαν οικογενειακήν, σχεδόν, θαλπόρην.

Ἴσως μίαν τοιαύτην ἔστιαν θὰ ἔπειτε νὰ ἀποκτήσῃ συντόμως καὶ ὁ "Ελλήν ναυτικός εἰς ἓν τῶν μεγάλων βορειοευρωπαϊκῶν λιμενῶν. 'Η δαπάνη, ἡ ὅποια δὲν θὰ εἴνε μεγάλη, εὐχερῶς θὰ ἀντικρύζετο ἀπὸ τὸ κέρδος ἐπὶ τῆς ναυτολογίσεως ἐνὸς ἀριθμοῦ ἐπαγγελματιῶν ναυτικῶν, οἱ ὅποιοι ἐν ἀνεργίᾳ θὰ παρέμενον, ἐὰν δὲν προωθοῦντο πρὸς τοὺς λιμενάς τοῦ Κόντινεντ. 'Αλλως τε καὶ αὐταὶ αἱ Ἑλληνικαὶ κοινοτητες τῶν λιμένων τοῦ Βελγίου, τῆς 'Ολλανδίας καὶ τῆς Γερμανίας, αἱ ὅποιαι τόσα ὠφέλη προσπορίζονται ἐκ τῆς συχνῆς προσεγγίσεως ἑκεὶ ἐλληνικῶν πλοίων, θὰ ἥδυναντο νὰ ἀναλάδουν ἑναὶ μέρος τῆς δαπάνης διὰ τὴν ὄργανωσιν τῆς φιλοξενίας τοῦ "Ελλήνος ναυτικοῦ.

Κατ' ἀρχὴν, βεβαίως, θὰ περιορισθῶμεν εἰς τὴν ἔνοικιασιν ἀριθμοῦ δωματίων εἰς ἓν μεγάλον ξένον «Οἶκον τοῦ Ναύτου». Θὰ δοκιμάσωμεν οὐτῷ τὸν θεσμὸν καὶ εἰς τὴν πρᾶξιν καὶ ὅταν αἱ καλαὶ ἡμέραι ἐπονέλθουν εἰς τὴν ναυλαγοράση, θὰ εἴνε εὐχερές νὰ προχωρήσωμεν εἰς τὴν ὄργανωσιν ἐνὸς ἐλληνικοῦ πλέον Οἴκου εἰς τὸ Ρόπτεργκταμ ἢ τὴν 'Αμβέρσαν, ὁ ὅποιος θὰ παρέχῃ εὐθήνην στέγην καὶ τροφῆν εἰς τοὺς ναυτικούς μας καὶ τὸ σπουδαιότερον, φιλικόν, οἰκείον περιβάλλον, με τὸν ἐλληνικὸν κινηματογράφον, τὴν ἐλληνικὴν ἐφημερίδα, τὴν ἐλληνικὴν διασκέδασιν ἀκόμη.

Ἐντὸς ὀλίγων ἑταῖρων, εἰμεῖται βέβαιοι, ὅτι τὸ ἰδρυμα αὐτὸ ἐκ τῶν ἐσόδων τοῦ ἀποκειποτικοῦ θὰ συντηρήσται.

Νομίζομεν, ὅτι ἡ ίδεα, ὅπως ἐμφανίζεται προσηρμοσμένη εἰς τὰς σημερινὰς ἀνάγκας τοῦ ναυτικοῦ, ὅχι μόνον ἐπιβάλλεται ἀλλὰ κατὰ ἕνα τρόπον καὶ ἐπείγει ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων νὰ μελετηθῇ. Εἶνε καιρὸς ἄλλως τε νὰ ἀσκήσωμεν μίαν κοινωνικὴν πρόνοιαν εὐρυτέρας σκοπιμότητος διὰ τὸν ναυτικό, τῆς ὅποιας τὸν ἀντίκτυπον ἀρέσως θὰ ἔδεχτο καὶ ἡ ναυτικὴ ἐπιχείρησις. 'Η ὄργανωσις τῆς φιλοξενίας τοῦ ἐλληνος ναυτικοῦ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καλύπτει ταύτοχρονας καὶ μίαν μεγάλην ἀνάγκην τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, τὴν ἀνάγκην τῆς συμπληρώσεως τῶν κενῶν εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρωμάτος του.

ΠΕΝΩΝ

NIKOS KOKKOROS

Μὲ τὸν πρώωρον θάνατον τοῦ Νίκου Κοκκορού ἡ ἐλληνικὴ ἐπιστήμη, ἡ ναυτηγικὴ ιδιαιτέρως, χάνει ἑναὶ ἀπὸ τὰ πλέον ἐπίλεκτα στελέχη της, γενικῶτερον δὲ ἡ ἐλληνικὴ διανόησις ἑναὶ σπανίας πνευματικῆς καλιεργίας ἀνθρωπίου.

Οἱ Νίκος Κόσκορος δὲν ὑπῆρξεν ὁ συνήθους διαιμετρήματος ἐπιστήμων. Αἱ μακραὶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ μετέπειτα εἰς τὴν Γαλλίαν σπουδαὶ τοῦ εἰς τὴν ναυτηγικὴν καὶ τὴν ἀεροναυτηγικὴν. Ἡ πολυετής πείρα ποὺ ἀπέκτησεν ἐν τῇ πράξει, ὡς ἀξιωματικὸς τοῦ B. N., τῆς B. 'Αεροπορίας, τοῦ ἀγγλικοῦ B. Ναυτικοῦ κατὰ τὸν πόλεμον καὶ ὡς ἀρχιμηχανικὸς μεγάλων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὴν Νέαν Ύόρκην, τὸ Λονδίνον καὶ τὸν Πειραιά, κύριοις, ὅμως, αἱ τεράστιαι πνευματικαὶ του ἴκανότητες, αὐτὸ τὸ σπινθηροδολούν πνεῦμα του, ὡς ἀπέραντος μηνῦμη καὶ ἡ επίμονος μελετηρότητης του κατέστησαν τὸν ἀλησμόνητον Κόσκορο τοινούμενον εὐρυμαθείας, ἐκτεινομένης πρὸς ὅλας τὰς σφαίρας τῆς ἀνθρωπίνης διανοησεώς καὶ τὸν ἀνηγάγον εἰς περιωπὴν ἐπιστήμονος, ἀξίου νὰ καταλάβῃ θέσιν ἐπίζηλον μέσα εἰς τὸν εὐρύτερον κύκλον τῆς διεύθυνης ἐπιστήμης.

Τὸν ἐγνωρίσαμεν ἐγγύτατα, μαζὺ μὲ ὅλον τὸν ναυτικὸν μας κόσμον, ἀπὸ τριακονταετίας. Ὑπῆρξεν ὁ τεχνικὸς συνεργάτης τῶν στηλῶν αὐτῶν ἐπὶ σειράν ἑταῖρων. 'Αν τις ἀνατρέξῃ εἰς τὰ ὄσα ἐκτοτε ἔγραψεν ὁ Κόσκορος, ἀσχολούμενος μὲ τεχνικὰ θέματα, θὰ ἐκπλαγῇ πρὸ τοῦ ὑπιπτούν τῆς σκέψεώς του. Προέβλεψε καὶ προδιέγραψε καταστάσεις εἰς τὴν τεχνικὴν τῶν πλοίων καὶ τὰ πρωστήρια αὐτῶν συστήματα, τὰ ὅποια ἔχρεισθησαν ἐπὶ πολλὰ διὰ νὰ ὠριμάσουν καὶ τεθοῦν εἰς ἐφαρμογήν.

Τὸν ἤγαπαν δόλοι ὅσοι τὸν ἐγνώρισαν, δοσοὶ εἶχον τὴν εὐκαιρίαν νὰ ζήσουν ἔστων καὶ ὀλίγας στιγμᾶς μὲ τὴν εὐχάριστον συγαναστροφήν του, ἐπαγγελματικὴν ἡ κοινωνικὴν. 'Ητο ὁ χαριτωμένος διμιλῆτης, μὲ τὰς ποιητικὰς ἔξαρσεις, τοὺς ὥραίους ὀρματισμούς, τὴν βαθυστόχαστον σκέψιν καὶ τὰς πολλὰς γνωστές. Τὸν θάνατον του θὰ τὸν κλαύσουν οι πολλοὶ φίλοι του, ὅσοι ήδυναντο νὰ ἐκτιμήσουν τὸν πνευματικόν, τὸν ἔξαιρετον καὶ πάντοτε καλοκάγαθον ἀνθρωπόν, συχνὰ ἔξαιρόμενον ὑπὲρ τὴν πεζότητα τῶν ἀνθρωπίνων πραγμάτων.

Ἐφυγεις προώρως ἀπὸ τὸν κόσμον αὐτόν. 'Η φιλοσοφημένη του σκέψις πολλὰ θὰ ἥδυναντο νὰ ἀποδώσῃ, καταλλήλως πρὸς ὠρισμένας ὑπηλοτέρας ἐπιδιώξεις διοχετευομένη.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» στενώς ἀπὸ δεκάδων ἑταῖρων συνδεθέντα μὲ τὸν ἀλησμόνητον νεκρὸν διαδιβάζουν τὰ θερμά των σύλλυπτητήρια εἰς τὴν οικογένειάν του καὶ ιδιαιτέρως τὸν υἱόν του κ. 'Ιωάννην N. Κόσκορον ναυτηγόν.

"ΠΗΓΑΣΟΣ,,

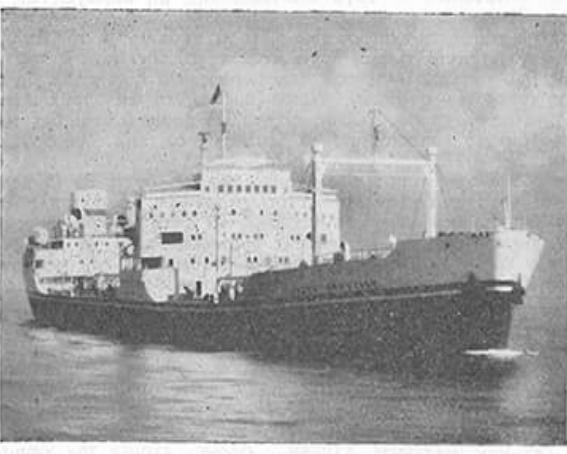
ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (Ε.Π.Ε.)
ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΤΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ.: "ΝΑΥΠΗΓΑΣΟΣ,, - ΤΕΙΡΑΙΑ

MARINE ICI PAINTS



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



M.V. STAMOS
Managed by Fafalios Ltd.



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

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

ΑΝΕΡΜΑΤΙΣΤΟΣ Η ΔΙΑ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΦΡΟΝΤΙΣ

‘Ηγνοήθησαν αἱ πραγματικαὶ λιμενικαὶ ἀνάγκαι. — Καθυστερεῖ ἡ ἀνέγερσις νέων ἀποθηκῶν. — Αἱ εὐθύναι διὰ τὴν ἀπονέκρωσιν τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης. — ‘Ἡ ἐπέκτασις τῶν λιμενικῶν ὄρίων καὶ ἡ ἀδιαφορία διὰ τὴν ἴδρυσιν βάσεως ἐπισκευῶν.

‘Ανησυχοῦμεν διὰ τὸ μέλλον τοῦ λιμένος. Οἱ διοικοῦντες τὸν Ο.Λ.Π. συνεχίζουν νὰ ἐφαρμόζουν πεισμόνως πολιτικὴν ἥτις εἰς οὐδεμίαν πρόβλεψεν καὶ τὴν στοιχειωδεστέραν. ἔστο, στηρίζεται πλέον. ‘Ἡ συνεχῶς μειούμενὴ ἐμπορευματικὴ κίνησις — εἰνὲ ἡδη ἀύτη κατὰ 25 % μικρότερη τῆς περυσινῆς — ἡ κατό φυσικὸν ἐπακόλουθον μείωσις τῶν λιμενικῶν ἐσόδων καὶ ἡ λίαν προσεχῆς ἀποστέρησις τοῦ λιμένος ἐκ τοῦ ὅγκου τῶν εἰσαγομένων ύγρων καυσίμων κατόπιν τῆς πεικεμένης λειτουργίας τοῦ διύλιστηρίου, δὲν ἡρευσαν διὰ νὰ καταστήσουν πλέον νονυμεῖ τὴν διοίκησιν τοῦ Ο.Λ.Π. ‘Ἐλαυνομένη ὡστὴ ἀπὸ μίαν περιέργην μανίαν νέων ἔργων, ἀσκόπων ἐπολλοῖς, διασκορπίζει δεκάδας ἐκατομμυρίων εἰς καλλωπιστικά, ἀλλὰ ἀντιπαραγωγικά ἔργα. ἔξαπτα τῶσα ἑαυτὴν, ὅτι ἀσφαλῆς εἰνὲ πάντοτε ἡ οικονομικὴ θεοῖς τοῦ Ο.Λ.Π., ἐνῷ θὰ γνωρίζῃ καλῶς, ὅτι τὸ λογιστικὸν σύστημα τὸ ἐφαρμοζόμενον στήμερον ὑπὸ τοῦ Ὀργανισμοῦ καὶ τὸ ὅποιον μὲ μειωμένην κίνησιν ἐμφανίζει.... ὑδημένα ἐσόδα, κρήζει πλήρους ἀναθεωρησεως. ‘Ἡ ἡλικία τοῦ ἀριθμοῦ περίπου ἔνα καὶ πλέον αἰώνων (νόμος Σ.Ι.Β. τοῦ 1852 ‘περὶ δημοσίου λογιστικοῦ’).

Δὲν ἐπέτυχον οἱ διοικοῦντες τὰ τελευταῖα ἔτη τὸν Ο.Λ.Π. νὰ ἀξιοποιήσουν παραγωγικῶν τὸν λιμένα. Εἶνε πολλαὶ καὶ σοβαραὶ αἱ ἐλλείψεις τοῦ πρώτου ἐμποροναυτικοῦ μας κέντρου, αἵτινες καὶ τὸ καταδικάζουν νὰ διαδραματίζῃ δευτερεύοντα ρόλον εἰς τὸν μεσογειακὸν χώρον. Διότι στρεπτοὶ παντὸτε ἀπαρκῶν ἀποθηκευτικῶν χώρων διὰ τὴν οἰκονομικὴν κατασκευὴν, διότι δὲν ἐπέτυχε νὰ οὐσιαστοποιήσῃ τὸν θεσμὸν τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης, διότι δὲν ἐξεμεταλλεύθη τὴν ισχυρὰν ἀκτινοθολίαν του ὡς ναυτιλιακοῦ κέντρου διὰ νὰ ἰδρυσῃ, μίαν προσοδοφόρων βάσιν ναυτικῶν ἐπισκευῶν, διότι, τέλος, δὲν ἐμεριμνησε διὰ τὴν διεύρυνσιν τῶν ὄριων του, τὴν ἐπέκτασιν τῶν χερσαίων καὶ θαλασσίων του χώρων.

‘Ἄπροθυμως, μὲν χλιαρὴν τὴν διάθεσιν ἡ διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. ἀντεμπώπισε μέχρι τοῦδε τὸ μεγάλα αὐτὰ θέματα, ἐπὶ τῶν δόπιων θὰ ἔπρεπε νὰ ὅλη προσπάθειά της διὰ τὴν λιμενικὴν ἀνασυγκρότησιν νὰ εἴχε θεμελιώθη. Προέταξεν, ἀντιθέτως, τὸν εὐθετισμὸν τοῦ λιμένος, τὴν κατασκευὴν ἔργων ἔξυπηρτούντων τὴν τουριστικὴν του καὶ μόνον παράστασιν. Τεραστία ποσοῦ, τὸ μεγάλυτερον μέρος τῶν δαπανήσθεντων ὑπερεκατὸν ἐκατομμυρίων εἰς κρηπτιδώματα καὶ προβλήτας, διὰ τὴν ἔξυπηρτησιν τοῦ ἐπιβάτου, διετέθησαν. ‘Ἐπενδύσεις πολυτίμων κεφαλαίων, αἵτινες ἔχουν σκοπὸν καὶ σημασίαν στὸν τὸ ἐμπόρευμα δὲν στοιδάζεται εἰς κλειστοποιητικὸν χώρων καὶ ὅταν τοῦτο δὲν καταστρέφεται — ὅρα ἐπανειλημμένας διαμαρτυρίες τῶν οἰκείων Οργανώσεων — ἐκτεθειμένον ἐν πατίθρῳ.

‘Τὸ πότε τῶν πρίεστων τῶν πραγμάτων ἡ σαγκάσθη, τέλος, ἡ διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. νὰ ἔξαγγειλή πρόγραμμα ἀνέγερσες ἀποθηκῶν. Παρηλθεν, ὅμως ἔτος ἀπὸ τῆς ἔξαγγειλας αὐτῆς καὶ αἱ νέαι ἀποδῆκαι δὲν ἥρισαν γὰρ ἀνέγειρωνται. ‘Ἀντιθέτως, μὲν ὀδικαιολόγητον σπουδῆν, παρενδήθησαν αἱ ἔργαστα διὰ τὸν ἐκβάθυνσιν τῆς λεκάνης καὶ τοῦ διαύλου τοῦ λιμένος. ‘Ἐπεδόλλετο, παρεσχέθη ἡ αἰτιολογία, νὰ ἀποκτήσῃ ίκανή βάθη ὁ λιμὴν διὰ νὰ δέχεται ευχερῶν τὰ ναυπηγούμενα δῶνεν καὶ ὄγκωδεστέρα πλοία. ‘Ἐπεδόλλετο νὰ ἀποτραπῇ δικίνδυνος τῆς ἀχρήστευσεως τοῦ λιμένου ἀπὸ τὰς τάσεις τῆς συγχρόνου ναυπηγικῆς. Φιλολογία! Μέχρι τῆς ἀνακαλύψεως τοῦ κινδύνου αὐτοῦ, οὐδὲν σκόφος ἐδυσχεράνθη ποτὲ κατὰ τὸν ἐλλιμενισμὸν του εἰς τὸν Πειραιά, ἐν οὐδεμίᾳ δὲ περιπτώσει ἀπεδειχθῆ ἀπὸ τῆς ἀπόφεως αὐτῆς ὁ λιμὴν ἀσυγχρόνιστος. ‘Υπῆρχε, λοιπόν, ὅλος ὁ χρόνος διὰ νὰ ἀνέμενον αἱ ἔργαστα τῆς ἐκβάθυνσεως τὰς τῆς ἡγεμονεύσεως νέων ἀποθηκευτικῶν χώρων. Διότι ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς διασφαλίσεως τοῦ ἐμπορεύματος, οἱ Πειραιεῖς εύρισκεται τῷ ὄντι πολὺ κομβοθερμένον.

Διὰ τὴν ἀπονέκρωσιν τοῦ θεσμοῦ τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Λ.Π. ἔχοντες τὴν ἐσφαλμένην ἀπόψιν, διὰ μία νομοθεσία καταργοῦσσα ἐν τελωνειακὸν καθεστὼς εἶνε ἀπαρκής διὰ νὰ δημιουργήσῃ ἀλκυοτικὴν διὰ τὸ ἐμπόριον πραγματικότητα, ἀπέριπτουν εὐδύνας εἰς τὸν ἐμπόρον, τὸν βιομήναν, τὸν βιοτέχνην εἰσέτι.

Πιστεύει ὁ Ο.Λ.Π., ὅτι ἄν ἔνας ίκανὸς ἀριθμὸς βιομηχανῶν καὶ βιοτεχνῶν είχεν ἐγκατασταθῆ κατὰ τὴν τετραετίαν τῆς ἀπαναλειτουργίας τοῦ θεσμοῦ εἰς τὸν χώρον τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης, τότε καὶ Ζώνην βιομηχανικὴν θὰ είχομεν συστήσην καὶ μία ζωηρὰ κίνησις εἰσαγωγῆς πρώτων ύλων καὶ ἔξαγωγῆς βιομηχανικῶν προϊόντων θὰ εἴχε δημιουργῆθη. ‘Ορθό κατ’ ἀρχὴν ἡ ἀποψίς. ‘Ἀλλ᾽ ἔρωτάται: Τί ἔπρεξε πρὸς τὴν κατεύθυνσιν σύντην ὁ Ο.Λ.Π.; Μὲ ποιὸν τρόπον τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ἐλληνικοῦ καὶ τοῦ ἔνους κεφαλαίου ἐπεξειρόταν νὰ προσελκύσῃ; Μήπως ὄργανωσε ποτὲ τὴν διαφημιστικὴν προβολὴν τοῦ λιμένος, προκειμένου νὰ ἐνημερώσῃ τοὺς ιδιοκύντες αὐτοῦ καὶ τοὺς ἔνους ἐνδιαφερούμενους ἐπὶ τὸν εὐκολιῶν τὰς ὅποιας προσφέρει ἡ Ἐλευθέρα Ζώνη τοῦ Πειραιῶς; ‘Ατυχῶς, ὄχι.

‘Ἄλλα καὶ ἔξι ἔνος εἰσέτι λόγου ἡ οὐδεμίη διὰ τὴν ἀπονέκρωσιν τοῦ θεσμοῦ τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης, καθ’ ὀλοκληρώσαν, σχεδόν, εἰς τὸν Ο.Λ.Π. ἐπιστρέψει. Παραπονοῦνται οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ὀργανισμοῦ, διατὶ ἡ Ἐ-

λευθέρα Ἐμπορικὴ Ζώνη δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ μετατραπῇ καὶ εἰς βιομηχανικὴν τοιαύτην. Καὶ ἔρωτάται, που, εἰς ποιὸν χώρον θὰ ἔγκαθισταντο αἱ ἴδρυμέναι βιομηχανίαι καὶ βιοτεχνίαι; Διότι τὸ πρόβλημα τοῦ χεροσίου χώρου τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης δὲν είνε δυνατὸν νὰ λυθῇ διὰ τῆς μετεωρικῆς ἀπαλοτριώσεως τῆς Ζωαγορᾶς τοῦ Λούκου ἢ καὶ διὰ τῆς ἀποδεσμεύσεως μέρους τῆς ὑπὸ τοῦ στρατοῦ κατεχομένης λιμενικῆς περιοχῆς.

Διὰ τὴν ἴδρυσιν ἐπισκευαστικῆς βάσεως καὶ τὸν ἔξοπλισμὸν τοῦ λιμένος διὰ μίας ίκανῆς ἀνυψωτικῆς δυνάμεως πλωτῆς δεξαμενῆς, ὁ Ο.Λ.Π. τὴν αὐτὴν ἀπροσδύμιαν ἐπέδειξεν. ‘Ὑπεριχέθη τὴν διαιροφράσιν τῆς παρὰ τὸν ηνοδόχον φορτηγίδων περιοχῆς διὰ τὴν ἔγκαταστασίαν τῶν σιδηροδιοικητικῶν ἔργων παστούσιων, ἐγνώσει του, ὅτι ἡ συνενόπτησις τῶν οἰκείων ἐπιχειρήσεων διὰ μίαν στενὴν μεταξύ των συνεργασίων, ήτις ἔτιθετο ὡς προϋπόθεση, δὲν ἐπρόκειτο, τελικῶς, νὰ επιτεχθῇ. Εύτυχως, ὅτι τὴν ἐπιτακτικὴν αὐτὴν ἀνάγκην τοῦ πειραιώκου λιμένος ηλθε τὸν καλύψη τώρα ἡ ιδιωτικὴ πρωτοβουλία. ‘Ἡ ἴδρυσις καὶ ἐπισκευαστικοῦ κλάδου εἰς τὰ ‘Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα, ἀτίνα διὰ δύο μεγάλων δεξαμενῶν θὰ ἔξοπλισθούν, θὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων τὰς ὄποιας εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς δι’ ἐπισκευάς της πειραιώκου λιμένων.

‘Ἡ ἀνάγκη τῆς ἐπεκτάσεως τῶν λιμενικῶν ὄριων μόλις τώρα πρήξει νὰ συνειδητοποιηθῇ ὑπὸ τῆς διοίκησεως τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ οὕτι χωρὶς κάποιο στόματο πανικοῦ. Καὶ θὰ είνε ιδιαίτερως δυσχερής ἡ σχετικὴ διαδικασία τῆς ἐπεκτάσεως τῶν ἀρμοδιοτήτων τοῦ ‘Ὀργανισμοῦ μέχρι τῆς Ισθμίας. Εἰς πολλὰς ἀντιδράσεις, πολιτικὰς καὶ οἰκονομικὰς, αὐτὴ θὰ προσκρούσῃ. ‘Ἡ διοικητικὴ ἐνσωμάτωσις τῶν πέριξ τοῦ Πειραιῶς όρμων μὲ τὸν κεντρικὸν λιμένα, θὰ ἐπρεπεν ἀπὸ μακροῦ ἐπιμέλειας τῆς λειτουργίας τῶν διοικούντων τὸν λιμένα μας!

‘Ἄλλα καὶ οἱ διευθυντοὶ τοῦ λιμένος διὰ τὴν ἐκτελέσεως ἔργων εἰς τοὺς ὄμρους τοῦ Πειραιῶς λιμενίσκους, μεγάλως καὶ αὐτὴ καθυστερεῖ. Τὰ σχέδια διὰ τὴν ἀναστόρωσιν τῶν διοικούντων τοῦ λιμένος τοῦ Αγίου Γεωργίου δὲν ἥρχισαν εἰσέτι ἐκτελούμενα.

‘Ἐπ’ εὐκαιρία αὐτῆς τῆς προχειρίου ἀνασκοπήσεως τῆς ὅλης λιμενικῆς λειτουργίας παραθέτομεν στοιχεῖα τῶν κατὰ τὴν τελευταῖαν τριετίαν ἐκτελεσθέντων εἰς τὸν λιμένα ἔργων. Εἶνε χαρακτηριστικὰ τῆς μονοπλέυρου μερίμνης τῆς διοίκησεως τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὸ ἐπιβατικὸν καὶ μόνον τμῆμα τοῦ λιμένος.

Κρηπιδώματα μήκους 2.000 μέτρων κατεσκευάσθησαν διὰ τὴν ἐπιπρέπτησιν τῶν πλοίων τὸ ἀκτοπόδια, τῶν μεσογειακῶν γραμμῶν καὶ τῶν ὑπερωκεανῶν, ἐνῷ διὰ τὴν ἔξυπηρτησιν τοῦ ἐμπορικοῦ λιμένος (κρηπιδώματα ἡλείας) κατεσκευάσθησαν συνολικῶς κρηπιδώματα μήκους 200 μ. Τὸ σύνολον τῆς δαπάνης διὰ τὰς ὡς ἀνω κρηπιδώμασις ἀνῆλθεν εἰς ἑκατόν ἑκατομ. δρχ. Διὰ τὴν βελτίωσιν, ἐξ ἄλλου, τοῦ μηχανικοῦ ἐξοπλισμοῦ τοῦ λιμένος ἐδαπάνηθησαν 25 ἑκατομ. δρχ.

‘Τὸ παστοκευὴν εὑρίσκονται σήμερον εἰς τὸν λιμένα τὰ ὑπόλοιπόμενα διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τοῦ προγραμματικοῦ σχεδίου Πίπτα κρηπιδώματα τοῦ ἐπιβατικοῦ πάντοτε λιμένος καὶ ἡ ἐκβάθυνσις τῆς κεντρικῆς λεκάνης αὐτοῦ, ἡτοις προπλεύσιθε κατ’ ἀρχὴν εἰς μίαν δαπάνην 50 καὶ πλέον ἑκατομ. δρχ.

‘Ἐχει ὡσαύτως προγραμματισθῆ, συμφώνως μὲ τὰ εἰς τὴν ἐπησίαν στατιστικὴν ἐκδόσιν τοῦ Ο.Λ.Π. περιλαμβανόμενα στοιχεῖα, ἡ ἐκτέλεσις τοῦ παντοκλούματος τοῦ λιμένος τοῦ ἐπιβατικοῦ πάντοτε λιμένος καὶ ἡ ἐκβάθυνσις τῆς κεντρικῆς λεκάνης αὐτοῦ, ἡτοις προπλεύσιθε κατ’ ἀρχὴν εἰς μίαν δαπάνην 50 καὶ πλέον ἑκατομ. δρχ.

‘Ἐκβάθυνσις τοῦ διαύλου τῆς εἰσόδου τοῦ λιμένος, κατασκευὴ λιμενικῶν ἔργων εἰς Κερατσίνη, ἀνέγερσις Σταθμῶν διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῆς ἀκτοπόδιας καὶ τοὺς τῶν ἑντερικῶν γραμμῶν, κατασκευὴ πέντε μεγάλων μεταλλικῶν ὑποστέγων ἀποθηκῶν εἰς λιμένα ‘Αλάν καὶ εἰς ἀκτήνα ‘Βασιλειάδου, προσετέθη δὲ ἐσχάτως ἡ ἀνέγερσις πολυορόφου μεγάρου εἰς τὸ κέντρον τῆς πλατείας Καραϊσκάκη, ἀπαλλοτριούμενης τῆς πέριξ πειροχῆς, διὰ τὴν στέγασιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π. Εύτυχως τὸ μεγαλεπόδηλον αὐτὸν σχέδιον τὸ ὅποιον θὰ ἀπεκομφώσει τὴν πολιτικὴν τῆς σπατάλης εἰς τὸν Ο.Λ.Π., δὲν εύρισκει, ως κατεφάνη κατὰ τὴν τελευταῖαν συνεδρίασιν τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ ‘Οργανισμοῦ, οὐτέ ἐντος αὐτού θερμού θερμούς ὑποστηρικτάς.

Προτεραιότης ἀπόλυτος ἐδόθη — διὰ τὰ ὄφεσταν τοῦ παρατεθέντων στοιχείων — διὰ τὰ ἔδυα τοῦ ἐπιβατικοῦ λιμένος. ‘Ἀκολουθεῖ ἡ οὐδόλως ἀναγκαῖα καὶ λίαν δαπανηρὰ ἔργασις τῶν ἑκβαθύνσεων καὶ μόνον κατόπιν ἔπονται καὶ κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν καὶ κατὰ τὸν προγραμματισμόν, τὰ ἔργα διὰ τὸν ἐμπορικὸν λιμένα.

‘Ἴδου τὰ στοιχεῖα εἰς γενικὰς γραμμάς, τὰ ὄποια θεμελιώνουν τὴν ἐπίκρισιν κατὰ τῆς διοίκησεως τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ δικαιολογοῦν τὴν ἀνησυχίαν διὰ τὴν αὔριον τοῦ λιμένος.

Telephone: MUtual 1-6633

**TRANS-OCEANIC SHIPPING AGENCY
NAYTIKOI PRAKTOREΣ**

Cable Address: KARABROS
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ E. P. KARADONTIS

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

**FARSEEING OWNERS
USE BAD TIMES**

**BY CONVERTING
THEIR SHIPS**

To PREPARE FOR A BETTER FUTURE

**THEREFORE
CONSULT**

THE

INTERNATIONAL MAC GREGOR ORGANIZATION

**REPLACE TIME WASTING
WOOD OR PONTOON COVERS
WITH QUICK OPERATED STEEL WATERTIGHT HATCH COVERS**

**PROFIT BY TIME AVAILABLE
IN A PERIOD OF LOW FREIGHT RATES**

BY MAKING A QUICK CONVERSION

BELGIUM
FRANCE
GERMANY
HOLLAND
ITALY
JAPAN
NORWAY
SPAIN
SWEDEN
U.S.A.

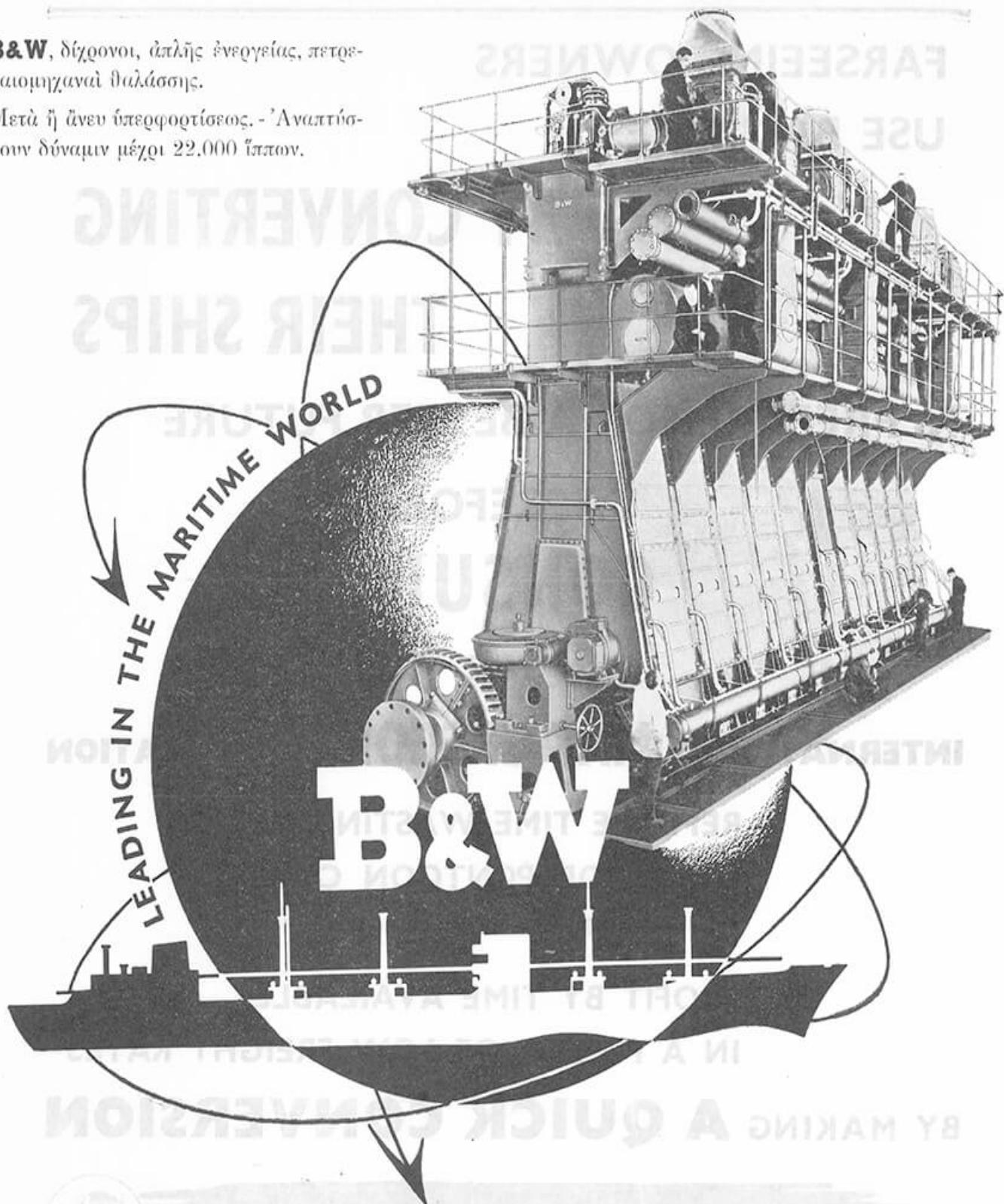
MAC GREGOR-COMARAIN
MAC GREGOR-COMARAIN S.A.
DEUTSCHE MAC GREGOR G.M.B.H.
MAC GREGOR-COMARAIN, HOLLAND, N.Y.
SOCIETA ITALIANA MAC GREGOR
MAC GREGOR FAR EAST LTD.
NORSK MAC GREGOR A.S.
ELCANO MAC GREGOR
ANKERLOKKEN MAC GREGOR COMPANY A.B.
MAC GREGOR-COMARAIN INC.
MACGREGOR & CO. NAVAL ARCHITECTS LTD., WHITLEY BAY,
GREAT BRITAIN

ANTWERP
PARIS
BREMEN
AMSTERDAM
GENOVA
TOKYO
OSLO/BERGEN
SEVILLA/MADRID
GÖTEBORG
NEW YORK



B&W, δίχρονοι, άπλης ένεργειας, πετρελαιομηχαναί θαλάσσιοι.

Μετά ή ανέυ ύπερφορτίσεως. - Αναπτύσσουν δύναμιν μέχρι 22.000 ίππων.



Ανά τους ωκεανούς και στις θαλάσσιες του κόσμου θὰ εῦρητε τὰ άρχικὰ γράμματα
B&W - BURMEISTER & WAIN

Περίπου 800 νέατα κατασκευαί παρεδόθησαν από τὰ Ναυπηγεῖα **B&W**, ἐνῶ περίπου ἓν τρίτον τοῦ συνολικοῦ άριθμοῦ τῶν Μότορσπις κινοῦνται διὰ μηχανῶν τύπου **B&W**.

ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ

Γενικός Αντιπρόσωπος ἐν ΕΛΛΑΔΙ:

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28Α - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 40.573

ΔΑΝΙΑ

ΤΗΛ. ΔΙΝΕΙΣ BURWAIN - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ Κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ (Αύγουστος). Σαφείς πλέον αἱ ἐνδείξεις, ὅτι βαίνουν βελτιούμεναι αἱ ἐργασίαι εἰς Ἀμερικήν. Ἡ πρὸς τὴν ἀνιούσαν τάσις καταφαίνεται, ὥπως πρὸς ἔτους, ἡ πρὸς τὴν κατιούσαν.

— Ἀγνωστον, βεβαίως, ἀνὴρ βελτιώσις εἰνεὶς ἀπλῆ διακύμανσις ἡ ἡ πραγματικὴ ἄρχη μιᾶς κυκλικῆς καὶ πάλι περιόδου εὐημερίας. Αἱ διεθνεῖς, πάντως, ἔξελιξις ὑπόδεικνύουσι δοπάνας ἐθνικῆς ἀμύνης μεγαλύτερας καὶ προσθέτους πληθωριστικᾶς υψώσεις τῶν τιμῶν.

— Εἶναι χαρακτηριστικὴ τῶν δισφαινιμένων τάσεων ἡ ὑψώσις εἰς τὸ χρηματιστήριον τῶν μετοχῶν ὠρισμένων βιομηχανικῶν, σχέσιν ἔχουσῶν μὲ τὴν ἐθνικὴν ἀμύναν, (χάλυβον, χαλκοῦ, μεταλλείων χρυσοῦ).

— Ἐλλὰς καὶ αἱ τιμαὶ χονδρικῆς καὶ λιανικῆς πωλήσεως ὠρισμένων εἰδῶν διατηρούνται σταθεραὶ καὶ ὑψώθησαν ἥδη, ἐνῷ καὶ τὰ ἀτομικὰ εἰσοδήματα κατὰ τὸν Ἰουνίον διεπιστώθησαν ὑψηλότερα καὶ ἡ βιομηχανικὴ παραγωγὴ ἐπίσης.

— Ἡ ψυχολογία τοῦ ἀγοραστοῦ, ἡ τακτικῶς ἐλεγχομένη, δὲν εἰνε πλέον ἀπαισιόδοξης. Πιστεύεται τώρα ἀπὸ τὸ πολὺ κοινόν, ὅτι ἡ ἔξελιξις τῶν ἐργασιῶν βάθει εἰνε καλυτέρα κατὰ τοὺς ἐπομένους μῆνας, ἐνῷ πρὸ τοῖς ἐπιστεύετο βαίνουσα ἐπὶ τὰ χείρω.

• **Αμερικής** καὶ πάλιν ὁ κίνδυνος τοῦ πληθωρισμοῦ τοῦ δολλαρίου προβάλλει, κατὰ τοὺς Ἀμερικανούς ἀρμόδιους. Ἡ ἀνατίμησις τῶν ἀξιῶν εἰς τὸν Οὐώλλα Στρήτ ἔκεινον ἔχει τὴν ἀφορμήν.

— Τὸ δημόσιον χρέος αὐξάνει. Τὰ ἐλλείμματα τοῦ προϋπολογισμοῦ διαπιστούνται σημαντικά. Τὸ κυκλοφορούν χαρτονόμισμα διογκοῦται. Τὸ κοινόν προτιμᾷ τὰ εἰδὸν καὶ τὰς μετοχὰς παρὰ τὸ χαρτονόμισμα. Προτιμᾶ τὰς ἀγορὰς ἐπὶ πιστωσεῖ, διότι διαβλέπει ὑψώσιν τῶν τιμῶν.

• **Ἐκπρόσωποι** τῶν δύο βιομηχανιῶν — τοῦ χάλυβος καὶ τοῦ αὐτοκινήτου — αἱ ὅποιαι βαρύτερον πάστης ἀλλῆς ἐπλήγησαν ἀπὸ τὴν οικονομικὴν ὑφεσιν, δὲν προβλέπουν εἰς τελευταίας τῶν ἀνακοινώσεις τὴν ἀμερικήν ἐπάνοδον ἐνὸς νέου «μπούτη» τῆς ἀμερικανικῆς οικονομίας.

— Ο πρόδρομος τῆς «Γιουνάιτεντ Στήλη» ἐδήλωσε: «Βελτίωσιν ταχεῖαν κατὰ τὸ ὑπόλοιπον 1958 δὲν πρέπει νὰ περιμένωμε, ὅπως τινες πιστεύουν». Καὶ ὁ πρόδρομος τῆς Τζενερελό Μότορς: «Μία μετρία τάσις πρὸς ἄνοδον ἥρχισεν».

• **Ηύδην,** ὡς ἄλλως τε ἀνεμένετο, ἀπὸ Ιησοῦ Αὐγούστου ἡ τιμὴ τοῦ χάλυβος εἰς τὰς Ἁνωμ. Πολιτείας, μετὰ τὴν πρόσφατον ἀνατροπαραμογῆν τῶν ἡμερομίσθιων τῆς σχετικῆς βιομηχανίας. Ἡ αὐξῆσις κατὰ μέσον ὄρου γύρω τῶν 2.75 % διὰ μίαν δεκάδα προϊόντων, (δολ. 5 περίπου κατὰ τὸν), ἐλπίζεται ἐλάχιστην νὰ προκαλέσῃ ἐπιβάρυνσιν τοῦ κόστους διαφόρων βιομηχανικῶν εἰδῶν (αὐτοκινήτων, ἡλεκτρικῶν εἰδῶν κλπ.).

• **Ἐντείνεται** ἡ νευρικότης εἰς τὴν Δυτ. Εὐρώπην διὰ τὴν πορείαν τῆς οικονομίας. Ἀναμένεται ἡ χειροτέρευσις τῶν ἐργασιῶν περὶ τὸ τέλος τοῦ τρ. ἔτους ἡ τὰς ἀρχὰς τοῦ προσεχοῦς.

— Ο «Ἀγγλος ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν προσφάτως ἐδήλωσεν: «Ἡ αὐξῆσις εἰνεὶς γεγονός». Ἀνεφέρθη εἰς τὴν πτώσιν τέως ζητήσεως, χάλυβος, γαιάνθρακος καὶ ὑφασμάτων.

— Ο γενικὸς γραμματεὺς τοῦ «Οργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Εὐρωπαϊκῆς Συνεργασίας» προβλέπει πτώσιν τῶν ἐξαγωγῶν διὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας καὶ περιορισμὸν τῶν ιδιωτικῶν ἐπενδύσεων.

— «Ἄλλοι ἀσύρμοδοι, ὅπως ὁ περισσότερον αἰσιόδοξος Γερμανὸς ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν, διαβλέπουν καὶ αὐτοὶ ἡμέρας δυσχερεστέρας διὰ τὸ μέλλον.

• Πρόσφατος τούναντίον κυβερνητικὴ ἀνακοίνωσις ἀναφέρεται εἰς τὴν κρατοῦσαν ἐν «Ἀγγλίᾳ εὐημερίαν, ἡτὶς καὶ χαρακτηρίζεται ἀπὸ τὰ ὑφιλὰ ἡμερομίσθια, τὴν ζωηροτέραν ἀγοραστικὴν κίνησιν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἀποταμίευσεως.

— Ο ἀριθμὸς τῶν πωλήσεων αὐτοκινήτων ἐδιπλασιάσθη κατὰ τὸ α', τρίμηνον τοῦ 1958 (μὲ παραγωγὴν 278.355 μονάδων, ἐναντὶ 158.947 τοῦ ἀντιτοίχου τριμήνου 1957), τὰ ἡμερομίσθια ἡδήσησαν κατὰ 6%, τὸ ἀτομικὸν εἰσόδημα κατὰ 7% (φθῶν τὰ 310 ἑκατοντά). λιρῶν ἑπτάσιων), ἐνῷ καὶ αἱ δαπάναι τῆς καταναλώσεως ἡδήσησαν κατὰ 7%.

— «Ἐξ ἀντίθετου, αἱ ἐξαγωγαὶ ἐμειώθησαν κατὰ 3%, ἀλλὰ καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ περιορίσθησαν, ὡς πρὸς τὴν ἀξίαν των, κατὰ 11%, τοῦ ἡμίσεος τοῦ ἐν λόγῳ ποσοστοῦ ὀφειλομένου εἰς τὴν πτώσιν τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ὄλων.

• Κατὰ τὸν γερμανικὸν Τύπον, διὰ πρώτην φορὰν ἀπὸ τοῦ πολέμου τὸ ἀμερικανικὸν ιδιωτικὸν κεφαλαιον παρέχει πιστώσεις εὑρείας ἐκτάσεως εἰς τὴν γερμανικὴν Οἰκονομίαν.

— Εἰς ἑκατοντάδας ἑκατομμυρίων μάρκων θὰ ἀνέλθουν τὰ μακροπρόθεσμα δάνεια πρὸς τὰς σοδαρωτέρας τῶν γερμανικῶν ἐπιχειρήσεων, μεταξύ των 6%, ἐξοφλητέας εἰς μάρκα.

— Αἱ μεγάλαι ἀμερικανικαὶ ἀφαλοπιστικαὶ ἑταῖραι καὶ ἄλλα πιστωτικὰ ιδρύματα συνεπήρησαν σχετικὸν ὅμιλον ἐπενδύσεων εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν. Ειδικὴ Τράπεζα συνεπήρησε πρὸς τοῦτο εἰς τὴν Φραγκούρτην.

• Αἱ διαπιστώσεις ἀπὸ τὴν συστολὴν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας, Στατιστικαὶ τοῦ γερμανικοῦ βιομηχανικοῦ Ἰνστιτούτου διὰ τὸ ατρίμηνον τοῦ τρ. ἔτους ἀναφέρουν, ὅτι κατὰ 7.7 % ἐπέσειν ἡ ἀξία τῶν παγκοσμίων ἐξαγωγῶν καὶ κατὰ 6.5 % τῶν εἰσαγωγῶν, ἐναντὶ τοῦ ἀνιστούχου περιστοῦ τριμήνου. Ἡ πτώσις τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ὄλων συνέπειν εἰς τὴν ἐκπτωσιν τῆς ἀξίας τῶν εἰσαγωγῶν τῆς Εὐρώπης.

• Δὲν βάλλειν διεύφοροι διὰ περιπέτειας διὰ τὴν βιομηχανίαν τοῦ πετρελαίου εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν. Οἰσχυρὸς ἀνεμος τοῦ ἀθνικού σχέσιν ἔχει ἀμερικανικού μὲ τὰ κέρδη τῶν πετρελαίων.

— Οχι πολὺ ἀργά, ὑπὸ οἰνοδήποτε καθεστώς φιλοδυτικὸν ἡ φιλοναστηρικόν, βάθει ἀξιωθείσουν ἀπὸ τὰς παραγωγούς χώρας τὰ περισσότερα ποσοτά συμμετοχῆς εἰς τὰ κέρδη τῶν πετρελαίων.

— «Ἡδη ἡ ἀγγλικὴ κυβερνητικὴ συνέστησεν εἰς τὴν «Ιράκ Πετρόλεουμ», προλαμβάνουσα τὴν ἀνωμαλίαν, νὰ ὑποχωρήσῃ εἰς τὸ αἴτημα τῆς αὐξήσεως. Θά ἐπακόλουθουσαν καὶ αἱ ἄλλαι χώραι καὶ τὰ σειχάτα. Η Ἰσπανία καὶ ἡ Ἰταλία συνεψώθησαν ἡδη τὴν μεγαλυτέραν συμμετοχὴν διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὴν παραχώρησιν νέων πηγῶν.

• Τρίωρος σύσκεψις ὑπὸ τὸν κ. Ἀντενάουερ εἰς τὴν Μπόνην διὰ τὸ ζῆτημα τῶν γαιανθρακωρχείων. Τὰ ὑψητάμενα ἀποθέματα 9.5 ἑκατομτόν τόννων ὑποχρεώνουσαν τοὺς ιδιοκτήτας τῶν ὄρυχεων νὰ ἐργάζωνται μειωμένη τὴν παραγωγὴν. Οἱ γαιανθρακωρχούρονται.

— «Ἡ ζῆτησις τοῦ γαιανθρακοῦ βαίνει περιοριζομένη, λόγω τῆς σημειουμένης ἡδη συστολῆς εἰς τὴν βιομηχανικὴν δραστηριότητα καὶ τῆς μετατροπῆς τοῦ καυσίμου τῶν ἐγκαταστάσεων — ἀπὸ τοῦ γαιανθρακοῦ εἰς τὸ πετρέλαιον.

— «Ἐκ παραλλήλου τὰ φθασίματα τῶν ἀμερικανικῶν γαιανθρακοφορτίων συνεχίζονται εἰς ἐκτέλεσιν ὑψητάμενων συμβολῶν.

— «Ἀνεξαρτήπτως πάσσας σχετικῆς μὲ τὰ ἀποθέματα κυβερνητικῆς ἐνεργείας, είνε πιθανὸν νὰ περιορισθούν εἰς τὸ δυνατὸν ἐλάχιστον αἱ ἐκ τοῦ ἔξωτεροῦ εἰσαγωγαὶ. Τὸ τοιοῦτον δὲν ἀπεφασίσθη ἀκόμη. Συμβολίατον πάντων νέων ἀγώνων δὲν φαίνεται νὰ συναφθούν εἰς τὴν πρότεραν ἔκτασιν. Αἱ μεταφοραὶ συνεπῶς βάθει εἰνε ὀλιγώτεραι.

— «Ἄσ σημειωθῇ, ὅτι ἐφέτος βάθει εἰσαχθούν περὶ τὰ δέκα ἑκατομτόν γαιανθράκων, ἐναντὶ τῶν 16.5 ἑκατομτόν τὸν. κατὰ τὸ 1957.

• Δεκαετένες διεθνεῖς ἑταῖροι πετρελαίων συνέστησαν εἰς Παρισίους μίαν ἑταῖρικὴν ὄργανωσιν, ἵνα μελετήσῃ καὶ ζητήσῃ τὴν βοήθειαν τοῦ γαλλικοῦ κράτους διὰ τὴν ἐγκαταστάσιν ἐνὸς τεραστίου πετρελαιαγωγοῦ μεταξύ Μεσογείου καὶ τοῦ ποταμοῦ Ρήνου, μέσω τοῦ ὄποιού βάθει ὁ διοχετεύεται τὸ πετρέλαιον πρὸς τὰ κέντρα βιομηχανικῆς παραγωγῆς τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, μὲ ὀλιγώτεραν δεπάνην διακινήσεως, περ' ὅσην διὰ τῶν λιμένων τοῦ Κόντινεντ.

— «Ἄσ σημειωθῇ, ὅτι ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν αἱ ἐνέργειακαὶ ἀνάγκαι τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἀναπτυσσονται ταχύτατα, μη δυνάμεναι νὰ καλυφθοῦν ἀπὸ τὸν γαιανθρακό. Πρόδηλη μάσεωτάπεις μεταφορᾶς ἀνακύπτων καὶ δεσμούντων, ὅτι τὰ βαρύτερα καύσιμα παράγονται εἰς παρακτία διύλιστηρια, δὲν δύνανται νὰ διοχετεύσουν εἰς μακρὰς ἀποστάσεις, δι' ὅ καὶ ἀπεφασίσθη, νὰ διύλισωνται εἰς τὸ ἔσωτερον τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης μεταφερομένου εἰκεῖ ἀργού πετρελαιού ἀπὸ τὴν Μεσογείον.

— Τὸ Στρασβούργον, ὅπερ ἀποτελεῖ κόμβον ποταμίων καὶ χερσαίων συγκοινωνιῶν, ἐκριθῆ πρόσφορον διὰ τὴν ἀνέγερσιν δύο διύλιστηρων. Αγγλὸς θά ἐνώσῃ τοῦτο μὲ τὴν Μεσογείον, μὲ προέκτασιν ἐκ Στρασβούργου πρὸς Βορρά διὰ τῆς Κολωνίας μέχρι τοῦ Ρόττερνταμ. Οσακίς σημειώνονται ἀνωμαλίαι εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν, τὰ Διυλιστήρια τοῦ Στρασβούργου βάθει τροφοδοτούνται ἀπὸ πετρελαιού τοῦ Δυτ.

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύκτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χρῶν ψυγείου

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

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

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

τικού 'Ημισφαιρίου.

• Παρά τό γεγονός τών χαμηλών ναύλων καὶ τῆς περιωρισμένης ζητήσεως σιτηρών, στατιστικαὶ τοῦ πρώτου έξαμηνου διὰ τάς παγκοσμίως κλεισθείσας ναυλώσεις πρὸς μεταφοράν σιτηρών, ἀνήλθον — κατὰ στατιστικὴν γνωστοῦ ναυλομεστικοῦ Οίκου, τοῦ Λονδίνου — εἰς 8.550.000 τόν., ἔναντι 7 ἑκατομμυρίων τόνων τοῦ ἀντιστοίχου έξαμηνου τοῦ 1957 καὶ 8.750.000 τόν. τοῦ α' έξαμηνου τοῦ 1956.

"Οσον ἀφορᾶ τοὺς γαιάνθρακας (περιλαμβανομένων καὶ τῶν συμβολαιῶν διὰ συνεχῆ ταξίδια), πτωχὸν ὑπῆρξε τὸ α'. έξαμηνον τοῦ 1956. Τὸ σύνολον τῶν ναυλώσεων ἀνήλθεν εἰς 8.3 ἑκατομμυρία τόνων, ἔναντι 25.5 ἑκατομ. τόν. (τοῦ 1956), περιλαμβανομένων καὶ τῶν συνεχῶν ταξιδίων, ἄτινα ἔξετείνοντο — εἰς τίνας περιπτώσεις — μέχρι τοῦ 1962.

— Διὰ τὰ σιδηρομεταλλεύματα ἐλλείπουν αἱ στατιστικαὶ, διαπιστοῦται, ὅμως, ἡ αἰσθητὴ μείωσις τῶν εἰσαγωγῶν εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Γερμανίαν, λόγῳ καὶ τῶν ἕκει μεγάλων ἀποθεμάτων. Τῆς Ἀγγλίας αἱ εἰσαγωγαὶ σιδηρομεταλλεύμάτων καὶ μαγγανίου κατὰ τὸ α'. έξαμηνον τοῦ 1958 ἀνήλθον εἰς 7.250.000 τόν. καὶ ἥσαν κατά τὸ ὑψηλότερον τοῦ ἀντιστοίχου έξαμηνον 1956-57.

— Κατὰ τὸν ἴδιον ναυλομεστικὸν Οίκον, τὸ μέλλον τῆς ναυλαγορᾶς ἔξαρταῖ ἀπὸ τὰς ἀνάγκας τῆς εὐρωπαϊκῆς καταναλώσεως εἰς ἀμερικανικὸν γαιάνθρακα. "Ἄν, ὅπως καὶ κατὰ τὴν προπολεμικὴν περιόδον, ἡ Εὐρώπη δυνηθῇ νὰ καλύπτῃ τὰς ἀνάγκας τῆς ἀπὸ τὴν ἔγχυριον, μόνον παραγωγήν, τότε ἡ ἀπασχόλησις τῶν ἡδη ἐν παροπλισμῷ τελουντῶν σκαφῶν, καθὼς καὶ ἀρκετῶν ἐκ τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ, δέον νὰ θεωρήται λίαν προβληματική.

• Τὴν Ἰην 'Ιουλίου ἐ. ἔ. τὰ ὀποθέματα παντὸς εἰδοῦς δημητριακῶν εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας — ἔξαιρεσί τοῦ σίτου — ἐνεφάνισαν ρεκόρ ἄνευ προηγουμένου. "Οσον ἀφορᾶ τὰ σιτηρά, ἥσαν κατώτερα τῶν πρὸ ἔτους περιορισθέντα εἰς τὸ ἐπίπεδον τῆς Ἰην 'Ιουλίου 1953. Αἱ σχετικαὶ ποσότητες εἰς μπούσελς καὶ εἰς στρογγυλοὺς ἀριθμοὺς εἰχον ὡς



SOL
(Always at your service)

SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS: "ESOEL", GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC
SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST
SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK
TELEGRAMS: "OCEANSHIP", GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED - CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

ἔξης:

— Σίτος 880 ἑκατομ. μπούσελς, σίκαλις 10 ἑκατομ. μπούσελς, ἀραβόσιτος 2 δισεκατομ. μπούσελς, βρώμη 326 ἑκατομ., σόγιοι 107 ἑκατομ., λιναρόσπορος 9 ἑκατομ. καὶ κριθὶ 169 ἑκατομ. μπούσελς.

— Διὰ τὸ ἀμερικανικὴν κυβέρνησιν τὸ πρόδημα τῆς δισεκάσεως πρὸς τὸ ἀξωτερικὸν τῶν ἀνωτέρω ὀποθεμάτων κατέστη δισχερέστερον, δεδομένου, ὅτι καὶ ἡ ἐφετεινὴ συγκομιδὴ διαγράφεται μεγάλῃ. Τοῦ σιτοῦ προβλέπεται γὰρ φθάση εἰς 1.343 ἑκατομ. μπούσελς — 42% ἀνωτέρα τῆς περιστινῆς.

• Τὰς τελευτείας ἡμέρας τοῦ 'Ιουλίου αἱ 'Ινδίαι ἡγόρασαν εἰς τὴν σιταγορὰν τοῦ Σικάγου πέντε ἑκατομμύρια μπούσελς σιτηρῶν καὶ ἡ Δυτικὴ Γερμανία 1.8 ἑκατομμύρια μπούσελς.

• Εἰς τὸ τέλος τῆς πρώτης ἔβδομαδος τοῦ Αὔγουστου — μετὰ τὴν παραδίκην τῆς ναυλαγορᾶς ζωηρότητα — παρέμενον ἀργοῦντα εἰς τὸν Κόσμον 346 δεξαιονόπλοια, συνολικῆς χωρητικότητος 5.432.468 τόνων d.w., ἔναντι 6.011.244 τόνων d.w., τοῦ προηγουμένου δεκαπενθήμερου.

• «Ντάμπιγκ» βιομηχανικῶν καὶ γεωργικῶν προϊόντων ἀσκεῖ ἀπὸ τινας ἡ κομμουνιστικὴ Κίνα κατὰ τὴς Ιαπωνίας καὶ ἐν μέρει τῆς Ἀγγλίας. Τὰ πάντα προσφέρονται εἰς χαμηλὰς τιμάς.

— "Ἀπὸ τοῦ Πακιστάνη μέχρι τοῦ Βορείου Βιετνάμ ὑπὸ τοὺς καλυτέρους ὄρους πιστωσεων. 'Η' Ἰνδονησία, λ. χ., ἡγόρασεν 25 χιλ. τόν. δρυῆς καὶ 72.000 γιάρδες ὑφασμάτων μὲ δεκαετῆ πίστωσιν πρὸς 2 ½ %.

— "Ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος αὐξάνουν ἀλατικῶν αἱ πρὸς τὴν νοτιοανατολικὴν 'Ασίαν κινεζικαὶ ἔξαγωγαί. Γύρω τῶν 350 ἑκατομμυρίων δολλ. ἀνέρχονται τώρα, ἔναντι τοῦ μηδενὸς κατὰ τὸ 1949.

— «Ολίγον ἀκόμη — ἐτόνισεν Ιάπων άρμοδιος — καὶ ἡ νότιος 'Ασία θὰ ἐλέγχεται οἰκονομικῶς καὶ πολιτικῶς ἀπὸ τὸ Πεκίνον».

• 'Η ἀμερικανικὴ κυβέρνησις ἀπέφασισε νὰ καταβάλῃ αὐτὴ καὶ ὅχι τὰς ἀμερικανικὰ πλοῖα τὴν ἐπιδόθησαν αὐξῆσιν 3 % ἐπὶ τῶν διοδίων τοῦ Σουεζ διὰ τὴν ἔξοφλησιν τοῦ λογαριασμοῦ ἐκκαθαρίσεως τῆς Διώρυγος.

— 'Απὸ τῆς 15ης Σεπτεμβρίου 1958 θὰ ισχύσουν τὰ κάτωθι διὰ τὸν τρόπον τῆς πληρωμῆς τῆς ὡς ἄνω ἐπιδιαρύσσεως:

— Η πρόσθετος ἐπιδιάρυνσις εἰς ἑκάστη περιπτωσίην θὰ είνει ποσὸν 3

ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τῶν διοδίων τῆς Διώρυγος, πληρωτέον εἰς ἑκάστη διάδασιν καὶ εἰς οιανδήποτε κατεύθυνσιν διὰ τῆς Διώρυγος. Διὸ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ὡς ἄνω προσθέτου ἐπιδιαρύνσεως θὰ λαμβάνωνται ὑπὸ διονούν τὰ πραγματικὰ διόδια τῆς ἑκάστοτε διαδασέως, τὰ λοιπά διόδια καὶ τὰ ἐπισταλόμενα ἔξοδα εἰς μίαν ὀρισμένη διάδασην, ἦτοι ἔξοδοι λιμένος ή δικαιώματα φορτηγίδων, θὰ ἔξαιρεθον κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν.

— Ή ἐπὶ πλέον αὐτὴ ἐπιδιάρυνσις δέον δηπωνεται ἀπὸ τὸ νομίου ὑπεύθυνον πρὸς πληρωμὴν τῶν διοδίων τῆς Διώρυγος, πληρωτέον εἰς οιονδήποτε νομικοῦ ή φυσικοῦ προσώπου τὸ δότον πληρώνει τὰ ὡς διόδια διὰ λογαριασμὸν τοῦ ὑπεύθυνου διὰ τὴν πληρωμὴν ταύτην ἔτερου νομικοῦ ή φυσικοῦ προσώπου.

— 'Η ἐπὶ πλέον αὐτὴ ἐπιδιάρυνσις θὰ είνει πληρωτέα εἰς οιονδήποτε νόμισμα εἰς τὸ δότον δύναται νὰ πληρωθοῦν ὑπὸ τοῦ ὑποχρέου τὰ λοιπά διόδια κατὰ τὰ χρόνον τῆς πληρωμῆς αὐτῶν.

α) 'Η Τράπεζα Banque de la Societe Generale de Belgique τῶν Βρυξελλῶν διωρίσθη ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως πράκτωρ τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν, ὑπεύθυνος διὰ τὴν συλλογὴν τῆς ἐπὶ πλέον ἐπιδιαρύνσεως.

β) Αἱ κάτωθι Τράπεζαι διωρίσθησαν ὑποπράκτορες τῆς Banque de la Societe Generale de Belgique πρὸς τὸν αὐτὸν σκοπὸν. 'Η Τράπεζα Banque Belge et Internationale en Egypte, εἰς τὸ Κάιρον καὶ τὴν Ἀλεξανδρεῖαν, η American Bank and Trust Co., τῆς Νέας Υόρκης, η Compagnie de Gestion et de Banque τῆς Γενεύης, η Banque Belge Ltd., τοῦ Λονδίνου, η Banque de l'Union Parisienne τῶν Παρισίων καὶ η Banco di Roma, τῆς Ρώμης.

Αἱ Τράπεζαι αἱ ἔξουσιοι διοικητές θὰ είσπραττουν τὴν ἐπὶ πλέον ἐπιδιάρυνσιν τὰ ἀνοίξουν πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον εἰδικοὺς λογαριασμούς, οἵτινες θὰ όντος διοικητῶν 'Λογαριασμοὶ 'Ηνωμένων 'Εθνῶν διὰ τὴν 'Εκκαθάρισιν τῆς Διώρυγος τοῦ Σουεζ.

— Η πληρωμὴ τῆς Διώρυγος εἰς τὴν ἀνωτέρω ἔκπτην παράγραφον ἀναφερομένων Τραπεζῶν ἐκτός τῆς 'Ηνωμένης 'Αραβικῆς Δημοκρατίας, εἴτε β) εἰς τὴν Τραπεζὰ Belge et Internationale en Egypte, η πληρωμὴ δὲ θὰ συνοδεύεται ἀπὸ τὰς συνήθεις ἀπαιτουμένας πληροφορίας κατὰ τὴν πληρωμὴν τῶν διοδίων τῆς Διώρυγος.

— 'Ἐπιπλέον, διὰ τὰς ἔξοδα τῆς ἐκκαθαρίσεως τῆς Διώρυγος θὰ καλυφθοῦν διὰ τῆς ὡς ἀνω προσθέτου ἐπιδιαρύνσεως εἰς διάστημα τριῶν ἔτων κατὰ προσεγγύσιν ἀπὸ τῆς ήμερομηνίας τῆς ἐνέρξεως τῆς εἰσπράττεως τῆς προσθέτου ἐπιδιαρύνσεως.

— 'Η εἰσπραχτὶ τῆς προσθέτου ἐπιδιαρύνσεως θὰ σταματήσῃ εύθὺς ὡς εἰσπραχθῇ τὰ ἀπαιτουμένων ποσόν. Τυχόν ἐπὶ πλέον εἰσπραχθέντα χρήματα θὰ ἐπιστραφοῦν εἰς ἑκείνους, οἱ δότοι έπληρωσαν μετὰ τὴν ήμερομηνίαν κατὰ τὴν δόποιαν ὑπελογισθη, διη τὸ ἀπαιτηθεῖσα συνολικὴ ποσότης ἔξωφληθη πλήρωσ.

ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΗΣ ΓΕΝΕΥΗΣ

ΤΟΥ κ. ΓΙΑΝΝΗ Α. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ

Ἐδημοσιεύθησαν ἡδη εἰς τὸν Τύπον ἐκθέσεις σχετικοὶ μὲ τὰς συζητήσεις καὶ τὰ πεπραγμένα τῆς 41ης Διεθνοῦς Διασκέψεως τῆς Γενεύης, ἥ οποια συνήλθε κατά Μάϊον. Οἱ ἐπί κεφαλῆς τῆς ἐλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς ἀντιπροσωπείας κ. Κώστας Ι. Λύρας ἐνημέρωσε τὴν "Ενωσιν" Ἑλληνῶν Ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τῶν δυνατῶν ἀπεφασίσθησαν καὶ ἐψηφισθησαν εἰς τὴν ἐν λόγῳ Διάσκεψιν. "Ισως τὸ παρόν σημείωμα νά θεωρηθῇ πλεονασμός. Πιστεύω, όμως, ότι τὸ δόλον θέμα αξίζει μεγαλειτέρας μηδομιστήτος. Κατά τὴν γνώμην μου τὰ συζητηθέντα ἔνδιαφέρουν ίδιαιτέρως τὸν υπό ξένας σημαίας ή «σημαίας εὐκολίας» ἐλληνικὸν ἐφοπλισμόν.

Πρίν προχωρήσω ἐπίθυμῳ νά σημειώσω, ότι τὰ κατώτερά ἀποτελοῦν προσωπικάς διαπιστώσεις καὶ κρίσεις, κατ' οὐδένα τρόπον δεσμεύονται τούς ἐκπροσώπους αστάς τὴν χώραν μας κυβερνητικούς, ἔφοπλιστικούς καὶ ἐγραπτικούς ἀντιπροσώπους, πρὸς τοὺς ὅποιους ἐπίθυμῳ νά ἐκφέραστα τὴν βαθεῖαν ἐκτίμησιν μου διὰ τὴν ἐπιτυχῆ συμμετοχήν των καὶ ἐκπρωτηπράσιν τῶν Ἑλληνικῶν συμφερόντων. Ἰδιαίτερως θά μού ἐπιτραπῇ νά μηνισμεύοντας τὸν εὔντροφον χειρισμὸν παρὰ τοῦ κ. Κ. Ι. Λύρα τοῦ σοφαρτέρου ἐκ τῶν ὑπὸ συζητησίν θεμάτων «περὶ προσλήψεως ναυτικῶν εἰς ὑπὸ ξένων σημαίαν πλο.» κλπ. ὡς καὶ τὴν ἀμέριστον συμπαράστασιν τῶν κυβερνητικῶν ἐκπροσώπων κ. κ. Γουλιέλμου καὶ Ἀντωνιάδη.

Ἐλπίζω, ὅτι δὲν καταχρώμαι τοῦ χώρου τῶν ἀγαπητῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀσχολούμενος ἐν προλόγῳ με τὸ International Labour Organization καὶ τοῦτο διεπιστώσα, δῆτι πολλοὶ ἔξ ήμων — ἀπό των δικαιολογημένα — συγχέουν τάς διαφόρους ὄργανώσεις, ιδίᾳ στημένοι τὴν κατ' ἔξοχὴν ἐποχὴν τῶν πολλῶν ὄργανώσεων, τῶν συγκεκομενῶν λέξεων καὶ τῶν ἀρχικῶν φψήσιων. Τὸ I.L.O. — International Labour Organization — μὲν ἔδραν τὴν Γενεύην σκοπὸν ἔχει τὴν μελέτην καὶ καλύτερους τῶν συνθηκῶν ἐργασίας διενθύνει καὶ συγκεκριμένων εἰς τὰς χώρας, αἱ ὁποῖαι εἰνει μέλη τοῦ I.L.O. Ἐπιτέλον παρακολουθεῖται ἡ ἐφαρμογὴ τῶν διενθύνων συμβάσεων κλπ. Ἰδού μερικὰ ἀποσπάσματα ἀπό τὸ πρόλογον τοῦ Ἰδιωτικοῦ τοῦ «Οργανισμοῦ ἀντών:

προλογού του ιορδανικού του Οργάνωσιμου αυτού:
«Επειδή παγκόδημος και διαρκής είρινταν τότε μόνον ήμηπορεί νά διατηρηθή, όταν θασίζεται έπι της κοινωνικής δικαιοσύνης και έπειδη έπικρατουν συνθήκαι, αι οποίαι περικλίειν τοιαύτων άδικιαν, ταλαιπωρίαν και στερησίας εις μεγάλον ἀριθμὸν ἀνθρώπων, ώστε νά δημιουργοῦν ἀνόησιας τόσον μεγάλας, ώστε νά διακινδυνεύῃ ή είρινται και η ἀρμονία του κόσμου και έπειδη μία καλυτέρευσις αύτῶν τῶν συνθηκῶν ἐπιβάλλεται έπειγόντως, δημι, π. x., διὰ τοῦ κανονισμοῦ ὧρων ἔθομαδιασίας ἔργασιας, τῆς καταπολεμήσεως τῆς ἀνέργιας, τῆς κοινωνικῆς προνοίας κλπ. κλπ.».

Ἐπειδὴν, ἐπίσης, ἡ ἀδράνεια μᾶς κώρας νὰ λάθη μέτρα διὰ τῶν καλυτέρευον τῶν ὅρων ἐργασίας θοταται ἐμπόδιον εἰς τὸ νὰ πράττουν τοῦτο καὶ ἄλλοι κώραι, αἱ ὁποιαι τὸ ἐπιθυμοῦν.

Τά συμβαλλόμενο ύφηπλα Μέλι (Χάραι), ώθουμενα ἀπό αισθήματα δικαιούσης και ἀνθρωπισμοῦ, ως ἐπίσης και ἀπό τὴν ἐπιθυμίαν, διπας ἔξασφαλίσουν διαρκὴ εἰρήνην ἐν τῷ κοδῷ και ἀπόλελποντα εἰς τὴν πραγματοποίησιν τῶν ἀνωτέρω ἀναφερομένων ἐπιδιώξεων, συμφωνοῦν εἰς τὸ Κατωτέων Καταστατικὸν τοῦ Διεθνοῦς 'Οργανισμοῦ 'Εργασίας.

εις το Κατωφλά Καταστατικού του Διενόσου Οργανισμού Εργαζομένων.
Τά ανώτερω συνεπάχθησαν ότι Φιλαδέλφειά του Μάϊον 1944 καί αποτελούν κατά κάποιον τρόπου τὸν τελειοποιηθέντα πρόλογον τοῦ ιδρυτικού τοῦ 'Οργανισμού, τοῦ όποιού ή σύνταξις χρονολογείται από τοῦ 1919.

Εις τὸ Ι.Ι.Ο. συμμετέχουν ὅλαι σχεδὸν αἱ χώραι, αἱ ὅποιαι μετέχουν καὶ τοῦ Ὀργανισμοῦ Ἡνωμένων Ἐθνῶν. Τὸ Διεθνὲς Γραφεῖον Ἔργα-
σίας ἀποτελεῖ παρασκήνη τῷ Ο.Η.Ε.

σίας, απότελει παραφυάδα του Ο.Η.Ε.
Ως είνε την αντιπάτον, δηλαδή την αύτούς 'Οργανισμὸς ἀσχολεῖται καὶ μελετᾷ τὰς συνθῆκας καὶ τοὺς ὅρους ἐργασίας ὅλων τῶν κλάδων καὶ διὰ τοῦτο χωρίζεται εἰς τμῆματα συμφώνων πρὸς τὸ εἶδος ἐργασίας. Τὸ Ναυτικὸν Τμῆμα διευθύνεται διὰ τοῦ Joint Maritime Commission — Μίκτης Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς, εἰς τὴν ὥποιαν κατ' ἔξαρτεσιν συμμετέχουν ἀποκλειστικῶς ἐκπρόσωποι τῶν ἐργοδοτῶν καὶ τῶν ἐργατῶν μόνον. Εἰς ὅλας τὰς ἄλλας Ἐπιτροπὰς ἡ ἐκπρόσωπησις εἰνε τριμερῆς ἦτοι Κράτους — Ἐργοδόται — Ἐργάται. "Ἄξιον σημειώσεως είνε, ὅτι κατὰ τὴν τελευταίαν συνεδρίασιν τῆς Γενεύης ἐγένετο μεγάλη προσπάθεια, ὅπως είτις της Μίκτην Ναυτιλιακήν Ἐπιτροπὴν εἰσχωρήσῃ καὶ τὸ Κράτος, ἀλλ᾽ οἱ ἐφοπλιστικοὶ ἐκπρόσωποι ἐδήλωσαν στὸν, ἐάν τοῦ γένη ἀποδεκτὸν ὑπὸ τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως αὐτοὶ θά ἀποσυρθῶν. Τὴν πρότασιν ὅπως γινη τριμερῆς ή Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ ὑπέβαλε κομματιστὴς ναυτικὸς ἐργαστικος ἐκπρόσωπος, ἀσφαλῶς τῇ υποκινήσει καὶ αιστάσει τοῦ ποιητικοῦ ὑπόλοιπου.

· Η Μικτή Ναυτιλιακή 'Επιτροπή συνεδριάζει κατ' έτος ή και πλειόνες φορές, έτσι τούτη γρειασμή. Αι συνεδριάσεις λαμβάνουν γύρων είς

διαφόρους εύρωπατικάς χώρας. 'Άξιζει νά σημειωθή, ότι εις τὴν Μικτὴν' Ἐπιτροπὴν συμμετέχουν μόνον 15 χώρα πάντας 50 ποὺ ἀνήκουν εις τὸ I. L. O. 'Η Ἑλλὰς μετέχει τόσον εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν δοσὶν καὶ εἰς τὴν ναυτεργατικὴν τῆς Μικτῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς καὶ τὸ γεγονός είνει λίαν τιμητικὸν ἔαν ληφθῇ υ' ὥσπι, ότι εἰς τὰς διεθνεῖς αὐτάς ὄργανώσεις, οὐσιαστικῶς δὲν ὑπολογίζεται ή ὑπὸ ξένας σημαίας δύναμις τῆς Ἐλλάδος. 'Η συμμετοχὴ τῆς Ἐλλάδος δικαιολογείται πάντας ταυτικάς μας παραδόσεις. 'Αποτελεῖ τιμὴν διὰ τὴν χώραν μας. 'Ἄλλ' ἀς μοῦ ἐπιτραπῇ νά προσθέσω, ότι ή ἐκπροσώπησις τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν ὑπὸ τοῦ K. I. Λύρα συνέβαλε τά μέγιστα εἰς τὸ γά κατέχει στήμερον ή Ἐλλὰς λίαν τιμητικὴν θέσιν εἰς τὰ διεθνῆ ναυτιλιακά σώματα.

Η δόλομέλεια του I.L.O. συνεδριάζει ανά δεκαετίαν. Η προηγουμένη Διεθνής Ναυτιλιακή Διάσκεψης έλαβε χώραν εις Seattle της Αμερικής το 1948. Κατά τάς Διασκέψεις αυτάς συζητούνται, κρίνονται, αποφασίζονται και ψηφίζονται Συμβάσεις (Conventions) Συστάσεις (Recommendations) και Προτάσεις και Ψηφίσματα (Resolutions) αι δοιαίς υποτίθεται, διεί συνεχεία θα έπικυρωθούν από τάς διαφόρους χώρας μέλη του I.L.O. Δεύτερη πράξης ή προχερείως διά μίαν χώραν μέλος του I.L.O., ως προς την έπικυρωσιν των συμβάσεων, υποχρεούνται, δώμας, αυτή δύος έντος δεκακοταμήνου από της ληξεως της Διασκέψεως φέρη πρός συζητήσιν και υιοθέτησιν τάς έν λόγω συμβάσεις από τά σίκεια νομοθετικά σώματα.

"Η Ἑλλάς δεν ἐπέκυρώσαν ούδεμίαν ἐκ τῶν Συμβάσεων, ποὺ ἐψήφισεν η Διάσκεψις τοῦ Seattle, ἀν και δύο-τρεις ἔξ αὐτῶν (Πιστοποιητικά Μαγείρων - 'Ἐδεσματολόγιον κλπ.) εἰνε πλέον καθωρισμέναι, προβλέπομεναι ἄλλως τε και ὑπὸ τῆς νομοθεσίας μας. Εἰνε, δηλαδή, ἐνέφαρμογή. Ούδετι, λοιπόν, λόγος υπάρχει γὰρ μὴ τάς ἐπικυρώμενες, ίνα οὕτω ἐμφανίζουμεθαὶ χώραι μὲν ναυτιλιακὴν παράδοσιν και πρωτοπορείας ὡς ἄλλως τε και είμεθα. Εἰς τὸν Διεθνὲν Ὀργανισμὸν Ἐργασίας δὲ ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ Τμήματος Ἐπικυρώσεων Συμβάσεων εἰνε Ἑλλην, ὁ νομομαθῆς κ. Ι. Βάλτικος και κατὰ τὴν παραμονὴν μας εἰς Γενεύην μᾶς ἐξήγησε στο πόστον ὧδε φεύγομεθαὶ εἰς διεθνές κύρος, σταν ἐπικυρώμεν Συμβάσεις, ἔστο και ούσιαστικῶς μικρᾶς σημασίας.

Τά πρός συζήτησιν θέματα είς τας Διεθνεῖς Ναυτιλιακάς Συνδιασκέψεις ἀπόφασις εἰσὶ ή Μικτὴ Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ τοῦ I.L.O. συμφωνῶς πρὸς τὰ ἀναφούμενα ζῆτηματα μὲ την παρέλευσιν τῶν μεσοδαλούντων ἑτοῖ καὶ βάσι, βεβαίως, αιτημάτων κατὰ τὸ πλέον ὑποβαλλομένων ὑπὸ τῶν ἔργατικῶν ἐκπροσώπων. Τὰς συμβάσεις-συστάσεις-ψηφίσματα τὰς προετοιμάζει ἡ μόνιμος ὑπηρεσία τοῦ I.L.O. ἀποτελουμένη ἀπὸ νομομαθεῖς κατ', τίθενται ὑπὸ διηνῆς τῆς προπαρασκευαστικῆς συνελεύσεως, ὅπου καὶ γίνονται πλεῖσται τεχνικὰ τριποποιήσεις καὶ ὑποβάλλονται εἰς τὰς Γενικὰς Συνελεύσεις, διποὺ καὶ τελικῶς υἱοθετοῦνται.

Πρώτον θέμα εις τὴν ἡμερησίαν Διάταξιν είνε πάντοτε ἡ ἔκθεσις τῶν Διευθυντῶν, ἢτοι ἡ ἀναφορὰ τοῦ Διευθυντοῦ ἢ Γενικοῦ Γραμματέως, ὃς τιτλοφορεῖται ὅ ἐκάστοτε διεύθυναν τὸ I.L.O. ἡ αναφορὰ καὶ ἔκθεσις τοῦ Διευθυντοῦ ἀναφέρεται εἰς τὴν διαρρέωσαν δεκαετίαν καὶ εἰς τὰ ἐπιτεύχθεντα εἰς τὰς διαφόρους χώρας-μέλη τοῦ I.L.O. ἐν σχέσει μὲ τὰς ψηφισθείσας συμβάσεις, τὰς ἐπικυρωθείσας κλπ. Ἐπὶ πλέον ὁ Διευθυντὸς ἢ Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ I.L.O. εἰς τὴν σύνταξιν τῆς ἀναφορᾶς του καλεῖ τὰς διαφόρους χώρας-μέλη νὰ τὸν γνωρίσων τὰ ἐπιτεύχθεντα κατὰ τὴν δεκαετίαν, ἢτοι δρους καὶ συνθήκας ἐργασίας, κοινωνικῆς πρόνοιας, πρόνοιας ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως κλπ. Τὸ Director's Report παρουσιάζει ίδιαιτέρων ἐνδιαφέρον, διότι εἰς αὐτὸν ἀναφέρεται δῆλη ἡ δρᾶστις τοῦ I.L.O. εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, πολλαὶ δὲ χώραι — ὡς ἀναφέρω ἀνωτέρω — σπεύδουν νὰ ἀνακοινώσουν τὰ ἐπιτεύγματά των διὰ νὰ μηνυμονεύθων εἰς αὐτό. Ἡ Ἑλλὰς δὲν ἐνδιαφέρεται καθόλου εἰς τὸ Director's Report καὶ τὸ γεγονός τούτῳ ἐκαμεν ἐντύπωσιν εἰς δῆλην τὴν ἀληγονικὴν ἀντιπροσωπείαν. Βεβαίως τὸ σφάλμα δὲν είνε τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ I.L.O. ἀλλ' ἥμανταν αὐτῶν, διότι δὲν ἐφροντίσαμεν νὰ τὸν ἐνημερώσαμεν. Ἡ ἀπώλεια δὲν είνε μεγάλη, διότι αἱ ἀναφορέμεναι εἰς τὸ Report χώραι εἶνε, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, αἱ μὴ ναυτικαὶ ἐπαρδόσεως (δηλ. τῶν σημαίων εὐκολίας) αἱ ὀποῖαι εὑρίσκουν τὴν εὐκαιρίαν νὰ καμουν τὴν ρεκλάμων των. Τούτῳ, δούμε, μᾶς καθησυχάζει καὶ εἰνὲ λυπτόν, διό τι Ἡ Ἑλλὰς δὲν ἀναφέρεται εἰς τὸ Director's Report διὰ τὰς προδόσους καὶ τὴν πρετοπορείαν της ὡς λ. χ. εἰς τὴν ἴδρυσιν ναυτικῶν σχολῶν ἀξίαν ίδιαιτέρας προσοχῆς. Τὰ κρατικὰ μέτρα καὶ τὰ ἐπιτεύγματα τῆς Ἑλλάδος εἰς τὸν τομέα της ναυτιλιακῆς ἐκπαίδευσεως καὶ καταρτίσεως θὰ μᾶς περιποιοῦν τιμῶν ἔνδερουτο.

Τόσοι, δημως, είνε ή άδιαφορία άπό ελληνικής πλευράς εις τὴν ἐνημέρωσιν τοῦ I.L.O. ὥστε οὐτε καὶ εἰς τὸν συγκριτικὸν πίνακα μισθών α-

ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ **ΣΥΡΟΣ**

Πάσης φύσεως Ταχύτης ἐκτελέσεως

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

Τιμαὶ συμφέρουσαι

ξιωματικών και ναυτών, που περιέχει το Director's Report άναφέρεται ή Έλλας και αυτό το χαρακτηρίζω ως μεγάλην παράλειψην. Θά μάς έκολακεν πολύ έαν εις τους έναν λόγω πίνακας άνεγράφοντο και οι έλληνικοι μισθοί, οι μεγαλείτεροι έναντι των άγγλικων και όλων ξένων ναυτικών.

Επί τού Director's Report μακρά διειδάγεται συζήτησις. Διά την άκριδειαν, αι διάφοροι χώραι — εις την προκειμένην περίπτωσιν αι χώραι του παραπετάσματος και όλαι χώραι άναπτυσσούσαι τώρα έθνικην ναυτιλίαν — δράττονται της εύκαιριας νά άναφερθούν από τού βήματος εις τά σσα έκαμαν, αι περισσότεραι δε εις τά σσα πρόκειται νά κάμουν.

Πρός στιγμήν έγένετο σκέψις όπως και οι «Έλληνες κυβερνητικοί έκπρωτοι όμιλησουν έπι τού Director's Report, ειδικώς διά νά άναφερθούν εις τά έπιτευχθέντα έπι τού θέματος της ναυτικής έκπαιδεύσεως. Τελικώς τούτο δέν έγινε διότι, έπαναλαμβάνω, μάς έδθη ή έντυπωσις, διτι αι χώραι με μακράν ναυτιλιακήν παράδοσιν δέν έπιδεικυνούν ένδιαφέρον τι σχετικόν.

Προσωπικών νομίζω, διτι αι χώραι χρειάζεται από καιρού εις καιρού δηι νά αυτοδιαφημιζωμεθα, άλλα νά καθιστώμεν γνωστά ωρισμένα έπι τεύχη ματα. Ούδεις, Βεβαίως, άμφισσητον και άμφισσητον διά την μέριμναν και πρόνοιαν, της όποιας άπολαμβάνει ή «Έλλην ναυτικός.

Και διτι νά τελείωνωμεν με το Director's Report: Θίγει, τέλος, ή έν λόγω έκθεσις τά έματα της «Ημεροήσας Διατάξεως, τά της πρεργασίας έπι αιτών κλπ. Πρόκειται, δηλαδή, περι μιας εισαγωγικής άναφοράς εις τό δόνον έργον τού I.L.O., και της Διασκέψεως, λίαν καταποτιστική, άντικειμενική και πλήρης από πάσης άπόφεως.

Δεύτερον θέμα της «Ημεροήσας Διατάξεως ήτο ή πολυθρύλητος Σύμβασις: Wages, Hours and Manning, ήτοι Μισθολόγιον, «Ωραι Έργασίας και Έπανδρωσις.

Ήτο το κατ έξοχην θέμα της Διασκέψεως. Τό θέμα τό δόποιν ένδιαφέρει κυρίως την έφοπλιστικήν παράταξιν. Και τούτο διότι τά προβλεπόμενα ύπο της συμβάσεως — μισθοί, ωραι έργασίας και έπανδρωσις — έρχονται διτι άλλας χώρας εις γενική και διτι άλλας εις μερικήν άντιθεσιν με τους ισχύοντας νόμους και διατάξεις. Τό θέμα τούτο τό ούσιωστον άντεμπωπιθη διτι άριντηκης στάσεως ύπο της έφοπλιστικής παρατάξεως, λόγω τού διτι κατά την Προπαρασκευαστικήν Διασκέψεων τού Λονδίνου έψφοισθη πρότασις διτι της όποιας ήτο δυνατή ή έπικυρώσις μέρους της συμβάσεως ήτοι μια χώρα ήδηντο νά έπικυρώσῃ τό μέρος τό άφορών τους μισθους μόνον ή τάς ωρας έργασίας κ.ο.κ. και συνεπείς αιτού ή έφοπλιστική παράταξης έδηλωσεν, διτι δέν πρόκειται νά ψηφίση ήπερ της συμβάσεως κατόπιν αιτής της τροποποίησεως, ίκανης νά φέρη δυσάρεστο έπακλοιουθα και συνεπείς εις την ναυτιλιακήν έπιχειρήσιν.

Δια νά σωθή ή κατάστασις και νά υπάρξῃ ένα δργανον, τό δόποιν θά έγένετο δεκτον ύπο των έφοπλιστών, συνεπήθη ειδική έπιτροπή ή δόποιας ως μόνην διέξοδον έπροτεινε την πρότασιν μιας Συντάξεως (Recommendation) με περιεχόμενον περίπου τό αιτό, ως τό κείμενον της Συμβάσεως, με μόνην θασικήν άλλωσιν τό έλλαχιστον δριον μισθού έ 25. Η Σύμβασις προεβλεπε έ 16. Η διαφορά οφείλεται εις τό διτι τό κείμενον της Συμβάσεως χρονολογείται από τού 1947, ένω της Συντάξεως ήπει τού 1957. Δια της υπάρξεως αιτής της Recommendation (Συντάξεως) άντι της Συμβάσεως διέβεται ή εύκαιρια εις δλα τά Μέλη νά προχωρησουν εις μιαν άμοιμορφον άντιμεπώπιστον τού προσδήματος: «Μισθοί, ωραι έργασίας και έπανδρωσις», χωρις νά δεσμευεται πρός τούτο από μιαν διεθνή Σύμβασιν.

Η έφοπλιστική παράταξη σύσωμος κατεψήφισε την Σύμβασιν, κατά δέ την ηφιοσιν της Συντάξεως τόσον ή έλληνικη κυβερνητική άντιπροσωπεία θσον και ή έφοπλιστική, άπεσχον μαζύ με άλλας χώρας.

Τό κείμενον της Συμβάσεως άξιζει νά μελετηθη από τον έφοπλιστικόν κόσμον, άνεξαρτήτως του έαν πρόκειται νά έπικυρωθη ή δχι. Δέν ειναι τόσον άδυντηρον δσον ήμπορει νά τό φαντάζεται κανειν. Πλείστα σημεία της Συμβάσεως περι ωρών έργασίας, μισθών και έπανδρώσεως συμπτίου με τα ισχύοντα έν Έλλαδι και εις άλλας πολλάς χώρας, ηπως παρετήρησεν άρδας διευθύνης της International Shipping Federation εις την έκθεσιν του. Από τά δυσκολότερα σημεία συμφωνίας τού ναυτιλιακού κόσμου ήτο και θά εινε ή άπολυτος άμοφωνία μιας τοιαύτης συμβάσεως, καθ' ήν στιγμήν αι βιοτικαί συμβήκαι μεταξύ των διαφόρων χωρών τόσον διαφέρουν και άλλοι πολλοι παράγοντες έχουν την έπιδρασίν των.

Εις τό σημείον αυτό άξιζει νά σημειωθη ή διαφορά πού ύπάρχει μεταξύ: 1) Recommendation (Συντάξεις), 2) Convention (Σύμβασις), 3) Resolution (Ψήφισμα ή Πρότασις).

Όεις ένεις άντιληπτόν ή σοδαρωτέρα μορφή τών άνωτέρω όργάνων είνε ή Σύμβασις και αυτή άρχιζει ισχύουσα διτι δλας τάς χώρας - μέλη τού I.L.O., άφ' ήση στιγμής έπικυρωθή ύπο τού 9 τούλαχιστον άνεγνωρισμένων ναυτικών χωρών.

Άλλαι Συστάσεις - Συμβάσεις και Resolutions, αι όποιαι έψφισθησαν έν Γενέύη ήσαν:

1) Περι τών περιεχομένων τών φαρμακείων τών πλοίων, δηι διεται άναλυτικός πίνακ τών άπαραιτήτων περιεχομένων εις τά φαρμακείων τών πλοίων. Πολλαί χώραι θά υιοθετήσουν και θά θέσουν εις έφαρμογήν την έν λόγω σύμβασιν. Νέν είνε έπιβαρυντική διά τά πλοία.

Η ήδη Έπιτροπή συνεζήπησε και ή Όλομέλεια της Διεθνών Ναυτιλιακής Διασκέψεως έδεχθη παμψηφει και την Σύντασιν περι «Ιατρικών άρχιγιων διτι δσυμπάτον πρός τά πλοία», ή δόποια προβλέπει, δηι τά πλοία πρέπει νά είνε έφαρμασιμένα με κεταλόγους ιατρικών σταθμών κλπ. κλπ. και τό ούσιωστον διαστόρευν, δηι δέ έπι τού πλοίου ύπευθυνος πρέπει νά είνε κατηπρισμένος, ούτως ώστε ζητών σαφώς ιατρικάς δηγιας νά είνε εις θέσιν νά άντιληπτανεται τά διδομένας εις αυτόν και νά έπιτυχηγάνεται ούτω ή περιθωριούς τού άσθενούντος. Άκομη, λοιπόν, μιας άνωδυνος διτι την έπιχειρήσιν Σύντασις, σοδαράς, θμως, μορφής, έφορους έν αυτή περικλείεται ζήτημα υγείας και ένιοτε διασώσεως ένος άτομου. Ισως, λοιπόν, εις τά Ναυτικά μας Σχολάς νά πρέπει νά τονισθη. Ήτι περισσότερον ή σημασία της καλής γνώσεως τάς άγγλικής και ταυτοχρόνως μία στοιχειώδης γνώσεως άγνωστων τινων στοιχείων, δρων και συμπτωμάτων κοινων άσθενειών, διά την περίπτωσιν περιγραφής τραυματισμών κλπ.

Μία άκομα έλλωφρας μορφής Resolution (Ψήφισμα) έκυρωθη παμψηφει. «Ελλαφράς, άλλα ούσιωστους σημασίας. Είνε ή άναφερμένη εις την «Δικαιοδοσίαν της άναστολής ή άκυρώσεως τών Διπλωμάτων Ναυτικής Ικανότητος». Ή Resolution αυτή προβλέπει ώστε—αυτό είνε τό στουδιότερον σημείον της—μόνον ή έκδιδουσα τό πιστοποιητικόν χώρα νά έχη δικαιώματα της άναστολής ή άκυρώσεως του, άνεξαρτήτως τού έδαινοι ή δόποιας διαθέλλεται ή άναστολή ή άκυρωσις έλασθον χώρων εις ένην έπικράτειαν.

Είνε και αυτή μία Resolution ύφελιμος, την όποιαν, άσφαλως, πολλαί χώραι θά υιοθετήσουν και θά σεδασθούν.

Από τάς Συστάσεις, αι δόποια απησχόλησαν έπι μακρόν την International Maritime Conference της Γενεύης ήτο ή περι έκδοσεως ταύτοτηών διε τούς ναυτικούς, ταύτοτηών ιατρών οι δόποιαι θά είνε διεθνώς άνεγνωρισμέναι και αι δόποιαι θά έχουν θέσιν διαβατηρίου και θά δίδουν τήν ευκαιρίαν έλευθεράς και άνευποδίστον κινήσεως τού έπαγγελμάτων ναυτικού. Όλαι αι Εύρωπαικαι και Σκανδιναϊκαι χώραι έπεστηριδαν άγνωστικον την έ λόγω Σύμβασιν, διότι διτι αιτόν τού τρόπου πολλά έμποδια ή πολλορεωτικών παλιννοστήσεων και άλλαι άνωμαλίαι παρακάμπτονται. Άι κατ έξοχήν, θμως, μεταναστευτικά χώραι, δόπως ή Καναδάς, ή Αμερική, ή Αυστραλία κλπ., τών δόποιων οι θμως περι εισόδους ήλλοπαντων είνε αύστηροι και πολυτόλοκοι, άντεστάθησαν και προέβαλαν τροποποίησεις διά νά γίνη ή Σύμβασις σχετικών άνεκτη ή έν λόγω Σύμβασις, άγνωστον, θμως, είνε κατά πόσον θά έπικυρωθη και θά τεθη έις έφαρμογήν.

Δια τόν Έλληνα ναυτικού παρουσιάζει ένδιμαφέρον ή έν λόγω Σύμβασις, καθώς έπισης και δια τόν Έλληνα έφοπλιστήν, διότι πολλάκις άμφοτεροι ήφιστανται ταλαιπωρίας ή άφορμης τών περιοριστικών νομών και διατάξεων διαφόρων ένων χωρών, Βεβαίως και αιτή, ως δλαι αι Συμβάσεις, έχουν τάς άτελειας των και τά άνεφαρμοστα σημεία των, τά δόποια διά τόν έφαρμογής μόνον θά έκλειψουν.

Άφοσ τελευταίας τάς δύο Συντάξεων, τάς άφορώσας άποκλειστικών τάς «σημαίας έύκολίας» ή «σημαίας άνάγκης», θμως λίστην έπιτυχηρών έχαρκτήρισαν αύτάς οι Αμερικανοι έφοπλιστέρον, δηι τόσον ήμπορειόροι των ήγάλλονται κατά τήν ζυγήτησιν τών Συντάξεων αύτων, έλπιζοντες, δηι ούτω παρέχεται άκομη ένα διεθνούς κυρώσεως πλήγμα κατά τών «σημαίων έύκολίας» και ίδιοτερώς κατά τόν Έλληνικού έφοπλιστισμού.

Η μία τών έν λόγω Συντάξεων — ή σοδαρωτέρα — προβλέπει, δηι οιαδηποτε χώρα, μέσω τής δόποιας ναυτολογεύται άλλοδαπός ναυτικός έπι ένων πλοίου, έχει τό δικαιώματα νά έπειθειράν πρός ναυτικού άτομου. Ο «Έλλην, δηλαδή, ναυτικός, ή μεταβαντων είς Ρόπτερνταμ πρός ναυτολόγησιν έπι λιθεριανού πλοίου, θά έποκειται εις τόν προστατευτικόν περιορισμού τού Όλλανδικού

NORTH AFRICAN SHIPPING COMPANY
S. G. COTTAKIS & C^o.

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): "N O R A F C O T."

κράτους!

Κατά της έν λόγω Συστάσεως αντεστάθημεν όμοι μετά τών 'Ελλήνων κρατικών έκπροσώπων, αντιπροτείνοντες τροποποίησιν, προβλέπουσαν τόν περιορισμόν μιάς τοισύνης δικαιοδοσίας εἰς τὰ δράγμανα ἐν τῷ ἔξωτερῳ εἴτε τοῦ κράτους τοῦ ὀπίου τὴν ἐθνικότητα φέρει ὁ ναυτικὸς ἡ τοῦ κράτους τὴν σημαίαν, ποὺ φέρει τὸ πλοῖον. 'Η πρότασις αὐτὴ τῆς 'Ελληνικῆς 'Αντιπροσωπείας δὲν εύρεν οὐδεμίαν, δυστυχῶς, ἀπήχησιν. Ομιλήσαν, δύμας, λίσαν ἐπιτυχῶς κατὰ τὴν Συνεδρίασιν τῆς 'Ολομελείας, δόσον ὁ κ. Κ. I. Λύρας, δόσον καὶ ὁ κ. Γουλιέλμος.

'Η ως ἄνα Σύστασις εἶναι ἔνδος ἐμέσου μπούκοτάζ τῶν ξένων σημαίων καὶ τῶν Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας ξένων πλοίων. Τὸ μόνον ἀντίδοτον εἶναι ἡ ὑπογραφή συμβάσεων μεταξὺ τῶν ναυτεργατικῶν μας 'Οργανώσεων. 'Ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ πρέπει νὰ τονίσωμεν, παρ' ὅλον ὅτι ἐπὶ τοῦ μεγίστου μέρους τῶν Ἑλληνικῶν ὑπὸ τὴν σημαίαν πλοίων τηρούνται τὰ προβλεπόμενα ὑπὸ τῶν 'Ἑλληνικῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων (Μισθοὶ—'Ωραι 'Ἐργασίας—Ν. Α. Τ.—Παιλινόθησης—'Ὑπερωρίας κλπ.) ἡ ἀνυπαρξία ὑπογεγραμμένης Συλλογικῆς Συμβάσεως ἀποτελεῖ καὶ θά ἀποτελῇ ἀφορμὴν προκλήσεων, παρεμβάσεων ξένων καὶ δυσμενῶν ἐντυπώσεων, ὀμολογουμένων ἄνευ λόγου.

'Η ἔτερα Σύστασις, ἡ ἀφορώσα τὰς «σημαίας εύκολίας» ἐτίτλοφορήθη, κατόπιν τροποποίησεως τοῦ ἀρχικοῦ τῆς τίτλου «Flag transfer in relation to social conditions and safety» («Σύστασις ἀφορώσα τὰς συνθήκας ἐργασίας, προνοίας καὶ ἀσφαλείας ἐν σχέσει μὲ τὴν νηολόγησιν τῶν πλοίων»).

'Εκαλύφθη, δηλαδή, κατὰ τὸ δυνατόν ἡ καταφανής διὰ τοῦ τίτλου εἰσήγησης τῆς Συστάσεως εἰς τὰς «σημαίας εύκολίας», ἐνῶ ἀνέφερετο ἀποκλειστικῶν εἰς αὐτάς καὶ μόνον. 'Η ἐν λόγω Σύστασις σκοπὸν ἔχει νὰ ἐκφοβίσῃ κατὰ κάποιαν τρόπον τὰς χώρας τῶν ἐλευθερῶν σηματιῶν καὶ νὰ τὰς ὑποχρεώσῃ νὰ λάβουν αὐτοτράπεζα μέτρα, δόσον ἀφορᾶ τὴν τήρησιν τῶν προβλεπομένων διεθνῶν διατάξεων περὶ ἀσφαλείας ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀκόμη δὲ νὰ τὰς παροπρόνη εἰς τὴν δημιουργίαν οικείας ναυτικής νομιθεσίας καὶ νὰ περιορίσῃ σύντονα τὴν ὑπάρχουσαν ἐλευθερίαν. Εἰς τὴν Σύστασιν περιελήφθη τὸ θρυλικὸν Genuine Link, τὸ ὅποιον ἐψήφισεν ἡ Διεθνὴ Διάσκεψις τοῦ Νόμου περὶ Θαλάσσης, διὰ τοῦ ὅποιου προβλέπεται, διτὶ ἐκάστη χώρα φείδει νὰ ἐπιμένῃ εἰς τὴν ὑπαρξίν πραγματικῶν δεσμῶν μεταξὺ πλοίου καὶ χώρας, τῆς ὅποιας τὴν σημαίαν φέρει.

Βεβαίως, δόταν διαβάζωνται ἡ συζητούνται τοιούτου εἰδους θέματα, ίσως, φαίνονται σοβαράτερα ἀπὸ ὅτι εἰναι, πλὴν ὅμως ως εἰναι καὶ ἀφελές νὰ παραγωρίζωνται παντελῶς καὶ νὰ μένουν ἀπαρατήρητα ἀπὸ τὸν "Ἑλληνικόν ἐφοπλιστήν, δοτὶς ὑπὸ τὰς «σημαίας εύκολίας» διστορίζεται τὰ πλοία του. Αἱ διαμαρτυρίαι ἡ, μᾶλλον, αἱ κραυγαὶ περὶ τῶν σηματιῶν εὔκολιτας ἔρχονται πανταχόθεν. 'Η παρούσα κρίσις, ίσως, νὰ τὰς καμῇ ἐντονώτερα.

'Η ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον κάλυψις τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων μας ἐπιβάλλεται διὰ πλείστους λόγους. Σήμερον τὰ ἔχεγγυα, τὰ κρατικὰ καὶ τὰ θεμικά ὑπάρχουν καὶ οἱ λόγοι που ὑποχρεώνουν τὴν προσφυγὴν εἰς τὰς ξένας σημαίας ἐκλείπονται. Δὲν ισχυρίζομαι, διτὶ ἐντὸς μιᾶς καὶ μόνης νυκτὸς πρέπει νὰ μεταφερθῇ ὅλον τὸ ὑπὸ τὴν σημαίας τονιά τῆς Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἀλλὰ σπεύδοντες βραδέως πρέπει τὰς ξένας σημαίας νὰ ἀντικαταστήσωνται μὲ τὴν κυανόλευκον, τόσον διὰ λόγους θεμικούς δόσον καὶ ἐπαγγελματικούς. Αὐτὴ ἡτο καὶ μία τῶν σοβαρωτέρων διαπιστώσεων, τὴν διποίαν συνήγαγον ἀπὸ τὴν ἐν λόγω Ναυτιλιακὴν Διάσκεψιν. 'Η ἐπαγγελματικὴ ἔχθρα τῶν μεγάλων συναγωνιστῶν μας είναι τόσον καταφανής, ὥστε ἔφθασε νὰ παραπητῇ κανεὶς μεγαλυτέρων ἐπιθετικότητα εἰς τὸ θέμα «σηματιῶν εύκολίας» ἀπὸ τὴν ἐφοπλιστικὴν παραπταξιν παρά ἀπὸ τὴν ναυτεργατικήν, τῆς ὅποιας ἐθαύμασα τὸ συμπαγές, τὸ κοινὸν τῶν κατευθυνσών καὶ τῶν ἐνεργειῶν της, ἀνέχαρτή των τοῦ γεγονότος, διτὶ πολλὰ θέματα πιθανῶν νὰ ἥσαν ἀντίθετα διὰ τοὺς ναυτεργάτας μιᾶς ἐκάστης χώρας. 'Η ναυτεργατικὴ ψῆφος ούδεποτε διεσπάσθη.

Αἱ χώραι τοῦ παραπετάσματος ἡγωνίσθησαν διὰ νὰ λάβουν ἐνέργον συμμετοχήν εἰς τὰς ἐπιτροπάς εύρων, δύμας, ισχυράν ἀντίστασιν ἀπὸ τὴν ἐφοπλιστικὴν παράπταξιν καὶ ισχυρότερον ἀπὸ τὴν ναυτεργατικήν. Τόσον ἡ δύσην κοι καὶ ἡ ἀλλή δικαίωση προσέβασται ἡ ἐπίχειρημα, πῶς εἰς χώρας ἀνέλευθέρας συνδικαλιστικῶς, εἰς χώρας διποὺς ἔχειται ἐκλείψει τὸ δικαίωμα τῆς ἀπεργίας κλπ. δύναται νὰ υφίστανται τὰ αὐτὰ προβλήματα μὲ τὰς ἀνέλευθέρας χώρας; 'Αστειταντος ἡτο τὸ γεγονός, διτὶ οἱ Ρώσοι εἰχον στείλει ἐκπροσώπους 'ἐφοπλιστῶν, κράτους καὶ ναυτεργατῶν, οἱ διποίοι, δύμας, ἡλλασσον θέσιν καὶ ὑπόστασιν σύμφωνα μὲ τὸ θέμα καὶ τὴν ἡμέραν!

'Η μόνη τῶν ἐπιτυχία ἡτο τὸ ψῆφοισμα, διὰ τοῦ ὅποιου ἀποφασίζεται δηποτες κατὰ τὴν προσεχὴ Διεθνὴ Ναυτιλιακὴν Συνδιάσκεψιν συζητηθῆ ἡ καθηέρωσις 40ώρου ἐβδομάδος ἡ διποία... ισχύει τώρα εἰς τὴν Ρωσίαν!!

Τόσον μὲ τοὺς κρατικούς ἐκπροσώπους μας δόσον καὶ μὲ τοὺς ναυτεργατικούς ἡ ἐφοπλιστικὴ ἀντιπροσωπεία ἐπέτρεψε στενή ἐπαφήν καὶ ἀνταλλαγὴν γνωμῶν καὶ, δύμοισμένως, ἐπεκράτησε πνεῦμα ἐγκαρδιότητος καθ' ὅλην τὴν διάσκεψην τῆς Διασκέψεως.

'Η μεγαλυτέρα εύχαριστησι τὴν διποίαν πόσθινθην ὡς "Ἐλληνη κατὰ τὴν ἐν λόγω Διάσκεψιν ἡτο ἡ διστίστωσι, διτὶ η χώρα μας κατέχει, ὡς γράφω καὶ ἀντέρω, λίσαν τιμητικὴν θέσιν εἰς τὰς ἐν λόγω Διεθνὴ σώματα καὶ δὲ λόγος της καὶ η συμβολή της εἰναι ἀξιοπροσέκτως ἀξιοσέβαστος. 'Ἐπαναλαμβάνω, διτὶ εἰς τὰς διασκέψεις αὐτὰς ὑπολογισμέδεκα καὶ ὑμιλοτέρων — επιστήμων τούλαχιστον — ως 'Ἐλλας 1.500.000 τονάλ. Φαντασθήτε τὴν θέσιν τῆς χώρας μας διεθνῶς τὴν ἡμέραν διποτελούντων τὰ ὑπὸ τὴν σημαίαν πλοῖα θὰ ἀποτελούντων ένα ἐνιαίον Ἑλληνικὸν στόλον!

Καὶ ἄλλαι πολλαὶ παρατηρήσεις θὰ ἡτο δυνατόν νὰ σημειωθούν γύρω ὅποτε τὴν ἐν λόγω διάσκεψιν, ἀλλ' ἐπειδὴ μέχρι σήμερον δίλγα, πολὺ δίλγα ἐγράφησαν, ἀς θεωρηθῆ τὸ παρόν σημείωμα μία ἀπαρχή, διτὶ ὅποια θὰ δηδηγησῃ εἰς τὴν τοῦ πλησιέστερον παρακολούθησιν τοιούτων ζητημάτων ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας κόσμου καὶ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν ὑπὸ αὐτοῦ μεγαλυτέρου, ἐνδιαφέροντος ἐπὶ σπουδαιοτάτων ἐπαγγελματικῶν θεμάτων, ὡς τὰ τῆς Διεθνῆς Ναυτιλιακῆς Διασκέψεως τῆς Γενεύης.

Λονδίνον, 1958

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

Κατ' ξένιερσιν, έκ τῆς ὥλης τοῦ Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου διεπηρήθησαν καὶ εἰς τὸν νέον Κώδικα ἄρθρ. 41, 42, 49 καὶ 50 αἱ «Περὶ ήμερογίων τοῦ πλοίου καὶ περὶ ναυτιλιακῶν ἔγγραφων διατάξεις» (ἄρθρ. 313—315 καὶ 332 τοῦ Ε. Ν.) ἐπὶ τῷ ἀμφιρρήστῳ λόγῳ, τῆς μὴ διακοπῆς τῆς ὑφισταμένης παραδόσεως.

Ὄς κανονισμίας δυνάμεθα νὰ σημειώσωμεν τὰς κάτωθι:

α) Διὰ τοῦ ἄρθρ. 37 θεσπίζεται ἡ ἀρχὴ καθ' ἥν ἡ σύμβασις ναυτικῆς ἐργασίας, ἣτις τὸ πρώτον διὰ τοῦ ἄρθρου τούτου ὄνομάζεται σύμβασις ναυτολογήσεως — καθ' ὅσον ὁ ναυτολογούμενος ἔγγραφεται εἰς τὸ ναυτολόγιον τοῦ πλοίου — συντελεῖται διὰ τῆς ἔγγραφῆς εἰς τὸ ναυτολόγιον (20).

β) Διὰ τοῦ ἄρθρ. 38 παρ. 1 ἐδαφ. 2 προσετέθη διάταξις καθ' ἥν τὸ ἀπόλυτον «περὶ ἐλευθέρας ἀπολύτεως τοῦ πλοιάρχου» δικαίωμα τοῦ πλοιοκτήτου κατέστη δημοσίας τάξεως. «Ὀρθῶς, καθ' ὅμας, προσετέθη ἡ ἐν λόγῳ διάταξις, καθ' ὅσον ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ ἀντιστοίχου παλαιοῦ ἄρθρου τοῦ Ε. Ν. (288) εἰχον προκύψει ικαναὶ ἀμφισθητήσεις εἰς τὴν παρ' ἥμιν νομολογίαν.

ΤΙΤΛΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟΣ

Περὶ Πληρώματος

Πλήρωματα Ἐμπορικοῦ πλοίου λέγεται τὸ ἔκ τῶν ναυτικῶν ἀποτελούμενον προσωπικὸν αὐτοῦ, τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὸ ναυτολόγιον (21).

Τὰ ἄρθρα 53—83 «Περὶ πληρώματος», τὰ ὅποια ρυθμίζουσι τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως, ἀντικαθιστῶσι τὰ παλαιά 337—367 ἄρθρ. τοῦ Ε. Ν. «Περὶ πληρώματος» καὶ τὸν νεαρὸν νόμον 1752 τῆς 12.4.51 «περὶ ναυτικῆς ἐργασίας», διστὶ διὰ τῆς παραργ. 1 τοῦ 28ου ἄρθρου αὐτοῦ κατήργησεν ἀπὸ τῆς τούχου (16.4.51) τὰ ἄρθρα 337—367 τοῦ Ε.Ν.

Ἡ Συντακτική τοῦ Κώδικος Ἐπιτροπῆς κατὰ τὴν διαστύπωσιν τῶν «περὶ πληρώματος» ἄρθρων (53—83), ἔλαβεν ὑπὲρ ὅψιν τὸν προρηγθέντα νόμον (50—51). Μάλιστα, ἐκ τῆς γενομένης νέας ἐπανεξετάσεως, κατόπιν τῶν ἐκ διαφόρων προσελεύσεων ὑποβληθείσων παρατηρήσεων καὶ ὑποδείξεων, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν κριτικῶν παρατηρήσεων ἐπὶ τῶν καθ' Ἑκατὸν ἄρθρων τὰς ὅποιας ὑπέβαλεν ἡ «Ἐνωσίς τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, παρατηρεῖται, διτὶ αἱ διατάξεις τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., ὡς τελικῶς αὗται διετυπώθησαν, δὲν ἀφίστανται κατ' οὐσίαν ἀπὸ τὰς διατάξεις τοῦ ρητῶς διὰ τούτων καταργούμενου νόμου 1752) (51). Οὖτα, αἱ ὑφιστάμεναι διαφοραὶ εἰναι κατ' ἀρχὴν ἐποιησίδους περιεχομένου. «Ωσαύτα, ἡ προμηθείσας Ἐπιτροπή, ὡς προκύπτει ἐκ τοῦ περιεχομένου τῶν ἐν λόγῳ ἄρθρων, ἔλαβεν ὑπὲρ ὅψιν τῆς καὶ τὰς διατάξεις τῆς Γαλλικῆς, Βελγικῆς καὶ Ἰταλικῆς νομοθεσίας, ὡς καὶ τὰς διατάξεις, τῶν κάτωθι Διεθνῶν Συμβάσεων τοῦ Διεθνούς Ὀργανισμοῦ Ἐργασίας (Δ.Ο.Ε.) (22).

α) Τὴν Διεθνὴ Σύμβασιν «Περὶ συμβάσεως ναυτολογήσεως τῶν ναυτικῶν» (Convention Concerning Seamen's Articles of Agreement) τῆς 7/24 Ιουνίου 1926 (23).

και β) Τὴν Διεθνὴ Σύμβασιν «περὶ παλινοστήσεως τῶν ναυτικῶν» (Convention Concerning the Repatriation of Seamen) τῆς 7/24 Ιουνίου 1926 (24).

Ἡ Ἐπιτροπὴ δὲν ἐνόμισεν, διτὶ ἐπρεπε ν' ἀκολουθήσῃ τὸ ἐν Γαλλίᾳ καὶ Βελγίῳ ἔφαμοσθεν σύστημα, ὅπερ καὶ παρ' ἥμιν ἡ παλαιοτέρα συσταθείσα Ἐπιτροπὴ εἰσηγήθη εἰς ὑποβληθεὶν προσχέδιον νόμου, δηλαλή νὰ προδῇ εἰς σύνταξιν εἰδικοῦ Κώδικος Ναυτικῆς Ἐργασίας, διὰ τοῦ ὅποιον νὰ ρυθμίζωνται γενικῶς, ἀπὸ ἀπόψεως Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, τὰ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, καταργούμενα ἐντέλως τῶν σχετικῶν διατάξεων τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου. Αὕτη προέκρινεν ἀπλούστερον καὶ πρακτικώτερον νὰ ἀσχοληθῇ εἰς τὴν ἐπεξεργασίαν καὶ ἀνασύνταξιν τῶν συναφῶν διατάξεων τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου καὶ τοῦ νεαροῦ νόμου 1752) (51), αἱ διατάξεις δημοσίου δικαίου, αἱ ἀφορόμεναι ἐπίστηση την ναυτικὴν ἐργασίαν, ὑφισταμεναι τὴν ἐπεξεργασίαν τῆς ἐτέρας Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τοῦ Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, νὰ περιληφθῶσιν εἰς τὸν ὑπὲρ ὅπτης συνταχθησόμενον οἰκείον Κώδικα, περὶ οὐ ἐγένετο λόγος ἀνωτέρω. Δέον, πάντως, νὰ ἔχει τοῦ «περὶ πληρώματος» ἄρθρο τοῦ Κώδικος διατηροῦσι τὴν ἐννιαίαν μορφήν, κατάταξιν καὶ διαστύπωσιν τοῦ διονύ Κώδικος.

Ἐν τῷ Τίτλῳ τούτῳ δυνάμεθα νὰ σημειώσωμεν, ὡς σπουδαιοτέρας, καινοτομίας τὰ κάτωθι:

α) Κατὰ τὸ ἄρθρον 53, ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως καταρτίζεται δι' ἀπλῆς συμφωνίας (Solo Consensus) μετά τοῦ πλοιάρχου, συντελεῖται δὲ διὰ τῆς ἔγγραφῆς αὐτῆς εἰς τὸ ναυτολόγιον. Συνεπῶς, διὰ τοῦ ἄρθρου τούτου ἐγκαταλείπεται ἡ τυπικότης (ἄρθρ. 1 παρ. 1 τοῦ Ε.Ν. 1752) (51) τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως. «Ἡ ὑπὲρ τῆς Ἐνωσίων Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ Δικηγορικοῦ Συλλόγου Πειραιῶν πρότασις περὶ καταρτίσεως ἔγγραφως τῆς ἐν λόγῳ συμβάσεως, δὲν ἐγένετο ἀποδεκτὴ ὑπὲρ τῆς Συντακτικῆς τοῦ Κώδικος Ἐπιτροπῆς.

β) Κατὰ τὸ ἄρθρον 54, ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως δέον νὰ ὑπογράφηται, δχι μόνον ὑπὲρ τῶν μερῶν, ἀλλὰ καὶ ὑπὲρ τῆς Ἀρχῆς (25), διὰ λόγους προνοίας ὑπὲρ τοῦ ναυτολογούμενου.

γ) Διὰ τοῦ ἄρθρ. 69 προστίθενται εἰδικαὶ περιπτώσεις, καθ' ἄς ὁ πλοιάρχος δικαιούσται εἰς ὑπαναχώρησιν ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως. Αἱ περιπτώσεις αὗται εἰνε αἱ κάτωθι :

1) Ἀνικανότης τοῦ πλοίου πρὸς πλόων. Καὶ

11) Παράνομος ἀποστοίς τοῦ Ναυτικοῦ (26).

Εἰς τὰς ἐν λόγῳ περιπτώσεις δύναται νὰ προστεθῇ καὶ ἡ τοῦ ἄρθρ. 56, καθ' ἥν ὁ πλοιάρχος δικαιοῦται εἰς ὑπαναχώρησιν, ἐὰν ὁ ναυτικὸς ἀδικοιούσθως δέν ἐπιβιβασθῇ τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς ναυτολογήσεως.

δ) Κατὰ τὸ ἄρθρον 74, ὁ ναυτολογούμενος δύναται νὰ καταγγείλῃ

(20) «Ἄλλως δρίζει τὸ ἄρθρ. 1 τοῦ νόμου 1752/51 «Περὶ ναυτικῆς ἐργασίας».

(21) «Ορα πλεισταὶ οἱ περὶ πληρώματος ΤΣΙΡΙΝΤΑΝΗΝ ἔνθ' ἀνωτ. ποράργ. 10 καὶ ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΝ ἔνθ' ἀνωτέρω μέρος Α'. Κεφ. 3ον καὶ δων.

(22) «Ο. Δ. Ε. Συνεστήθη ἐτεί 1919.

(23) Τὴν σύμβασιν ταύτην δὲν ἐπεκύρωσε τυπικῶς ἡ Ἐλλάς.

(24) Καὶ τὴν σύμβασιν ταύτην δὲν ἐπεκύρωσε τυπικῶς ἡ Ἐλλάς.

(25) «Μήτοι: τῆς Λιμενικῆς ἐν τῇ ἡμέρᾳ τῇ της Προξενίκης ἐν τῇ ἀλλοδαπ.

(26) Περὶ τοῦ ναυτικοῦ τούτου ὁδικήματος ίδε καὶ Παπακώσταν ἔνθ' ἀνωτέρω Μύρος Α. Κεφ. 3ον, σελ. 29.

τὴν ἐφ' ὠρισμένον ἡ ἀδρίστον χρόνον συναφθεῖσαν σύμβασιν ναυτολογήσεως, κατὰ πάντα χρόνον, ἐὰν ὁ πλοιάρχος ὑποπέσῃ εἰς βαρείαν παράδασιν τῶν ἔναντι αὐτοῦ καθηκόντων.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ διά τοῦ ἄρθρου τούτου θεσπισθεῖσα ἀρχὴ ἀποτελεῖ ἀξιόλογον καινοτομίαν ὑπὲρ τῶν ναυτολογούμενών (27).

ε) «Ἐγκατελείσθη ἡ ἀρχὴ τῆς σιωπηρᾶς παρατάσεως μέχρις ἀποπερατώσεως τοῦ πλού της ἰδίας τοῦ πλοιάρχου, συμφωνηθέντα χρόνον (ἄρθρ. 20 N. 1752/51) τῆς ληξάστης συμβάσεως ναυτολογήσεως, ἐφαρμοζόμενων ἀντ' αὐτῆς τῶν γενικῶν ἀρχῶν τοῦ δικαίου (ἄρθρ. 671 A. K.) «περὶ σιωπηρᾶς ἐπ' ἀδρίστον παρατάσεως τῆς συμβάσεως».

στ) Κατὰ τὸ ἄρθρον 67, αἱ διατάξεις (ἄρθρ. 66) καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸν μισθῶν καὶ τὴν ἀποζημίωσιν, δὲν ἐφαρμόζονται εἰς ἴδιον τοῦ ναυτικοῦ πταίσμα (28). Εἰσήχθη, δηλαδή, ἐν ἄλλοις λόγοις, τὸ στοιχεῖον τῆς ὑπαίτιότητος.

ζ) Διὰ τοῦ ἄρθρου 82, θεσπίζεται ἡ ἀρχὴ καθ' ἥν, αἱ ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως διαφοραὶ ἐκδικάζονται κατὰ τὴν ἐπὶ τῶν ἐργατικῶν διαφορῶν διαδικασίαν. «Ἡ διά τοῦ ἐν λόγῳ ἄρθρου θεσπισθεῖσα ἀρχὴ σκοπὸν ἔχει νὰ καταστήσῃ ἀπλούστεραν, ταχυτέραν καὶ ὀλιγώτερον διατανηράν τὴν δικαστικὴν ἐπίλυσιν τῶν διαφορῶν τούτων. Τοῦτο (τὸ ἄρθρ.) ὅλως τε, ἐπικυρώνει τὸ ισχύουσαν ἡδη πρακτικήν (29).

η) «Ἐγκατελείσθη ἡ ἀρχὴ καθ' ἥν, αἱ ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως διαφοραὶ διαδικασίαν. «Ἡ διά τοῦ ἐν λόγῳ ἄρθρου θεσπισθεῖσα ἀρχὴ σκοπὸν ἔχει νὰ καταστήσῃ ἀπλούστεραν, ταχυτέραν καὶ ὀλιγώτερον διατανηράν τὴν δικαστικὴν ἐπίλυσιν τῶν διαφορῶν τούτων. Τοῦτο (τὸ ἄρθρ.) ὅλως τε, ἐπικυρώνει τὸ ισχύουσαν ἡδη πρακτικήν (29).

η) «Ἐγκατελείσθη ἡ ἀρχὴ (ἄρθρ. 14 N. 1752/51) καθ' ἥν ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως ἐλύεται διά τοῦ βανάτου τοῦ ναυτικοῦ οὐδόλων δὲ ἐπηρεάζεται ἡ ισχὺς τῆς συμβάσεως ἐκ τῆς μεταδολῆς εἰς τὸ πρόσωπον τοῦ πλοιάρχου τοῦ πλοιάρχου, τῆς ζημῆς τῶν εὑδόσων ἐν γένει τοῦ πλοίου.

(28) «Ἐγένετο ὑπὲρ τῆς Συντακτικῆς τοῦ Κώδικος «Ἐπιτροπῆς δεκτῆς ἡ πρότασις τῆς Πανελ. Ναυτ. Ομοσπονδίας (Π.Ν.Ο.) καὶ διεγάρφη ἐκ τοῦ ἄρθρου 67 ἡ φράσις «ἡ τὸ ὑπόχυμος».

(29) «Ὑπόδειξης τῆς Ἐνωσίων Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν (Ε.Ε.Ε.) καὶ τοῦ Δικηγορικοῦ Συλλόγου Πειραιῶν περὶ διαγραφῆς τοῦ ἄρθρ. 72 δὲν ἐγένετο δεκτή ὑπὲρ τῆς Επιτροπῆς.



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

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

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

REPRESENTATIVES AND STOCKS
THROUGHOUT THE WORLD

GREECE

D. N. VLACHOS
7, Leocharous Street—Tel. 42249
PIRAEUS

SYRIA - LEVANON
PAPADOPOULO & CO.

LATTAKIA

(also at Banias, Beirut, Sidon & Tripoli)

JAPAN

MITSUBISHI SHOJI KAISHA, LTD.
MITSUBISHI SHOJI BLDG.

No. 10, 2-chome, Marunouchi Chiyoda-ku
TOKYO

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

NEW ZEALAND

NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.

33, Ferry Buildings
AUCKLAND, C. I.

SWEDEN

C. A. BERGLUND & SON

P. O. Box 12011
GOTHENBURG 12

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL A/S

Drennigensgt 10) 12
OSLO

(also at Bergen)

KRISTIAN HERLOFSSEN

Bronningensgt. 81

KRISTIANSANDS.

GERMANY

HANS FICK & CO.

Agnestras. 38
HAMBURG

(also at Bremen, Bremerhaven, Emden & Kiel)

DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.

32, Amaliegade
COPENHAGEN

INDIA - CEYLON

JOHN F. FIDELE

300, Madabhat Naoroji Road Fort

BOMBAY

(also at Calcutta & Colombo)

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΑΡΙΘ. 506/57 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ

— Ὁργανισμὸς Λιμένος Πειραιῶς. Ἀρμοδιότης αὐτοῦ πρὸς εἰσπράξιν ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων. Ὑποχρέωσις κατασθλῆς αὐτῶν βαρύνει τὸν πράγματι παραδομέαντον τὸ ἐμπόρευμα, οὐχὶ δὲ τὸν ἔχοντα ἐτολήν πρὸς παραλαβὴν αὐτοῦ.

Ἐπειδή, κατά τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρ. 3 § 1 ἐδ. γ' καὶ ε' τοῦ κατὰ τὸν ἐν προκειμένῳ ἔνδιαιφέροντα χρόνον ἰσχύοντος νόμου 4748) 1930 ἐπειδὴ ὄργανώσεως τοῦ λιμένος Πειραιῶς, δὲ Ο.Λ.Π., ἐπέκτις τῶν ἄλλων ἀρμοδιοτήτων αὐτοῦ, κανονίζει τὰ τιμολόγια τῶν ἀπόθηκικῶν δικαιωμάτων καὶ παραλαμβάνει καὶ διαφυλάσσει ἐντὸς τῶν ἀπόθηκῶν ἡ ἐν ἀνοικτῷ χώρῳ τὰ ἐμπορεύματα, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ὑπὸ ἀποταμίευσιν, κατὰ δὲ τὴν διάταξην τοῦ ἄρθρ. 1 τοῦ ν. 6016) 1934 ἐπειδὴ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τῶν περὶ Ἐλευθέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης κειμένων νόμων, διπέρα μέσω τῆς περιοχῆς τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης ἐκφορτωνόμενα, ὡς καὶ τὰ εἰς τὰς πάσσης κατηγορίας ἀπόθηκας, περιλαμβανομένων καὶ τῶν ἴδιωτικῶν ἀποταμευτηρίων, ἀπόθηκουμένα παντὸς εἶδους ἐμπορεύματα καὶ κινητὰ πράγματα, τυγχάνουσιν ὑπέγυγα διὰ τὴν πρὸ παντὸς ἄλλου προνομιακῆν καταβολὴν πρὸς τὴν Ἐλευθέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης τῶν ὄφειλομένων αὐτὴ μισθωμάτων καὶ ἀπόθηκεύτρων, συμπεφωνημένων ἡ μῆδ. δὲ παντα τὸν χρόνον τῆς παραμονῆς τον.¹ Ἡ σύμβασις τῆς μισθώσεως θεωρεῖται ἀποδειγμένη ἐκ τῆς γενομένης ἀπόθηκεύτεως ὑπὸ τοῦ μισθωτοῦ, ἀποδεχομένου ἔκτοτε τοὺς διὰ τῶν ἑκάστοτε νομίμως ἐγκεκριμένων κανονισμῶν ἡ τιμολογίων δρους καὶ μισθωμα, κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἀρθρ. 7 τοῦ διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 43616) 1946 κοινῆς ἀπόφασεως τῶν ὑπουργῶν Δημοσίων Ἔργων καὶ Οἰκονομικῶν ἐγκριθέντος καὶ ἀπὸ 15 Ιουλίου 1946 μέχρι τέλους Μαΐου 1947 ἰσχύσαντος κανονισμού ἀπόθηκευτικῶν δικαιωμάτων Ἐλευθέρας Ζώνης Πειραιῶς, ὡς ούτος ἐτροποποιήθη, συνεπληρώθη καὶ ἡρμηνεύθη ἀυθεντικῶς μεταγενέστερως, τὰ ἐν τῷ Κανονισμῷ τούτῳ ἀναφερόμενα δικαιωμάτα καταβάλλονται παρὰ τῶν παραληπτῶν (ἴδιωτῶν) πρὸ τῆς παραλαβῆς τῶν εἰς αὐτοὺς ἀνήκοντων ἐμπορευμάτων. Ἐκ τῶν διατάξεων τούτων σαφῶς συνάγεται διτὶ ἡ ὑποχρέωσις τοῦ πόρου πληρωμῶν τῶν ἀπόθηκευτικῶν δικαιωμάτων τοῦ Ο.Λ.Π. ὑπὸ τοῦ δικαιουμένου εἰς παραλαβὴν τοῦ ἐμπορεύματος, τίθεται μερικῶν ὡς προϋπόθεσις τῆς ὑπὸ τούτου παραλαβῆς αὐτοῦ, διπέρα εἰνὲ ὑπέγυγων διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ὡς ἄνω δικαιωμάτων, ἀνεύ τῆς καταβολῆς τῶν διοικουντῶν δικαιουμένων οὗτος νὰ ἀξίωσῃ τὴν παραλαβὴν τοῦ ἐμπορεύματος, πρὸ δὲ ταύτης οὗτος, ὃν παλαιόν τοῦ ὑποτολοδόχος τοῦ φορτωτῶν, οὐδεμίαν προσωπικὴν ὑποχρέωσιν ὑπέχει πρὸς καταβολὴν τῶν ὡς ἄνω δικαιωμάτων, ἔστω καὶ ἐὰν ἔξεδηλωθῇ ὑπὸ τούτου ἡ ίδιότης αὐτοῦ ὡς παραληπτοῦ διὰ σχετικῶν πράξεων, οἷα εἰνὲ ἡ ἐπὶ επιστροφῇ τῆς φορτωτικῆς εἰς τὸν ἐκδότην αὐτῆς ληφτὶς τῆς ειθισμένης διαταγῆς παραδοσεώς τοῦ ἐμπορεύματος καὶ ἡ ἐμφάνισις τῆς διαταγῆς ταύτης εἰς τὸ πτωχὸν ὡς εἰνὲ ἐναπόθηκευμένον τὸ ἐμπόρευμα Ο.Λ.Π., πλὴν ἐὰν οὗτος εἰχεν ἐνεργῆσαι τὴν ἐναπόθηκευσιν τοῦ πράγματος τοῦ προθίδειν εἰς συμφωνίαν μετά τοῦ ρηθέντος ὄργανισμοῦ, δι' ἣς ἀνέλαβε προσωπικῆς τὴν ὑποχρέωσιν τῆς καταβολῆς τῶν ὡς ἄνω ἀπόθηκευτικῶν δικαιωμάτων, ἀνεξαρτήτως τῆς παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος. Ἡ τοιαύτη δ' ἔννοια τῶν ὡς ἄνω διατάξεων συνάγεται οὐ μόνον ἐκ τοῦ σαφοῦς γράμματος αὐτῶν, ἀλλὰ ἐκ τοῦ οὗτοῦ μεχρὶ τῆς παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος, δύναται νὰ μεταβληθῇ τὸ πρόσωπον τοῦ παραληπτοῦ διὰ τῆς εἰς τρίτον μεταβίβασεως τῆς φορτωτικῆς.

Έπειδη καθ' ἡ προκύπτει ἐκ τῆς προσβαλλομένης ἀποφάσεως, τὸ Ἐφετεῖον (*Αθηνῶν 3076/056*) δέχεται, ὅτι ἡ ἀνακόπτουσα Τράπεζα Ἀθηνῶν, εἰς τὰ δικαιώματα καὶ τάς ὑποχρέωσεις τῆς δοπίας ὑποκατέσταθή, ὡς καθολικὴ αὐτῆς διάδοχος, ἡ ἀναιρεσίουσα Ἐθνική Τράπεζα Ἑλλάδος καὶ Ἀθηνῶν Α.Ε., δυνάμει τοῦ περὶ συγχωνεύσεως τῶν Τραπεζῶν Ἐθνικῆς καὶ Ἀθηνῶν 6.δ. τῆς 26)27)Φεβρουαρίου 1953, ἣντο κομιστρία τῆς φορτωτικῆς τῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ διὰ τοῦ ἀτμοπλοίου W κομισθέντων καὶ ὑπὸ τοῦ πολιάρχου τὴν 17 καὶ 18 *Ιουλίου* 1946 εἰς τὸν Ο.Λ.Π. ἐν τῇ Ἐλευθέρᾳ Ζώνῃ παραδοθέντων 962 μεταχειρισμένων ἐλαστικῶν αὐτοκινήτων καὶ ὅτι ὡς τοιαύτη ἔλαβε παρὰ τοῦ ἀρμόδιου πράκτορος τὴν ὑπ' ἀριθ. 266 τῆς 5.9.1946 διατακτικὴν παραδόσεως εἰς αὐτήν τοῦ ἐμπορεύματος, δυνάμει τῆς δοπίας καὶ ἐνεφανίσθη εἰς τὸν Ο.Λ.Π. ὡς παραλήπτης, παραδόσεσσα εἰς αὐτὸν τὴν διατακτικήν ταύτην, χωρὶς, δῆμος, νὰ παραλάβῃ τοῦτο, λόγῳ τοῦ ποσοῦ τῶν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. ἀριθμέντων δικαιουμάτων, δηλώσασσα τελικῶς την 8 Μαΐου 1947, κατόπιν ἐντολῆς τοῦ περδόνου αὐτῆς, ὡς φίλεσφορον. Ἐγκατάστησιν τοῦ ἐμ-

Your shipchandler at Emden

Siept van Brethorst-Enden

Ships supply. Fresh and dry stores. Bonded stores.
Deck and Engine stores.

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

Emden, Neuer Hafen. Telegrams: Bretherst, Emden.

Representatives of Goldsmid & Co., LTD., MELBOURNE, AUSTRALIA

Representatives of Greek Department: MENELAOS LINGOS

πτορεύματος.

Ἐπι τῇ βάσει δὲ τῶν πραγματικῶν τούτων περιστατικῶν, ἀτινα τοῦτο ζέδεστο, ἐν τῇ ἀνέλεγκτῳ περὶ πραγμάτων κρίσει του, ἀπεφάνθη, διτι ἡ ὄνακόποτουσα Τράπεζα υπέχει: προσωπικὴν ὑποχρέωσιν πρὸς καταδόλην τῶν ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων τοῦ Ο.Π.Π. καὶ ἀνευ ἔτι παραδοθῆται τοῦ ἔμπορεύματος καὶ κατόπιν τούτου ἀπέρριψε τὴν ύπὸ κρίσιν ἀνακοπήν τῆς ὡς εἰρηται Τραπέζης κατά της εἰδοῦλης προσκλήσεως του Ο.Π. πρὸς πληρωμὴν τῶν ὡς ἀνά δικαιωμάτων αὐτοῦ, περιορίσαν μόνον τὸ ἐν αυτῇ ποσὸν εἰς δραχμὰς 34.675.20. Οὕτως ἀπόφανθεν, ψευδῶς, κατά τὰ προεκτελέντα, ἡμρήνευτε καὶ ἐσφαλμένως ἐφήρμοσε τὰς ὡς εἰρηταὶ σύιστασικὰ διατάξεις, καταστήσαν οὕτως ἀνατιρέπεται τὴν ἀπόφασιν του, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 807 § 17, ἐν συμβασιμῷ πρὸς τὸ ἄρθρον 809 Π. Δ., κατὰ τοὺς περὶ τούτου λόγους ἀναιρέσεως.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ : 'Ο Ο.Δ.Π. ἀποτελεῖ Νομικὸν Πρόσωπον Δημοσίου Δικαίου καὶ συνεσθῆθι διὰ τοῦ Νόμου 4748)1930 ὑποκατέστησε δὲ τὸ Λιμενικὸν Τάξιδιον Πειραιῶς καὶ ἔχει ὅλα τὰ προνόμια τοῦ Κράτους, ὡς πρὸς τὰς πάσης φύσεως εἰδήσιας, τὴν δεσμαρτυρίαν καὶ εἰσπραξίαν τῶν φόρων καὶ τὴν διαχείρισιν ἐν γένει τῆς περιουσίας ('Ἐφετ', Αἴγανης ἀριθ. 487/35, ΘΕΜ, τόμος ΜΖ', σελ. 213).

Διά τήν ισχύν πρωτοκόλλου παραλαβῆς Ο.Λ.Π. ἐπί παραλαβῆς ἐμπορευμάτων και ἐπίωντάξιν δλ. τὴν ὑπ' ἀριθ. 190) 1956 ἀπόφασιν Ἀρείου Δάγκου (Νομ. Χρον. Τ 267 σελ. 28).

Διαγ. Ναυτ. Χρον. Τ. 267, σελ. 28). Δι' ἀναγκαστικήν εἰσπροξίν ἀπατήσεων ὑπὸ Ο.Λ.Π., κατὰ τὰς ὅποι-
ας ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τοῦ Ν.Ε.Δ.Ε., δὲν ἀπατεῖται προηγου-
μένη ἐπίδοσις ἐπίτασης πρὸς πληρωμὴν, παράλειψις δὲ ἀκυρότητος τῆς
διαδικασίας προτείνεται, ὅπου ἀπόδεικνυεται ὅτι ἐπήλθε βλάβη, μὴ δυ-
ναμένη νό ἐπανορθωθῆ ἄλλως, εἰμὶ κηρυσσόμενή της ἀκυρότητος (Α-
ριθ. 302/57 ἀπόδασις Ἀρείου Πάγου, Ναυτ. Χρον. Τ. 309, σελ. 28).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

Serving
ship and owner



LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street.

London, E.C.3.

ALSO AT CARDIFF

ALSO AT CARDIFF,
NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,
HULL AND GRIMSBY.

Telephone - AVEnue 2000 • Telegrams - Lambert, London.
(Inland) - Lambert, Telex, London • International Telex No.-G.3. LN 809011

ΓΑΛΛΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΣΩΣΤΡΩΝ

Ένδιαφέρουσα ύπόθεσης ναυαγιαιρεσίας, λόγω τών περιπλόκων περιστατικών και τών πολλών διαδίκων, έξειδάσθη τελευταίας άπό τον Εφετείον της Ρουέν, κατ' έφεσιν άποφασίσεως τού Έμποροδικού της Ντιέππης. Ή πρωτόδικος άποφασίς κατέλογισε τό ποσό των 5.800.000 φρ. ως άποζημιώσιν διά την διάσωσην τού άγγυλου άτμαπλοιού του.
Ούτι «Εβεραρπ» είναι δύο γαλλικά άλιευτικά, έχει τών όποιων το ένδιυθσιθή κατά την προστάθμειαν της ναυαγιαιρεσίας. Ή έφεσις προεκλήθη άπό το δεύτερον άλιευτικόν, όπερ τελικώς έπετυχε την ναυαγιαιρεσίαν. Τό Πρωτοδικείον, δημώς, έχαρακτήρισεν ως άπληγη ρυμούλκησην την παρέμβασιν τού άλιευτικού τούτου και έπεδίκασεν εις αύτό μικράν τινά άποζημιώσιν.

Τόιστοις της ἐν λόγῳ υποθέσεως, ἔχει, κατὰ τὴν ἐφετειακὴν ἀπόφασιν, ὡς ἔξῆς :

Τὴν ἐσπέραν τῆς 21ης ὁκτωβρίου 1955 τὸ ἀγγλικὸν ἀκτοπλοϊκὸν «Οὐήλ «Ἐδερφάτ» κατελόφθη παρὰ τὰς ἀγγλικάς ἀκτὰς ἀπὸ ισχυρῶν τρικύμιων, υπερστή βλάβην τῶν μηχανῶν του και τὰ Ιστιαὶ του κατεξοχήσθησαν. Τὸ σκάφος, τελικῶς, ἔγκατελεῖθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος του. Τὴν πρωιάν τῆς 23ης ὁκτωβρίου τὸ ἔγκαταλειμμένον σκάφος, ἀφοῦ ἐπὶ μιαν και ἡμισιενά ήμέραν παρεσύρετο ἥρματος, εὑρέθη 14 περιόδια μιλλία Βορείων τῆς Ντιέππης, ἔρημον πληρώματος και χωρὶς πρωστήρια μέσσα ἐν λειτουργίᾳ. Τὸ ἀλιευτικὸν «Ζάκ 'Ανρύ», ὅπερ ἦλιενεν, εἰς τὴν ἑκεὶ περιοχὴν, συνήντησε τὸ ἔγκαταλειμμένον σκάφος. 'Ο πλοιάρχος ἐπέδη αὐτοῦ, ἵνα προσπάθησῃ νὰ τὸ ρυμουλκήσῃ εἰς τὴν Ντιέππην, τρία δὲ μέλη τοῦ πληρώματος του ἐτέβησαν τοῦ «Οὐήλ «Ἐδερφάτ» διὰ νὰ προσδέσσουν τὸν καλῶ ρυμουλκήσεως. Κατὰ τοὺς χειρισμούς, ὅμως, τοῦ «Ζάκ 'Ανρύ», λόγῳ τῆς θαλασσοπαροχῆς, ἐκτύπωσεν ἐπὶ τοῦ πτηδαλίου τοῦ ἀκευθερνοῦ σκάφους, κατεκλύθη ἀπὸ τὰ ὑδάτα και ἐθυμίσθη ἐντὸς δλίγων λεπτῶν τῆς ὥρας. Οἱ ἐπὶ τοῦ «Οὐήλ «Ἐδερφάτ» εὑρίσκομενοι τρεις ναυάγοι ηὔπολοίπον πληρώματος τοῦ ἀλιευτικοῦ, καθὼς και οἱ ἐπιβάντες αὐτοῦ ναυαγοὶ τοῦ ὑπολοίπου πληρώματος τοῦ ἀλιευτικοῦ, εἶχον τὸν κατιρόν νὰ ἐκτέμψουν προπογυμένων τὸ S.O.S.

Τότε «Ούτιλ» «Εβεραρντ», δώμας, ήταν άκυρητόν τον λόγω της άχρηστεύσεως τών μηχανών του και το πλήρωμά του άλιευτικού προσεπάθησε δι' ολών των είναι την διάσειριν του μέσων νά εφελκύσῃ τὴν προσοχὴν ἔτερων ἀλιευτικών εύρισκομένων εἰς τὴν γύρω περιοχήν. «Ενος ἐξ αὐτῶν ἀντελθῆ φθι τὰ σηματα κινδύνων καὶ οπεύσαν εἰς βοηθείαν, προσέδεσε τὸ «Ούτιλ «Εβεραρντ» καὶ τὸ ουούσιονάλκησεν εἰς τὴν Ντεππέν.

Εθεραρν^τ» και το ερρυμουλκησεν εις την Ιτιεπηπήν.
Κατά τό «Εφετείον, ή αξία τού βυθισθέντος «Ζάκ 'Ανρύ», κατά τήν στιγμήν τού ἀτυχήματος, ὑπελογίσθη εἰς 10.848.000 φράγκων, τὸ σκάφος, δῆμως, ἢ τὸ ἀσφαλισμένον εἰς δύο γαλλικάς ἑταιρίας ἡντὶ 7.400.000 φράγκων. Τὸ ποσὸν τοῦτο κατεβλήθη ἀμέσως ἀπό τοὺς ἀσφαλιστάς, ἀλλά ὑπὸ τήν ἐπιφύλαξην, ὅτι οὐτοὶ διετήρουν τὰ δικαιώματά των, ιδίᾳ δὲ τὰ ἀπορρέοντα ἀπό τό ἄρθρον 10 τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου. Ή πλοιοκτητήρια ἑταῖρια τού «Ζάκ 'Ανρυ» ισχυρίζομεν, ὅτι αὐτὴ ἀποκλειστικῶς διέσωσε τό «Ούλι 'Εθεραρν^τ» ἥξιασεν, ὅπως καταλογισθῇ ὑπὲρ αὐτῆς τὸ σύνολον τῆς ναυαγιαιρεσίας τῆς ὄφειλομένης ἀπό τὸ δισ- σωθὲν σκάφος, ἐνῷ τούτωντιον τὸ ρυμουλκήσαν ἀλιευτικὸν καὶ τὸ πλήρωμα αὐτοῦ ηὔσιον, ὅτι ἔξ αὐτῶν καὶ μόνον προθίλθεν ή ναυαγιαιρεσία καὶ υπελογίζουν τὰς ὑπερεσίας των εἰς 2.000.000 φράγκων. Οἱ ἀσφαλισταί, ἐξ ἄλλου, στηρίζομενοι εἰς τοὺς ὄρους τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμ- βολαίου, ὑπεστήριξαν, ὅτι ἡ ἀποζημίωσις διά τὴν ναυαγιαιρεσίαν ὠφείλετο εἰς τό βυθισθέν ἀλιευτικὸν καὶ θα ἐπερρεετε νά καταβλῆῃ εἰς αὐτούς μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 3.852.758 φράγκων.

Τό δικαστήριον, δύσος ἀφόρα τὴν κατανομὴν τῆς ἐπιδικασθείσης ἀποζημιώσεων μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ βυθισθέντος ἀλιευτικοῦ καὶ τοῦ ἔτερου ἀλιευτικοῦ τοῦ ρυμουλκήσαντος τὸ «Οὐλί «Ἐβεραρπτ», ἀπεσάνθη ὅτι, βάσει τῆς διεθνούς ἀφ' ἑνὸς συμβάσεως τῶν Βρεξελλῶν (τῆς 23ης Σεπτεμβρίου 1910) «περὶ παροχῆς θορείας καὶ ναυαγιαιρεσίας» — κυρωθείσης ἀπὸ τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Ἀγγλίαν καὶ ἀποτελουστῆς, ἐπομένου, νόμον ἐφαρμοστέον εἰν τῇ προκειμένῃ ὑπόθεσει, λόγῳ τῆς θνικότητος τῶν πλοίων — καὶ δεδουμένου ἀφ' ἔτερου, ὅτι διὰ τῆς ἐπιβίσσασεως ἐπὶ τοῦ «Οὐλί «Ἐβεραρπτ» ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος τοῦ βυθισθέντος ἀλιευτικοῦ «Ζάκ Ἄνρυ». Διηγοκόλυνθη ἡ ρυμούλκησις τοῦ σκάφους ἀπὸ τὸ προστρέζαν δεύτερων ἀλιευτικον, προκυπτεῖ, ὅτι τὸ βυθισθὲν ἀλιευτικὸν συνέβαλε μεγάλων εἰς τὴν διάσωσιν, παρὰ τοὺς περὶ τοῦ ἀντιθέτου Ισχυρισμῶν τοῦ δεύτερου ἀλιευτικοῦ.

Περαιτέρω τὸ Ἐφετίον ἐπέκρινε τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν εἰς τὸ σημεῖον τῆς, ὅτι τὸ δεύτερον ἀλιευτικὸν οὐδὲν ἄλλο εἰσέφερε, πέραν μιᾶς πράξεως ἀπλῆς ρυμουλκήσεως. Πράγματι, οἱ τρεῖς πρῶτοι ἐπιβάντες ἑκουσίων τοῦ ἐγκαταλειμμένου σκάφους ἄνδρες τοῦ ἀλιευτικοῦ καὶ οἱ ἄλλοι καταψυγόντες μετὰ τὸ ναυάγιον, δὲν ἤσαν εἰς θέσιν νὰ κυβερνήσουν καὶ δόηγησαν τὸ «Οὐήλ Ἔβεραρντ» εἰς ἀσφαλῆ λιμένα, δι' ὃ καὶ ἐπεκαλέσθησαν τὴν βοήθειαν τοῦ δεύτερου ἀλιευτικοῦ. Τὰ ἐκπεμφέντα πρὸς τὸν σκοτὸν αὐτὸν σῆματα, ἀπετέλουν. ἐν τῷ πραγματικότητι πάντας κινδύνους. Συνεπεία διοικήσεως τοῦ ἓν λόγου σημάντου. Αὐτὸν

προτιμή ομάδα κίνδυνου. Ζωντείς ακρίως των εν λόγω σημάτων, οι

πρέπει ή ρυμουλκησίς τοῦ «Οὐήλ «Εβεραρύτ» νά θεωρηθῇ ώς πρᾶξις ναυαγιαιρεσίας, κατά τὴν ἐννοιαν τῆς διεθνούς συνάδεσεως τῶν Βρυξελλῶν» (1910) καὶ ἐπομένως οἱ πλαισιοτταὶ τοῦ ρυμουλκήσαντος ἀλιευτικοῦ ἔχουν, ἀπὸ κοινοῦ μὲ τὴν πλαισιοττήτριαν τοῦ βυθισθέντος ἀλιευτικοῦ «Ζάκ» Αὔρυ, δικαίωμα εἰς τὴν πρόθετομένη διά τῆς ἀνωτέρω συμβάσεως ἀποζημίωσιν ναυαγιαιρεσίας.

Η άξια του διασωθέντος «Οὐήλ «Εβεραρντ», κατά τὴν ἐποχὴν τοῦ ἀτυχήματος, ὑπέλογησθεὶς εἰς 5.850.000 φράγκων. «Εκρίνει, ὅμως τὸ δικαστήριον ἀνεπαρκές τὸ ποσὸν διὰ τὴν ἀποζημίωσιν τῶν ναυαγωστῶν, τὰς ζημιάς των καὶ τὴν ἀπώλειαν χρόνου, τὴν ὥποιαν οὗτοι ὑπέστησαν. Κατά τὸ ἄρθρον 2, § 3, ἐν τούτοις, τῆς συμβασίας τῶν Βρετανῶν (1910), τὸ πληρωτεύον ποσὸν διός μιαν ναυαγικαιρεσίαν δὲν δύναται νὰ ὑπέρβει τὴν άξιαν τοῦ διασωθέντος ἀντικειμένου. Οὕτω, τὸ ποσὸν τῶν 5.850.000 φράγκων εἶνε τὸ μέγιστον, ὅπερ δύναται νὰ παραχωρῇθῇ εἰς τὰ δύο ἀλιευτικά. Λαμβανομένων δύον ὑπὲρ τῶν ὑπηρεσιῶν, ποὺ προσφέρεν τεκνάστον πλοίον, τῶν ζημιῶν των καὶ τῶν ἀντιμετωπισθέντων κινδύνων, ἔκριθη, δτὶ — ὡς προβλέπεται διὰ τοῦ ἄρθρου 8 τῆς ίδιας συμβάσεως — δικαία κατανομῇ εἶνε νὰ μετρηθῶν $5\frac{1}{2}$ ἑκατομμύρια φράγκων εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν τοῦ βιθυνισθέντος ἀλιευτικού καὶ 350.000 φρ. εἰς τὸ δεύτερον ρυμουλκὸν τὸ πραγματοποιῆσαν τὴν ρυμούλησιν τοῦ «Οὐήλ «Εβεραρντ».

"Οσον αφορά την προβληθείσαν άξιωσιν άπό τους άσφαλιστάς, όπως ούτοι είσπράζουν τά έπιδικασθέντα σώτερα είς τό ήματισμένον και βιοθισθέν άλιευτικόν «Ζάκ Άνρυ», οι πλοιοκήται τουτού δὲν ήθελήσαν νὰ δεχθούν τά άποφασισθέντα άπό τό προτόδικον δικαστήριον, θεωρούντες, ότι οιαδήποτε άσφαλιστική άποζημιώσις και ουν δια εἰσπράχθη, προστιθεμένη εις τάς άλλας άποζημιώσιες, τάς όποιας θα δύνανταν νὰ εἰσπράξουν διά τήν άπωλειαν τού πλοίου των, δὲν θα υπέρειναν έν ούδεμια περιπτώσει τήν άξιαν αύτοῦ. Υπελόγιζαν ούτοι, ότι μόνον 1.200.000 φράγκων, θα τών έπιδικασθέντων 5.850.000 φράγκων διά τήν ναυαγιαιρεσίαν, θα άπομεινουν άπό τα σώστρα. Τό ύπολοπιτον θα ήναλισκετο διά τήν καλύψιν άλλων ζημιών, τάς όποιας ύπεστησαν (άπωλειαν χρόνου & λιειάς κλπ.) και ότι σκόμη, έαν εις τήν άσφαλιστικήν άποζημιώσιν τών 7.400.000 φράγκων ηθελε προστεθεί τά άνωτέρω ποσόν, βα ήτο και πάλιν τούτο μικρότερον άπό τήν πραγματικήν άξιαν τού άπολεισθέντος σκάφους. Άλλο τό άρθρον 10 τού άσφαλιστηρίου συμβολαίου — έτονίζεν ή εφετειακή άπόφασις — είχεν ως έξης:

«Ἐπιτρέπεται εἰς τὸ ἡσφαλισμένον σκάφος νὰ ἐνεργῇ πᾶσαν ρυμουλκήν ἢ ναυαγιασιερίν καὶ νὰ παρέχῃ πᾶσαν βοηθείαν, προποτιθέμενον ὅτι αἱ ἀδαρίαι, τὰς δόπιας ἐνδεχομένως θὰ ύφιστατο κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ρυμουλκίσεως, ναυαγιασιερίσις καὶ βοηθείας δὲν θὰ είνει βάρος τῶν ἀσφαλιστῶν, ἐφόσον δὲν θὰ ἤδηντο τὰ ἀσφαλιζόμενον πλοῖον νὰ καλύψῃ διὰ τῶν ἀπαίτησέων του τούς ἀσφαλιστάς».

Ο άνωτέρω δρός, σαφής καὶ ἐπακριδής, ύποχρεώνει τὸν ἀσφαλιστὴν ἐν περιππώσει ἀτύχηματος, ἐπίτιμοντος κατὰ τὴν διάρκειαν ρυμουλκήσεως, ναυαγιαιρεσίας ἢ βοηθείας, νὰ καταβάλῃ εἰς τὸν πλαισιονέτον τὴν διαφοράν μόνον μεταξὺ τοῦ ποσοῦ, διὰ τὸ ὅποιον τὸ βλασφὲν ἢ ἀπολεσθὲν ἀντικείμενον ἡτοί ἡσφαλισμένον (πασόν), ὅπερ κανονικῶς θὰ ἔσει νὰ είνει ἵστον πρὸς τὴν ἡσφαλισμένην ἀξίαν¹ καὶ τοῦ ποσοῦ τῶν ἀποζημιώσεων, που θὰ ἥδηνται ὁ ἀσφαλιζόμενος πλιοκτήτης νὰ εἰσπράξῃ ἀπό οἰονδήποτε, λόγῳ ἀνδρείας που ὑπέστη τὸ σκάφος ἢ λόγῳ ἀπωλείας του. Δεδομένου, συνεπών, διτὶ τὸ ἀλιευτικὸν θὰ εἰσέπραττε διό τὴν παρασχεθεῖσαν βοήθειαν τὸ ποσὸν τῶν 5 ½ ἑκατομμυρίων φράγκων, ἐφόσον τὸ δικαστήριον ἐλάθεν ὑπὸ ὄψιν ὅλοι τὰ στοιχεῖα τὰ προβεβεπτόμενα ὑπὸ τῆς συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν καὶ διτὶ ἡ ζημία, τὴν ὅποιαν ὑπέτησαν οἱ πλιοκτήται από τὸ γεγονός τῆς ἀπωλείας τοῦ πλαισίου, εἰσήρχετο εἰς τὰ ¾ τῶν ληφθέντων ὑπὸ ὄψιν στοιχείων, τὸ δικαστήριον καθορίζει, διτὶ οἱ πλιοκτήται τοῦ ἀλιευτικοῦ θὰ ἀπεξιμούνται ἀπό τὸ δισασθέν τοῦ σκάφους διὰ τὰ ¾ τῶν 5 ½ ἑκατομμυρίων φράγκων, ἥτοι με ποσὸν 4.125.000 φράγκων καὶ διτὶ οἱ ἀσφαλισταὶ ωρείλον, ἀν τὸ πλιόν τοῦ ἡσφαλισμένον μὲ τὴν πραγματικὴν τοῦ ἀξίαν, νὰ πληρώσουν τὴν διαφοράν μεταξὺ τῆς ἀξίας ταυτῆς καὶ τῆς ὡς ἄνω ἀποζημιώσεως, ἥτοι ποσὸν 10.948.000 φράγκων, μειον 4.125.000 φράγκων, ἥτοι τελικῶς ἔνα ποσόν 6.823.000 φράγκων.

Άλλα τὸ πλαίσιον ήταν ἡ σφαλισμένον ἀντὶ 7.400.000 φράγκων, βάσει δὲ τῶν διὰ τοῦ κοινού δικαιίου καθοριζομένων κανόνων ἐν περιπτώσει ἀνεπαρκούς ἀσφαλίσεων, τὸ δικαστήριον κατέληξεν εἰς τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν καταβληθσομένου ποσοῦ τῶν 4.611.819 φράγκων. Συνεπὼς οἱ ἀσφαλισταὶ ἐπλήρωσαν περισσότερον 2.788.181 φράγκα, ἄτινα καὶ δέον νῦν τοῖς ἀποδοθούν. Ἐν συνῷψει τὸ δικαστήριον κοτεδίκασε τοὺς πλιοκτήτας τοῦ διασωθέντος ἀκταπλοϊκοῦ «Οὐλή Ἔβεραρπ» νῦν πληρώσουν 5½ ἔκαπομύρια φράγκων εἰς τοὺς πλιοκτῆτας τοῦ βυθισθέντος ἀλιευτικοῦ καὶ 350.000 φράγκων εἰς τὸ ρυμουλκῆσαν δό «Οὐλή Ἔβεραρπ» ἀλιευτικὸν, ὑπερέχωσεν, δῆμως, ἐξ ἄλλου καὶ τοὺς πλιοκτήτας τοῦ βυθισθέντος ἀλιευτικοῦ νῦν ἐπιστρέψουν εἰς τοὺς ἀσφαλισταῖς τῶν ποτὸν 2.788.181 φράγκων.

PORT SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

CABLES: "MARITIME,"

ADDRESS: P. O. Box 306

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΔΙΑ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΕΡΑΝ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κατά την τελευταίαν συνέλευσιν της Διεθνούς 'Ενώσεως έπι του συντομισμού των έργασιών φορτώσεως και έκφορτώσεως φορτίων, ό διπλωματούχος μηχανικός του Πολυτεχνείου του 'Αννοβέρου κ. Κραππιγκερ καὶ ὁ καθηγητής κ. Κούρτ Βέντελ ἐνεφάνισαν, δι' ἀνακοινώσεων των, νέας τινάς ἀπόφεις ἀναφορικῶς μὲ τὸ σχέδιον τῶν πλοίων. 'Αναγιγνόσκων τὴν σχετικὴν ἔκθετον τιτλοφορουμένην τὸ «Ἀνοικτὸν Πλοῖον», ὁ καθηγητῆς κ. Βέντελ, ἀνέφερε μερικοὺς ἀριθμοὺς ἐκ τῆς ἐπιστημονικῆς ἑρεύνης του, στρεφομένους εἰς τὴν συσχέτισιν τοῦ σχεδίου τοῦ πλοίου καὶ τοῦ χρόνου χειρισμοῦ τοῦ φορτίου.

Εἶναι γνωστόν, παρετήρησεν ὁ κ. Βέντελ, εἰς δόλους τοὺς ναυτικοὺς καὶ τοὺς ναυπηγούς, δι' ὃ χρόνος τὸν ὅποιον δαπανᾷ ἔνα πλοῖον ἐν ὅρμῳ, πήδην ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν καὶ διὰ τὴν παραποτήσην τῶν παραπόνων τῶν διὰ τὴν βραδύτητα τῶν φορτοεκφορτώσεων, ητὶς ὑποδάλλει τὰ σκάφη τῶν εἰς ἐπίκλιματος καθυστέρησεις. 'Εμπειριστατῶμεναί ἔρευναι ἀπέδειχαν, διτὶ τὸ κόστος μεταφορᾶς ἐνὸς τὸν γενικῶς ἐμπορεύματος ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην εἰς τὸ Μπρεμερχάρειον φθάνει τὰ 17 δολλάρια, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 12 ἀντιπροσωπεύουν τὸ κόστος φορτώσεως καὶ ἔκφορτώσεως, ἐνῷ αἱ δαπάναι διὰ τὸ μισθολόγιον τοῦ πληρωμάτου, τὴν κατανάλωσιν καυσίμου καὶ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ σκάφους, ἀνέρχονται μόνον εἰς 5.4 δολλάρια δι' ὀλόκληρον τὸ ταξίδιον.

'Αποδεικνύουν τὰ γεγονότα ταῦτα, διὰ τὸ δὲ ἔχει καμμίαν πρακτικὴν σημασίαν ἡ δημιουργία οἰκονομίας δι' αὐξήσεως τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου καὶ διὰ τὸ μάλλον τὸ ἄγητημα τοῦ χειρισμοῦ τοῦ φορτίου συνθέτει τὸ πρωταρχικὸν πρὸς ἐπίλυσιν πρόβλημα. Μέχρι τούτου οἱ πλοιοκτῆται ἀντετάποισαν τὸ ἐν λόγῳ πρόβλημα ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν ἀνεπαρκῶν λιμενικῶν μέσων, ἔνιοτε δὲ καὶ τῆς ὀκνηρίας τῶν λιμενεργατῶν. 'Αν τὸ θέμα τοῦτο πρέπει νὰ ἐπιλυθῇ, ὁ ἐνδεικνύμενος τρόπος ἔγκειται εἰς τὸ καλύτερον σχεδίου τοῦ πλοίου. Διὰ τὰ ἄλλα ναυπτιγκά θέματα, ὡς τὸ τῆς ἀντιστάσεως, τῆς προώσεως, τῆς δυνάμεως, τοῦ κραδασμοῦ καὶ τῆς εὔσταθείας, διεξάγονται ἀπὸ πολλῶν δεκαετηρίδων ἐπιστημονικαὶ ἔρευναι, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸ σχέδιον τοῦ σκάφους, ἀναφορικῶς μὲ τὸν χειρισμὸν τοῦ φορτίου, διὰ τὸ ὅποιον οὐδεμία μέχρι στήμερον ἐπιστημονικὴ ἔρευνα διεξήχθη. Πάνο διτὶ ἐπὶ τοῦ ἀντικείμενου τούτου εἶναι γνωστόν, ἔρχεται ὑπὸ τὸ φῶς τῆς πείρας μόνον. Μερικαὶ βελτιώσεις ἐπετεύχθησαν διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως περισσοτέρων καὶ ισχυροτέρων βαρούλκων, διὰ τῶν βελτιωμένων καλυμμάτων κυτῶν κλπ. 'Η ἐργασία αὐτῆς, δῆμος, δὲν ἡκολούθησε συστηματικὴν τινὰ γραμμήν μέχρι τοῦ 1953, δόποτε ὡς «Ναυτικὴ Διάσκεψις Μεταφορᾶς Φορτίων» ἐπεληφθῆ τοῦ θέματος εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. Αἱ ἀμερικανικαὶ ἔρευναι ἥρχισαν μὲν ἀνάλυσιν τοῦ κόστους καὶ τῶν διαφόρων φάσεων τῆς ἐργασίας της χειρισμοῦ τοῦ φορτίου.

Ἐνέφερε περαιτέρω ὁ καθηγητῆς κ. Βέντελ, διὰ τοῦτος ἤρχισε τὸ 1956 τὴν ἔρευναν τοῦ ἐπὶ τῆς συσχέτισεως τοῦ σχεδίου τοῦ πλοίου καὶ τοῦ χρόνου χειρισμοῦ τοῦ φορτίου του. Εἰς συστηματικὰ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν προέθνη παραπτήσεις εἰς τὸν λιμένα τοῦ 'Άμερικου, δόσον ἀφορᾶ τὸ Βάρος τοῦ καθ' ἔκαστον φορτίου, τὸν χρόνον φορτοεκφορτώσεως ἐνὸς κύτους, τὸν δύκον φορτίου στοιβαζομένου παρ' ἐνὸς ἐργάτου εἰς διάφορα βάθη τῶν κυτῶν καὶ τὸ ἀποτέλεσμα, δῆπερ ἀσκοῦν τὰ διάφορα δῆμη τῶν κυτῶν. Μολονότι δὲν ἦτο δύνατον νὰ δοθοῦν ἐκ τῶν προτέρων ἀκριβεῖς ὑπολογισμοὶ περὶ τοῦ χρόνου καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐργατῶν, ποὺ ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν φόρτωσιν ἐνὸς ἐκλεγομένου πρὸς παραπτήσην πλοίου, κατωρθώντα πάντας νὰ γίνη ἐπαρκῆς σύγκρισις σκαφῶν μὲ διάφορο μεγέθη στοιχίων κυτῶν, μὲ διάφορον ἀριθμὸν ὑποφραγμάτων (τούνιν-τεκς), μὲ διάφορα βάθη κυτῶν κλπ.

Προφανῶς, πάσαι αἱ βελτιώσεις χειρισμοῦ τοῦ φορτίου πρέπει νὰ ἀποδέξουν εἰς τὴν μείωσιν τοῦ χρόνου στοιβασίας εἰς τὸ κύτον. Καθ' ἀξέγαται — συνέχισεν ὁ δημιούρης — ἀπὸ τὰς διεξαχθεῖσας ἀμερικανικὰς καὶ γερμανικὰς ἔρευνας, διὰ τοῦ περισσότερος χρόνος καὶ αἱ περιστάτεραι ὥραι ἐργασίας εἰναι ἀναγκαῖαι πρὸς πλήρωσιν τῶν πλευρικῶν διαμερισμάτων, ἔκεινων, δηλαδή, τὰ ὅποια εἰναι ἐγγὺς τῶν πλευρῶν τοῦ

πλοίους ἢ τῶν διαφραγμάτων, ἔνθα ἡ ὄρπαγη τοῦ γερανοῦ δὲν δύναται νὰ ἀποθέσῃ τὸ φορτίον κατ' εὐθείαν εἰς τὴν θέσιν τῆς στοιβασίας τοῦ 'Ἐν προκειμένῳ, ἀκριβῶς, τὸ «ἀνοικτὸν πλοῖον» θὰ προσφέρῃ τὴν ἐνδεικνυόμενην βελτίωσιν. Δὲν ἀποτελεῖ τι τὸ νέον ἡ ίδεα περὶ μεγαλυτέρων στοιχίων κυτῶν. 'Εξαιρέσει, δῆμος, τῶν συγχρονισμένων φορτηγῶν προτίων κατώτατος καὶ μεγαλύτερος τοῦ κύτου, τὰ φορτηγά σκάφη ναυπηγούνται στήμερον μὲ μικρὰ γενικῶς στόμια κυτῶν, μὲ ἐμβαδὸν κατὰ 25% μικρότερον πρὸς τὸ ἐμβαδὸν τοῦ κύτου. Τὸ δὲ ἐμβαδὸν αὐτὸν στομίου ἀποβαίνει ἔτι μικρότερον, ἐφόσον τὸ σκάφος εἴναι μεγαλύτερον.

«Κατόπιν αὐτοτάρας ἐρέυνης — εἶπεν ὁ κ. Βέντελ — εὑρέθη, διτὶ δὲν εἰναι ἀπολύτως ὄρθη ἡ γνώμη, πῆται μέχρι τοῦδε, καθ' ἣν τὰ μικρότερα στόμια είναι ἀπαραίτητα, ἀντὶ τὰ ὑπόδοιπα ἐλάσματα τοῦ καταστρώματος πρέπει νὰ ἀποτελοῦν τὴν ἀνωτάτην βαθμίδα ἀντοχῆς τοῦ σκάφους. Οἱ υπολογισμοὶ ἀπέδειχαν, ὅτι εἰναι δύνατον νὰ μετασχηματισθῇ τὸ κατάστρωμα μὲ ἔνα σκελετόν, μὲ δύο στόμια παραπλέυρως ἀλλήλων καὶ μὲ δισμήκη σταθμίδα, — ἐν εἰδεί σπονδυλικῆς στήλης — μεταξὺ τῶν δύο στοιχίων, χρησιμοποιηθούμενην ὡς διάδρομον τοῦ πλοίου. Μὲ τοιστὸν σκάφος καλύτερα θὰ είναι ἡ πρόσδαση εἰς τὰ κύτη, καθ' ἀξέγαται ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω μηνηγονεύθεισας μεθόδους ὑπολογισμοῦ καὶ σημαντικὴ οἰκονομία χρόνου εἰς τὴν ἐργασίαν χειρισμοῦ τοῦ φορτίου, σημαντικούσα σκάφους μέσων δαπανῶν, πρέπει νὰ ἀναμένεται.

»Οἱ γερανοί καταστρώματος σπανίως μέχρι τοῦδε ἐδίκαιωσαν τὰς ἐπ' αὐτῶν προσδοκίας. Αἵτια τούτου εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι τὸ μεγαλύτερον πλεονέκτημα τοῦ γερανοῦ — τὸ διτὶ, δηλαδή, ἀπολύται ὡς ἐνέργεια τοῦ ἀκτίνος υφερτέρας — δὲν δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ, ὅταν μικρὰ στόμια κυτῶν καθιστοῦν δύσκολον τὴν ἐργασίαν στοιβάσεως, διότι ἀπαιτεῖται πολὺς χρόνος πρὸς μεταφορᾶν τοῦ φορτίου ἀπὸ τὸ σημεῖον εἰς ὁ κατεβιδάσθη μέχρι τῆς τελικῆς, αὐτοῦ θά δύναται νὰ ἐπιλύσῃ τὸ πρόβλημα, διότι μεγάστησαν μέρος τοῦ φορτίου πρέπει νὰ μεταφερθῇ εἰς τὰ κατώτερα σημεῖα τῶν κυτῶν, μη τροποποιηθῆσαι ἐν τοῦδε σκάφος. Θά είναι τοῦτο ἐπεξιργάσθη ἐναὶ σχέδιον διὰ τοιούτων κυτῶν: 'Ο γερανός, δῆμος, θὰ ἔχῃ πλήρη ἀστόχησην τοῦ πλευρῶν τῶν κυτῶν τοῦ κύτου: 'Οι γερανοί, δῆμος, θὰ δύναται νὰ καταδιβάσῃ τὸ φορτίον κατ' εὐθείαν εἰς τὴν θέσιν, τὴν ὅποιαν θὰ ἔχῃ τοῦτο κατὰ τὸ ταξίδιον.

Πολλάκις — συνέχισεν ὁ δημιούρης πλοίου μὲ μεγάλας πλευρικά θύρας, δῶσε νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ ἀπευθείας φόρτωσις ἐκ τῆς προκυμαίας εἰς τὰ κύτη διὰ τῆς χρησιμοποιηθεῖσας τροχοφόρων ἀνελκυστήρων. Μολονότι δὲν πιστεῖται ὁ κ. Βέντελ, ὅτι ἡ μέθοδος αὕτη θὰ δύναται νὰ ἐπιλύσῃ τὸ πρόβλημα, διότι μεγάστησαν μέρος τοῦ φορτίου πρέπει νὰ μεταφερθῇ εἰς τὰ κατώτερα σημεῖα τῶν κυτῶν, μη τροποποιηθῆσαι ἐν τοῦδε σκάφος. Θά είναι τοῦτο ἐπεξιργάσθη ἐναὶ σχέδιον διὰ τοιούτων κυτῶν: Καταστρώματος συνήθειας μεγάθειος, πλευρικῶν θυρῶν εἰς τὰ ὑποφράγματα καὶ μεγάλων ἀνώψωπων διὰ τοῦδε σκάφους. Σύγκρισις πρὸς τὰ συνήθη σκάφη ἀπέδειχεν, ὅτι τὰ μηχανικὰ μέσα χειρισμοῦ θὰ ἀποδίδουν πολλὴν οἰκονομίαν εἰς δῶρας ἐργασίας.

Περαιτέρω ὁ καθηγητῆς κ. Βέντελ ἐτόνισεν, ὅτι οὗτος καὶ οἱ συνεργάται τοῦ ἀπάσχολούνται ἐπὶ ἄλλων προδηλημάτων τοῦ «Ἄνοικτον πλοῖον». Καλαὶ πρόσδοιοι ἐπετεύχθησαν εἰς τοὺς δύο στόμια τῆς στήλης εἰς τὰς κατώτερας κατώστασις στρέψας πλοίου μὲ δύομα στόμια καὶ τὸ σχέδιον τῶν νέων, κινουμένων διὰ στροφίγγων καλυμμάτων κυτῶν. Δεδομένου, διτὶ πολλοὶ πλοιοκτῆται θέλουν νὰ διαθέτουν τὸν χώρον καταστρόματος τῶν συνήθων σκαφῶν, διὰ νὰ τοποθετῶνται ἐπ' αὐτοῦ τὰ ἐμπορεύματα, πρὶν ἡ μεταφερθοῦν εἰς τὴν τελικὴν τῶν θέσιν, τὸ σχέδιον τοῦ καλυμμάτος στομίου κύτους θὰ χαραχθῇ κατὰ τοιούτων τρόπων, δῶσε τὸ στόμιον νὰ ἀνοίγεται ἐν μέρει μόνον, δισκίς τοῦτο εἶναι ἀναγκαῖον. Θὰ πρέπει, ἐπίσης, νὰ διεσαχθῇ ἔρευνα, ὡς πρὸς τὸ υψός τῶν ὑποφραγμάτων.

Καταλήγων ὁ καθηγητῆς κ. Βέντελ ἐτόνισεν, ὅτι ἀνέπτυξε τὰς ἀπόφεις τοῦ ἀπό καθαρῶς ναυτικῆς ἀρχιτεκτονικῆς πλευρᾶς. 'Επομένως γνωρίζει καλῶς, ὅτι τὸ ἄγητημα πρέπει νὰ τύχῃ τῆς δεούσης προσοχῆς καὶ ἀλλοί παραγόντων, ὡς πρὸς τὰ κοινωνικά καὶ ψυχολογικά θέματα, ἀτίνα τινὰς φορούν τὴν πολιτικὴν τῶν λιμενεργατικῶν 'Οργανώσεων καὶ τὰς λιμενικὰ μέσα. Τὸ πρόβλημα πάντων δέοντα νὰ ἔξετασθῇ σοδαρῶν, διότι βελτιώσεις εἰς τὸν χειρισμὸν τοῦ φορτίου, μὲ ήμισείας δώρας ἐργασίας, ἐν συγκριτικοῖς μὲ τὰ συνήθη πλοίαι, δὲν φαινεται ἀδύνατος.

ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Α.Ε.

ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: ΑΤΜΟΠΑΟΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΔΙΑ: ΓΕΝΟΒΑΝ - ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

Α)π ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 'Εκ Πειραιῶς 12 μεσημ. 27)8, 10)9, 24)9, 8)10, 22)10

ΔΙΑ: ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - ΒΕΝΕΤΙΑΝ

Α)π ΑΧΙΛΛΕΥΣ: 'Εκ Πειραιῶς 3 μ. μ. 20)8, 3)9, 17)9, 1)10,

ΔΙΑ: ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΛΕΜΗΣΟΝ

ΒΗΡΥΤΤΟΝ - ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ

Α)π ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 'Εκ Πειραιῶς 11 π. μ. 20)8, 3)9, 17)9, 1)10, 15)10

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

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

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



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΙΓΥΠΤΩΣ

Αι διοικούσαι την Διάρρυγα τοῦ Σουεζ αίγυπτιακαὶ ἄρχαι οὐδεμίαν παραλείπουν εύκαιριαν, διὰ νὰ ἔξαρουν τὴν ἐπιτυχῆ προσπάθειάν των πρὸς βελτίωσιν τῆς Διάρρυγος ναυσιπλοΐας. Ἐκ τῶν πραγμάτων ἀπόδειξεν, ὅτι ὅντες ἡ Διάρρυγα διοικοῦσαι καλῶς καὶ ὅτι ὅσημέραι προ αἱ συνθήκαι τοῦ διάπλου κατέτερεύσαν. Πρὸ ήμερών ὥ προστάμενος τοῦ ὄργανισμοῦ τῆς Διάρρυγος συνταγματάρχης Γιουνὶς ἀνεκοίνωσεν, ὅτι περὶ τὰ δέῃτα Αὔγουστου θά διαπλέουν τὸ Σουεζ σκάφη ἔχοντα θύμισμα 35 ποδῶν ἔναντι τῶν 34 σημερινῶν. Προσέθεμεν ἀκόμη, ὅτι ὁ ἀριθμός των ἡμερησίων διελεύσεων πολίον τοῖναι αὐξανόμενος καὶ ἔφθασε τὰς 49 μονάδας, ἔναντι 41.9 τοῦ προηγουμένου ἔτους. Καὶ δι Αίγυπτος ἀρμόδιος κατέληξε τοίσας, ὅτι οἱ ἄρσεδες ἔχουν κάθε λόγον νὰ ὑπερφορεύωνται διὰ τὸν ἔξαιρετικὰ ἀπόδοτικὸν τρόπον τῆς παραπομπῆς.

ΤΑΜΙΑ

TO NEON ΥΠΕΡΩΚΕΛΙΟΝ "ΦΡΑΝΣ"

Διεξοδικόν δρθρον τοῦ κ. Μαρί, γεν. διευθυντοῦ τῆς Γενικῆς Ὑπερατλαντικῆς Ἐταιρίας» (C. G. T.), δημοσιεύθεν προσφάτως εἰς τὸν ξένον τύπον, ἀναφέρεται εἰς τὰ περιστατικά τῆς παραγγελίας τοῦ δῆμον υαυπουγμένου μεγάλου γαλλικοῦ ὑπερωκεανού «Θράνου» διὰ τὴν γραμμήν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ. Περικοπὰς τοῦ ἐν λόγῳ δρθροῦ δημοσιεύμενον κατωτέρω. Ἐνέχουν γενικώτερον ἐνδιαφέρον αἱ παρεχόμεναι πληροφορίαι :

Εύθυνς μετά τὸν πόλεμον — γράφει ὁ κ. Μαρί — ἡ παρουσία τῆς γαλλικῆς σημαίας εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ ἔξησφαλίσθη διὰ τῶν λάινερς «Λιμπετέρε» καὶ «Ἴλ ντε Φράνς» καὶ τελικῶν διὰ τοῦ νεοτεύκτου «Φλάνδρω», τῶν 20.000 τόν. γκρός. Ἡ λύσις αὗτη, ήτο πάπολωντας προσωρινή καὶ συντόμως ἡ Γαλλία θά ἀντεμπώπιζε τὴν ἀνάγκην ἢ νὰ προδῷ εἰς τὴν ναυπήγησην ἐνὸς ἢ περισσοτέρων σκαφῶν διὰ τὴν ὑπερατλαντικὴν γραμμὴν ἢ νὰ δισκινδυνεύσῃ τὴν θέσιν τῆς σημαίας τῆς εἰς τὸν διεθνῆ αὐτὸν στίθον, τὸν ὅποιον διεκδικοῦν κατὰ τὸν παρασύσαν στιγμὴν 25 ξέναι ἐταῖρια.

Αρχικώς, τό μοναδικόν θέμα τῶν ἐν προκειμένω συζητήσεων ἀπέτελει: ὁ τύπος τοῦ νέου πλοίου, ἐν τῇ ἔξελίσθει, ὅμως τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ἑναρίων συγκοινωνῶν ἡγέρθη τὸ ἐρότημα, ἐάν θὰ ἦτο σκόπιμος καὶ ἡ διατήρησις τῆς θαλασσίας ἐπικοινωνίας μεταξὺ Γαλλίας καὶ Ἡνωμένων Πολιτειῶν.

Εἰς ὅλας, σχεδόν, τάς περιοχάς ἐστημείωθη, κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον μία γενική καὶ κατὰ μᾶζας μετακίνησις πληθυσμῶν. Εἰς τὸν Βόρειον [Αλαυτικόν, λ. χ., ἡ ταξιδιωτική κίνησις 560.000 προσώπων ἐτήσιας, κατά τὰ προπολεμικά ἔτη, πρέπει να σημαντικώς ἀπό τῆς ούσια-

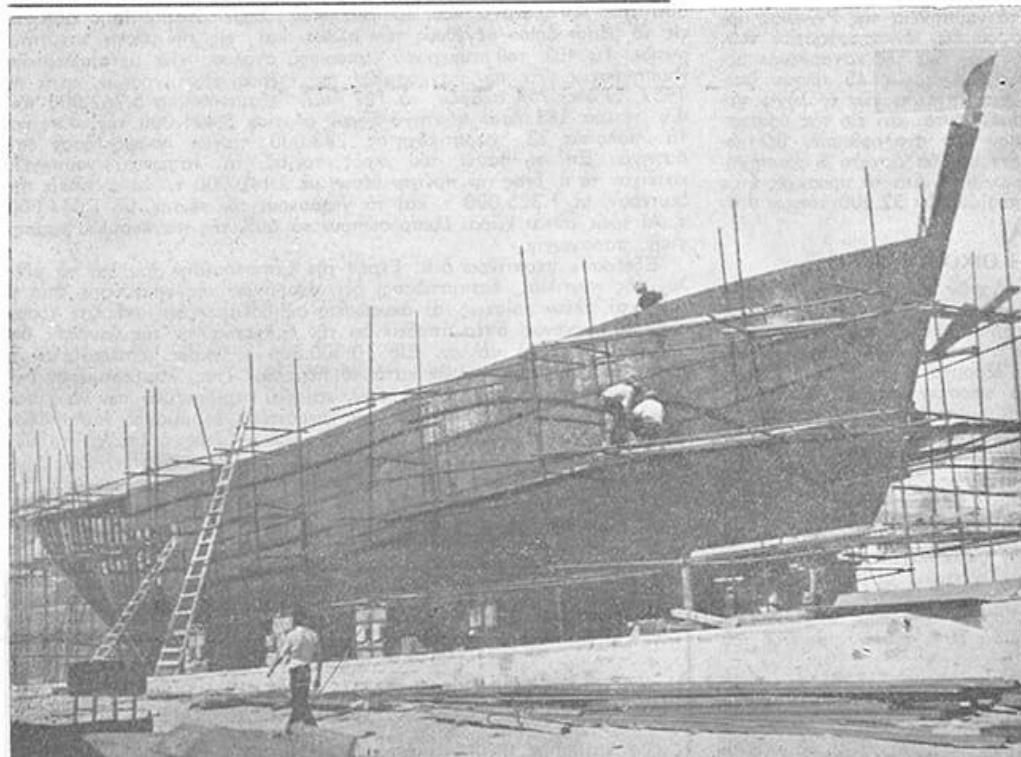
Η ΠΡΩΤΗ ΜΕΤΑ ΜΙΑΝ 5ΟΕΤΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ

στικής κατά τό 1947 ἐπαναλήψεως της και ἔθμασε (περιλαμβανομένων τών ἀπό θαλάσσης και ἀέρος ταξιδίων) εἰς κάτι περισσότερον τῶν 2.000.000 ἐπιβατών κατά τό 1957. Ὁ ἀριθμός τῶν ἐπιβατών, οἵτινες προτιμούν τὰ πλοῖα διὰ τὰ ὑπεραλαντικά τα ταξιδία, αὐξάνεται και νονικώς ἀπό ἔτους εἰς ἔτος και ἡγγίσεις κατά τό 1957 τὸν ἀριθμὸν τοῦ 1.035.000, ήτοι τὸ διπλάσιον τοῦ ἀριθμοῦ τῶν προπολεμικῶν ἔτῶν. «Ἐφίσσασαν, οὐσιαστικῶς, εἰς τό ὄντος τῶν ἔτων τῆς εὐημερίας, ποὺ προηγήθη τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως τοῦ 1930. Κατά τό ὅπε ἀνώ χρονικὸν δι-
στήμα οἱ μετανάσται συνέθετον τὸ βασικὸν στοιχεῖον τῶν θαλασσιών μεταφορῶν. Εἰς τὸ ἐπιχείρημα τούτῳ, διπέρ δικαιώνει τὴν διατήρησιν δυναμικοτήτος εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς, προσετέθησαν καὶ ἔτερα, ώς, λ.χ., η εἰσαγωγὴ πολυτίμου συναλλάγματος διά τὴν γαλλικὴν οικονομιαν καὶ η ἀνάγκη περιετέρω ἀναπτυξέως τῆς καθόλου ναυτηγικῆς διοικησίας, χωρὶς νὰ παρορᾶται καὶ η οὐχὶ ὀλιγώτερον ἀμελητέα περι-
πτώσεις τοῦ έθνους γοντροῦ. Εἰνε φανερόν, διτὶ ποτὲ δὲν ὑπῆρχαν τοσούν πολλοὶ ἐπιδάτατοι πρὸς μεταφοράν καὶ οὐδεὶς δείκτης μάς παρέχει τό δι-
καιώμαν νά συμπεράνωμεν, διτὶ ἐνδέχεται νά μεσολογήσῃ ταχεία ἐλάττω-
σις τοῦ ταξιδιωτικού τούτου ρεύματος. Ἡτο διτεν, καθήκον τῆς «Κομ-
παν Σενεράλ Τρανσαλαντίκ», ητίς ἔξυπητρεται ἐπί την, περίτου, αἰών-
να την μεταξύ τῶν δύο Κόσμων γραμμήν, νά διεσφαλισθῇ διά τῆς ἐν-
σχύσεως τῆς ὑπερεσίας της μὲν ἦν καὶ περισσότερα σκάφη πρὸς δια-
τήρισιν τῆς θέσεως της εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικόν.

'Η πρώτη έκτιμης διά τὴν ἑταῖριστον κόστους δι' ' εἶναι λάτινερ τῆς κατηγορίας τοῦ «Φράνξ», ἥτο 17.500 ἐκατομμύρια φράγκων, δταν, δμως, ἔδοθή ἡ ἐντολὴ πρὸς ναυπήγησιν, τὸ κόστος ηὔξηθι εἰς 19.700 ἐκατομ· φράγκων, διὰ νὰ ἀνέλθῃ τελικῶς εἰς 20.250 ἐκατομμύρια φράγκων, ὡς ἀπότελεσμα τῆς μειώσεων τῆς κρατικῆς δοθείσας, ηῆτις εἶχεν ἀπόφασι- σθη κατ' Ἀπριλίον π. ἑτους. Προβλέπεται, δτι εἰς τὸ τέλος καὶ τὸ ἐν λόγῳ κόστος θὰ φθάσῃ εἰς τὸ ὕψος τῶν 27.000 ἐκατομμυρίων φράγκων.

Κατά τό αυτό χρονικόν διάστημα, ή κρατική ένίσχυσις, ητίς άρχι-
γώς είχεν όρισθη εἰς 28% καὶ βραδύτερον έμειδόν εἰς 25%, περιωρισθή-
τελικώς κατ' Απρίλιον τοῦ 1957 εἰς 15%. Προέκυψεν ούτω μία άξιόσημη
μείωσις ἐπιδάρυνσις διὰ τὴν ἑταῖραν, πολὺ μεγαλύτερα ἔκεινης, που
αντιμετωπίζουν οἱ ξένοι ἀνταγωνισταὶ διὰ τὴν κατασκευὴν παρομοίων
λάγινερ.

Τὸ «Φράγκο» θά ἔχει τέσσαρας Ἐλίκας, ἐκάστη τῶν ὅποιων θὰ κινηταὶ ἀπὸ ἓνα συγκρότημα ἀτμοστροβίλων τύπου Πενού. 'Ο ἑφόδιασμὸς δι- ἀτμών θὰ ἔξασφαλίζεται ἀπὸ ὅκτα λέβητας, ὑπὸ πίεσιν καὶ θερμοκρασί- σης τοιούτην, ώστε νὰ ἐπιτέρπεται τὸ μέγιστον δριοῦ οἰκονομίας εἰς καυσι-



Εἰς τὸ Νεόριον τῆς Σύρου. Ἡ κατασκευὴ τοῦ μικροῦ φορτηγοῦ προχωρεῖ Ικανοποιητικῶς. Μετὰ δύμηνον
βάσης καθελκυσθή.

χωροί, ενα κινηματοθεάτρον οια τους
έπιβάτας καὶ τῶν δύο θέσεων καὶ δύο

κοιλυμβητικαὶ δεξαμεναὶ, μία ἐσωτερικὴ καὶ μία ὑπάιθριος. Ἐγκατάστασις κλιματισμοῦ θά διαλαβοῦνται εἰς δόλα τὰ διαμερίσματα — περιλαμβανούμεναν καὶ τῶν διαμερισμάτων τοῦ πληρώματος — καὶ θά ἐξασφαλίζῃ δι’ ὅλας τὰς ἐποχὰς τοῦ ἔτους εὐχάριστον τὴν διαμονὴν τῶν ἐπιβατῶν. Εἰς τὰ προφυλακτικὰ μέτρα διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ σκάφους καὶ τῶν μηχανῶν προώσεων, προσετεῖθαι καὶ η μέριξ ἑξεγήημένου βαθμού καλὴ κατασκευὴ τῶν θαλάμων διὰ τοὺς ἐπιβάτας καὶ τῶν κοινοχρήστων αἰθουσῶν. “Ολα τὰ δισχωρίσματα θά κατασκευασθοῦν ἀπὸ μαρινίτην, μίαν ἄφλεκτον, δηλαδή. Ὡλην, ἐνῷ ὑπὸ τὸ αὐτὸ πνεῦμα προφυλάξεως καὶ ἀσφαλείας, θά γίνη καὶ ἡ ἐπιτάσις, καθὼς καὶ η διακόσμησις τοῦ πλοίου. Εἰς χώρους τοῦ κυρίου καταστρομάτος θά ὑπάρχη μία αὐτόνομος περιοχὴ διὰ τὸν ἔσαιροισμόν, τὴν ἡλεκτρικὴν ἐνέργειαν καὶ διὰ τὸ σύστημα ἐπισημάνσεως καὶ προλήψεως πυρκαϊάς.

‘Η κατασκευή του «Φράνς» ήρχισε τόν παρελθόντα ‘Οκτώβριον εις τὰ ναυπηγεία τοῦ Σαιν Ναζαρί καὶ συνεχίζεται ἔκτοτε πυρετώδως, συμφώνως πρὸς τοὺς δρους τοῦ ὑπογραφέντος συμβολαίου. ‘Η καθέλκυσις προβλέπεται διὰ τὰς ἄρχας τοῦ 1960 καὶ ή παράδοσις διὰ τὸ τέλος τοῦ 1961. ‘Η δλ̄, δηλαδή, κατασκευὴ θέλει συμπλήρωθῇ ἐντὸς χρονικοῦ διαστήματος 3½ ἔτῶν.

TEPMANIA

Η ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Η παρά της κυθερήσεως της Ἀγύρας ἐφαρμοζουμένη κατάφωρος, προτίμησης τών τουρκικών πλοίων εἰς τὰς ἑμπορικὰς μεταφορὰς μὲ τὴν Γερμανίαν ἀπότελε καὶ πάλιν ἀπό τον τὸ θέμα ζωράων συζητήσεων μεταξὺ τῶν γερμανικῶν ναυτικῶν κύκλων. Ὁ ὑπουργὸς τῶν ἔξωτερικῶν τῆς Δυτικῆς Γερμανίας φῶν Μπρεντάνο εἰς ἀπόστολην του πρὸς ἓνα μέλος τοῦ Κοινοδουλίου τῆς Μπόντης ἀνέφερε σχετικῶς, διτὶ τὸ ἐπίμαχον αὐτὸ ζῆτημα ἔδωκε κατ' ἐπανάληψιν λαθηνεῖς διαπραγματεύσεις μετά τῆς τουρκικῆς κυθερήσεως. Διυτυχῶν, αἱ συντονισμέναι προσπάθειαι κυθερήσεως καὶ πλοιοκτητῶν δὲν ἀπέωκαν μέχρι τούδε κανένα ικανοποιητικὸν ἀπότελεσμα, δύον ἀφόρα τὴν κατ' ίσην μοίραν συμπετούχον τού γερμανικού τοννᾶ, εἰς τὰς ἑμπορικὰς συναλλαγὰς μὲ τὴν Τουρκίαν. Ἀνέκαθεν ἡ κυθέρησης τῆς Ἀγύρας προβάλλει, ἐν προκειμένῳ, τὰς οἰκονομικάς της δυσχερείας καὶ τὴν ἔλλειψιν συναλλαγματικῆς δυναμικότητος, δύο, δηλαδὴ, γεγονότα ἄτινα τὴν ἀναγκάζουν νὰ λαμβάνῃ μέτρα προτίμησεων τῶν τουρκικῶν πλοίων. Ὁ δύγκος τῶν γερμανο-τουρκικῶν συναλλαγῶν κατέπεσε κατὰ 50 % κατὰ τὰ δύο τελευταῖς ἑπτ. Τὸ θέμα, πάντως, πρόκειται ν' ἀνακινηθῇ κατὰ τὰς προσεχεῖς νέας, ἐπὶ τοῦ οικονομικοῦ τομέως, γερμανοτουρκικᾶς διαπραγματεύσεις.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑ

ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Δέκα έπτά έν δύω ναυπηγεῖα κατέχει η Γιουγκοσλαβία, μὲ ἐπησίαν παραγωγικήν ικανότητά 150.000 τόνων γκρός, ἐξ αὐτῶν δὲ τὰ πέντε συσπειδότερα εἰνε τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σπαλάτου, τῆς Ριγέκας, τῆς Πόλας, τῆς Κραλγεδίτσας καὶ τοῦ Τρόγκερ. Μέχρι τοῦ 1962, η παραγωγική ικανότητά της ναυπηγικής βιομηχανίας θά διπλασιάσθη, πρὸς ἐπιτελείην δὲ τούτου προβλέπεται διπλάνη, πέντε δισκεπτομυριών δηγαρίων προς βελτίωσιν καὶ ἐπέκτασιν τῶν ἔγκαταστάσεων τῆς.

Άς σημειωθή, ότι τά γιουγκοσλαυϊκά ναυπηγεία έχουν ύπό κατασκευήν ή παραγγελίαν 118 σκάφη, 867.000 τόνων d.w., έκ των άποψεων τα 64, χωρητικότητος 500.000 τόνων, προορίζονται πρός έξαγωγήν. "Ηδη ναυπηγούνται και δεξαμενόπλοια τών 25.000 τόνων d. w., εφόδια: αιχόνεμα διά την πρώσωσιν των με άτμοστροβίλους προβλέπεται δε διά την πρώσωσιν των μηχανούργεια θά κατασκευάζουν πρωστήριους μηχανάς και βοηθητικά μηχανήματα οιουδήποτε τύπου, έτινα ήδη εισάγονται άπο τέλος έξωτερικόν.

ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Έκ Βελιγραδίου μεταδίδεται, διτε εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέκας ἥρχισαν ἔκτεταμέναι ἔργασια ἐκσυγχρονισμοῦ τῶν ἐγκαταστάσεων των, μὲ ἐπιδιών τὴν ἔνισχυσιν τῆς ικανότητος των διὰ τὴν κατασκευὴν μεγαλύτερων πλοίων. Δύο γερανοὶ ἀνυψωτικῆς δυνάμεως 45 τόνων ἔκαστος ἐτοποθετήθησαν ἡδη καὶ μετακινούμεναι ἐπίπεδα τῶν ἐν λόγῳ γερανῶν κατεσκευάσθησαν, ἐνῷ ἐπισκευαὶ διεξάγονται καὶ εἰς τὰς ὑφισταμένας ἐγκαταστάσεις. Τὸ πρῶτον στάδιον τῶν ἀναληφθεισῶν βελτιώσεων τερματίζεται ἐντὸς τοῦ θέρους, δόποτε καὶ θάρξις ἡ ναυπήγησις ἐνὸς δεξαμενοπλοίου τῶν 25.000 τόνων d.w. Διὰ τὸ προσεχὲς ἔτος προβλέπεται ἡ ναυπήγησις καὶ δεξαμενοπλοίων τῶν 32.000 τόνων d.w.

ΔΑΝΙΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

'Η έτησία έκθεσις της «Ενώσεως τῶν Δανῶν 'Εφοπλιστῶν» μᾶς παρέχει τὴν εὐκαιρίαν νὰ καταδείξωμεν τὶ δύναται νὰ εἰσφέρῃ εἰς μίαν χώραν ἡ παραγγικών ωργάνωσην ναυτιλία τῆς, ἐφόσον ἀμεσώτατα είχε αύτη ἔργησει τὴν δραστηριότητά της ἀπό τὴν οικονομίαν τῆς χώρας, εἰς τὴν ὅποιαν ἀνήκει, μὲ βάσιν ἔξομησεως τοὺς ἔθνικοὺς λιμένας. Αἱ σχετικοὶ ἄριθμοὶ εἰνὲ ἀρκετά χαρακτηριστικοί. Τὰ δανικὰ πλοῖα τὰ ἀπασχολούμενα εἰς ἔδωτεικά μεταφοράς εἰσέπρεψαν τὸ 1957 ναύλους, συμποσούμενους εἰς 1750 ἑκατομμύρια κορωνῶν (19.33 κορῶναι = μια λίρα 'Αγγλίας). 'Ἐπι πλέον εἰσέπροάχθησαν 30 ἑκατομμύρια κορωνῶν ἀπό ναύλους ἐπιβατῶν κατὰ τὸ 1957, ἔναντι 28.3 τοῦ 1956.

Τά ανωτέρω έσοδα περιελάμβανον 475 έκατομμύρια κορωνών είς δολάρια και 675 έκατομμύρια κορωνών είς λίρας. «Υπολογίζεται, ότι τὰ 44 % τῶν ἐκ τῶν ἑκατὸν εἰσπράξεων εἰς ζένουν συνάλλαγμα κατηγορίας εἰς δαπάνας τῶν πλοίων εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἀπέμεινε δὲ ἕνα ποσὸν 875 έκατομμυρίων κορωνών πρὸς ὅφελος τοῦ δανικοῦ Ισοζηγού ἔξωτερικών πληρωμῶν, καθώς καὶ 20 έκατομμύρια κορωνών ἀπὸ τοὺς ναυλώς, ἐπιβατῶν. Τὰ δύο ταῦτα κονδύλια καλύπτουν τὰ 70 % τοῦ ἐλλείμματος τοῦ επιπολούμενού ισοζηγού τῆς κύρωσης.

επορικού ιδιοκτητής χωρας.
Κατά τό παρελθόν έτος ('Ιούνιος 1957- 'Ιούνιος 1958) ή δανική αυτιλία ηδήη κατά 14 σκάφη και 164.000 τ. γκρός, ήριθμει δέ την ίην 'Ιουλίου τρ. έτους 630 πλοια, συνολικής χωρητικότητος 1.952.000 τόν, γκρός, έκ των δύοπιν τά δεξαμενόπλοια έσημειούντο με 76 σκάφη, 587.000 τόν. Μέχρι τέλους 'Ιουλίου ή δύναμις αυτή θά ύπερβανε τα 2.000.000 τόν. γκρός. 'Αφ' ετέρου, εις τό τέλος του 1957 έτέλουν υπό παραγγελίαν διά λογαριασμό Δανών έφοτλιστών 115 πλοϊα 760.000

τόνων, μὲ παραδόσεις ἔξικνουμένας μέχρι τοῦ 1963. Δέον πάντως νὰ σημειωθῇ, ότι μερικά ἐν τῶν ἐν λόγῳ παραγγελιῶν ἡκυρώθησαν καὶ τινὲς ἄλλαι ἀνεβλήθησαν. Ἐκ τῆς χωρικούτερος ταύτης τὸ 65% ἔχουν παραγγελθῆ εἰς τὰ δανικά ναυπηγεία. Τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῶν Δανῶν ἀφοτιστών περιλαμβάνει ἑπτενήσεις 2150 ἑκατομμυρίων κορανύν, ἐπ τῶν ὅποιων ἔνα ποσὸν 1150 ἑκατομμυρίων κορανών ἀντιπροσωπεύει τὴν ἀξίαν τῶν παραγγελιῶν εἰς τὰ δανικά ναυπηγεία.

Μία άναλυσις των ισολογισμών του 1957 δεκατεστάρων δανικών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων, αίτινες κατέχουν τά 43% της δυνάμεως τής δανικής ναυτιλίας, απόδεικνει, ότι μετά την άφαίρεσην τών δαπανών κινήσεως και διοικήσεως, ένα σύνολον 303 έκατομμυρίων κορωνών διετέθη δι' απόδειξην, φορολογιαν και μερίσματα. 'Εξ αυτών 232 έκατομ. κορωνών άνεφερτο ήταν αποσβέσιες, έτι δε και εις προσπορέσεις τών τελουντών υπό παραγγελίαν σκαφών, παρακρατουμένας τα τών φόρων. "Επερα 40 έκατομμυρία κορωνών μετεφέρθησαν εις απόδεικτικόν ή διά προβλέψεις φόρων, έπισκευών κλπ. και 28.9 έκατομ. κορωνών διενειήθησαν εις μερίσματα. Το μεγαλύτερον πάντως μέρος ήπο τά κέρδη διετέθη εις νέας ναυπηγήσεις, καθώς και πρός σταθεροποίησην τής οικονομικής θέσεως τών ένδιαφερομένων γαυτιλιακών έπιχειρήσεων.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΕΙΣ ΔΥΟ ΛΑΤΙΝΕΡΣ

Η «Αρείουπολης» Έξπροτ Λάινες υπέγραψε πρό ημερών είς Ούσασιγκτών με τά ναυπηγεία τού Νιούπορτ Νιούς καὶ μὲ τό «Ομσπονδιακὸν Γραφεῖον» τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας συμβόλαιον, διὰ τοῦ ὅποιου προβλέπεται ἡ ἀντί δαπάνης 6.446.800 δολαρίων διαρρύθμισις καὶ ἐκσυγχρονισμός τῶν υπερκεανίων τῆς «Ιντηπέντενς» καὶ «Κονστιτούσιον», ἀπόντα — ὡς γνωστόν — ἔξυπηρτον τὴν ἑκ Νέας Υόρκης γραμμήν πρός τὴν Μεσόγειον. Προβλέπεται ἡ προσθήκη 110 κλινῶν πρότις θέσεως εἰς ἕκαστον σκάφος, τῶν ὅποιών ἡ σημειωνὴ μεταφορικὴ ικανότης φθάνει τοὺς 1000 ἑπιβάτας. Συγχρόνως βάλλεται καὶ τὸ ύγρος τονάκι τῶν δύο δάινερος ἀπό 29.500 εἰς 30.500 τ. καὶ θὰ προστέθονται περισσότεροι κοινοχρηστοί χώροι. Ή διεύρυνσις τῶν διαμερισμάτων βά περιορισθῇ εἰς τὰ ἀνά καταστρώματα. Τὰ σκάφη θὰ ἐπιμηκυθοῦν πρώθεν κατὰ 200 ποδάς, ἀλλοιούμενή τας τῆς ἐστερικῆς τῶν ἐμφανίσεων, θὰ προστεθῇ δὲ εἰς τοὺς κοινοχρήστους χώρους ἓνα ὑελόφρακτον διαμέρισμα 2100 τ. ποδῶν, δυνάμενον νὰ μεταβληθῇ εἰς θέσην τῆς κινηματογράφου, ἀναγνωστήριον, αἴθουσα παιδιών κλπ., ἐπὶ τοῦ ἀνώτατου καταστρώματος. Θέλει ἐπίσης της προσθεθῆναι μία νέα περιοχή 1000 τ. ποδῶν εἰς τὸ ἡλιακόν κατάστρωμα, παρά τὴν κολυμβητικὴν δεξαμενὴν τῆς πρώτης θέσεως, ἐνῷ καὶ ἐστερικαὶ διαρρύθμισεις θὰ πραγματοποιηθοῦν εἰς διασφόρους αἰθουσαῖς. Διὰ τὰς ἀνωτέρως βελτιώσεις τὰ δύο σκάφη θὰ πλέουσιν, τὸ ἐν μετά τὸ δάλλο, εἰς τὰς ναυπηγεία, διπού καὶ θὰ παραμείνουν ἐπὶ δίμηνον.

ΔΙΑΤΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Ανακοινώσεις τού προέδρου τού άμερικανικού νηογνώμονος κ.Γκρήν
έπι της παγκοσμίου ναυπηγικής δραστηριότητος, κατά το 1957, ανα-
φέρουν, ότι συνετληρώθη κατά το π. έτος ή ναυπηγήσας 794 σκαφών,
συνολικής χωρητικότητος 7.454.000 τόν., γκρός και ότι τη δημ υπάρ-
χοντα ένα χειρας τών ναυπηγών συμβόλαια καλύπτουν έργασιαν διά-
σκαφή 25 έκατομμυρίων τόνων, έναντι συνόλου 35 έκατομμυρίων τόν-
ων, πρό έτους. Κατά την δωδεκατή μεταπολεμικήν περίοδον, τὸ σύν-
ολον τών ναυπηγήσεων άνηλθεν εἰς 6.228 πλοία. Συνολικής χωρητικό-
τητος 45.670.000 τόν. γκρός, έξι αύτών δέ τὰ 45% ανεφέροντο εις δε-
ξαμενόπλοια, 46% εἰς φορτηγά ξηρού φορτίου και 9% εἰς έπιβατηγά
λαΐνεργ. Ή σημειρινή δύναμις τού παγκοσμίου έμπορικού στόλου περι-
λαμβάνει 16.293 σκάφη, 104.770.000 τόν. γκρός, έναντι προπολεμι-
κής δυνάμεως 13.004 σκαφών, 81.359.500 τόν. γκρός. Έξι άλλου, δ
σημειρινός στόλος έχει μεταφορικήν ικανότητα ηδημένην κατά 65.956.
500 τόν. d.w., έναντι τού προπολεμικού. Σημειούται έπισης αύξησης
εἰς τὸ μέσον όριον μεγέθους τών πλοίων και εἰς τὴν μέσην ταχύτητα
αύτών. Τὰ 40% τοῦ σημειρινού έμπορικού στόλου είνει μεταπολεμικής
ναυπηγήσεως. Έκ τῶν παγκοσμίων, ἀφ' ἑτέρου, ναυπηγήσεων, κατά το
1957, ἐν δύο 794 σκαφών, τὰ 187 ήσαν δεξαμενόπλοια 5.262.000 τόν.
d.w., ἔτερα 585 ήσαν φορτηγά ξηρού φορτίου 5.421.000 τόν. d.w. και
τὰ υπόλοιπα 22, χωρητικότητος 243.000 τόνων γκρός, ήσαν έπι-
βατηγά. Έπι τῇ βάσει τού γκρός τονών, τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεία
κατείχαν τὸ π. έτος τὴν πρώτην θέσιν, μὲ 2.140.000 τ., τὰ άγγλικά τὴν
δευτέρην, μὲ 1.325.000 τ. και τὰ γερμανικά τὴν τρίτην, μὲ 1.044.000
τ. Αἱ τρεῖς αὗται χώραι έξεπροσώπουν τὰ 60% τῆς παγκοσμίου ναυπη-
γικῆς παραγωγῆς.

Έξεφρασε περαιτέρω δ. κ. Γκρήν τὴν ἐμπιστοσύνην του διά τὸ μέλον τῆς ναυτιλίας, διαπιστώσας, στὶ, ἀναλόγως τῆς κρατουόσης ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον κρίσεως αἱ ἀκύρωσεις συμβαδίαιν δὲν ὑπῆρχαν τόσον σοδαριά, γεννούσης, σπέρ ποδεικινέτη τὴν ἐμπιστοσύνην τῆς ναυτικῆς διομηχανίας διὰ τὸ ιελλόν. Εἰς 10.000.000 τ., γκρός ὑπόλογιζεται ἡ περιοκή τῶν παραγγελιῶν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, λαμβανομένων ὑπὸ διφών τῶν ἐν τῷ μεταξὺ ναυπηγήσεων καὶ τοῦ πειριορισμοῦ τῶν νέων παραγγελιῶν. Τὰ σχέδια, πάντως, τῆς πειρατέως ἐφαρμογής ναυπηγικῶν προγραμμάτων ἀνεστάλησαν, λόγῳ τῆς οἰκονομικῆς ὑφέσεως, πολλῶν ἄλλων σκαφῶν ἀναθλήητή ή κατασκευή δι' ἀπότερον χρόνου, ἐνδό συμβολαιά τινα μετεβιβάσθησαν εἰς ἔτερους ἐφοπλιστὰς καὶ σριθμός τις νεοεπέκτων σκαφῶν παραπλίσθη, ἀμα τῇ παραδόσει ἐκ τῶν ναυπηγείων. 'Ιδιαιτέρως ἀνέφερθη δ. κ. Γκρήν εἰς τὰ δεξαμενόπλοια τοῦ τύπου «Τ.2». 'Εάν — εἴπεν — εἴ τοντας τῶν πειρατεῶν κατασθῆται κατε-

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.

στασιν κρίσεως δι' ἔνα ἀκόμη ἔτος, ή περαιτέρω ὑπηρεσιακή ζωὴ τῶν ἐν λόγῳ τάνκερς δέον νὰ θεωρῆθη τερματισθείσα. Θά αὖτις μεγάλη διαπάνη πρὸς ἀνάνεωσιν τῆς κλάσεως τῶν σκαφῶν αὐτῶν, ἡλικίας 14-18 εών 15 ἑταῖς, καλουμένων, μᾶλιστα, νὰ ἐργασθοῦν ἐν συναγωνισμῷ μὲ τὰ σούπερ-τάνκερς. Σημαίνει τοῦτο, ὅτι πλεισταὶ ὅσα «Τ.2» δέν πρόκειται νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν ἐνεργόν ὑπηρεσίαν.

ΙΑΤΩΝΙΑ Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Η ναυπηγική βιομηχανία της Ιαπωνίας, μία από τάς πλέον σημαντικάς του κόσμου, άντιμετωπίζει σήμερον, διά πρώτην φοράν από τού 1945, κρίσιν. Ο γνώριμος όργανος της τελεί έν ύψεσι, ναυπηγεία τινά έκλεισαν ήδη τάς πύλας των, έλλειψει παραγγελιών και ή άνεργια αύξανει, ένω και περατέρω ΕΠΙΘΕΝΩΣΤΙΚΗΣ της καταστάσεως άναμενεται, κατά την γνώμην των άρμοδιων παραγόντων. Βασική αίτια της κρίσεως θεωρείται ή οικονομική ύψεσις εις τάς ζένας χώρας και ίδιατέρως εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας, μὲ συνέπειαν την υποχώρησιν της ζητήσεως χωρητικότητος διά μεταφοράς. «Ενα από τα πολλά Ιαπωνικά ναυπηγεία διέκοψε κατ' Απρίλιον τάς έργασίας του, περί τα μέσα δε τού 'Ιουλίου ό αριθμός τών άργοντων ναυπηγείων έφθασεν εις δέκα, ένω και έτερα δέκα ναυπηγεία αναμένεται νὰ άναστείουν προσεχώς τάς έργασίας των. Οι ήγειται της διομήχανίας ΕΠΙΘΕΙΚΩΝ ήδη την κυβερνητικήν δοθείσαν, συγχρόνως δε ζητούν από τάς Ήνωμένας Πολιτείας νὰ πρωθήσουν την πολιτικήν της έξιστερικής δοθείσας και πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῶν υποαναπτύκτων χωρών τῆς Νοτίου Ασίας, εἰς τρόπον, δωτε αῦται νὰ δυνηθούν και προδούν εις παραγγελίας πλοιών εν Ιαπωνίᾳ, πρὶν η ἐπωφεληθή ή Ερυθρά Κίνα μὲ τὸ πρασφερόμενον ύπο τῆς διομήχανίας της χαμηλὸν κόστος.

Υπάρχουν είς την Ιαπωνίαν 258 ναυπηγικαί επιχειρήσεις, άπασχολούσαι προσωπικόν 168.000 έργαστοτεχνών και έχουσαι εικοσιπενταετή πείραν εἰς την κατασκευήν ποντοπόρων πλοίων. Κατά τὸ δῶδεκάμηνον 'Ιουνίου 1957-58, ἐναυπήγηθσαν εἰς τὴν Ιαπωνίαν 433 ἐμπορικά πλοιά, συνολικῆς χωρητικότητος 2.432.506 τόννων d.w., ἡ δὲ χώρα αὐτῇ ἔτεθη πρὸς στιγμὴν ἐπὶ κεφαλῆς τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν ὅλου τοῦ Κόσμου. Κατὰ τὸν πρόεδρον, ὅμως, τῶν ναυπηγείων Μιτσουμπίσι, ἡ Ιαπωνία θὰ ἐκποιηθῆ ἀπό τὴν πρώτην θέσιν καὶ θὰ ἀκολουθήσῃ, ἀπό τῶν ἀρχῶν τοῦ νέου ἔτους, τὴν κατιούσαν. Συμφώνως πρὸς τὰς στατιστικὰς τοῦ «Λόδι⁵ Ρέτζιστερ», ἡ Ιαπωνία είχεν ὑπὸ κατασκευήν εἰς τὸ τέλος 'Ιουνίου ἐξ ἐμίου χωρητικότητα 1.255.563 τόννων, μὲ μείσων 202.228 τ., ἔναντι τοῦ προηγουμένου τριμήνου. «Πολὺ φοδοῦμαι—εἶπεν ὁ ρηθεὶς ἐκπρόσωπος τῶν ναυπηγείων—ὅτι καὶ νέα ὑποχώρησις κατὰ 200.000 τόννων θὰ ἀκολουθήσῃ, κατὰ τὸ τρίτον τριμήνου τοῦ ἔτους». Ή «Ἐνωσις τῶν Ιαπωνῶν Ναυπηγῶν», ἐξ ἀλλου, ἀνεκοίνωσεν, διτὶ αἱ ἀνά χειρας παραγγελίαις ἀνήρχοντα, κατὰ Μάρτιον τρέχ. ἔτους, εἰς 3.7, περίπου. Ἐκατομμυρία τόννων, μὲ μείσων 400.000 τόννων, ἔναντι τοῦ 1957. Καὶ ὃ ἀριθμός αὐτός, ὅμως, θεωρεῖται ὄστατηλός, καθόσου ἡ πλειονότητα τῶν παραγγελιῶν ἀναφέρεται εἰς δεξαμενόπλοια μαρμούθ και ενοεῖ μιαν μικράν μόνον ὄμάδαν μεγάλων ναυπηγείων, ὡς, λ. χ., τὰ Μιτσουμπίσι (τοῦ Ναγκασάκι) καὶ τινα ἄλλα.

Κατά τὸν αὐτὸν ίσπωνα ἀρμόδιον, τὰ 70% τῶν ἐν Ἰαπωνίᾳ ναυπηγήσεων, ἀπὸ τοῦ 1954 καὶ ἔντεῦθεν, πρωρίζοντο δι' ἔξαγωγήν, κατὰ τὸ πλεῖστον εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, μὲν μεταφορών εἰς τὰς σημαίας τῆς Λιβερίας, τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Ἐλλάδος. Τὸ παρελθόν ἦτος ἡ Ἰαπωνία ἔχηγας πλοῖα συνολικῆς ἀξίας 345 ἑκατομμυρίων δολαρίων, καταστήσασα οὕτω τὴν ναυπηγικὴν τῆς βιομηχανίαν σοβαρὸν παράγοντα διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας. «Ηδη, ὅμως, η μεγάλη διεύθυνση οἰκονομικῆς θερετικῆς ἐπηρέασης στὸν ἐν λόγῳ βιομηχανίαν ταχέως καὶ τὴν ἐπληξίην καιρίως. «Ημεῖς οἱ Ἰαπωνεὺς ναυπηγοὶ — εἶπεν ὁ πρόεδρος τῶν Μισουμπίσι — κατωρθώσαμεν νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν μεγαλυτέραν δυνατὴν ἀπόδοσιν εἰς προσέλκυσιν ἔργωντας ἐν τῆς ἀλλοδαπῆς, μολονότι διαθέτομεν τὸν ἀκριβώτερον χάλιθα τοῦ Κόσμου». Πράγματι, ὁ Ἰαπωνικός γάλλψ παράγεται, σχεδὸν καθ' ὀλοκληρίαν, ἀπὸ εἰσαγόμενον ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ μετάλλευμα, ἐνῷ, παραλλήλως, καὶ οἱ γαιάνθρακες διὰ τὴν ἐπεκρεγασίαν τοῦ μετάλλευματος εἰσάγονται ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ μαλιστα, μὲ κόμιστρα ἀκριβά. «Ἡ κυβερνητικὸς τοῦ Τόκιο — συνέχει — δὲν ἐπράξει μέχρι τούτῳ τίποτε ἀπολύτως διὰ τὴν προστασίαν τῆς ἔθνης καὶ ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Τώρα ἐπέστη διὰ τοῦ κινηθῆ πρὸς τὸν κατεύθυνσιν ταῦτην. Αἱ ὑπανάπτυκτοι χώραι τῆς Ν. Α. Ἀσίας, τῆς Μέσους Ἀνατολῆς καὶ τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς εἰνὲ πρόθυμοι νὰ παραγγείλουν πλοῖα εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, ἔαν ἀποκτήσουν τὰς πρὸς τοῦτο οἰκονομικάς δυνατότητας. Μόνη ἡ Ἰαπωνικὴ κυβέρνησις δὲν εἴνει εἰς θέσιν νὰ παρασχῃ πιστώσεις πρὸς τὰς ἐν λόγῳ χώρας, ἐνῷ ἡ Ἐρυθρὰ Κίνα προεκτείνει στήμερον τὴν οἰκονομικὴν της διείσδυσην πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς Ν. Α. Ἀσίας. Καὶ κατέληξεν: «Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι δὲ παραμείνουν, ἀρά γε, ἀπαθεῖς ἐνώπιον αὐτῆς τῆς καταστάσεως καὶ δὲ θελήσουν νὰ μεταβάλουν τὴν Ν. Α. Ἀσίαν εἰς μίαν νέαν Μέσην Ἀνατολήν; Εἰνὲ, δῆν, ἐπάναγκες νὰ προωθήσῃ ἡ Οὐάσιγκτων τὴν πολιτικὴν τῆς ἐξωτερικῆς Βοηθείας καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς νοτιοανατολικῆς Ασίας».

ITALIA

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

Αισθητή διαπιστώνται ή υπόχωρησις της κινήσεως του λιμένος της Τεργεάτης, υπό την κρατούσαν οικονομικήν υφεσιν. Ούτω, κατά τα πρώτα του έξαμηνον του τρέχοντος έτους σημειώνοται μία συνολική υπόχωρησις της έμπορικης κινήσεως κατά 10% (κατά 270.000 τ.). Αι είσαγωγαι ανήλθον εις 1.786.384 τόν. (έναντι 1.986.645 τ. του άντιστοιχου έξαμηνου 1957) και αι έξαγωγαι έφθασαν εις 520.474 τόν. (έναντι 589.602 τόν, του α' έξαμηνου π. έτους). Συνολον, δηλαδή, έμπορικης κινήσεως 2.306.858 τόν. Εναντι 2.576.242 τόν. του α'. ήμουνον 1957.

κινητούς των 2.306.858 τον., εναντί 2.376.242 τον. σ. δημήου 1951. Δέσσον νά σπημειωθῇ, ότι ή κίνησις τοῦ αὐστριακοῦ ἑξάπτορού, ήτις ἀπέτελε ούσιαστοκό παράγοντα διὰ τὰς ἔργασίς τοῦ λιμένος τῆς Τεργέστης, ὑπέστη τελευταίως κάποιουν νέουν προσανατολισμοῦ. 'Εμφανίζεται ή Αυτοτρία ἐνισχύουσα τὰς συναλλαγάς της μὲ τὰς χώρας τῆς 'Ανατολικῆς Εὐρώπης καὶ μετέχουσα κατά τη σημαντικὸν μέρον εἰς την κίνησιν τοῦ Δουνάβεως. Εντὸς ἐνός ἑταῖρος ἐδιπλασίσασε τὴν δια-

τού λιμένους της Ριγιέκας κίνησιν του ἐμπορίου της (ἀπό 131.480 τόν. κατά τὸ 1957 εἰς 250.992 τόν. κατά τὸ 1958).

Τὸ γεγονός ἐπίσιμος, δῆτα ή Τοεχοσλοβακία διοχετεύει σοδαρὸν τμῆμα τοῦ ἔμπορίου της διά τῆς Ριγιέκας, προκαλεῖ τας ἀνησυχίας τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων τῆς Τεργεστῆς.

ΜΕΤ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΑΙ ή ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΤΠΛΟΙΩΝ

Ανεκοινώθη είς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων παρὰ τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Μεταφορῶν ἡ κυβερνητικὴ ἀπόφασις, δῆπα τὸν οὐτὸς τοῦ ἀμέσως προσεχοῦς μέλλοντος προέλθη εἰς τροποποίησιν τοῦ ισχύοντος νόμου, προκειμένου νά επιτραπῇ πλὴν ὠρισμένων ἔξαιρέσεων, ἡ ἐλευθέρα μεταφορὴ ἀγγλικῶν σκαφῶν εἰς ἔναντι σημαίας καὶ ἡ ὑποθήκευσις τῶν πλοιῶν ἀπό ἀλλοδαπούς. Αἱ ἔξαιρέσεις ἀναφέρονται εἰς τὴν πώλησιν ὠρισμένων κατηγοριῶν πλοιῶν εἰς χώρας του Σοβιετικού ἐμπλόκου καὶ τῆν Κίναν, καθὼν καὶ εἰς τὴν ἐκποίησιν πολεμικῶν σκαφῶν εἰς ἔναντι χώρας.

Θά ἐπιτρέπεται ἐπίσης ἡ πώλησις πλοίων πρὸς διᾶλυσιν χωρὶς τὴν προηγουμένην προσφόραν πρὸς ὄγοράν τῶν πλοίων ἀπό τὴν Βρετανίαν· Χαλιδωργίαν, δεδομένου, ὅτι διὰ τούτου συχνότερος συστήματος δημιουργεῖται υπέρ αὐτῆς μονοπώλιον, μὲν ἀποτέλεσμα νά τηρῶνται αἱ τιμαὶ εἰς χαμηλότερα ἐπίπεδα. Τὰ ἀνωτέρω μέτρα λαμβάνονται κατόπιν τῶν ἐπιμόνων σχετικῶν αἰτίατάων τῶν ἐφοτιστικῶν, αἱρέμενα οὕτω τῶν ἐμποδίων εἰς τὴν ἐλεύθεραν ἀσκήσιν τῆς ναυτιλιακῆς ἔπιχειρήσεως.

ΒΑΣΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΑΛΤΑΝ

Κατά σχετικάς άνοκοινώσεις του κ. Λένον Μπόϊντ γενομένας πρόημερών εις τὴν Βουλὴν τῶν Κοινωτήπων, ἀπεφάσισεν ἡ ἀγγλική Κυβέρνησις νὰ παραχωρήσῃ τὴν ἐν Μάλτα βάσιν ἐπισκεψών τοῦ Β. N. εἰς τὴν ιδιωτικήν ἐπίχειρσιν «Μπέλεϋ, Ατδο» (τῆς Νοτίου Ουαλλίας), μετά τῆς δύοις καὶ προϊθλεύης ἥδη εἰς συμφωνίαν. Αἱ ἔγκασταστάσεις βά παραδοθούν εἰς τοὺς ιδιώτας ἐπιχειρηματίας περὶ τὰ τέλη τοῦ 1960. Θά δύνανται τότε τὰ ἐποτικά σκέψη νὰ ἐπισκευάζωνται εἰς τὴν Μάλταν. Τὸ κόστος μετατροπῆς καὶ τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ τῆς παραχωρουμένης εἰς τὴν ιδιωτικήν ἐκμετάλλευσιν βάσεων βά εἶνε σημαντικόν, ύπολογιζόμενον εἰς 5.5 ἑκατομμύρια λιρῶν.

Η αγγλική κυβερνησίς θά παραχωρήση ένα ποσόν 4.750.000 λιρών, έν μέρι της δάμειον και έν μέρι της εκτάκτων οικονομικήν ενίσχυσιν, οι δέ ένθισιφερμόνει έπιχειρηματιά θά διάθεσουν έξι ιδίων κεφαλαίων ένα ποσόν 750.000 λιρών. Η έπιστροφή της υπό ποντών δωρεάς ενίσχυσέως θελεί έξαρτηθή από την μελλοντικήν έξελιξιν της έπιχειρήσεως. Θά έπιδιωχθῇ διά παντὸς τρόπου νά όποδη συναγωνιστική ή νέα βάσεις, καί νά προσελκύσται ικανοποιητικήν έργασιαν έπικευμών πλοίων και ίδιας τάνκερς. Πρός διολκήρωσην της βάσεως και εύδωστην σκοπών τη προβλέπονται νά έκτελεθούν και ώρισμένα λιμενικά έργα. Δεδομένου, ότι 40 πλοία διέρχονται ήμερησίων κενά έξωθις της Μάλτας, θετική ύφισταται προσποτική, διτι ή ικανότης της νέας βάσεως δυνατών νά προσελκύσῃ άριθμόν τινα έξι αύτων διά τὰς έπικευμάτων.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Κατά προσφάτους στατιστικάς, οι Νορβηγοί έφοπλισται έχουν ακόμη ύπο ναυπήγησην π. παραγγελίες 148 δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρικότητος 4.000.000 τόνων π.ώ., αἱ δὲ παραγγελίαι αύται έχουν ποτεθεθῆνε εἰς τα τά νορβηγικά καὶ τα έξοντα ναυπηγεῖα, μὲ παραδόσεις έξικνουμένας μέχρι τοῦ 1965. Διὰ τα 93 έξι αὐτῶν έχουν ήδη συνεψήθη χρονοναυλωδείς μαραΐς διαρκείας, ἐνώ τα υπόλοιπα είνεν αναλώτα. Κατά τὸ πρώτον έδάμηνον τρ. ἔτους παρελθόθησαν 27 δεξαμενόπλοια τῶν 15.000 τόν. π.ώ. καὶ ἀνά ἕκαστον, συνολικής χωρικότητος 625.000 τόνων π.ώ., τούτο δὲ καὶ ἀπετέλεσε ρεκόρ ἀνέν προηγουμένου. Δεδομένου, δημος, τοῦ δύκου τῶν παραγγελίων μὲ ἀπωτέρας παραδόσεις, προβλέπεται, διτὶ τὸ ἐν λόγῳ ρεκόρ δὲν θά διατηρηθῆ κατά τὰ ἀμέσως ἐπόμενα ἔτη.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

Η ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Πληροφορίαι ἀρμοδίων κύκλων τῆς πετρελαιοβιομηχανίας ἀναφέρουν, ὅτι ἡ παραγωγὴ πετρελαίου εἰς τὴν Σοβιετική "Ενωσις ἄνηλη κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος εἰς 98 ἑκατομμύρια μετρικῶν τόνων, ἔναντι 383 ἑκατονταμετρικῶν τόνων τῶν "Ηνωμένων Πολιτειῶν, 177 ἑκάτ. μ. τόνων τῆς Μεσσηνῆς "Ανατολῆς καὶ 145 ἑκάτου μ. τόνων τῆς Βενεζουέλας. Τὰ ρωσικά σχεδια διὰ τὸ τρέχον ἔτος ἀποδίδουν ἥδη εἰς παραγωγὴν 112 ἑκατομμύριαν τόνων, ἥποι εἰς μίαν αὔξησιν 14 %, ἔναντι της παραγωγῆς τοῦ 1957. Είναι ἐνίσιαφέρον νὰ σημειωθῇ, ὅτι αἱ σοβιετικαὶ βιομηχανίαι πετρελαίου συνεχῶς κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἐπέχουν τὴν ἐπιδιωκομένην αὔξησιν τῆς παραγωγῆς, τὸ δὲ γεγονός αὐτὸῦ ἐπέρασε τὴν ἀπόφασιν ἀντικαταστάσεως τῶν πενταετῶν σχεδίων δι' ἐπταετῶν, ἀρχῆς γενομένης ἀπὸ τοῦ τρέχοντος ἔτους, ὅποτε κατρτίσθησαν σχεδία προβλέποντα τὴν ἀνέυρεσιν νέων κοιτασμάτων πετρελαίου καὶ ἄλλων πηγῶν ὄρυκτου πλούτου.

Προσετίθετο, διτά τα ρωσικά σχέδια έπεκτάσεως της πετρελαιοπαραγωγής δεν πρόκειται να δεσμευθούν από τάς άναγκας της έσωπερικής κατανάλωσης, μολονότι ή εσωτερική ζήτηση διά προϊόντα πετρελαίου αύξανει σταθερώς. «Έχει ηδη προγραμματισθή ή έτοντας μιας δεκαπενταετίας αύξησης της πετρελαιοπαραγωγής είς 350 έως 400 έκατομμύρια τόνων. Τούτο και θέλ δημιουργηθή την δυνατότητα πήγξεμένων ρωσικών έξαγωγών, δεδομένου, διτά τα σοβιετικά απόβεματα θά φθάσουν είς το σημερινὸν ἐπίπεδον της παραγωγῆς τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν, συζέχτες ἀντί της παραγωγής τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν, πήθετε βεβαίως σημειώσεις κατά τὴν προσεχῆ δεκαπενταετίαν περιατέρω αὔξησην. «Οσον ἀφόρετοὺς ἐπίδιωκομένους σκοτούς, οι Σοβιετικοὶ οἰκονομολόγοι ἔχουν ηδη υπολογίσει, διτά οι απάτηθησόμεναι δαπάναι αύξησεως της παραγωγῆς διὰ τὴν δεκαπενταετίαν θά ἀνέλθουν είς τὸ ποσὸν τῶν 2.800 έκατομμυρίων δολλαρίων ἑτησίων.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

МАЯРОМІХАЛН 9
ТНДЕФ 614-313

ΑΘΗΝΑΙ

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

Adelaide

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

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

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

Aden

ATHANAS MAYROUDIS

Cables: « NASSOS », P.O. Box 1227 Phone 2096

Amsterdam

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

Antwerp
STEVEDORING CO. QUICK DISPATCH S.A.
Maasstraat 44
Tele: 329288 Cables « FRANSSWART »

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

BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CO.
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.
520 Chamber of Commerce Bldg.
Tele: Lexington 1860-61 Cables « MARSHIPCO »

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

Bangkok

A. M. T. MARICAN & CO.
150, Customs House Lane,
Near French Embassy.
Cables: « MEERATHAMBY »

Calcutta

ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD.
Canning House, 137 Canning Street
Tele: Bank 5259

Cape Town

HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD.
2 Seikirk Street
Tele: 5-1478 Cables « HERMES »

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

Casablanca

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

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

Ceuta: NORTH-STAR

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

Columbia & Willamette River Ports

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

Dakar

SOCOMAR,
ele: 108 21 Bd Pinet Laprade Cables « OVERALL »

STEVEDORES AND CONTRACTORS

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

SHIPPING PROVIDORES

SHIPCHANDLER

Dunkirk

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

« TRAVINDUS » STEVEDORES

JOKELSON & HANDSAEM
78 Place des Nations
Tele: 78215 Cables « JOKELSON »

STEVEDORE

Durban

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

SHIPPING, CLEARING
AND TRAVEL AGENTS

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

STEVEDORES

Finland

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

Fremantle

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

STEVEDORES

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

SHIPCHANDLERS

Georgetown (Dem)

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

SHIPCHANDLERS

Gibraltar

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

SHIPCHANDLERS

Hamburg

THOR NILSEN
21, Koenj Tele: 13.28.41(42)
Cables « STEVEDORING HAMBURG »

STEVEDORES

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

Hull

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

STEVEDORES

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

STEVEDORES

Karachi

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

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

Liverpool

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

STEVEDORES

London

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

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

Lourenco Marques

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

SHIPCHANDLERS

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

SHIPCHANDLERS

Madras & Coast Ports

N. SELVARADJALOU CHETTY & CO
6/20 North Beach Road.
Tele: 3680 Cables « STEVEDORE-MADRAS »

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

Melbourne

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

STEVEDORES

THE FLEET FORGE PTY LTD.
Tele: MX 5233 91/15 Lorimer St. SC 5
Cables « FLEETWAYS »

SHIP REPAIRERS

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

SHIP'S FITTINGS

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

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

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ 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

Μεταξύ των ναυπηγείων Χαρίμα και τοῦ Οίκου «Μάρκου και Υλοί, Ατό», υπεγράφη τήν 25ην 'Ιουνίου συμβόλαιον διά την κατασκευήν ένος δηξελοκινήτου, φορτηγού χωρητικότητος 15.000 τόνων d.w., και υπηρεσιακού ταχύτητος 15.2 μιλίων, μέ μηχανάς δυνάμεως 8100 ιππων. Τιμή προκαθώρισμένη 2.9 έκατομμυρίων δολαρίων, μέ πληρωμήν 40% τοις μετρητοῖς και τών ύπολοίπων 60% μέ πεντατή τοκοχεωλυτικήν έξοδοφλωτού. Παράδοσις, ένα έτος άπό τής ύπογραφής τών συμβολαιών.

— Έπισης τά ναυπηγεία 'Ινο συνήψαν τήν 27ην 'Ιουλίου συμβόλαιον μετά τοῦ κ. Ιω. Λ. Γουλανδρή διά την κατασκευήν ένος δηξελοκινήτου φορτηγού χωρητικότητος 15.000 τόνων, μέ μηχανάς δυνάμεως 8000 ιππων. Τιμή 3.1 έκατομμυρίων δολαρίων, μέ πληρωμήν τών 40% τοις μετρητοῖς και τών ύπολοίπων έξοδοφλητών τοκοχεωλυτικών έντος πεντατής. Παράδοσις, μετά 14 μήνας άπό τής ύπογραφής τών συμβολαιών.

— Παρά τοῦ Οίκου Βεγιζέλου παρηγγέλθη δηξελοκίνητον φορτηγόν 20.000 τόνων d.w., και ταχύτητος 16 μιλίων, αντί τιμῆς 170 δολαρίων κατά τόνον. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν έγνωσθησαν.

— Η προ καιρού τοποθετήθεισα εις τά σουηδικά ναυπηγεία Ούντε-σαλλαδάρβετ παραγγελία τριών δεξαμενοπλών τών 19.000 τόνων d.w., μετετράπτη διά σκάφη τῶν 34.000 τόνων d.w. έκαστον. Τὸ ένα άνηκε εις τήν «Άλοντον καὶ Οδερσης Φράγματερ, Ατό», τοῦ Λονδίνου (δισχείρισις κ. Β. Μαυρολέοντος) καὶ τὰ δύο ἄλλα εις έταιρικήν παρα-φυάδο τῶν Βερμουδών, τοῦ ίδιου Οίκου.

— Έτη Νέας Υόρκης μάς πληροφορούμενοι, δηδόραι παραγγελίαι δεξαμενοπλών θειενθάσθησαν τελεγιταίως παρ' Ελλήνων έφοπλιστών εις διάφορα ιαπωνικά ναυπηγεία. Οὕτω, δ. κ. 'Αρ. Ωνάσης παρήγγειλε τρία σούπερ-τάκνερς τῶν 47.000 τόνων d.w. έκαστον, αντί τιμῆς 142 έως 145 δολαρίων κατά τόνον, μέ πληρωμήν τῆς ἀξίας τῶν 30% τοις μετρητοῖς καὶ τοῦ ύπολοίπου εις διάδεκα δεκάνηντας δόσεις. Υπό τούς ίδιους όρους παρήγγειλε καὶ δ. κ. I. M. Καρράς δύο δεξαμενόπλοια, άλλα μέ προμήθειαν τοῦ πρωστηρίου σιστήματος καὶ τῶν ὄντλιών των έξι Αμερικής. Τέλος, έταιρικαί παραφυάδες τοῦ Οίκου τοῦ κ. Γ. Βερ-

γωτῆ παρήγγειλαν δύο δεξαμενόπλοια καὶ δ. Οίκος «N. I. Γουλανδρῆ» έν.

ΑΙ ΜΕΤΑΤΡΟΠΑΙ ΤΑΝΚΕΡΣ

Έκ Τόκιο μάς μεταδίθεται ή πληροφορία, διτί δ. κ. Ωνάσης έξήτησεν από την ιαπωνικά ναυπηγεία τιμάς διά την μετατροπήν καὶ μεγέθυνσιν δύο δεξαμενοπλών «T.2» εις σκάφη ηρου φορτίου χύμα (bulk carriers) χωρητικότητος 24.000 τόνων d.w. έκαστον.

— Έπισης καὶ δ. κ. Νιάρχος είχε ζητήσει πρὸ καιρού πληροφορίας καὶ τεχνικάς προδιαγραφάς από διάφορα ιαπωνικά ναυπηγεία διά την μετατροπήν καὶ μεγέθυνσιν ὀρισμένου ἀριθμού δεξαμενοπλών του «T.2» εις φορτηγά ηρου φορτίου χύμα.

— Πληροφορούμεθα, ἐν συνεχείᾳ, διτί δύο δεξαμενόπλοια τύπου «T.2» τοῦ κ. Νιάρχου, πρόκειται νά πλεύσουν ἐκ Πειραιώς εἰς Ιαπωνίαν, διτί δύο μετασκευούσθουν εις τὰς τάξις της χωρητικότητος τῶν εἰς 18.000 τ. d.w. Ή παράδοσις έκάστου τούτων θα γίνη μετά πάροδον τριμήνου ἀπό τῆς εἰσόδου των εἰς τὰ ναυπηγεία.

ΑΙ ΑΚΥΡΩΣΕΙΣ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ

Πληροφορούμεθα, διτί "Ελλην έφοπλιστής, τῆς Νέας Υόρκης, διτίς κατ' Ιανουαρίου τρέχ. ἔτους είχε παραγγείλει τέσσαρα φορτηγά εις τὰ ναυπηγεία τῆς Ούραγκας, μέ παράδοσιν ἐνός κατ' έτος καὶ μέ ἀρχὴν ἀπό τοῦ 1959, ηκώρων στην παραγγελίαν τῶν τριών καὶ ἀνέβαλε την ναυπήγησιν ἐνός δι' ἀπώτερον χρόνου.

ΑΙ ΚΛΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

— Από τὰ ναυπηγεία Μιτσουμπίσι τοῦ Κόμπε, καθειλκύσθη τὴν 10ην 'Ιουλίου, ὡς ἔγκαιρως ἀνέγραψαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά», τὸ δεξαμενόπλοιον «Εμπερλίν» 20.340 τόνων γκρός ή 32.800 τόνων d.w., ἀντίκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Εμπερλίν» (παραφυάδα τοῦ Οίκου Βεργωπῆ). Τὸ σκάφος ἐφωδίασθη διά τὴν πρώσων του μέ ἀποστροφίλους, δυνάμεως 15.000 ιππων, προβλέπεται δὲ νά ἀναπτύσσῃ ὑπηρεσιακήν ταχύτητα 16 μιλίων. Θά παραδοθῇ περὶ τὰ τέλη 'Οκτωβρίου.

— Από τὰ ναυπηγεία τῆς Ριγιέκας καὶ μέ ἀνάδοχον τὴν κ. Μαριέτταν Ν. Εύσταθιον, καθειλκύσθη τὴν 27ην 'Ιουλίου τὸ φορτηγὸν «Κ ά πταί Ν Δ α σ κ α λ ο ο ς, 8.000 τ. γκρός ή 13.000 τόνων d.w., ἐφοδιασθὲν διά τὴν πρώσων του μέ μηχανάς Σούλτζερ, ὁκτακυλίνδρους καὶ μέ προβλεπομένην ταχύτητα 17 μιλίων. Θά παραδοθῇ τὸν προσεχῆ Δεκέμβριον.

ΠΑΡΑΛΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὴν 9ην 'Ιουλίου παρελήφθη ἀπό τὰ ναυπηγεία Μιτσουμπίσι (τῆς Χιροσίμας) κατόπιν ἐπίτυχων δοκιμῶν, κοθ' δις ἀνέπτυξε ταχύτητα 17 μιλίων, τὸ φορτηγὸν «Ντέρμπιου» 10.395 τ. γκρός ή 15.239 τόν. d.w., ἀντίκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Νόρδερν Σηγουάνη Κέρριερ» (παραφυάδα τοῦ Οίκου «N. I. Γουλανδρῆ»). Τὸ σκάφος ἔχει ἐφοδιασθῆ διά τὴν πρώσων του μέ στροβίλους κατασκευῆς Μιτσουμπίσι καὶ δυνάμεως 7150 ιππων.

— Από τὰ ναυπηγεία Μιτσουύι, παρελήφθη περὶ τὰ τέλη 'Ιουλίου τὸ δεξαμενόπλοιον «Ανδρος Τράιομφ» 28.500 τ. γκρός ή 46.000 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ρίο Κλάρο» (παραφυάδα τῆς «Οράιον»). Διὰ τὴν πρώσων του ἔχει ἐφοδιασθῆ μὲ ἀποστροφίλους δυνάμεως 19.000 ιππων, κατά δὲ τὰς ἐπίτυχων διεξαχθείσας δοκιμᾶς του ἀνέπτυξε ταχύτητα 16 μιλίων.

— Τὴν 31ην 'Ιουλίου παρελήφθη ἀπό τὰ ναυπηγεία Μιτσουμπίσι (τῆς Γιοκοχάμας) τὸ δεξαμενόπλοιον «Νεφέλη» 25.000 τόν. γκρός ή

Melbourne

Messrs. E.P.&A.FRASER
«Phosphate House», S15, Collins Street
Tele: MB 3155. Cables «STEVEDORE»

STEVEDORES & CONTRACTORS

Rotterdam

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

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,
GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

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

SHIP REPAIRERS
& BUILDERS

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

STEVEDORES

Singapore

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

SHIPCHANDLERS

WAH HIN & CO. LTD.
62 Robinson Road
Tele: 22340-3885-5127
Cables: «PROVISIONS»

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

Sydney n.s.w.

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

STEVEDORES

Vancouver B.C.

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

STEVEDORES

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)
850, Hastings Street West.
Tele: Marine 6401-2 Cables «LOUISWOLFE»

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

Mormugao

LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD.

Cable: «LENUIR»

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

I. P. NORONHA
Cable: «IGNATIUSNORONHA»

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

Naples

DITTE RIUNITE PUCCI BROS

Tele: 21128 Piazzale Portici Massa

Cables: «PUCCI BROS»

SHIPCHANDLERS & BONDED

WAREHOUSE OWNERS

New York

MORAN TOWING & TRANSPORTATION CO. INC.

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

TUGOWNERS

Penang

S. V. K. PATCHEE BROS (Manum)

Tele: 1085 15 Bishop Street Cables: «ISMALIA»

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

INDEPENDENT TOWING CO. *

Pier 34, South Wharves

Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERC»

TOWAGE

INDEPENDENT PIER CO. INC.

Pier 34, South Wharves

Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERC»

STEVEDORES

MURPHY COOK & CO.

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

STEVEDORES

Rangoon

COMO TO SON & CO. LTD.

P. O. Box No 139, Cables: «MACOTTO»

STEVEDORES &

SHIPCHANDLERS

40.000 τόνων d.w., άνηκον είς τὴν ἑταῖριαν «Πολάρις» (τελούσταν, ως γνωστόν, ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ Οἴκου Ἀνδρεάδη). Καὶ τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἀφειδιάσθη διὰ τὴν πρώσιν του μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 17.000 ἵππων, ἀνέπτυξε δὲ κατὰ τὰς ἱκανοποιητικὰς δοκιμὰς ὑπηρεσιακή ταχύτητα 17,5 μιλίων. Εἶναι προναυλωμένον πρὸς 3.25 δοll. διὰ μίαν πενταετίαν.

— Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μπάρτραμ παρελήφθη, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, τὸ ὑπὸ ἐλληνικῆν σημαίαν φορτηγὸν «Ερμηνίας» 9650 τ. γκρός ἡ 14.480 τόνων d.w., ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σάμοσος», τελούσταν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Ἰ. Κοσμᾶ. Τὸ σκάφος ἔχει ἐφοδιασθῆ διὰ τὴν πρώσιν του μὲ ἡπχανάς Ντίζελ, τύπου Ντόξφορτ καὶ δυνάμεως 8000 ἵππων.

— Ἐξ ἄλλου, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέκας παρελήφθη, μετὰ ἐπιτυχεῖς δοκιμάς, τὸ φορτηγὸν «Κάπταιν Μ. Λύρας» 8961 τόν. γκρός ἡ 13.800 τόνων d.w., ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σάμοσος», τελούσταν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Γ. Χρ. Λαζαροῦ. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσεν ἐκ Ριγιέκας τὴν 2αν Αύγουστου διὰ Βενετίαν, ὅπου θά φορτώσῃ.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἀμερικανικὸν «T.2» δεξαμενόπλοιον «Government Campr», 10.523 τ. γκρός ἡ 16.000 τόνων d.w., (τοῦ 1945), παραληφθὲν εἰς Σαδάνναν, μετωνομάσθη «Κάπταιν Νικόλαος Σιτινάς» καὶ ἐτέθη ἥητ ἐν ὑπηρεσίᾳ.

— Εἰς Τάιν παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἑυλεμπορικῆς ἑταῖριας «N. Μίχαλος» ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Francis Fladgate», 2362 τόν. γκρός (τοῦ 1933) καὶ μετωνομάσθη «Ἀνθίππη Μιχάλου». Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ὑψώσει τὴν Κυανόλευκον.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν λίμπερτον «Linda» 7228 τ. γκρός, 10.886 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «Κάστρο» εἰς ἑτέρους Ἑλλήνας ἐφοπλιστάς. Τιμὴ δὲν ἔγνωθη.

— Τὸ ἀγγλικὸν λίμπερτον «Argentine Transport» 7283 τόν. γκρός 10.900 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Μαυροφίλιππα ἀντὶ τιμῆς 165.000 λιρῶν.

— Ἐπίσης τὸ μικρὸν φορτηγὸν «Francis Fladgate» 2362 τ. γκρός, 3580 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1933, ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν ἑτερόρυθμον ἑυλεμπορικὴν ἑταῖριαν «N. Μίχαλος Υἱοὶ καὶ Σίων», ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς καὶ μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς Τάιν.

— Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Berna» 5237 τ. γκρός, 9250 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1940, μὲ σερδεῦ τοῦ 1953, ἀπὸ παρέμενεν εἰς Λιβύη ὑπὸ κατάσχεσιν ἀπὸ τοῦ Μαρτίου 1957, ἡγοράσθη, ἐν δημοπρασίᾳ, παρὰ τοῦ κ. Ἀλ. Τσαβλίρη, ἀντὶ τιμῆς 54.700 λιρῶν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος παραπλανάνομενον βά ύψηστη τὴν Κυανόλευκον.

— Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν λίμπερτον «Nassauval Φρήντομ» 7255 τ. γκρός, 10.735 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἐπανερχόμενον ὑπὸ τὴν Ἀστερόδεσσαν, ἐπωλήθη ἀντὶ 37.500 δολαρίων εἰς ἀμερικανικὴν ἑταῖριαν τῶν κ. κ. Ἀντ. καὶ Ἡλ. Κουλουκούντη.

— Παρὰ Χίου πλοίορχου ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 185.000 μάρκων τὸ γερμανικὸν φορτηγὸν «Kormoran» 1599 τ. γκρός, 2400 τόνων d.w.

καὶ ναυπηγήσεως 1927, μὲ χῶρον 137.000 κ. π. διὰ γεννήματα ἡ 127.000 κ. π. διὰ δέματα. Ἀμεσος παραλαβὴ εἰς γερμανικὸν λίμενα.

— Ἡ προσανφερεθὲσα πώλησις τοῦ νεοτεύκτου φορτηγοῦ «Ἀργοκοπτη» τελικῶς ἐμπαταώθη.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΝΑΥΛΩΣΙΣ

Τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν δηξελοκίνητον τάνκερ «Τσάρλτον Βήνας» χωρητικότης 16.740 τόνων d.w. (τοῦ Οἴκου Χανδρῆ) ἀπέπλευσε πρὸς ἡμερῶν ἔξι 'Ολλανδίας διὰ Σάντη Αντώνιο, τῆς Χίλης. Τὸ ἐν λόγῳ τεξιδιοῦ ἐπιστρέψει τὸ ἐνδιάφερον, διότι θεωρεῖται, ὡς μοιαδικόν, διὰ τὸ εἶδος τῆς ἀναλθεθεῖσας μεταφράσης. Πρόκειται νὸτι παραλαβὴ ἀπὸ τὴν Χίλην 10.500 μετρικῶν τόνων εὐρύσκου οἴνου, τὸ μεγαλύτερον, δηλαδὴ, φορτίον οίνων, διότι ἔχει μέχρι σήμερον μεταφερθῆ εἰς ὅλον τὸ κοσμον.

Διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ μὲταφράση αὐτῆς, ἐλάσσον χώρων πλεύσαται ὅσα προ-

καταρκτικαὶ ἐργασίαι. Οὕτω, ἐνδέκα ἀπὸ τὰς 27 δεξαμενάς τοῦ σκά-

φους προηγούμασθησαν, διὰ νὰ δεχθοῦν τὸ φορτίον οίνου. Τὸ μεγαλύτε-

ρον ποστόστον τῆς ἐργασίας ἔξετελέσθη εἰς τὸ Ρόπτερνταμ, λόγῳ ὅμως

ἀνεπαρκῶν χρονικῶν περιθώρων διὰ τὴν φόρτωσιν. τὸ σκάφος ἀπέ-

πλευσεν ἥητ καὶ ἡ ἐργασία θά δολοκληρωθῇ κατά τὴν διάρκειαν τοῦ τα-

ξιδίου του πρὸς τὸ Σάντη Αντώνιο.

Τὸ «Τσάρλτον Βήνας» ἔχει χρησιμοποιηθῆ μέχρι σήμερον ἀποκλει-
στικῶς εἰς μεταφορὰς καθαρῶν πετρελαΐων. Εἰς Ρόπτερνταμ αἱ ἐνδέκα
δεξαμεναὶ τοῦ σκάφους ἐκαθαρίσθησαν ἐπιμελῶς δι' ἑκτόσεων ἀμ-
μου, ἀφοῦ προηγουμένων ἀφηρέθησαν ὅλαις αἱ σωληνώσεις, κλίμακες
κλπ. Οἱ ναυλωταὶ ἔχουν δέσσει ως δρον, στὶς διόνος δὲν πρέπει νὰ θέτη
εἰς ἐπαφὴν μὲ χαλύδνιαν ἀντικείμενα, δι' ὃ καὶ αἱ δεξαμεναὶ ἐπεχρισθή-
σαν ἐσωτερικῶς μὲ εἰδικὸν ἐπίχρισμα—εἰδος ριπτῆς—διότε παρουσιά-
ζει μεγάλην ἀνθεκτικότητα εἰς τὰς χημικὰς ἐνώσεις τοῦ οίνου. Αἱ ἐνδέ-
κα δεξαμεναὶ, ἑάστη τῶν δόπιων ἔχει χωρητικότητα 1030 τόνων, εἰ-
ναν τώρα πραγματικὰ κυτία, χωρὶς ἐσωτερικὰς σωληνώσεις κλπ. Ή ἐν
λόγῳ ναύλωσις ἥλθεν ως ἀποτέλεσμα τῆς αὐξανούμενῆς ἐλλειμμῶν ἐρυ-
θροῦ οίνου εἰς τὴν Γαλλίαν, εἰν δὲ πιθανὸν νὰ χρησιμοποιηθῇ ἀργότε-
ρον τὸ «Γαράλτον Βήνας» καὶ δι' ὃ ἀλλὰ παρόμοια ταξίδια. Λιμνὴ ἐκ-
φορτώσεως ἔχει ὄρισθη τὸ Ρουέ, ὑπάρχει, δύμας, ὅμιλον ἐκφορτώσεως
μέρους τοῦ φορτίου εἰς τὴν Χάρδην ἢ τὴν Δουγκέρκην.

Η ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΦΡΟΝΤΙΣ

Πρὸς τὸ «Υπουργείον Εθνικῶν διειδιάσθη ἔγγραφον τοῦ Υπουρ-
γείου Επιμορικῆς Ναυτιλίας, διὰ τοῦ δόπιου ζητεῖται ὅπως ἐπιδιωχθῇ
σύναψις συμφωνῶν περὶ ἀμοιβαίς ἀπαλλαγῆς ἀπὸ φορολογίας τῶν
κερδῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, μετά τοῦ Σιάτη καὶ Μπουρμάς, καθ'
ὅσον καὶ αἱ δύο αὗται χώραι ἐπιβάλλουν ἀξιόλογον φόρον ἐπὶ τῶν εἰσιπραττό-
μενῶν ναύλων. Καὶ τοῦτο διὰ νὰ καταβληθῇ προσπάθεια συναψίσεως συμ-
φωνῶν ἀμοιβαίς ἀπαλλαγῆς ἐκ τῆς καταβολῆς διπλῆς φορολογίας.

Παραλλήλως τὸ «Υπουργείον Επιμορικῆς Ναυτιλίας δι' ἔγγραφου τοῦ πρὸς τὸ Ναυτικὸν Επιμελητήριον Ἐλλάδος καὶ τὴν Εὐνων τῶν Ἐλλή-
νων Εφοπλιστῶν ζητεῖ, νὰ τοῦ παρασχέθων πληροφορίαι σχετικῶς μὲ τὰς
χώρας ἑκείνας αἱ δόπιαι ἐπιβάλλουν φορολογίας ἐπὶ τῶν εἰσιπραττό-
μενῶν ναύλων. Καὶ τοῦτο διὰ νὰ καταβληθῇ προσπάθεια συναψίσεως συμ-
φωνῶν ἀμοιβαίς αἱ δόπιαι φορολογίας.

Τέλος, τὸ «Υπουργείον Επιμορικῆς Ναυτιλίας δι' ἔγγραφου τοῦ πρὸς τὸ Ναυτικὸν Επιμελητήριον Ἐλλάδος καὶ τὴν Εὐνων τῶν Ἐλλή-
νων Εφοπλιστῶν ζητεῖ, νὰ τοῦ παρασχέθων πληροφορίαι σχετικῶς μὲ τὰς
χώρας ἑκείνας αἱ δόπιαι ἐπιβάλλουν τὰ ὑπὸ ἐλληνικῆν σημαίαν πλοῖα,
ἐναντὶ τῶν ξένων ἀνταγωνιστῶν των, ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν συναφθεισῶν
καὶ ισχουσῶν συμβάσεων καὶ συμφωνῶν μὲ διαφόρους χώρας ἐπερὶ ἀ-
παλλαγῆς ἐκ τῆς διπλῆς φορολογίας ἢ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ρήτρας τοῦ
εὐνουσμένου Κράτους διὰ τὴν ναυτιλίαν κλπ.

Κατὰ τὰς ὑπαρχούσας πληροφορίας τὰς οἰκονομικὰ πλεονεκτήματα ἐκ

τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ως αὐτῶν συμφωνῶν εἰς σημαντικά εἰς διὰ φορφ

τὰς λιμνεικὰς τέλη, δόσον καὶ εἰς τὰς καταβαλλομένας φορολογίας. Εἰς τὴν

περίπτωσιν τῆς ἐφαρμογῆς τῆς συμφωνίας μετά τῆς Ἀργεντίνης λ. χ.

τὰ ὑπὸ λιβεριανὴν, παναμαϊκὴν καὶ ἀλλὰς σημαίας πλοῖα, ὑποχρεούνται

εἰς τὴν καταβολὴν φόρου 6% περίπου ἐπὶ τοῦ εἰσιπραττούμενου ναύλου,

ἐνώ τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοῖα ἀπαλλάσσονται δόλοσχερῶς τοῦ

εἰδικοῦ τούτου φόρου.

ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΑΥΤΙΚΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

Ἐκ τοῦ ὑπουργείου Επιμορικῆς Ναυτιλίας ἀνεκοινώθη, στὶς διὰ τὰς
ἔξτασεις πρὸς εἰσαγωγὴν μαθητῶν εἰς τὰς Δημοσίας Σχολάς Επιμο-
ρικού Ναυτικού ὑπεβλήθησαν 148 αἰτήσεις ὑπουργίων διὰ τὴν Σχολὴν
Πλοιάρχων Ασπροπόρου, 127 διὰ τὴν Σχολὴν Μηχανικών Ασπροπόρου,
93 διὰ τὴν Σχολὴν Ύδρας καὶ 62 διὰ τὴν Σχολὴν Πλοιάρχων Κύ-
μης.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

(HELLENIC SHIPPING AGENCY)

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ - ΤΟΚΙΟ - ΚΟΜΠΕ - ΖΑΚΑΙ ΚΑΙ ΑΛΑΟΥΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

Α. Ε. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (ΑΠΟ ΤΟΥ 1916) ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟ ΜΕ ΤΟΥΣ Κ.Κ. CORNES & C. LTD. (ΑΠΟ ΤΟΥ 1961)

Πράκτορες ἐν Ιαπωνίᾳ τῶν κυριωτέρων Βρετανικῶν καὶ ἀσφαλιστικῶν ἑταῖρεων BEN LINE, ΡΑΔΑΡ, καὶ ἡγοδολιστικῶν μηχανυμάτων, γυροσκοπικῶν πυξιδίων καὶ αὐτομάτων πηδαλίων S. G. BROWN. Εἰδικοὶ συμ-
φέροντες ὄροι διὰ τὰς ἀσφαλίσεις ὅλων τῶν κινδύνων ναυπηγῆ-
σεων μὲ μεγάλας ξένας ἀσφαλιστικὰς ἑταῖρεις.

Προσφέρονται αἱ οἰκονομικῶτεραι καὶ ἀποδοτικῶτεραι πρα-
κτορειακαὶ προσωπικαὶ ὑπηρεσίαι πρὸς τοὺς «Ελλήνας ἐφοπλι-
στάς. Πλήρης παροχὴ πάσης φύσεως πληροφοριῶν καὶ ὑπηρε-
σιῶν διὰ ναυπηγήσεις, μετατροπὰς πλοιών, παραδόσεις, ναυλώ-
σεις, ἐπισκεψάς καὶ ἐπιθεωρήσεις, προμήθειαν βοηθητικῶν μηχα-
νημάτων ἡλεκτροπαραγωγῶν συστήματος, ἡλεκτρονικῶν τοιούτων
παγκοσμίων, εἰδικευμένων Οἰκών.

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

TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at: LUBECK KIEL

Αι έξετάσεις θ' άρχισουν την 1ην Σεπτεμβρίου, ή δε ύγειονυμική έξετασης την 18ην Αύγουστου ένωπον της Ανωτάτης Ναυτικής Υγειονυμικής Επιτροπής, έδρευσης είς τό Ναυτικό Νοοκομείον Πειραιώς. Είς έκστασην τών Σχολών θά εισαχθούν αντιστοίχως οι άκολουθοι μαθητής: Σχολήν Πλοιάρχων 'Ασπροπούρου 30, Σχολήν Μηχανικών 'Ασπροπούρου 30, Σχολήν Πλοιάρχων 'Υδρας 30 και Σχολήν Πλοιάρχων Κύμης 20.

ΤΥΠΟ ΓΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

'Εγγώσθη, ότι υπό τού κ. 'Ιω. Λάστη ήγοράσθη έκ Νορβηγίας, τό δεξιμένοπλοιον «Elseford» τό δποιον θά ύψωση την έλληνικήν σημαίαν και θά μετονομασθή «Σπύρος».

— 'Υπο τού υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας καταρτίζονται αι κοιναί άποφάσεις διά τήν άναγνωρίσιν ώς έλληνικών, βάσει τού άρθρου 13 τού Ν. Δ. 2687 τού 1953 τών κάτωθι πλοίων: 1) Τού υπό άγγλικήν σημαίαν σκάφους «Francis Fladgate» τόνων γκρός 2.361.53 ναυπηγήσεως τού 1933 άνηκοντος είς τήν έταιριαν N. Μίχαλος και Σία, N. Θεοκάκη και M. Καριβαλή.

2) Τού υπό άγγλικήν σημαίαν πλοίου «La Laguna» τόνων γκρός 5795 ναυπηγήσεως τού 1953 και άνηκοντος είς τήν «Alma Shipping Company S. A.» και τελούσης υπό τήν διαχείρισιν τών 'Άδελφών Φράγκου.

Τό πρώτον έκ τών δύο σκαφών θά μετονομασθή είς «Ανθίππη Μιχάλου» και τό δεύτερον είς «Αχαιός».

ΑΙ ΛΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΑΡΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Κατά τό διαρρέυσαν πρώτον δεκαπενθήμερον τού μηνός Αύγουστου 1958 οδεύμια νέας άσφαλισις πλορώματος πλοίου υπό ξένην σημαίαν έλληνικών συμφερόντων, έπραγματοποιήθη είς τό Ναυτικόν 'Απομακικόν Ταμείον. Ούτω ό αριθμός τών ήσφαλισμένων είς τό Ν.Α.Τ. παραμένει ό αυτός, ήτοι 585 σκάφη τόνων γκρός 5.379.255.

ΝΕΟΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ

Παρά τών κ. κ. 'Αφών Χατζημανώλη ήγοράσθη γερμανική πρών τορπιλάκατος, ήτις παραπληθύσα είς 'Αμερέσαν κατέλευσεν είς Πειραιά. Τό σκάφος, όπερ διαθέτει μηχανάς δύναμεως 1800 ίππων, ώνομασθη «Αλέξης». Θά διατεθή είς τήν έξυπηρέτησιν τής γραμμής Καβάλας-Θάσου.

ΠΡΟΣ ΤΙΜΗΝ ΤΟΥ "ΑΦΑΝΟΥΣ ΝΑΥΤΟΥ,,

Τό απόγευμα τής Κυριακής 17 Αύγουστου θά γίνουν έν σεμνή τελετή είς Βροτάδον Χίον τά άποκαλυπτήρια χαλκού μημείου τού «Αφανούς Βροταδούσιου Ναύτου», άνεγερθέντος είς τόν πρό τού Δημαρχείου χώρων είς μημήν τών άγνωστων του κύματος, οίτινες έθυσισθησαν σιά τή δόξαν τής ναυτιλομένης 'Ελλάδος.

Ο "ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΟΥ,, ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ

Τήν 17ην Αύγουστου έγκαινιάζεται ή λειτουργία τού «Οίκου Ναύτου» Κεφαλληνίας, ούτινος ή ίδρυσις δρείλεται είς δωρεάν τού κ. Ρόκου Βεργυτής.

ΝΕΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

Κατά τάς διενεργηθείσας έξετάσεις πρός άποκτησιν διπλώματος πλοιάρχου α'. τάξεως, έπετυχον οι κ.κ. Φ. 'Αξιώτης, 'Ιω. 'Ανθρεάδης, Κων. 'Αλιβανίστος, 'Απ. 'Αποστόλου, Π. Γιανουλάτος, Νικ. 'Ιωαννίδης, 'Αντ. Κάπταρης, 'Ιω. Κινδύνης, Π. Κακαρούγκας, Κων. Λεονταράς, 'Ιω. Λεοντακιανάκος, Δημ. Οίκονομίδης, 'Ορ. Παπαδημητρίου, 'Ανδ. Ραπτάκης, Κωνστ. Στραβελάκης, Θεμ. Στεφανίδης, 'Απ. Σαματζόπουλος, Στέφ. Φουρνάρης και 'Ηλ. Φράγκος.

Διά τό δίπλωμα τού πλοιάρχου Β'. τάξεως έπετυχον οι κ. κ. 'Αθ. Αναγνωστόπουλος, Δημ. 'Ανδρουτσόπουλος, 'Εμμ. Βλάχος, Κων. Βασιλίκος, Κων. Βουρέκας, Μάρ. Βεριάνος, Στ. Γκιόκας, Γιαν. Γιαλούρης, Κων. Δωρῆς, Πρ. 'Ιορδανίδης, Νικ. Κιατέκος, Παν. Κώνστας, Θεόδ. Κακέλλος, Νικ. Κωνάρης, 'Ιω. Κωστάλας, 'Ιω. Καρμανόλας, Γέωργ. Κουτσούκος, Κωνστ. Κατσίκας, 'Ιωάν. Καλαποθάκης ή Κριάλης, 'Ιωάν. Κατσίκης, 'Αντώνιος ή Λεωνίδας Κυρτάτας, Νικόλαος Κουμαριάνος, Μάρκελος Κωστάλας, Δημ. Κουκούνας, Θεόδ. Καλακίδης, 'Αλ. Κιουλέκας, Νικ. Κουτσούκος, Εύ. Καρατζάς, Σπ. Κροκιδάς, Βασ. Λιθαζός, Γέωργ. Λαιμός, 'Αρ. Λιθάνιος, Νικ. Λαιμός, 'Ιω. Λουκίστας, Παρ. Μητρόπουλος, Λεων. Μωραΐτάκης, Εύσ. Μαμαλέτος, Δημ. Μικρέλης, Γέωργ. Μπεκατάκης, 'Ιω. Μιμίδης, Γέωργ. Νικηφόρος, Μίλτ. Νικομοντάκης, Παν. Πατέρας, Γέωργ. Πρέκας, 'Αρ. Παπαδημητρίου, Κων. Πειθής, Βασ. Παύλου, 'Ιω. Πιτασούλης, Μιχ. Παπασωτηρίου, 'Εμμ. Πασάς, Μάρ. Παλιός, Βασ. Πευτάκης, Χρ. Σαμωνάς, Γέωργ. Σακέλης, Στ. Σιμόπουρας, Στ. Στεφάνου, 'Ιω. Σπυρούνιας, 'Αν. Σωτηρέλης, 'Αντ. Τσόπελας, Δημ. Τσατσαρώνης, Γέωργ. Φράγκος, Μάρ. Φράγκος, 'Αν. Χαριτόπουλος, Ν. Χατζηγεωργίου, Λυκ. Χατζόπουλος και 'Αντ. Χατζηθωμάς.

ΤΑ ΦΑΡΙΚΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΤΕΛΗ

Συμφώνως πρός τά στατιστικά στοιχεία τής άρμοδιας υπηρεσίας τού

'Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας κατά τό 1956 είσεπράχθησαν ύπό τών κατά τόπους λιμενικών άρχων 27.029.731 δρχ. ως φαρικά και δρχ. 205.000 ώς ύγειονυμικά τέλη. Κατά τό 1957 είσεπράχθησαν άντιστοιχως 27.816.515 δρχ. και 243.885 δραχμαί. Παρουσιάζεται ούπω διαφορά έπι πλέον κατά τό 1957, διά μέν τα φαρικά τό πιον τών δραχ. 786.784 και διά τά ύγειονυμικά 38.885 δρχ.

'Εξ αλλου κατά τό πρώτον έξαμηνον τού 1958 είσεπράχθησαν ώς φαρικά 15.591.119 δρχ. και ώς ύγειονυμικά τέλη 161.644 δρχ. Συγκρινόμενα τά ποσά ταυτά με τά άντιστοιχα τού πρώτου έξαμηνον τού 1957 παρουσιάζουν διαφοράν έπι πλέον 2.873.683 δρχ. διά τά φαρικά και 54.198 δρχ. διά τά ύγειονυμικά τέλη.

ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ ΣΚΑΦΗ

Συμφώνως πρός τά συγκεντρωθέντα παρά τής άρμοδιας ύπηρεσίας τού 'Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας στοιχεία, ή αριθμός τών άργοντων έλληνικών και έλληνικών συμφερόντων πλοίων, είς λιμένας έσωτερικού και έξωτερικού, άνηρχετο τήν Ιην Αύγουστου 1958 είς 400, διλκής χωρητικότητος 2.750.615 τόνων. 'Εξ αυτών τά 243 σκάφη, ήλικης χωρητικότητος 1.564.154 τόνων, εύρισκοντο παραπλισμένα είς έλληνικών λιμένας και τά ύπολοιπα 157 σκάφη. ήλικης χωρητικότητος 1.86.461 τόνων, είς λιμένας τού έσωτερικού.

'Εκ τών παραπλισμένων είς λιμένας τού έσωτερικού 18 σκάφη, 82.860 τόνων, εύρισκοντο παραπλισμένα είς τόν λιμένα Πειραιώς, 32 σκάφη, ήλικης χωρητικότητος 193.303 τόνων, είς Άμπελάκη, 50 σκάφη, ήλικης χωρητικότητος 363.226 τόνων, είς Έλευσίνα, 15 σκάφη, ήλικης χωρητικότητος 149.219 τόνων, είς Σκαραμαγκάν, 30 σκάφη, ήλικης χωρητικότητος 118.859 τόνων, είς Πέραμα, 37 σκάφη, ήλικης χωρητικότητος 237.397 τόνων, είς Σύρον, 6 σκάφη, ήλικης χωρητικότητος 41.471 τόνων, είς Κεραλλήνιαν, 3 σκάφη, ήλικης χωρητικότητος 17.967 τόνων, είς Χίον, 17 σκάφη, ήλικης χωρητικότητος 123.974 τόνων, είς Καλάμας, 5 σκάφη, ήλικης χωρητικότητος 35.801 τόνων, είς Χαλκίδας, 3 σκάφη, ήλικης χωρητικότητος 18.112 τόνων, είς Κέαν, 2 σκάφη, ήλικης χωρητικότητος 10.503 τόνων, είς Πεταλούς, 1 σκάφος, ήλικης χωρητικότητος 7.176 τόνων, είς Στυλίδα και 1 σκάφος. ήλικης χωρητικότητος 16.718 τόνων, είς Σπέτσας.

'Έξ αλλου, τά παραπλισμένων είς τόν λιμένας τού έσωτερικού πλοίων κατανέμονται, ώς έξης: Είς λιμένας Αγγλίας 27 σκάφη, ήλικης χωρητικότητος 181.141 τόνων. Είς Γαλλίαν 1 σκάφος, ήλικης χωρητικότητος 7176 τόνων είς λιμένας Ολλανδίας 28 σκάφη, ήλικης χωρητικότητος 183.864 τόνων, είς ιταλικούς λιμένας 2 σκάφη, ήλικης χωρητικότητος 15.562 τόνων, είς λιμένας τού Βελγίου 42 σκάφη, ήλικης χωρητικότητος 286.811 τόνων είς λιμένας Αμερικής 33 σκάφη, ήλικης χωρητικότητος 297.539 τόνων, είς τόν λιμένα τού Αμεριγού 16 σκάφη, ήλικης χωρητικότητος 120.992 τόνων, είς ισπανικούς λιμένας 7 σκάφη, ήλικης χωρητικότητος 86.200 τόνων και είς Πορτογαλίαν 1 σκάφος, ήλικης χωρητικότητος 7.176 τόνων.

'Εκ τών άνωτέρω 400 άργοντων πλοίων, 18 ένεργοντων έπισκευάς, 9 χρησιμοποιούνται ώς σιταποθήκαι και 373 παραμένουν άργονταν έλλειψεις έργασιάς.

Τέλος, έκ τών 400 άργοντων πλοίων, 92 τελούν υπό έλληνική σημαίαν, 86 υπό παναματίκην, 38 υπό σημαίαν Κοσταρίκας, 154 υπό λιβεραρίαν, 10 υπό άγγλικήν, 11 υπό σημαίαν Όνδούρας, 5 υπό σημαίαν Ιαβάνου, 1 υπό ιταλικήν, 1 υπό νορβηγικήν, 1 υπό άμερικανικήν και 1 υπό σημαίαν Αθιοπίας.

ΤΑ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΑ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τό υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας δι' έγγραφου τού πρός τό ύπουργείον Προεδρίας Κυβερνήσεως ζητεί, όπως μή υποδηλθούν ύπό νέους είτη τήν νόμιμου διαδικασίαν τά από μακρού έκκρεμοντα τής άρμοδιότητος τής Διευθύνσεως Προνοίας, άλλ' είσαχθον είτη τήν Επιτροπήν 'Εξουσιοδοτήσεως πρός έγκρισιν. Τά νομοσχέδια ταυτά είνε: 1) «Περί τροποποίησεως τού ίσχυοντος νόμου περί Νοστλευτικού 'Ιδρυματος Έργατών Θαλάσσης». 2) «Περί καταργήσεως τού Α.Ο.Κ.Π. και 3) «Περί παρατάσεως προθεσμίας τού άρθρ. 2 τού Ν. 3143(1955) επερί ρυθμίσεως τών έκπτωσης τού Ν. Δ. 240(1941) θέσιλων». Είς τό έν λόγω νομοσχέδιον θά συμπεριληφθή τροπολογία άφορωσα τά πρόσθετα τέλη έπι τών ληξιπροθέσμων ναυτολογίων. 'Η διατιπωθεσα τροπολογία καθορίζει, μεταξύ τών άλλων και τά άκολουθα:

«Εν περιπτώσει μή καταβολής άνα έξαμηνον ή μερικής τοιαύτης τών προϋπολογισθεισῶν διά τού ναυτολογίου είσαφον, έπιβαλλεται έπι τού οφειλομένου ποσού έκστοτου έξαμηνον, μετά τών άφαρεσιν τών γενομένων τυχόν καταβολών, πρόσθετον τέλος 1% μηνιαίων διά τό πρώτον έξαμηνον, 28 μηνιαίων διά τό δεύτερον και 3% μηνιαίων διά τό πέραν τού δευτέρου έξαμηνον χρονικόν διάστημα.

»Τά αυτά, ώς άνω, πρόσθετα τέλη έπιβαλλονται και έπι τού οφειλο-

**TO SAVE TIME-MONEY AND FOR EFFICIENT WORK
ASSIGN THE STEVEDORING OF YOUR VESSELS TO COMPANIES AFFILIATED WITH
GEORGE CARRAS, INC.**

17, STATE STREET
NEW YORK 4, N.Y.
CABLES: CARRASBRO

FOR ALL PORTS OF: PUGET SOUND - COLUMBIA RIVER - CALIFORNIA - ALASKA - ST.
LAWRENCE RIVER - CANADIAN GREAT LAKES - CHURCHILL - SAINT JOHN - HALIFAX

ζικοί χρονοναυλώσεις. Διὰ τὰ σιτοφορτία ὁ ναῦλος 67)6 προσεφέρετο ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ τὴν δυτικήν ἀκτὴν τῶν Ἰνδιῶν καὶ τῶν 70)—ἀπὸ τὸν Κόλπον, ἔναντι τῶν 72)6 προηγουμένως ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ. 'Απὸ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον δι' Ἀγγλίαν ἐσπειριώθη ἐνδιαφέρον τι. Τὰ 73)6 ἐπληρώθησαν δι' Ἀγγλίαν εἰς μέτριον σκάφος, ἐνῷ ἀπὸ τὸ Πόρτο Τσωρτσιάλ ἐπληρώθησαν 49)—δι' Ἀγγλίαν. Διὰ τὴν Πολωνίαν ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ σιτηρά δολ. 5 (Σεπτέμβριον). 'Απὸ τὸν Κόλπον, τέλος, διὰ τὸ Κόντινεντ, λίμπερτον ἐπληρώθη δολ. 4.50 (Σεπτέμβριον).

Καλυτέρα πως ἡ κλεισθεῖσα ἑργασία διὰ γαιανθρακας, Γεγονὸς ἀξιοσημείωτον τὸ κλεισθεῖν συμβόλαιον συνεχῶν ταξιδίων διὰ φορτία ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδης 600-700 χιλ. τόν. πρὸ τὸ Κόντινεντ μὲ γερμανικὸν τοννᾶς ἀπὸ τοῦ 1959 μέχοι, τοῦ 1963. Θὰ μεταφέρωνται ἐπὶ τρία ἑπτὰ 150 χιλ. τόν. ἐπιστίως καὶ ἀνά 100 χιλ. τόν. διὰ τὴν ὑπόλοιπον διετίαν. Ναῦλος 30)—διὰ τὸ Ρότερνταμ, τὸ πρώτον ἔτος, 31)—τὸ δεύτερον, 36)6 τὸ τρίτον καὶ τέταρτον καὶ 38)6 τὸ πέμπτον ἔτος.

'Οσον ἀφορᾷ τὰς απλάς ναυλώσεις, ἐλάχιστοι αἱ κλεισθεῖσαι πράξεις. Διὰ τὴν Δυτικὴν Ἰταλίαν δολ. 3.70 καὶ κατ' εὐθεῖαν δι' Ἀμβούργον 24)9. Διὰ τὴν Ἀμερικανὸν ἥ Ρότερνταμ 23)6 ἐπληρώθησαν.

'Ο Βόρειος Εἰρηνικὸς μὲ μικρῶν κίνησιν ἑλείσας καὶ σιτηρῶν. 'Ελάχιστα τὰ φορτία. Τὰ 42)6 ἐπληρώθησαν διὰ τὸ Κόντινεντ (σιτηρά) ἐνῷ δι' Ἀγγλίαν ἐκλείσθη σκάφος διὰ σιτηρά ἐπίσης εἰς τὰ 51)3 γκρόδες-τέρμη. Ταξίδιον διὰ ἑλείσας πρὸς λιμέναν Βορείου Ἀτλαντικού ἐπληρώθη 78 χιλ. δολ. φίο κατ' ἀποκοπήν (τρία λίμπερτρας). Διὰ τὴν Ἀγγλίαν ἑλείσας (Σεπτέμβριον, 'Οκτώβριον) 72)6 φίο. Κριθῆ δι' Ἀγγλίαν ἐπληρώθη 50)—(Ἀγγουστον-Σεπτέμβριον). Κίνησις ναυλώσεων καλυτέρα καὶ διὰ τὰ ινδικά μεταλλεύματα. 'Εποιμον πλοίον ἑδέχθη τὰ 39)—γκρόδες τέρμης ἀπὸ Μαρμάρικον διὰ τὸ Κόντινεντ. Τὰ 34)6 φίο ἐπληρώθησαν διὰ τὴν αὐτὴν ἑργασίαν δι' Ἀγγουστον-Σεπτέμβριον. 'Απὸ τὴν Καλκούταν λίμπερτον, μὲ συμπλήρωσιν ἑναὶ λιμέναν ἀνατολικῶν Ἰνδιῶν διὰ τὸ Αμβούργον ἐκλείσθη εἰς τὰ 42)6 φίο, ὄφιον Πολωνίαν 2)6 περισσότερον.

Καμμία μεταβολὴ εἰς τὰ αὐτστραλιανὰ γεννήματα. Διαταγαὶ διὰ Σεπτέμβριον δὲν ἔκυροι φέρονται. Ζάχαρις ἀπὸ τὸ Κουηνλανδρο προσεφέροντο εἰς τὰ 96)9 δι' Ἀγγλίαν. 'Απὸ τὴν Νότιον Αφρικὴν ἀραβόσιτος 46)3 διὰ τὸ Κόντινεντ.

Κίνησις ζωηρὰ ναυλώσεων καὶ χρονοναυλώσεων διὰ λογαριασμὸν κινεζικούν. Λιπάσματα ἀπὸ τὸ Κόντινεντ (Ἀγγουστον-Σεπτέμβριον) εἰς τὰ 63)9, ἐκφόρτωσις Βορείου, λιμένας. 'Απὸ λιμένας τῆς Ἀδριατικῆς 61)—φίο ἐντὸς στόουεντ καὶ 59)—διὰ τὸ Χόγκ Κόγκ. 'Οσον ἀφορᾷ τὰ τάιμ-τσάρτερ, οἱ Κινέζοι ἐκλεισον διὰ 3)5 μῆνας σκάφος μὲ καύσιμον πετρέλαιον εἰς τὰ 13)9 καὶ μότορπιτ διὰ κυκλωνικὸν ταξίδιον 18).

Διὰ τάιμ-τσάρτερ — διὰ διά λογαριασμὸν κινεζικὸν — ἐκλείσθησαν σκάφη διὰ ταξίδιον Ν. Αμερικῆς-Κόντινεντ εἰς τὰ 23)—καὶ 22)6 μὲ ὄφιον εἰς τὰ 17)—καὶ 16)6, ἐάν ἐπαναλόθουν τὰ ταξίδια. 'Ἐπερνον σκάφος 3)5 μῆνας ἐπληρώθη 18)6 καὶ σκάφος 20.000 τόν. d.w. ἐκλείσθη εἰς τὰ δολ. 2.75 διὰ ταξίδιον 60)85 ημερῶν.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

'Ασυνήθως ζωηρὰ διὰ τοὺς τελευταῖς μῆνας ἡ κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς τῶν τάκερες, χωρὶς δῆμας καὶ νὰ προδικάζῃ τούτο τὴν θετικὴν βελτίωσιν. 'Η ζήτησις σκαφῶν ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς στρατιωτικὰς ὑπηρεσίας δημιουργεῖ τὴν αἰσιοδοξίαν. 'Η ναυλωσις τοῦ παναμαϊκοῦ «Μιραντόρ» εἰς τὰ 3 δολ. διὰ 2)4 μῆνας ὑπῆρξεν ἡ τελευταῖα πρὸς τὸ παρόν τῆς ἀμερικανικῆς ὑπηρεσίας.

'Υπερατλαντικά ταξίδια ἐπληρώθησαν 60% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου. Τὰ ἀκτοπλοϊκά ταξίδια τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν μὲ μικράν κίνησιν, ἀλλὰ ναυλούς ἐλαφρῶς βελτιωμένους.

Οἱ Ρῶσοι ἐκλεισον καὶ ἄλλο τοννᾶς εἰς τὰ 41)6 ἀπλά ταξίδια διὰ τὸ Πλέιτ καὶ 42)3 διὰ δύο ταξίδια ἀπὸ τὸν Σεπτέμβριον.

Συνεχὴ ταξίδια εἰς μεγάλο σκάφος δι' ἑνέκα μῆνας ἐπληρώθησαν 50% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου, μὲ ἀμεσον ἔναρξιν. Εἰς πε-

ρίπτωσιν ἀνόδου τῶν ναυλῶν, τὸ ημισυν τῆς διαφορᾶς μεταξὺ τῶν 50% καὶ τοῦ ὑψηλού μενού ναύλου θὰ προστίθεται εἰς τὸν καθορισθέντα ναύλον.

Η ΠΕΙΡΑΓΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Η παγίας μορφὴς θέσεις τῶν ἑργασιῶν διεπιρήθη ἀμείωτος καὶ κατὰ τὸ πρώτον ημισυν τοῦ Αύγουστου, Σποροδικαὶ ὑπῆρξαν οἵ νέαι διαταγαὶ, μὲ ναυλούς χαμηλούς, μὴ ἐλλύνοντας τὸ ἴνδιαρέρον τῶν πλοιοκτητῶν. 'Απὸ τὴν Κωνστάντζαν ἐνικλοφόρησαν δύο μόνον διαταγαὶ, μια δι' 8500 τ. τοιμένων διὸ Περσικὸν Κόλπον εἰς τὰ 46)6 φίο, Αύγουστον καὶ ἔτερα (μὲ ὄφιον ἀπὸ Οδησσόν) διὰ 10.000 τ. σιδήρου εἰς χελώνας διὰ Μπουένος 'Αὔρες, μὲ φόρτωσιν Σεπτέμβριον-Οκτώβριον. Διὰ τὴν ἀλογὸν διαταγὴν ἐξητούντο προσφοραὶ. Δύο ἐπίσης διαταγαὶ ἐνικλοφόρησαν καὶ δι' ἐλληνικὸν σιδηρομεταλλεύματα, ή μία ἀπὸ Σκαλαμαριές (Θάσου) 6000 ἔων 8000 τόν. δι' Ἀμερικανὸν ἥ Ρότερνταμ, φόρτωσις τέλος Αύγουστου, διὰ τὴν ὅπιον καὶ ἐξητούντο προσφοραὶ φίο καὶ στόουεντ καὶ ἡ ἔτερα τὸ Σούδας 2000 ἔων 3000 τόν. διὰ Λίμπετ, εἰς τὰ 26)6, μὲ 2) — φόρτωσιν καὶ 2) — ἐκφόρτωσιν, Αύγουστον. 'Εκ Λισανδρίας ἐξητούντο προσφοραὶ πρὸς μεταφράν 1000 τόν. φελλού εἰς Οδησσόν 28) — διὰ Πόρτο Μάργκερα, Αύγουστον. 'Εναυλώθη τὸ φορτηγὸν «Οία» ἀπὸ Κωνστάντζαν 3000 τ. σιδήρου εἰς χελώνας διὰ Χάιφας 33) — φίο καὶ στόουεντ, φόρτωσις Αύγουστον.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Έκ Βορείου Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ.» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9800 τ. γεννημάτων διὰ Ρίον 'Ιανέρτρον ἥ Σάντος δολ. 5.85, μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν εἰς τὰ 60 σέντς, ὄφιον διὰ Ρέσιο διὰ Μπάχιαν δολ. 6.10, μὲ 750 τόν. ἐκφόρτωσιν εἰς τὰ 60 τέντς, φόρτωσις 10-25 Αύγουστου.

«ΛΟΥΣΖΥ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάππερ) 11.500 τ. γεννημάτων καὶ ἀλεύρων διὰ δυτικὴν ἀκτὴν 'Ινδιῶν 75), ὄφιον ἀπὸ Κόπτον 77) — ἡν δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν 'Ινδιῶν 2)6 ἐξητά, ὄφιον διὰ δύο λιμένας ἐκφόρτωσις τῆς Ιδίας ἀκτῆς 2)6 ἐπὶ πλέον, μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσικάν, φόρτωσις 25 Αύγουστου—5 Σεπτέμβριον.

«ΜΑΙΡΗ ΣΦΙΑ» (λιβερ.) ἀπὸ Νόρδρον ρέιντς (ξειραιούμενον τοῦ 'Αλπανου) 11.800 τ. γεννημάτων διὰ δυτικὴν ἀκτὴν 'Ινδιῶν 75) — ἡν δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν 'Ινδιῶν 77)6 — ὄφιον διὰ δύο λιμένας ἐκφόρτωσικάν, φόρτωσις 23 Αύγουστου—5 Σεπτέμβριον.

«ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ.» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 13.000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον 'Ιανέρτρον δολ. 4.75, μὲ 900 τόν. ἐκφόρτωσιν εἰς τὰ 60 σέντς, φόρτωσις 7 — 20 Σεπτέμβριον.

«ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων καὶ ἀλεύρων διὰ δυτικὴν ἀκτὴν 'Ινδιῶν 77)6, ὄφιον δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν 'Ινδιῶν 80) — ἡν διὰ δύο λιμένας ἐκφόρτωσις τῆς Ιδίας ἀκτῆς 2)6 ἐπὶ πλέον, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφόρτωτακών, φόρτωσις 23 Αύγουστου—5 Σεπτέμβριον.

«ΜΑΙΡΗ ΣΦΙΑ» (λιβερ.) ἀπὸ Νόρδρον ρέιντς (ξειραιούμενον τοῦ 'Αλπανου) 11.800 τ. γεννημάτων διὰ δυτικὴν ἀκτὴν 'Ινδιῶν 76) — ἡν διὰ δύο λιμένας τῆς Ιδίας ἀκτῆς 2)6 ἐπὶ πλέον, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωτακών, φόρτωσις 25 Αύγουστου—10 Σεπτέμβριον.

«ΘΕΟΚΥΝΤΑΡ» (λιβερ.) ἀπὸ Νόρδρον ρέιντς (ξειραιούμενον τοῦ 'Αλπανου) 9800 τ. γεννημάτων διὰ δυτικὴν ἀκτὴν 'Ινδιῶν 72)6, ὄφιον δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν 'Ινδιῶν 75) — ἡν διὰ δύο λιμένας ἐκφόρτωσις τῆς Ιδίας ἀκτῆς 2)6 ἐπὶ πλέον, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωτακών, φόρτωσις 15—30 Αύγουστου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΤΑΝΟΠΙΑΝ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 13.000 τ. γαιανθράκων δι' Ιαπωνίαν δολ. 6.25, φόρτωσις 1—15 Αύγουστου.

«ΑΤΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 13.500 τ. γαιανθράκων δι' Αμερικανὸν Ρότερνταμ — Ρότερνταμ ἥ Αμπτερνταμ 23)9 (δύο συνεχῆ ταξίδια), μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωτακών, έναρξης 28 Αύγουστου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕΙ-ΛΑ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 12.000 τ. γαιανθράκων δι' Ιαπωνίαν δολ. 8, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφόρτωτακών, φόρτωσις 1—20 Σεπτέμβριον.

«ΣΟΦΙΑ Κ.» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων διὰ Πολωνίαν δολ. 6, μὲ 1300 μετρ. τόνους ἐλεύθερον ἐκφόρτωτακών, φόρτωσις 1—10 Σεπτέμβριον.

«ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 14.000 τ. γαιανθράκων δι' Αρεβούργον 24)9, μὲ 2500 τόν. ἐλεύθερον ἐκφόρτωτακών, φόρτωσις 23 Αύγουστου — 5 Σεπτέμβριον.

«Εκ Βορείου Εἰρηνικοῦ

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ» (λιβερ.) ἀπὸ Ειρηνικοῦ 12.000 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν (δύο συνεχῆ ταξίδια) δολ. 4.95 τὸ πρώτον ταξίδιον καὶ δολ. 5.05 τὸ δεύτερον ταξίδιον, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωτακών, ἔναρξης ὀρχάς Αύγουστου.

«ΕΑΡΜΑΡ» (λιβερ.) ἀπὸ Σιμπούτον (Βορείου Εἰρηνικοῦ) 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος 'Αὔρες δολ. 5.50, φόρτωσις 1—30 Σεπτέμβριον.

«ΝΤΕΡΜΠΥ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Βορείου Εἰρηνικοῦ 14.000 τόν.

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αἱ μοναδικαὶ Σχολαὶ ἐν Εγγάδι

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑΙ ΤΗΝ ΝΕΩΤΕΡΑΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΗΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΣ ΔΙΑΤΩΝ ΜΟΝΑΔΙΚΩΝ
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ:

ΡΑΝΤΑΡ· ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ· ΑΣΥΡΜΑΤΩΝ· ΗΧΟΒΟΛΙΣΤΙΚΩΝ· ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ· ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΤΗΛΕΟΡΑΣΕΩΣ·

ΕΝ ΠΛΗΡΕΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

ΑΙ ΜΟΝΑΔΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ



ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ

Μόνιμα

1) ΣΧΟΛΗ ΤΗΛΕΟΡΑΣΕΩΣ

2) " ΡΑΔΙΟΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ

3) " ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΩΝ Ε. Ή.

4) " ΡΑΔΙΟΤΕΧΝΙΤΩΝ

Μετεναποθέσεως

1) ΣΧΟΛΗ ΡΑΝΤΑΡ

2) " ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΩΝ ΠΥΞΙΔΩΝ

3) " ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗΣ ΗΛ. ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

4) " ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΗΤΩΝ

Ι ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 139 ξ' ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ 11 * ΤΗΛ. 40.986, 471.041 * ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

σίτου ή κριθής δι' ένα ιαπωνικόν λιμένα δολλ. 5, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όμεσος φόρτωσης.

«ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολορδίαν 13.500 τόν. ξυλείας και γενικών είδων (701.000 κ. π. διά δέματα) δι' αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (βορείων τού Χάττερας), κατ' άποκοπήν δολλ. 97.500 φίο, φόρτωσης Οκτώβριον.

«ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» από Βρετανικήν Κολορδίαν 9500 τ. ξυλείας και γενικών είδων 475.000 κ. π. διά δέματα) διά Νόρδερν ρέιντζ, κατ' άποκοπήν δολλ. 70.000 φίο, φόρτωσης 8—25 Σεπτεμβρίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (Κεστορίκας) από Βρετανικήν Κολορδίαν 9500 τ. γενικώτων δι' Αμέρικαν—Αμερικών ρέιντζ 42)6, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης Αύγουστον.

«ΠΗΓΑΣΟΣ» (Κεστορ.) από Πρίν Ρούπερτ 9500 τ. κριθής δι' Αγγλίαν 50)—, φόρτωσης 25 Αύγουστου—10 Σεπτεμβρίου.

Έκ Νοτίου Αμερικής

«ΑΡΜΑΡ» (λιβερ.) από Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' αμερικανικόν λιμένα Ατλαντικού (βορείων τού Χάττερας) δολλ. 4, φόρτωσης 15 Οκτωβρίου—15 Νοεμβρίου.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ» από Σάντος 10.000 τόν. ζυχάρεως είς σάκκους διά Χάττερας και η Τέλ Αβίδε δολλ. 10.25 φίο, ένα λιμένα, όφιον δι' άμφοτέρους δολλ. 10.50, φίο, με 700 τόν. φόρτωσιν και 750 τόν. έκφορτωσιν, φόρτωσης 8—15 Αύγουστον.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ.» (λιβερ.) από Ρίον 'Ιανέριον 13.000 τ. μεταλλευμάτων διά Πολωνίαν 43)—, με 1000 τ. φόρτωσιν 3)— και 2000 τ. έκφορτωσιν 3)—, φόρτωσης 20 Αύγουστου — 6 Σεπτεμβρίου.

«ΕΡΜΗΝΕΙΑ Σ.» (λιβερ.) από Ρεσιόν ή Ματσείο 3000 τ. ζυχάρεως είς σάκκους διά Σαδόναν 56)— φίο και στόσουεν, με 700 τ. φόρτωσιν και 750 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσης 15—25 Αύγουστου.

«ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ» (Κεστορίκας) από Ρίβερ Πλίτι 7500 τ. γενημάτων διά Γενόβαν, Λιδόρων ή Νεστολίν 48)6, με όφιον δι' Αδριατικήν 53)6, έναν έλαιοπλακώντας διά Δυτική Ιταλίαν 57)6, με όφιον δι' Αδριατικήν 62)6, φόρτωσης Αύγουστον.

Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΥ» έξ Αμέρισον 9500 τ. γενικών είδων διά δύο λιμένας Ερυθράς Θαλάσσης, κατ' άποκοπήν λίρας 20.750, φόρτωσης Αύγουστον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ ή Πολωνίας 3800 τόν. λιπασμάτων δι' Ελλάδα 31)— φίο και στόσουεν, φόρτωσης Σεπτεμβρίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ελληνικόν) ή Αμέρισον—Αμερικών ρέιντζ 13.000 τ. λιπασμάτων χύμα διά Νότιον Κίναν 61)—, όφιον διά Βόρειον Κίναν 63)— φίο, φόρτωσης Σεπτεμβρίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ ή Αμέρισον 6000 τόν. σημου ιαλούργιας διά Πειραιά 29)—, φόρτωσης Αύγουστον.

Έκ Μεσογείου καὶ Αδριατικῆς

ΦΟΡΤΗΓΟΝ ή Σούδας 4500 τόν. μεταλλευμάτων διά Λύμπεκ και Χερέγγουεκ 26)6, «γκρές-τέρμε», όμεσος φόρτωσης.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Κεστορίκας) ή Δυρραχίου 2700 τ. χρωμίου διά Πολωνίαν 36)6, φίο και στόσουεν, φόρτωσης Αύγουστον.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» από Συρακούσας 900 τ. πίσσης διά κόλπον Έλευσίνος δολλ. 3.50, φόρτωσης Αύγουστον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Ισπανικόν) από Στρατών 8600 τ. μεταλλευμάτων δι' Ολλανδίαν 27)3, «γκρές-τέρμες», φόρτωσης Αύγουστον.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» από Κωνιτάντζαν 1250 κ. μ. ξυλείας διά Βόλον, Πειραιά και Πάτρας δολ. 3.20 ή 2.80, όμεσος φόρτωσης.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» από Νότι 3000 τ. μεταλλευμάτων διά Γιουγκοσλαβίαν 33)— φόρτωσης Αύγουστον.

Έξ Αυστραλίας, Ινδιών καὶ Απω Ανατολής

«ΚΟΜΕΤ» (λιβερ.) από λιμένας Δυτικής Αυστραλίας 9100 τ. γενημάτων χύμα δι' Αγγλίαν 60)—, όφιον δι' Αμέρισον—Αμερικών ρέιντζ 55)—, φόρτωσης 25 Αύγουστος—5 Σεπτεμβρίου.

«ΤΑΞΟΣΩΣ» (Κεστορίκας) από Βορδάνη 4000 τ. μεταλλευμάτων διά Δυτική Ιταλίαν 34)— φίο, φόρτωσης 1—10 Αύγουστου.

«ΤΡΑΝΣ ΥΟΡΚ» (λιβερ.) από Φιλιππίνας και Ινδονησίαν 491.000 κ. π. κόπρο δι' Αμέρισον—Αμερικών ρέιντζ 14 σεντς τόν. κυβ. πόδας ή Φιλιππίνας και 15 σεντς ή Ινδονησίας, φίο και στόσουεν, φόρτωσης 11—20 Αύγουστου.

«Π. ΠΡΕΚΛΑ» (λιβερ.) από Ιαπωνίαν 9000 τ. σιδηρών ράβδων δι' αμερικανικόν λιμένα Κέλπου δολλ. 6 φίο, φόρτωσης 10—25 Σεπτεμβρίου.

Έξ παντοίων άλλων άγορών

«ΜΑΡΙΑ Λ.» (λιβερ.) από Τάμπαν 10.000 τ. φωφάτων διά Φορμόζαν δολ. 7.80 φίο, με συμπλήρωσιν από Ετεν και Σαμάρικο 4000 τ. ζυχάρεως είς σάκκους δι' Ιαπωνίαν 65)— φίο, φόρτωσης 15—30 Αύγουστου.

«TPINITY PIONIP» (λιβερ.) ή Κούδας 9500 τ. ζυχάρεως είς σάκκους δι' Ιαπωνίαν 62)— φίο, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσης 1—20 Σεπτεμβρίου.

Αἱ χρονοναύλωσεις

«AKTION» (λιβερ.) 10.920 τόνων d.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύ-

ATHANAS MAVROUDIS

CABLES: NASSOS STEAMER POINT

"PHONE., 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

J. P. KATSOULAKOS

CONSULTING ENGINEER AND MARINE SURVEYOR
RIZARIOS BUILDING

AKTI POSIDONOS 24
PIRAEUS-GREECE

CABLES: "EZKOS," - PIRAEUS

TELEPHONE: 42.753

της 10—10½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 26 έως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά τοξίδιον από Αμερικής εἰς Ευρώπην δολλ. 2, όμεσος παρόδους εἰς Μεσονό.

«ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ» (λιβερ.) 21.578 τόνων d.w. (998.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 16 μιλλίων, με κατανάλωσιν 65 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά τοξίδιον 30 έως 45 ήμερων, με όφιον δι' 60 έως 85 ημέρας, δολλ. 2.75, παρόδους εἰς Αγγλίαν ή Κόντινεντ, Αύγουστου.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΑΔΙΑ

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 20.000 τόν. κανούφιον πετρελαίου διά Χιούστον, 35% έπι έλαστον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδογίου, όμεσος φόρτωσης.

«ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 19.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου πετρελαίου διά Ηνωμένων Πολιτειών 45% έπι έλαστον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδογίου, φόρτωσης 3 Αύγουστου.

«ΕΛΕΩΝΙΔΑΣ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 19.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Καλιφόρνιαν, με όφιον άνατολικήν ήκτην Νοτίου Αμερικής 55% έπι έλαστον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδογίου, όφιον δι' Αγγλανίαν ή Κόντινεντ 52½% έπι έλαστον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδογίου, έπι Αγγλίαν—Κόντινεντ 52½% έπι έλαστον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδογίου, φόρτωσης 8—20 Αύγουστου.

«ΦΑΝΤΟΜ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 36.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά ηλικίαν 25 ήμερων, με 55% έπι έλαστον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδογίου, φόρτωσης 11 Αύγουστου.

«ΡΟΚΟΣ Β.» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 31.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Σιγκαπούρη 52½% έπι έλαστον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδογίου, φόρτωσης 11 Αύγουστου.

«ΚΑΝΤΙΑ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 19.000 τ. καθαρού πετρελαίου διά Καναδάν 40% έπι έλαστον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδογίου, φόρτωσης 2 Αύγουστου.

«ΚΑΣΤΕΛΛΑ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Αγγλίαν—Κόντινεντ, με όφιον Νόρδερν ρέιντζ ή άνατολικήν ήκτην Νοτίου Αμερικής 42½% έπι έλαστον της βάσεως τού Σκείτη, φόρτωσης 25 Αύγουστου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΚΕ·Π» (λιβερ.) από Καλιφόρνιαν 15.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Ιαπωνίαν 65% έπι έλαστον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδογίου, φόρτωσης 15—31 Αύγουστου.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» (λιβερ. νεότευκτον) από λιμένας Περσικού Κόλπου 18.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά ηλικίαν 35% έπι έλαστον της βάσεως τού Σκείτη, φόρτωσης 25—26 Αύγουστου.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΜΟΝΙΚΟΥ» από Σιδώνα ή Μπανιάς 17.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Ντούγκες 35% έπι έλαστον της βάσεως τού Σκείτη, φόρτωσης 15—31 Αύγουστου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Νόρδερν ρέιντζ 40% έπι έλαστον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδογίου, φόρτωσης 5—25 Αύγουστου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ» (λιβερ.) 30.000 τόνων d.w., συνεχή τοξίδιον 50% έπι έλαστον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδογίου, ένορξη 21 Αύγουστου.

«ΜΙΡΑΝΤΟΡ» (λιβερ. νεότευκτον) 31.500 τόνων d.w., τάιμ-τσάρτερ διά 2 έως 4 μήνας (παγκόδιμοι μεταφορά καθαρού πετρελαίου) δολλ. 3, παρόδους τέλη Αύγουστου.

«ΑΛΥΗΝΑ ΙΒΑΝΟΥ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 28.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Καλιφόρνιαν 56 ½% έπι έλαστον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδογίου, φόρτωσης 12 Αύγουστου.

«ΤΙΝΙ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 18.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Καλιφόρνιαν 65 ½% έπι έλαστον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδογίου, φόρτωσης Αύγουστου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ» (β'. ταξίδιον) από Λίμνη Μαρακάιμπο 18.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου διά Ντάν Ορλεάνην 35% έπι έλαστον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδογίου, φόρτωσης 28 Αύγουστου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΛ» (λιβερ.) από Καλιφόρνιαν 15.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου (τημήση φορτίου) διά Ιαπωνίαν 67 ½% έπι έλαστον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδογίου, φόρτωσης 10—25 Σεπτεμβρίου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ» (σημ. άμερικ.) 15.000 τόν. καθαρού πετρελαίου (άκτοποική μεταφορά Ήνωμ Πολιτειών) 5% έπι έλαστον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδογίου, φόρτωσης 15 Αύγουστου.

ANTIPROΣΩΠΟΣ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διὰ τὴν Ιταλίαν, πρὸς τὸν ὄποιον δύνανται νὰ ἀπευθύνωνται οἱ κ. κ. συνδρομηταὶ καὶ ἀγγελιοδόται εἰνε δρ. Κώστας Μεγκρέλης τῆς "Mediterranean Corporation," Via Fos-satello 4/6—ΓΕΝΟΒΑΝ.

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

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)		έτ. «Κάρυκα 'Οσσάνικα»	57	11630	άνεχ. Λάς Πάλμας 28 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΓΓΛΙΑ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	έφθ. Πειραιά 7 Αύγ.
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ		άδ. Σιγάλα	04	2433	άργει Πειραιά
ΑΓΓΙΑ ΖΩΝΗ		Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άπο 21 Νοεμ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	διπλήθε Παναμᾶν 24 'Ιουλ. διά Μόζι
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ		έτ. «Λώψ»	55	8450	έφθ. Κόρπους Κριστι 9 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ		Εύγενείς I. Χανδρῆ	18	2974	έφθ. Κολόμπο από 6 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)		έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άργει 'Αμπελάκι από 7 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		Υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άργει Πέραμα από 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		N. & 'Αδ. Κ. Χατζηπαπατέρας	43	7231	άνεχ. Λός "Αντζελες 25 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεχ. Κόρπους Κριστι 20 'Ιουλ. διά Χάιφαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Νικολέρης - Παπάζογλου	27	1887	διπλήθε Κωνσταντινούπολιν 4 Αύγ. διά Πότι
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		άδ. Τσουρινάκη	22	988	εις Πειραιά 13 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	διπλήθε Παναμᾶν 31 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΓΓΚΥΡΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	1982	άνεχ. Άλεξανδρειαν 6 Αύγ. δι' 'Αμβούργον
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ		Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άργει Κυνόσουραν από 11 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑΙ		έτ. «Ελληνική»	56	2744	άνεχ. Πειραιά 7 Αύγ. διά Βηρυττόν
ΑΘΗΝΑΙ		Έλλ. Γραμμ. Ν. 'Αμερ.	53	3575	άργει Γάνδην από 6 'Απρ.
ΑΙΟΛΟΣ		έτ. «Φιλιόρι»	44	7125	άργει Μπρούζες από 27 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΟΝ		«Άδ. Λιβανού» Α.Ε.	44	7176	άργει Μπρούζες από 19 Δεκ.
ΑΙΓΑΙΟΝΔΡΟΣ		έτ. «Λάμψαρα»	42	7191	εις Πειραιά 13 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΟΝΔΡΟΣ Τ.		Στρατῆς 'Ανδρεάδης	44	7207	άργει Πειραιά από 25 Φεβρ.
ΑΙΓΑΙΟΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7266	άργει 'Αστόρια από 14 'Απρ.
ΑΙΓΑΙΚΩΝ		«Άδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7194	άργει Μπρούζες από 26 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΚΗ		Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άργει Κάρδιφ από 14 Σεπτ. 1957
ΑΙΑΝΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Νιτζέαν»	37	5683	εις Πειραιά από 26 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΑΙΑΝΤΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		«Ν. Μιχαλος»	33	2362	παρελθόντι εις Τάν 6 Αύγ.
ΑΙΑΝΤΡΙΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζᾶς	44	7176	άργει Μπρούζες από 11 'Ιουλ.
ΑΙΑΝΙΑ		Λαιμός & Πατέρας	43	7176	άργει Ντυντέ από 20 'Απρ.
ΑΙΑΝΤΩΝΗΣ		άδ. Κυρτάτα	29	6022	άργει Βρέμην από 6 'Ιουν.
ΑΙΑΝΤΟΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ		Α. Δημάδης - Δ. Γκιούλη	43	7253	άργει Ελευσίνα από 27 Δεκ.
ΑΙΕΙΟΣ		έτ. Καρρά	58	10300	εις Φλώσιγκ, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΡΓΩ-ΔΗΛΟΣ		έτ. Καρρά	58	10100	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 28 'Ιουλ. διά Ντάρεν
ΑΙΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ		έτ. Καρρά	57	10376	έφθ. Θλώσικ 1 Αύγ.
ΑΙΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ		έτ. «Σίππηγκ Ντεθέλ»	58	10000	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΑΙΡΓΩ - ΧΙΟΣ		«Λιβανός» Α.Ε.	41	7460	διπλήθε Παναμᾶν 30 'Ιουλ. διά Μάλταν
ΑΙΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)		«Κρήκη Λάιν»	31	20256	άνεχ. Κόμη 3 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΑΙΡΜΟΝΙΑ		Δ. Εύθυμιού κλπ.	24	2740	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 30 'Ιουλ. διά Μπαγκόκ
ΑΙΡΤΕΜΙΣ		έτ. «Τρόπις»	44	7240	άργει Βαλτιμόρων από 26 'Απρ.
ΑΙΣΗΜΙΝΑ		Άσημη, Γκούμα	39	1007	άνεχ. Πειραιά 6 Αύγ. διά Βόλον
ΑΙΣΤΕΡΙΣ		Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Πόρτ "Αρθουρ 5 Αύγ. (διαταγάς)
ΑΙΑΛΑΝΤΗ		Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Λισσαβώνα 1 Αύγ. διά Τακοράντι
ΑΙΤΑΛΑΣ		έτ. «Αναζη»	58	9724	άνεχ. Λός "Αντζελες 30 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΥΛΙΣ		έτ. «Αθανας»	21	3275	άνεχ. Κολόμπο 18 'Ιουλ. διά Σίκα
ΑΙΥΡΑ		έτ. «Ελιξ»	44	7176	άργει Πέραμα από 7 Μαΐου
ΑΙΧΑΙΟΣ		ελληνική έταιρια	36	5795	άργει Μπρεμερχάρεν από 27 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ		έθν. Γραμμ. 'Ελλ. - 'Αμερ.	27	21329	έφθ. Πειραιά 11 Αύγ.
ΒΕΛΓΙΟΝ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	έφθ. 'Αμβέρσαν 8 Αύγ.
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ		«Ελληνική» Α. Ε.	45	1982	άνεχ. Πειραιά 4 Αύγ. διά Θεσσαλονίκην
ΒΙΡΓΙΝΙΑ		'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	άργει Ντάρτμουθ από 5 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ K.		άδ. Κοντού	30	739	έφθ. Πειραιᾶ
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Κωνυπολίν 5 Αύγ.
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)		K. I. Στεργιόπουλος	22	3846	άργει Σύρον από 17 Δεκ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Πειραιά 12 Αύγ. διά Θεσσαλονίκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.		N. Λαμπίρης	31	967	άνεχ. Σουέζ 7 Αύγ. (διαταγάς)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.		άδ. Μάτσα	23	4701	εις Πειραιά από 10 Μαΐου (έπισκευαι)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ		άδ. Γράτσου	44	7176	άργει Κυνόσουραν από 25 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	21	5728	εις Πέραμα από 7 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΘΕΡΕΠΤΗΣ		άδ. Καθέρεπτη-Π. Τούρλος	07	1317	άργει Ελευσίνα από 22 Νοεμ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		έτ. «Σαλαμίας»	35	5654	άργει Πειραιά από 4 'Ιαν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ		άδ. 'Ανδρεάδην	43	7233	άνεχ. Περο. Κόλπων 4 Αύγ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)		έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	54	20991	έφθ. Κωνυπολίν 5 Αύγ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III		P. Καλλιμανούπουλος	44	7176	άνεχ. Πειραιά 31 'Ιουλ. διά Βραΐλαν
ΔΑΝΑΗ		'Αλεξάτος - Δούκας	23	1566	έφθ. Σεμπού 5 Αύγ.
ΔΕΞΠΟΙΝΑ		Δ. Π. Μαργαρών	40	5006	άργει Κυνόσουραν από 28 Φεβρ.
ΔΗΜ. ΙΤΤΛΕΣΗΣ		«Φρίντον»	18	5275	άργει Πέραμα από 10 'Οκτ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ		Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	άνηλθε Τρίνινταν 7 Αύγ. διά Μπουένος "Αύρες
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		έτ. Βεργών	44	7207	εις Πέραμα από 16 'Απρ. (έπισκευαι)
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		Π. & Β. Πανταλέων	43	7260	άνεχ. Λόζακαν 31 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Φούρκερο»	58	9092	άργει Αμπελάκι από 25 Νοεμ.,
ΔΙΡΦΟΥΣ		άδ. Φοτέρα	43	7280	εις Αγγλίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΔΩΡΙΕΥΣ		έτ. «Δωριεύ»	58	6750	έφθ. Μπουένος "Αύρες 29 'Ιουλ.
ΕΒΡΟΣ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7256	άργει Κάρδιφ από 7 Νοεμ.
ΕΙΡΗΝΗΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	27	4164	άργει Ούντεβάλλα από 7 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)		άδ. Τυπάλδου	27	6346	άργει Ρόττερνταμ από 12 Φεβρ.
ΕΙΛΕΝΗ Δ.		«Αλκυώνη» Α. Ε.	44	7253	άργει Ρίθερ Στόουρ από 7 Μαρτ.
ΕΙΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		άδ. Κουλουκούντη	38	5500	άνεχ. Λόρεντζο Μάρκες 31 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΕΙΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Δ. Σταθάτος & Σια	43	7176	άνεχ. Όραν 2 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΕΙΑΕΥΣΙΣ		Κουμαριούνος - Πρίντεζη	21	1549	άργει Πέραμα από 30 Σεπτ. 1957
ΕΙΛΙΣΑΒΕΤ		άδ. Μαζαράκη	22	3553	διηλθε Βιβραλάρη 8 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΙΛΑΣ		έτ. Α. Ε.	56	2746	άργει Καλάμας από 18 'Ιαν.
ΕΙΛΑΣ		Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	εις Πειραιά από 10 Αύγ.
ΕΙΛΗΜΙΝΑ		Εύτ. Γκούμας	22	1055	έφθ. Κολόμπο 9 Αύγ.
ΕΙΛΗΝΗ ΗΡΩΣ		έτ. Ελληνική Α.Ε.	57	7068	έφθ. Τοιτταγκόν 5 Αύγ.
ΕΙΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ		«Ελληνική Α.Ε.»	39	6281	άνεχ. Πειραιά 18 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον

"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.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 8 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	«Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	άνεχ. Πόρτ. Σουδάν 7 Αύγ. διά Τοιτταγκόγκ
ΕΛΛΗΝΙΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	άνεχ. Χάμπορν ρόδης 8 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	άνεχ. Καράτοι 2 Αύγ. διά Νέαν 'Υδρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική Α.Ε.»	56	7063	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 Αύγ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΕΛΛΗΝΙΣ	Άγγ. Λουζίς	43	7302	εἰς Βιρτυτόν ἀπό 30 'Απρ.
ΕΛΠΙΣ	Π. Πρίντεπς	19	1492	έφθ. Πειραιᾶ 25 'Ιουλ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7176	εἰς Βαλτιμόρην ἀπό 10 'Ιουν.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρέπ. — Σταθάτος	44	7251	διῆλθε Παναμάν 7 Αύγ. (διαταγάς)
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοσος»	58	9650	εἰς Τάιν ἀπό 4 'Ιουν.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Σιγάλας	21	2369	έφθ. Πόρτ. ντε Μπούκ 28 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II.	όδ. Γ. Δομεστίνη	28	1707	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 28 'Ιουλ. διά Βραΐλαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	έφθ. Βαγκούθερ 1 Αύγ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπά — 'Ελευθεδιάδην	17	3976	έφθ. Πειραιᾶ 12 Αύγ.
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υἱοί Πέτρ. Γουλανδρή	43	7244	έφθ. Γιοκοχάμαν 31 'Ιουλ.
ΖΑΤΟΥΝΑ · ΠΟΛΙ	Θανόπουλος — Κουτλάκης	08	1699	άργει Πέραμα ἀπό 16 Σεπτ. 1957
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	άργει Ρίθερ Στόουρ ἀπό 10 Μαρτ.
ΗΡΩΝ II.	Δ. Ν. Κουφός	49	1815	άνεχ. Βαρκελώνην 7 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	«Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 21 'Ιουλ. διά 'Ινδίας
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	44	7198	άργει Σύρον ἀπό 22 'Οκτ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	Απ. Πεζάς	56	8424	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΘΕΟΦΑΝΙΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	6636	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 29 Μαΐου
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντής	29	2231	έφθ. Πειραιᾶ 12 Αύγ.
ΙΓΟΡ	Απ. Πεζάς	43	7207	έφθ. Βαγκούθερ 7 Αύγ.
ΙΝΔΙΚΟΣ (δεξαμ.)	όδ. Τυπάλδου	30	7924	εἰς Σμύρνη Ταάννελ 3 'Ιουλ.
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υἱών Δ. 'Ιγγλεσην	42	7035	εἰς Κολόμπο ἀπό 13 'Ιουν.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	όδ. Γουλανδρῆ	44	7176	διῆλθε Λίζαρητ 1 Αύγ. διά Βέλγιον
ΙΩ. Π. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 17 'Οκτ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ. Κ.Χ.' πατέρας	43	7244	άργει Μπρούζες ἀπό 11 'Ιαν.
ΚΑΔΙΩ Σ.	Καδίώ Σιγάλα	17	2032	διῆλθε Κώνων πολίν 22 'Ιουλ. διά Βραΐλαν
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παράσοχος κλπ.	13	1877	άργει Κυνόσουραν ἀπό 16 'Ιαν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Σεπάγκας»	57	9092	άνεχ. Βίλλα Κοντοτίσιουσν 23 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	«Μιχαλίδης»	44	7198	άνεχ. Πόρτ. Μάντρυν 5 Αύγ. διά Σάντος
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλη»	56	6538	άνεχ. Τζιμουτή 28 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	όδ. Ποταμιάνου	19	5182	έφθ. Μπασσείν 1 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Σκαρβέλης	43	7176	άργει Μπρούζες ἀπό 28 Μαρτ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	άργει Σύρον ἀπό 7 'Απρ.
ΚΑΣΤΩΡ	όδ. Γράτουσ	44	7198	άργει Κυνόσουραν ἀπό 24 Μαρτ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	άργει Τάραντα ἀπό 22 Μαΐου
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	όδ. Τυπάλδου	25	1816	άργει Πέραμα ἀπό 29 Μαΐου
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	άργει Κυνόσουραν ἀπό 4 'Ιαν.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΑΙΟΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	άνεχ. Σπέτζιαν 6 Αύγ. διά υπονον Γιαλι
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	Μ. Νομικός	58	10500	διῆλθε Ντόρερ 8 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7244	εἰς Πέραμα ἀπό 5 'Ιουλ.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	άργει Κυνόσουραν ἀπό 14 Μαρτ.
ΚΟΡΑΛΙΑ III.	όδ. Γ. Δομεστίνη	34	1802	διῆλθε Σουέζ 4 Αύγ. διά Τζέδδαν
ΚΟΡΙΘΙΟΝ	όδ. Γουλανδρῆ	23	4693	άργει Πέραμα ἀπό 30 Σεπτ. 1957
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	άργει Σύρον ἀπό 15 'Οκτ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Ντιμάντε»	55	6110	έφθ. Κολόμπο ρόδης 8 Αύγ. (διά Κίναν)
ΚΥΜΑ	«Αδ. Λιβανοῦ» Α.Ε.	43	7244	άργει Μπρούζες ἀπό 9 'Ιουν.
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόπετρόλη»	20	6496	άργει Πειραιᾶ ἀπό 10 Αύγ.
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άυρα»	56	9086	έφθ. Σαδόναν 7 Αύγ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 13 Σεπτ. 1957
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Μιχαλινής	45	7176	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 20 Μαΐου
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λως	56	8474	διῆλθε Τζιμουτή 7 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΛΑΚΩΝΙΑ	'Αλεξάτος — Δούκας	25	964	εἰς Οδησσόν 13 Αύγ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	διῆλθε Λάδονεν 28 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	όρ. Βογιατζίδης	28	4573	άργει Κυνόσουραν ἀπό 27 Αύγ. 1957
ΛΕΥΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 18 Φεβρ.
ΛΕΥΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α' φοι Κυρτάτα	22	2225	έφθ. Βομβάν 30 'Ιουλ.
ΛΕΥΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλίνος» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Βαγκούθερ 7 Αύγ.
ΛΙΒΥΗ	'Ιω. Λάτος	24	1556	άνεχ. Πειραιᾶ 11 Αύγ. διά Βόλον
ΛΙΓΥΡΙΑ	έτ. «ΕΛ-ΜΕΣ»	37	1113	διῆλθε Πόρτ. Σαΐδ 4 Αύγ. διά "Αντεν
ΛΙΔΗ	έτ. «Αργώ»	11	1459	έφθ. Κωνστάντζαν 8 Αύγ.
ΛΙΛΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	25	5525	άργει Κέαν ἀπό 4 Δεκ.
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύάγγ. & Μ. Νομικός	43	7176	άργει Ντέβενπορτ ἀπό 12 'Απρ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7281	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 19 'Ιουν.
ΜΑΙΟΤΙΣ	όδ. Συνοδινοῦ	19	3858	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 3 Δεκ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	άργει Λισσαδώνα ἀπό 4 Φεβρ.
ΜΑΝΕΣ	N. Εύσταθιον	55	8526	έφθ. Μπάκια Μπλάγκαν 27 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ	Εύν. Ι. Χανδρῆ	20	5401	άργει Ρέτζιο ἀπό 14 Μαρτ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΑΡΗ (δεξ.)	έτ. «Χανδρῆς»	21	6703	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 3 Μαρτ. 1957
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντῆ	43	7187	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 6 'Ιαν.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άργει Ρίθερ Μηλακογούώτερ ἀπό 19 Δεκ.
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7243	άργει Σπαλαματόρι ἀπό 23 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	'Ιω. Λάτος	20	6490	άργει Πέραμα ἀπό 3 Φεβρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	άνεχ. Ράς Τανούρα 2 Αύγ. διά Ισπανίαν
ΜΑΡΙΟΣ II.	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	άργει Πειραιᾶ ἀπό 1 'Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ Η. Λ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Άδ. Κουλουκουντῆ	38	5500	άργει Ρίθερ Στόουρ ἀπό 5 Μαρτ.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοτάνη»	57	9138	έφθ. Όζάκαν 7 Αύγ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης — Πατ. Ζογλού	16	2081	άνεχ. Μπαντοχόλι 1 Αύγ. διά Λένινγκραντ
ΜΕΤΤΟΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	διῆλθε Λάδονεντ 4 Αύγ. διά Μάντζεστερ
MIMINA	έτ. «Μοτορνάδες»	57	9200	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 12 'Ιουλ.

**ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ
ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΤΑΞΕΩΝ
Α.Ν.Φ.Ε.Ν.**

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΣΠΥΡΟΣ ΜΑΡΚΟΖΑΝΗΣ

Γραφεία — Διδακτήρια : ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ — ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 99, ΤΗΛΕΦ. 470-752, ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

"Ηρχισαν νὰ λειτουργοῦν τὰ Φροντιστήρια Πλοιάρχων ὅλων τῶν τάξεων Α.Ν.Φ.Ε.Ν.

Η ἀρτία 'Επιστημονική 'Οργάνωσίς των καὶ τὸ 'Εμπειρον Διδακτικόν των Προσωπικὸν ἀποτελούμενον ἀπὸ ἀξιωματικοὺς ἐνέργειας, σᾶς ἔγγυῶνται τὴν ἀσφαλή ἐπιτυχίαν σας εἰς τὰς ἑκάστοτε ἔξετάσεις.

Εἰς τὸ Φροντιστήριον λειτουργεῖ εἰδικὸν τμῆμα διεκπεραιώσεων τῶν ἀπαραιτήτων, διὰ τὰς ἑξετάσεις πιστοποιητικῶν, ὃς καὶ τμῆμα πληροφοριῶν.

Δύνασθε νὰ μᾶς γράψητε δι' οίσονδηποτε ζήτημά σας.

Ἐκ τῆς Διευθύνσεως

ΜΙΧΑΗΛ	.....	43	7207	άργει Ντόρτρεκτ από 13 Αύγ. 1957
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	.....	44	7176	άργει Ρίβερ Στόουρ από 6 Μαρτ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	.....	34	2709	έφθ. Λάς Πάλμας 9 Αύγ. (διά Σάντος)
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	.....	57	9345	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Αύγ. δι' Ειρηνικόν
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	.....	43	7264	άργει Καλάμας από 20 Φεβρ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	.....	44	7247	άργει Βαλτιμόρην από 4 Ιαν.
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	.....	22	16991	άνεχ. Βοστώνην 6 Αύγ. διά Γερμανιαν
ΝΕΔΩΝ	.....	43	7264	άργει Ελευσίνα από 7 Μαΐου
ΝΕΣΤΟΣ	.....	43	7261	άργει Μπρούζες από 28 Μαρτ.
ΝΗΡΕΥΣ	.....	37	5205	άργει Ζευμπρούγκε από 22 Δεκ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	.....	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 9 Μαρτ.
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	.....	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 26 Ιαν.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	.....	43	7244	άργει Πέραμα από 10 Μαΐου
ΝΙΚ. ΚΑΤΓΡΗΣ	.....	43	7233	άνεχ. Μόντρεαλ 1 Αύγ. διά Λός "Αντζελες
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	.....	41	7176	άργει Κέαν από 11 Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	.....	55	7216	άνεχ. Ντάρ ελ Σαλάμ 25 Ιουλ. διά Ρίον Ιανέριον
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	.....	58	6750	άνεχ. Μόμπιλ 30 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	.....	30	7003	άργει Ελευσίνα από 10 Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)	.....	58	12500	έφθ. Γλασκώνη 6 Αύγ. (διά Νέαν Υόρκην)
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	.....	44	7231	άργει Αμπελάκι από 24 Αύγ. 1957
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	.....	58	8640	εις Όλλανδιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	.....	58	8639	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ.
ΝΟΡΛΑΝΤΑ	.....	20	7581	άργει Φλωρίγκ από 14 Ιαν.
ΟΦΩΝ	.....	57	9367	άνεχ. Τομπά 29 Ιουλ. διά Βρεταν. Κολομβίαν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	.....	56	9217	έφθ. Αμέρεραν 30 Ιουλ.
ΟΛΓΑ	.....	44	7176	άνεχ. Αδεν 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	.....	56	2745	έφθ. Χάμπτον ρόδς 5 Αύγ.
ΟΜΟΝΟΙΑ II	.....	42	7132	παραλαμβάνεται εν 'Αγγλία
ΟΝΤΡΥ	.....	45	7258	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	.....	43	7176	άργει Μπρούζες από 30 Απρ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	.....	17	3703	άργει Κυνόσουραν από 20 Μαρτ.
ΟΡΦΕΥΣ	.....	56	9942	έφθ. Χούστον 7 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	.....	43	7176	άργει Πέραμα από 28 Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	.....	43	7176	άργει Ρόττερνταμ από 13 Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	.....	44	7244	εις Βαλτιμόρην από 29 Ιουν.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	.....	45	7240	άνεχ. Αγ. Φραγκικον 20 Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΤΡΑΙ	.....	47	2754	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	.....	43	7176	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 30 Ιουλ. διά Κούπολαντ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	.....	57	10314	άνεχ. Βρέμην 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΕΤΑΛΟΙ	.....	45	3861	άργει Πεταλιούς
ΠΕΤΡΟΣ	.....	44	11762	διπλήθε Παναμάν 7 Αύγ. (διαταγάς)
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	.....	42	7258	άργει Πέραμα από 13 Ιουλ.
ΠΗΝΕΙΟΣ	.....	44	7207	άργει Αστόρια από 9 Απρ.
ΠΙΝΔΑΣ (δεξ.)	.....	22	7053	έφθ. Αμπελάκι από 23 Απρ. 1957
ΠΙΝΤΑΡ	.....	54	6154	έφθ. Βρέμην 7 Αύγ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	.....	43	10193	άργει Πειραιά από 25 Ιαν.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	.....	56	7213	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 10 Αύγ. διά Κίναν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	.....	43	7124	άργει Κυνόσουραν από 25 Ιαν.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II (τάνκερ)	.....	16	1808	εις μεταφοράς Πειραιώς-Κωνσταντζης εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	.....	58	8200	άργει Σπέτος από 18 Ιουν.
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	.....	18	16718	άργει Γάνδην από 26 Μαΐου
ΡΙΤΑ	.....	44	7133	έφθ. Λιθόρον 2 Αύγ.
ΡΙΤΑ	.....	25	1412	άργει Γάνδην από 2 Απρ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓΙΩΝΕΣ	.....	45	7176	έφθ. Πόρτ Σουδάν 8 Αύγ.
ΡΟΔΟΠΗ	.....	44	1923	άνεχ. Ντακάρ 31 Ιουλ. (διαταγάς)
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	.....	18	5563	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 26 Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΣΑΜΟΣ	.....	43	7268	άργει Κόλδμπο 1 Αύγ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	.....	43	9176	έφθ. Πειραιά 6 Αύγ.
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	.....	19	2472	άνεχ. Άλεξανδρειαν 27 Ιουλ. διά Βηρυττόν
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	.....	28	1660	άνεχ. Πειραιάδ 7 Αύγ. δι' Οδσσόδ
ΣΟΥΖΕΣ	.....	24	1564	άργει Αμπελάκι από 20 Αύγ. 1957
ΣΟΥΣΑΝΝΑ	.....	18	849	εις Πειραιάδ (μετασκευα)
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	.....	22	2201	διπλήθε Τζιμπούτι 2 Αύγ. διά Κολόμπο
ΣΦΟΙΑ Τ.	.....	21	933	άνεχ. Λόδς "Αντζελες 8 Αύγ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΣΤΑΜΟΣ	.....	56	8789	άργει Σύρον από 5 Ιαν.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	.....	56	8878	άνεχει Βαλτιμόρην από 19 Ιαν.
ΣΤΑΥΡΟΣ	.....	44	7223	διπλήθε Παναμάν 5 Ιουλ. διά Ταλκαχουάνο
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	.....	44	7176	άργει Πέραμα από 28 Σεπτ. 1957
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	.....	44	7244	άνεχ. Χάιφαν 29 Ιουλ. δι' Ελλάδα
ΤΑΣΜΑΝΙΑ	.....	40	7637	άργει Γάνδην από 3 Φεβρ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	.....	24	877	άργει Πέτζιο από 19 Μαρτ.
ΤΖΕΝΝΥ	.....	43	7135	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 Ιουλ. διά Γένοβαν
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	.....	43	10448	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 4 Αύγ. διά Ερντον
ΤΟΥΡΚΙΑ	.....	56	2745	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 Ιουλ. διά Ερντον
ΤΡΙΤΩΝ	.....	44	7207	άργει Ερντον από 16 Απρ.
ΥΔΡΑΙΟΣ II	.....	30	4557	άνεχ. Κορραμάχρ 27 Ιουλ. δι' Αμπαντάν
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	.....	21	1783	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΦΟΙΒΟΣ	.....	57	9950	διπλήθε Κωνσταντινούπολιν 1 Αύγ. δι' Ελλάδα
ΦΡΑΓΚΙΣ	.....	27	755	άργει Πέραμα από 28 Ιαν.
ΦΡΥ	.....	07	1117	διπλήθε Κωνσταντινούπολιν 19 Ιουλ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΦΡΥΓΙΑ	.....	37	1230	άργει Σύρον από 12 Δεκ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	.....	45	7240	άνεχ. Λόδς "Αντζελες 29 Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	.....	44	7176	άργει Σύρον από 13 Νοεμ.
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	.....	44	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΧΙΟΣ	.....	56	10748	εις μεταφοράς Ελλάδος-Μαύρης Θαλάσσης
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.)	.....	44	1293	άργει Αμπελάκι από 23 Σεπτ. 1957
ΨΑΡΑ	.....	45	7247	εις μεταφοράς Ελλάδος-Μαύρης Θαλάσσης

H CONSOLIDATED MARINE SERVICE CORP.

116 BROAD STREET
NEW YORK 4, N.Y.

"Υπὸ τὴν Διεύθυνσιν τοῦ κ. Ιωάννου Α. Παπαδοπούλου καθιστά γνωστόν, ὅτι ἔχει ἡδη ἀναλάβει, κατόπιν συμφωνίας, τὴν ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗΝ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ 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 εἶναι ἀπολύτως ἔτοιμα διὰ νέαν καὶ πάλιν φόρτωσιν δι' οἰονδήποτε εἶδος ἐμπρεύματος.

'Επίσης ἀναλαμβάνει τὸν καθαρισμὸν τῶν ὑδατοφόρων δεξαμενῶν οἰονδήποτε τύπου πλοίων.

Διὰ περισσοτέρας πληροφορίας, οἱ ἐνδιαφερόμενοι δύνανται εἰς τὰ ἐν 116 BROAD STREET NEW YORK Γραφεῖα τῆς 'Εταιρίας ή εἰς τὰ ἐν Σύρῳ «ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ καὶ ΝΕΩΡΙΟΝ» τῶν ἐφοπλιστῶν κ. κ. ΑΔΕΛΦΩΝ ΡΕΟΥΜΝΗ.

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΗ		έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	άργει 'Ελευσίνα από 11 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΦΟΡΣ (Κοστ.)		έτ. «Ζωδόχος»	44	7249	εις Φωτιώγκη από 8 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κοστ.)		έτ. «Σάντα Αγγέλικα»	21	1173	διπλής Σουέζ 16 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)		έτ. «Γκρίνιδιλλα»	44	7261	άργει Μασσαλίαν από 17 Σεπτ. 1957
ΑΓΓΕΛΟΣ (Κοστ.)		έτ. «Ετόλικα»	44	7314	άργει 'Ελευσίνα από 3 'Απρ.
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20153	άργει Αύγουστον από 27 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιθ.)		έτ. «Άθιλα»	43	7238	άργει Βατιμόρων από 4 Μαρτ.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ		έτ. «Βίκτορες»	43	7176	άνεχ. Χούτον 4 Αύγ. διά Χάδρων
ΑΓΙΟΙ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (λ. δ.)		έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140	άνεχ. Περο. Κόλπον 1 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Αϊτζιαν Μάρ»	10	1471	άργει Πέραμα από 21 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)		Χατζηπατέρας	44	7214	άργει Βαγκούδερ από 1 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (Κοσταρ.)		έλληνικα συμφέροντα	09	2890	άργει 'Ελευσίνα από 13 Φεβρ.
ΑΔΑΜΑΣ		έτ. «Εσπεράντζα»	44	7265	άργει Καλάμας από 27 Δεκ.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λιθ.)		έτ. «Όμηρος»	29	3714	εις Πειραιᾶ από 19 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΑΔΡΙΑΣ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ριπάμπλικ»	53	13675	εις μεταφοράς Άραύπας-Μαρακάιμπο
ΑΔΩΝΙΣ (Κοστ.)		έτ. «Άδωνις»	14	2467	άνεχ. Μορμουγάκο 21 'Ιουλ. διά Σέταν
ΑΕΛΛΩ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Βότα»	57	21000	διπλής Σουέζ 10 Αύγ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΖΙΑΝ		έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7223	άργει Βατιμόρων από 24 Δεκ.
ΑΖΟΥΡΟ		έτ. «Αζουέρο»	44	7176	άργει Κάρδιφ από 25 'Ιουλ. 1957
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ' (λιθ. δεξ.)		έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7201	άνεχ. Πρόδιντες 3 Αύγ. διά Κιουρασάο
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (Λιθάνου)		έτ. «Σιγάλα	20	1618	εις Πέραμα από 7 Αύγ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Μαρίτσα»	20	5227	άνεχ. Κιέλο ν23 'Ιουλ. διά Ράσης
ΑΘΑΜΑΣ (Κοστ.)		έτ. «Αθάμας»	41	4729	έφθ. Αμοτέρνταμ 30 'Ιουλ.
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Αθενσ»	44	7161	άργει Αμβούργον από 2 'Ιαν.
ΑΘΗΝΑ (λιθερ.)		έτ. «Πλαίλε»	44	2893	έφθ. Πειραιᾶ 12 Αύγ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ατλαντικ»	54	18784	άνεχ. Καρθαγένην 7 Αύγ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Άθανας»	29	3958	διπλής Μπρόναμποτελ 1 Αύγ. διά Λένινγκραντ
ΑΓΓΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λιθ.)		έτ. «Άδημπριαν»	58	10020	διπλής Μπρόναμποτελ 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΓΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ.)		έτ. «Λαμπτίριαν»	58	10020	εις Κρήμπεν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΓΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)		έτ. «Λαζημπτίριαν»	58	10020	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δεξ.)		έτ. «Ρέα»	31	8879	διπλής Σουέζ 9 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΑΙΝΟΣ		έτ. «Σάν Τρεγκόριο»	43	7197	άργει Νέαν 'Υρκην από 27 Νοεμ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ (λιθ.)		έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	άνεχ. Χαδάννα 4 Αύγ. διά Σαγκούνα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (λιθ.)		έτ. «Αγκουίλλα»	57	8184	άνεχ. Μπορντάν 31 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (λιθ.)		έτ. «Καρόνα»	43	7144	άργει Μπρούζες από 2 'Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λιθ.)		έτ. «Πασίφικ»	56	8835	άνεχ. Αμβούργον 6 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ		έτ. «Ινσούλαρ»	44	7058	άργει Μπρούζες από 29 'Απρ.
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ. δ.)		έτ. «Ντέλ Έτζεο»	44	7240	άργει Αμπρούζες από 13 Δεκ.
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Οσεάνικ Πετρόλ»	58	24000	άνεχ. Νεάπολιν 1 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ' (λιθ. δεξ.)		έτ. «Πιουνάντεντ Κρός»	57	13000	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 21 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΚΡΟΝ (λιθ.)		έτ. «Πιουνάντεντ Κρός»	57	13000	άνεχ. Καμπάνα 2 Αύγ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ		έτ. «Ιμπέρια»	44	7135	άργει Κυνόδουραν από 9 'Ιαν.
ΑΚΤΗ (λιθερ.)		έτ. «Ακρόπολις»	28	5244	άργει Πορτοφεράγιο από 18 'Απρ.
ΑΚΤΙΟΝ (λιθερ.)		έτ. «Πορτοφίνο»	43	7093	άργει Σύρον από 12 'Ιαν.
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ		έτ. «Ρόντα»	43	7213	διπλής Παναμάν 18 'Ιουλ. διά Κορίντο
ΑΛΛΕΣΚΑ (λιθ.)		έτ. «Άρνάσης	54	28738	έφθ. Σιμόπουλον 8 Αύγ.
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)		έτ. «Αρκτούρους»	43	6989	άργει 'Ελευσίνα από 8 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (λιθ.)		έτ. «Ρίταξη»	25	2323	άργει Μασσαλίαν από 3 Δεκ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λιθ. δεξ.)		έτ. «Κολόνα»	56	10482	άνεχ. Λός 'Αντζελες 30 'Ιουλ. διά Κόμπης
ΑΛΘΕΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Λαϊμπτίριαν»	56	20926	διπλής Σουέζ 3 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)		έτ. «Βέγαση»	58	24000	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ.)		έτ. «Ματζεδόλια»	18	5555	άργει 'Ελευσίνα από 30 Αύγ. 1957
ΑΛΙΤΣΕΙΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Μονρόδια»	53	7409	άνεχ. Βίλλα Κονστιτούσιον 1 Αύγ. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΛΙΚΗΣ (λιθερ.)		έτ. «Αλίτσια»	24	5026	άργει 'Ελευσίνα από 31 Δεκ.
ΑΛΙΚΗΣ (λιθερ.)		έτ. «Αλκιθιδόπης»	42	7066	άργει 'Αμπελάκι από 6 'Οκτ.
ΑΛΚΙΜΟΣ (Κοστ.)		έτ. «Αλκιμος»	43	7176	άργει Βρέστον από 16 Δεκ.
ΑΛΚΥΩΝ (λιθ.)		έτ. «Σάντα Ρίται»	44	7063	άργει Κυνόδουραν από 29 Σεπτ. 1957
ΑΛΚΥΩΝΗ		έτ. «Μενιπτεράννιαν»	24	2117	διπλής Γιβραλτάρ 27 'Ιουλ. διά Τεργεότην
ΑΛΜΑ (λιθερ.)		έτ. «Καμπος»	41	7401	άργει Κέαν από 21 Μαρτ.
ΑΛΜΕΡΙΑ (λιθ.)		έτ. «Μαρκουέντο»	21	4358	άργει 'Ελευσίνα από 20 Αύγ. 1957
ΑΛΜΠΑ		έτ. «Εξτραμάρ»	44	7233	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 2 Αύγ. διά Χάλιφας
ΑΛΜΠΑ (λιθ.)		έτ. «Βιλλάλμπα»	43	7231	άργει Φάλμουθ από 21 Δεκ.
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		έτ. «Τσέστερ»	42	3304	εις Φιλαδέλφειαν από 27 Μαΐου
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Τρανσατ. Φράγκερ»	53	12897	άνεχ. Πόρτλαντ (ΜΈ) 26 'Ιουλ. δι' Αμμουδιν Μπαιν
ΑΛΤΑΙΡ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Κάνοπους»	50	10426	άνεχ. Μοντεβίδεο 22 'Ιουλ. διά Πε;ο. Κόλπον
ΑΛΤΗΣ (λιθ.)		έλληνικα συμφέροντα	41	5175	άνεχ. Μπουένος 'Αύρες 8 Αύγ. διά Λίθερπουλ
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)		έτ. «Ιγκουάνο»	18	8571	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ. διά Θλωσιγκ
ΑΜΑΝΤΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Φοίνιξ»	44	10721	άργει Βατιμόρων από 27 'Απρ.
ΑΜΑΝΤΑ II (Κοσταρ.)		έτ. «Νιτεέρο»	11	3131	άργει 'Ελευσίνα από 7 Φεβρ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ		έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	άργει Κάρδιφ από 6 'Οκτ.
ΑΜΕΛΙΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Φοίνιξ»	43	10578	άργει Βατιμόρων από 12 'Απρ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιθ.)		έτ. «Άλτος Μάρες»	44	7164	εις Ρόττερνταμ από 23 Μαΐου (έπισκευαι)
ΑΜΠΑΛΟΝ (λιθ.)		έτ. «Κολουμπέλλα»	44	7258	έφθ. Χάμπον ρόδς 2 Αύγ.
ΑΜΟΙΤΡΗΤΗ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ηστημάντοντ»	38	7949	άργει Ρίθερ Στόντορ από 18 'Απρ.
ΑΝΑΣ (λιθ.)		έτ. «Αναζ»	55	8332	έφθ. Βομπάν 3 Αύγ.
ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ (λιθ. δεξ.)		έλληνικα συμφέροντα	31	7910	άργει Αμοτέρνταμ από 5 'Ιουλ. 1957
ΑΝΑΣΣΑ (λιθ.)		έτ. «Άταλγια»	43	7237	άνεχ. Χάμπον ρόδς 26 'Ιουλ. διά Σιθιταβέκια
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ντέρνα»	42	7999	έφθ. 'Αμβέρσαν 5 Αύγ.

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,
A/S JACOBSENS FARVEUDSALG PAINTS-UNITOR A/S-MONOPOLE PAINTS
DIRECT IMPORT OF SCANDINAVIAN STORES AND PROVISIONS

AGENTS UK: AVGHERINO & APERGUIS
DEVENSHIRE CHAMBERS, 146 BISHOPSGATE LONDON E.C. 2.

PORT-DE-BOUC
LAVERA - BERRE
CABLE LYDRIKSON

PROMΗΘΕΥΣΘΕ ΤΑ ΦΡΕΣΚΑ ΣΑΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΑΠΟ ΤΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

TELEGRAMS :
"FEGAR," INTERNATIONAL MARINE SUPPLIERS TELEPHONE:
3916-3815

GENERAL SHIP CHANDLERY BONDED CIGARETTES DECK
AND ENGINE ROOM STORES GROCERIES FRESH AND
SALT PROVISIONS.

ORDER PROMPTLY ATTENDED AND DELIVERED AT SHIP'S ARRIVAL

GENERAL OFFICES :
VILLA JOVITA - K STREET N° 2
CEUTA

Ο μεγαλύτερος και οικονομικώτερος προμηθευτικός Οίκος ύλικων καταστρώματος, μηχανής και τροφίμων. Πλήρως κατηρτισμένον Ελληνικόν τμῆμα θά σας παράσχη άμεσον και άμεμπτον έξυπηρέτησιν

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΓΕΡΑΣ. ΛΑΜΠΙΡΗΣ
ΝΗΣΙΩΤΗΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ

ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ (λιθ.)	έτ. «Αστούριας»	42	7182	άργει ζεεμπρούγκε από 17 Δεκ.
ΑΝΔΟΡΑ (λιθ.)	έτ. «Μπιενβενίντο»	45	7282	άνεχ. Τζιμπουτή 27 Ιουλ. διά Καλκούταν
ΑΝΔΡΕΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	13262	όπερα. Περο. Κόλπον 8 Ιουλ. διά Λά Πλάταν
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανζόσεας»	55	21075	διπλής Σουέζ 3 Αύγ. διά Πέρο. Κόλπον
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (Κοοτ.)	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άργει έλευσίνα από 4 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11978	έφθ. Αντοφαγκάσταν 4 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πατοίφικα»	43	7188	άργει άμβούργον από 8 Δεκ.
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	διπλής Σουέζ 10 Αύγ. διά Πέρο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕΥ' (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	43	8459	άνεχ. Νιούπορτ 18 Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7136	διπλής Παναμάν 7 Αύγ. διά Καλντέρα
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ανδρος»	53	17845	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 Αύγ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕΓΓΑ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	57	10048	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 Αύγ. διά Ουζάν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑ'ΙΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8432	άνεχ. Χάμπτον 30 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10048	έφθ. Χάμπτον 7 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10080	άνεχ. Μουρόραν 28 Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΗΓΚΑ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8394	άνεχ. Λίβερπουλ 19 Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	57	25183	διπλής Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Χάθρην
ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΙΛΛ (λ. δ.)	έτ. «Σάντα Τζερόνυμο»	58	24500	άνεχ. Κόμπε 3 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΟΥΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Μοντεπάντο»	43	8390	διπλής Τρίνινταν 7 Αύγ. διά Ρον "Ιανέριον
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕ'ΙΠ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαροσέάνο»	56	24520	άνεχ. Περοϊκόν Κόλπον 23 Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπεναδέντε»	56	24502	άνεχ. Περο. Κόλπον 8 Αύγ. διά Λός "Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ (παν. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	40	8427	άργει "Αμπελάκι από 14 Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΜΕΤ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8423	έφθ. Ρίον "Ιανέριον 31 Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΑ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	45	8557	άνεχ. Χάρτελουπον 23 Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	41	7257	άργει Ρόττερνταμ από 31 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΥΡΕΛ (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	42	7010	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 Ιουλ. διά Ουζάν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΡΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	44	10530	άνεχ. Μπάχια Μηλάγκα 18 Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ	έτ. «Οράιον»	43	7206	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Αύγ. διά Ειρηνικόν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΤ'ΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7239	άνεχ. Γιασδάτα 2 Αύγ. διά "Αγ. Φραγκισκον
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΙΗΝΤΕΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	57	13909	άνεχ. Κοκούμπο 5 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	57	14300	άνεχ. Βαλτιμόρην 9 Αύγ. διά Ληττλ Πέντρο
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μονφόρτε»	58	14300	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ. διά Γκουαγιακάν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΤΖΙΚ (λιθερ.)	έτ. «Μονφόρτε»	58	14300	εις 'Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8434	άνεχ. "Αγ. Φραγκισκον 31 Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8466	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8462	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Αύγ. διά Ρίον "Ιανέριον
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	45	7136	διπλής Παναμάν 1 Αύγ. διά Χουάσκο
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8395	άνεχ. Βικτωρίαν 1 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΡΛ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8371	έφθ. Βαλτιμόρην 6 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΠΙΛΑΓΚΡΙΜ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8444	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	44	6725	διπλής Παναμάν 3 Αύγ. διά Χουάσκο
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ'ΥΛΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	23232	άνεχ. Χάρτρην 22 Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 4 Αύγ. διά Μαρακάιμπο
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΜΕΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8443	άνεχ. Βικτωρίαν 4 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7197	άνεχ. Νανάιμο 7 Αύγ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΑ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	44	7242	έφθ. Βαγκούθερ 25 Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8465	εις ποταμόν Μακάρεο 31 Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΥΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	43	10459	άνεχ. Άρούμπαν 25 Ιουλ. διά Μπούκοπορτ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΤΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	56	23232	διπλής Σουέζ 26 Ιουλ. διά Πέρο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10059	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 31 Ιουλ. διά Ροζάριο
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8479	έφθ. Ρίον "Ιανέριον 28 Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΟΥΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάντα Τερέζα»	58	24500	διπλής Σουέζ 9 Αύγ. διά Πέρο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	28200	εις 'Ιννοσίμια, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΓ'ΟΜΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	57	27400	εις Ταμάνο, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (λ. δ.)	έτ. «Αίλα Κάστρο»	58	28500	εις 'Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7224	άνεχ. Βρέμπον 26 Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	8394	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΦΛΥΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	43	7233	άργει Φάλωμουθ από 29 Νοεμ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	44	8453	εις Γιοκοχάμαν από 16 Ιαν. (έπισκεψαι)
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λιθερ.)	έτ. «Οράιον»	44	7166	άργει Γάνδον από 3 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	54	17847	διπλής Παναμάν 7 Αύγ. διά Καλντέρα
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕ'ΙΤΣ	έτ. «Οράιον»	45	7256	άργει Μόμπιλ από 29 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18735	άνεχ. Φόλευ 8 Αύγ. διά Μπάνιας
ΑΝΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 31 Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	έφθ. Λίβερπουλ 25 Ιουλ.
ΑΝΝΑ Ο. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Καρριμπια»	45	10708	άνεχ. Σάντος 1 Αύγ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (Κοοτ.)	έτ. «Νολίντο»	20	4992	άργει Έλευσίνα από 3 Ιαν.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέακας»	45	7149	άργει Βαλτιμόρην από 12 Δεκ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα Αννα»	44	7258	άνεχ. Κούρε 29 Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	άνεχ. Κολομβία 5 Αύγ. διά Κρίστομπαλ
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λιθ.)	έτ. «Σάν Νικολαος»	36	5017	άνεχ. Μπούένος 5 Αύρες 30 Ιουλ. διά 'Ειθονμάουθ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνωχ»	08	1763	έφθ. Λαττάκια 24 Ιουλ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11976	άνεχ. Άμβούργον 3 Αύγ. διά Πέρο. Κόλπον

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΠΕΤΡΗΝ 5 μ.μ.
διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

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

Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

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

"Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΑΗΝΗΝ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου).

Δ/Π "ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

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

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

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

ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	57	12443	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 4 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λιθ.)	έλληνικο ουμφέροντα	44	7259	άργει Ρουέν από 20 Σεπτ. 1957
ΑΝΤΙΟΠΗ	έτ. «Μαριτάμι»	41	7061	άνεχ. Γκάλδεστον 31 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	άργει Ρόττερνταμ από 1 'Ιαν.
ΑΝΤΩΝΥ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	άργει Χαλκίδης από 11 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΥ II (λιθ.)	έτ. «Πασίφικ»	57	10889	διπλής Νίτον 4 Αύγ. δι' 'Εμδεν
ΑΝΤΩΡΕΣΙΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πασίφικ Τράιντικ»	57	11009	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 1 Αύγ. δι' 'Αρούμπον
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κρινίδα»	43	7244	άργει Κατάνην από 16 Νοεμ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ. «Σπράιγκ»	43	7131	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 24 'Ιουλ.
ΑΟΥΡΟΡΑ ('Ονδουρ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	άργει Έλευσίνα από 24 'Ιαν.
ΑΠΕΞ (λιθ.)	έτ. «Απεξ»	41	6706	άργει Κέαν από 5 'Απρ.
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Απόλλων»	10	3314	διπλής Σουέζ 1 Αύγ. δι' 'Ερυθράν
ΑΠΟΛΛΩΝ (λιθ.)	έτ. «Αθήνιαν»	57	9452	άνεχ. Βρέμην 3 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδας
ΑΡΑΓΚΟΝ (λιθ.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	10180	άργει Χάμπτον ρόδας 8 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΓΚΟΣΥ (λιθ.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	7078	άργει Νέαν 'Ορλεάνην από 18 Μαρτ.
ΑΡΓΚΥΛΛ (λιθ.)	έτ. «Βιλανούμεδα»	56	10657	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ.
ΑΡΕΝΑ (παν.)	έτ. «Φινανοίέρα»	19	1754	έφθ. 'Αρχάγγελον 17 'Ιουλ.
ΑΡΕΤΗ Σ. (λιθ.)	έτ. «Άλμπιον»	43	7265	άνεχ. Όλακαν 24 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολο»	20	3330	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 25 'Ιουλ.
ΑΡΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Σοράγια»	21	1498	άνεχ. Λάς Πάλμας 1 Αύγ. (διαταγάς)
ΑΡΙΑΝΑ (Λιθανίου)	έτ. «Πυθέας»	21	1153	έφθ. Χερδούργον 28 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάννονπους»	57	11897	άργει Κυνδούρων από 30 'Ιαν.
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (λ. δ.)	έτ. «Ατλαντικ Οίλ»	58	23500	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 2 Αύγ. διά Κιουρασάο
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7254	άργει Έλευσίνα από 11 'Ιαν.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λιθ.)	έτ. «Άγκουαρουτα»	43	7120	άργει Σύρου από 12 Αύγ. 1957
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδουρ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άργει Φερρόλ από 2 θερ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άργει 'Αμβούργον από 12 Δεκ.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριάτιμ»	40	10224	άργει Φερρόλ από 11 θερ.
ΑΡΙΩΝ (λιθ.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	άργει 'Ελευσίνα από 1 'Ιαν.
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρίων»	28	1707	έφθ. Άλεξάνδρειαν 7 Αύγ.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Θερπλάιν»	53	18283	διπλής Πόρτ Σαιδ 8 Αύγ. διά Νέαπολιν
ΑΡΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Αστρα»	43	7273	διπλής Λός 'Αντζελες 5 Αύγ. διά Καλλάο
ΑΡΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άρο»	30	7221	έφθ. Μπάρρο 4 Αύγ.
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπουέντε»	43	7236	έρρυμουλκήπη εις Ντακάρ 8 Αύγ.
ΑΡΤΑ (λιθ.)	έτ. «Μπενβενίτο»	43	7232	διπλής Ντόμερ 2 Αύγ. διά Μπάραν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	άργει Ρόττερνταμ από 8 'Απρ.
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιθ.)	έτ. «Λάιμ. Σ. Τράνον.»	43	7288	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 6 Αύγ.
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	έτ. «Σίέρρα»	45	7198	άργει Γάνδον από 13 Μαρτ.
ΑΡΧΙΜΗΑΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άργει Μπρούζες από 29 'Ιαν.
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πενέντο»	44	7161	άργει Μπρούζες από 9 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	43	7198	εἰς Στεππίνον από 6 θερ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	άργει 'Ελευσίνα από 24 Δεκ.
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7176	άργει Γάνδον από 3 Μαρτ.
ΑΣΗΜΙΝΑ Κ. (άγγλ.)	έτ. «Μεγκάντικ»	43	7142	άργει 'Αμβούργον από 20 Σεπτ. 1957
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	έτ. «Θήρα»	56	12415	άνεχ. Μοντεβίδεο 24 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΣΠΙΡΕΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	άργει 'Αμπελάκι από 9 'Οκτ.
ΑΣΤΡΩΝ	έτ. «Φάργουντντ»	42	7176	άργει 'Αμπελάκι από 8 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8560	άνεχ. Άμβούργον 2 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΕΝΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	άργει Κυνδούρων από 25 'Ιαν.
ΑΤΛΑΒΙΑ	έτ. «Κορτελέάνες»	43	2861	άνεχ. 'Ακαζούτλα 10 'Ιουλ. διά Γουατεμάλα

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

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ πᾶν ζῆτημα ἀφοδὸν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, φαδιογνωμοτέρων, ραντάρ, βυθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν σας καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς θάλασσας.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT
BRUSSELS - BELGIUM

ΤΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΩΡΚΗΣ : 115 BROAD STREET

ΤΡΑΦΕΙΟΝ 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. & I., and Cargo insurances to the personal Life insurance of shipping executives.

TELEX NYK-2704

TELEPHONE WHITEMALL 4-3300
CABLE ADDRESS "HALCOY."

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΦΤΕΡ		έτ. «Άστρολούζ»	44	7280	διπλήθε Παναμάν 5 Αύγ. διά Περού άργει Έλευσίνα από 15 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ		έτ. «Άτλαντικ»	43	7257	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 Αύγ. διά Μπάνιας άνεχ. Καμάσι 1 Αύγ. διά Είρηνικόν άργει Χάμπτον ρόδς από 17 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Άτλαντικ»	49	17062	έφθ. Κολόμπο 8 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)		έτ. «Άτλαντικ»	49	9869	άνεχ. Πόρτ Εδεργκλαντ 1 Αύγ. διά Γαλλίαν άργει Έλευσίνα από 16 Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Άτλαντικ»	51	10351	άνεχ. Αρούμπαν 29 'Ιουλ. (διαταγάς) άργει Περικόν Κόλπον 3 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΛ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Άτλαντικ»	54	10758	άργει Έλευσίνα από 23 Μαΐου άνεχ. Νέαν Ύόρκην 5 Αύγ. διά Σιδῶνα άργει Χάμπτον ρόδς από 17 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιθ.)		έτ. «Άτλαντικ»	54	9833	έφθ. Κολόμπο 8 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ		έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Πόρτ Εδεργκλαντ 1 Αύγ. διά Γαλλίαν άργει Έλευσίνα από 16 Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Άτλαντικ»	57	25000	άνεχ. Αρούμπαν 29 'Ιουλ. (διαταγάς) άργει Περικόν Κόλπον 3 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΠ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Άτλαντικ»	58	20000	άργει Έλευσίνα από 23 Μαΐου άνεχ. Μοντεβίδεο 6 Αύγ. διά Καραϊβικήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (λιθ.)		έτ. «Άτλαντικ»	44	7176	έφθ. Γκρέτον 29 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57	24812	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λιθ. λιθ.)		έτ. «Άτλαντικ»	55	12985	άργει Έλευσίνα από 16 Νοεμ. άνεχ. Καμάνα 29 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΠΤ (δεξ.)		έτ. «Άτλαντικ»	53	11322	άργει Έλευσίνα από 16 Νοεμ. άνεχ. Καμάνα 29 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)		έτ. «Άτλαντικ»	54	11248	άνεχ. Πειραιάδ από 8 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Άτλαντικ»	55	11241	άργει Έλευσίνα από 11 Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Άτλαντικ»	53	12696	άργει Πειραιάδ από 8 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Άτλαντικ»	53	12712	εις Νέαν Όρλεάνην από 26 Μαΐου άργει Πειραιάδ από 19 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΙΖ		έτ. «Άτλαντικ»	52	11767	άνεχ. Αμιτερντάμ 28 'Ιουλ. διά Μαρακάιπο άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Αύγ. διά Βενεζουέλαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Άτλαντικ»	56	14839	έφθ. Ζευμπρούγκε 4 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)		έτ. «Άτλαντικ»	52	10930	εις Όζακαν, υπό συμπλήρωσιν άνεχ. Άμβερον 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)		έτ. «Άτλαντικ»	50	8631	διπλήθε Παναμάν 7 Αύγ. διά Άμβεροαν άνεχ. Βαγκούθερ 23 'Ιουλ. διά Ν. Ύόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΔ (λιθ.)		έτ. «Ορίόλα»	43	7248	άργει Πειραιάδ από 6 Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ		έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άργει Πειραιάδ από 29 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)		έτ. «Άτλαντικ»	48	10928	άνεχ. Πειραιάδ από 11 Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)		έτ. «Άτλαντικ»	49	10998	εις Νέαν Όρλεάνην από 26 Μαΐου άργει Πειραιάδ από 19 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (λιθ.)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	10087	άνεχ. Αμιτερντάμ 28 'Ιουλ. διά Μαρακάιπο άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Αύγ. διά Βενεζουέλαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΑΙΤ (λιθ.)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	10500	έφθ. Ζευμπρούγκε 4 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΗΤΗΜ (λιθ.)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	10087	εις Όζακαν, υπό συμπλήρωσιν άνεχ. Άμβερον 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ (λιθ.)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	10077	διπλήθε Παναμάν 7 Αύγ. διά Άμβεροαν άνεχ. Βαγκούθερ 23 'Ιουλ. διά Ν. Ύόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ		έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άργει Πειραιάδ από 30 Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙΓΥ.		έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άργει Πειραιάδ από 6 Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ		έτ. «Μαρίτιψα»	45	7160	άργει Πειραιάδ από 30 Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λιθ.)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10087	άνεχ. Λός Αντζελες 30 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	άργει Πειραιάδ από 21 Μαΐου
ΑΤΡΕΥΣ (Κοσταρ. επιθ.)		έλληνικα συμφέροντα	14	1554	εις Βρετανίας από 4 Μαΐου άργει Ελευσίνα από 9 Φεβρ.
ΑΤΤΙΚΗ		έτ. «Άτλαντικ»	27	5214	άργει Βαλτιμόρην από 6 Φεβρ.
ΑΥΓΗ (λιθ.)		έτ. «Μπιθέρ»	56	10312	άργει Βαλτιμόρην από 29 Ιαν.
ΑΥΡΑ		έτ. «Παλμέα»	42	7177	άργει Ελευσίνα από 23 Οκτ.
ΑΟΡΙΚΑΝΑ		έτ. «Άρκτούρους»	27	5006	άργει Φλωνιγκ άπό 16 Φεβρ.
ΑΦΡΟΣ		έτ. «Ρίο Βαλιδόζο»	44	7198	άργει Φλωνιγκ άπό 16 Φεβρ.

ΒΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λιθ.)		έλληνικά συμφέροντα	17	1293	άνεχ. Πειραιάδ από 11 Αύγ. διά Θεσσαλονίκην
ΒΑΛΑΜΑΡ (δεξαμ.)		έτ. «Τοσεύικαλ»	30	9720	έφθ. Χάμπτον ρόδς 18 'Ιουλ.
ΒΑΛΟΡ (λιθ.)		έτ. «Μπιέλαντη»	43	7229	άργει Φάλμουθ από 20 Φεβρ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ		έτ. «Λά Γκουαγιάρι»	44	7211	έφθ. Φιλαδέλφειαν 2 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΗΣ		έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άργει Αμιτερντάμ από 24 Δεκ.
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Αιθαλήνη»	44	7242	άργει Πειραιάδ από 5 Απρ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Νουέδα Βιοτα»	55	10507	έφθ. Μπουένος Αύρες 6 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ολίσιπο»	12	5944	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Φίλια»	42	6751	άργει Φλένομπουργκ από 1 Μαρτ.
ΒΕΓΑΣ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Μαρλίντο»	57	21000	άργει Ιννοσίμα από 12 Φεβρ.
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)		έτ. «Γκλόμπο»	20	7631	άνεχ. Σιγκαπούρην 27 'Ιουλ. διά Ντώρμπον
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Ολισρέα»	10	8089	έφθ. Γδύνια 27 'Ιουλ.
ΒΙΒΑ II		έτ. «Βίβα»	23	5906	άργει Ελμπούργον από 7 Δεκ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)		έτ. «Μάρταμπάντε»	52	11362	άργει Ελευσίνα από 24 Ιαν.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. Ι. Γ. Γουλανδρής	57	28200	άνεχ. Ράς Τανούρα 31 'Ιουλ. διά Μένα Σαούδ
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	άνεχ. Βαλτιμόρην 28 'Ιουλ. διά Σαίν Κίττ'ς
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Νουέδα Βιοτα»	57	12123	διπλήθε Παναμάν 3 Αύγ. διά Αννλίαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.		έτ. «Βιργίνια»	44	7281	άργει Ρόττερνταμ από 15 Ιαν.
ΒΟΡΙ		έτ. «Ρίο»	42	7076	άργει Σύρον από 23 Δεκ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιθ.)		έτ. «Μαρίν»	56	8638	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεξικού
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23500	εις Ήνωμ. Πολιτείας, υπό συμπλήρωσιν

ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιθ.)		έτ. «Άντες»	56	9462	άργει Πειραιάδ από 16 Ιουν.
ΓΑΛΙΚΙΑ (λιθ.)		έτ. «Άστουριάς»	44	7149	άργει Βρινδήσιον από 10 Φεβρ.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ		έτ. «Πρόντας»	43	7271	άργει Ρόττερνταμ από 5 Νοεμ.
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιθ.)		έτ. «Πρόντας»	44	7205	άργει Μπρούζες από 22 Φεβρ.
ΓΕΡΩΒΙΛΑΚΑ (λιθ.)		έτ. «Μιραμάρη»	18	5210	άργει Ντόρτρεχτ από 25 Μαρτ.
ΓΕΡΩΓΕΛ (λιθ.)		έτ. «Σέντραλ»	45	7253	έφθ. Τάμπα 4 Αύγ.
ΓΕΡΩΓΙΑ (δεξ.)		έτ. «Ματζελίδα»	27	5407	άργει Πέραμα από 8 Αύγ. 1957
ΓΕΡΩΓΙΟΣ (λιθ.)		έτ. «Μονρόδια»	51	5739	άνεχ. Λός Αντζελες 4 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΕΡΩΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ		έτ. «Μάρ ντελ Πίρεο»	16	1449	άργει Πειραιάδ από 15 Ιαν.
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Κ. (παναρ.)		έλληνικα συμφέροντα	45	522	άργει εις Λονδίνον
ΓΕΡΩΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)		έτ. «Άτλαντικ Όιλ»	54	18790	έφθ. Αμβερον 5 Αύγ.
ΓΕΡΩΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)		όδ. Λύρα	55	10490	άνεχ. Βοδάπηταν 23 'Ιουλ. διά Λά Γκουαΐρα
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Σ. (λιθ.)		έτ. «Έπος»	21	1975	άνεχ. Ριγιέκαν 2 Αύγ. διά Δυρράχιον
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Σ. (λιθ. δεξ.)		έτ. «Γκρέτας»	43	7273	έφθ. Μπράκε 6 Αύγ.
ΓΕΡΩΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)		έτ. «Άρκουλ»	22	221	άργει Τακοράντι 8 Αύγ.
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιθ.)		έτ. «Ντέλ Πασιφίκο»	42	7142	άργει Πέραμα από 28 Οκτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	άργει Μπρούζες από 7 Απρ.
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΚΑΠΙΤΟΛ (λιθ.)		έτ. «Πιούνιον»	28	6610	άνεχ. Καρθαγένην (Κολ.) 30 'Ιουλ. διά Λά Γκουαΐρα
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Πιούροπα»	43	7207	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 24 'Ιουλ. διά Χάδρην
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιθ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	διπλήθε Χολτενάου 31 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιθ.)		έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΓΚΑΥ. ΜΕΝΤ (Λιβάνου)		έτ. «Μέντα»	27	2766	έφθ. Λειζέρες 29 'Ιουλ.
ΓΚΕΜ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ούρανια»	38	9397	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 30 'Ιουλ.
ΓΚΛΑΝΤΙΕ'ΙΤΟΡ		έτ. «Πάλμαρ»	43	7252	άργει Καλάμας από 22 'Ιουλ.
ΓΚΛΑΝΤΥΣ (λιθ.)		έτ. «Τοσέτερ Όρε»	43	3304	άργει Φιλαδέλφειαν από 28 Απρ.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ.)		έτ. «Μίντ Άτλαντικ»	43	7229	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Αύγ. διά Γένοβαν

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP
TELEPHONE : 82226
)) NIGHT : 412905

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέλα Νόρτε»	55	20667	διηλθε Σουέζ 30 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΚΟΥΛΦΟΥΟΤΕΡ	έτ. «Εστέλλα»	43	7254	άνεκ. Καλλάς 26 'Ιουλ. διά 'Ετεν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΓΑΣ (λιθ.)	άδ. Γουλανδρή	56	8800	έφθ. Χάμπτον ρόδες 7 Αύγ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΑΡ (λιθ.)	άδ. Γουλανδρή	57	8800	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λιθ.)	έτ. «Οινιάρες»	57	9500	άνεκ. Αμέρεραν 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδες
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	58	9000	εις Φίλλανδίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥ'ΙΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	άργει Μπρούζες από 13 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α'ΙΝΤΗΑ (λιθ. δεξ.)	Στ. Νιάρχου	57	26032	διηλθε Σουέζ 30 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52	20131	άνεκ. Περοικόν Κόλπον 4 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΕ'ΙΝΤ (λ. 3.)	έτ. «Διεθνής»	57	13750	έφθ. Νότιορ 8 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Γκλένι»	53	13321	άνεκ. Λός 'Αντζελες από 8 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Γκλένιτ»	52	13005	διηλθε Σουέζ 31 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (λ. δ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	54	27812	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 26 'Ιουλ. διά Λας Πιέντρας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΑΤΙΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ'ΙΝΤΑΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	55	25317	άνεκ. Φόλευ 26 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	54	20580	διηλθε Πόρτ Σαιδ 30 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 5 Αύγ. διά Μαρακάιμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΙΣ (λιθ. δεξ.)	Στ. Νιάρχος	57	13750	άνεκ. Περο. Κόλπον 2 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	53	20536	διηλθε Σουέζ 31 'Ιουλ. διά Ουμην Σαιδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (λιθ.δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Θώτ»	43	10591	άργει Σκαραμαγκάν από 24 Σεπτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΩΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Θρίφτ»	43	10513	άργει Σκαραμαγκάν από 3 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΩΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τούετος Μπαΐν»	57	25489	διηλθε Παναμάν 1 Αύγ. (από 'Αγ. Θραγκίσκον)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΕΡΙΟΝ (λιθ.δεξ.)	έτ. Νιάρχου	57	25490	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	56	26031	διηλθε Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΚΡΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	57	24883	διηλθε Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (λιθ.δεξ.)	έτ. «Μπέλμαντ»	57	26032	άνεκ. Περο. Κόλπον από 1 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (λιθ.δεξ.)	έτ. Νιάρχου	56	26031	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΟΛΟΥΕΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κίκη Ούλλα Μπαΐν»	57	26031	διηλθε Πόρτ Σαιδ 5 Αύγ. διά 'Αγγλιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπράντον»	57	25000	άργει Μπρούζες από 6 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52	20125	άργει Σκαραμαγκάν από 10 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΗΤΣΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντ Λιπτζιούν»	43	7244	διηλθε Πόρτ Σαιδ 5 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΑΚ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντ Λάκ»	42	7257	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 5 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντ Λόγιατλυ»	42	7231	άνεκ. Περο. Κόλπον από 22 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	49	17736	διηλθε Φινιστέρων 5 Αύγ. διά Χεύζαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (λ. δ.)	έτ. «Γουόρλντ Μήντη»	53	13321	άνεκ. Περο. Κόλπον 4 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ (λ. δ.)	Στ. Νιάρχος	58	21000	άνεκ. Ν. 'Υρκην 4 Αύγ. διά 'Ελ Παλίτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	57	27902	έφθ. Μασσαλίαν 3 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	57	20019	άνεκ. Καρθαγένην (Κολ.) 24 'Ιουλ. διά Λάδοεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ'ΓΛ (λ. δ.)	έτ. «Γουόρλντ Ντέιλ»	52	13008	έφθ. 'Αμβέρσαν 27 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	49	10892	εις Σουδάνην, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	διηλθε Σουέζ 8 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ηότον»	58	14000	διηλθε Σουέζ 9 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μέρκιουρι Τάνκερς»	55	20731	άνεκ. Χάμπτον ρόδες 4 Αύγ. διά 'Ολλανδίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑ'Υ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	διηλθε Πόρτ Σαιδ 8 Αύγ. διά Φόλεϋ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΑΛ	Στ. Νιάρχου	57	14000	άργει Σκαραμαγκάν από 27 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. Μερκαντίλε Τάνκερ	57	25000	έφθ. Χούστον 6 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑ'ΙΝΤ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάϊντ»	43	10448	έφθ. Σπέτζιαν 5 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τήμη»	43	10577	διηλθε Παναμάν 18 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (λιθ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (λιθ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	άνεκ. Επέντιαν 24 Σεπτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	άργει Σκαραμαγκάν από 8 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντόρεστ»	57	10449	άργει Σκαραμαγκάν από 1 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	άργει Σκαραμαγκάν από 29 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟ'ΙΛ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τόιλ»	44	10448	άνεκ. Κύντηπι 19 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. Γ. Τρεναπόρτερ	43	10195	άργει Σκαραμαγκάν από 24 Σεπτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.)	έτ. Γ. Τράβελελερ	43	10195	άργει Σκαραμαγκάν από 8 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρητύ	43	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 27 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρόφυ	43	10195	άργει Σκαραμαγκάν από 13 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρόσθ	43	10595	διηλθε Σουέζ 2 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ	έτ. Γουόρλντ Τράστ	43	10195	άργει Σκαραμαγκάν από 9 Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.)	έτ. Γ. Τρεντίσιον	44	10535	άργει Σκαραμαγκάν από 1 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τέμπεστ	45	10570	άργει Σκαραμαγκάν από 1 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕ'ΓΝΤ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρέιντ	44	10448	διηλθε Σουέζ 2 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΓΟΜΟ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τράιμοφ	44	10172	άργει Σκαραμαγκάν από 9 Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρέζαρ	43	10488	άργει Σκαραμαγκάν από 1 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γ. Τολεράνς	43	10565	άργει Σκαραμαγκάν από 13 'Ιαν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	διηλθε Πόρτ Σαιδ 9 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	άνεκ. 'Αμβούρον 5 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΡΙ	έτ. «Ατλαζι»	41	6056	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 4 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΕΒΗ (λιθ.)	έτ. «Σαγκόβια»	56	10180	διηλθε Ντόμερ 26 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΔΑΦΝΗ (λιθ.)	έτ. «Τρανσοτοσεάνικα»	54	5779	άργει Αργοστόλιον από 6 'Απρ.
ΔΕΛΦΙΝ (λιθ.)	έτ. «Χίαν»	45	7255	έφθ. Λός 'Αντζελες 31 'Ιουλ.
ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.)	έτ. «Πιο 'Αντνού»	45	7252	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 28 'Ιουλ. διά Μπορντώ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Πιουρόπα»	44	7216	άργει Φλωισηγί από 8 'Απρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουέστ Άφρικαν»	55	6100	άνεκ. Τάιν 27 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (πανα.)	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άργει Καλάμας από 16 Νοεμ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Θρή Ντιάμοντς»	21	4012	έφθ. Αλεξανδρειαν 17 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣ (λιθανός)	έτ. «Αγγελίκα»	43	2878	άνεκ. Αλγέριον 7 Αύγ. διά Κολομβίαν
ΔΗΜΟΣΤΘΕΝΗΣ Δ. (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	27	4824	έφθ. Μπουένος Αύρες 7 Αύγ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Καρτενόδα»	55	10360	άργει Μπρούζες από 25 Μαρτ.
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	43	7260	άνεκ. Ειδομέναυ 1 Αύγ. διά Κόλπον Μεζικού
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθ.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	άργει Πέραμα από 2 'Ιουλ. 1957
ΕΒΗ (λιθ.)	έτ. «Γουορλντουάν»	43	7031	διηλθε Παναμάν 30 'Ιουλ. διά Πουνταρένας
ΕΒΗ (λιθ.)	έτ. «Μπάλκι»	43	7247	

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY C° SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ήτις έξασφαλίζει πλέον ίκανο ποιητικήν έκτελεσιν των έπισκευών, παρά αλλωται δεξαμενή, διά τὰ «Λίμπερτυς» ίδιως, διά τὰ όποια ή εύθυγράμμισις τοῦ πυθμένος είναι μεγίστης σημασίας.

TAXYTHS EKTELESEWS ERGASIOSUN έναντι παντός άλλου έπι της άκτης του 'Ατλαντικού, λόγω εύνοϊκων κλίματος.

KOΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ έναντι παντός άλλου έπι της άκτης του 'Ατλαντικού, λόγω εύνοϊκων συνθηκών έργασίας

ΤΑΚΤΙΚΟΙ ΠΕΛΑΤΑΙ: ORION SHIPPING & TRADING CO, GRACE LINE, SOUTH ATLANTIC LINE, STANDARD OIL GULFOIL KAI AI MEGALAUTERAI EΛΛΗΝΙΚΑΙ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ

ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μονρόδια Τ.»	57	13000	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 9 Αύγ. διά Λάδασεντ
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λιθ.)	έτ. «Νταρόκα»	56	10692	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 28 'Ιουλ.
ΕΒΗΚΥΝΓΙΑ	έτ. «Σάν 'Εμίλιο»	44	8247	άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάζ 25 'Ιουλ. διά Νιούπορτ
ΕΒΗΛΙΔ (λιθ.)	έτ. «Πίο Καριμπιά»	44	8327	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουλ. διά Βικτωρίαν
ΕΒΗΜΠΕΛ	έτ. «Σίκρεστ»	44	7253	διπλήθε Θεούταν 18 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΕΘΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τρίτων»	56	10318	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην ἀπό 9 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ειρήνη»	13	1462	έφθ. Πειραιᾶ 29 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα 'Αρένας»	29	6941	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 6 'Ιαν.
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	11	4465	διπλήθε Σουέζ 25 'Ιουλ. δι' 'Ακάμπα
ΕΙΡΗΝΗ Λ. (λιθ.)	έτ. «Έλτράνονπορτ»	56	10289	άνεχ. 'Αμβούργον 31 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιθ.)	έτ. «Αντ. Π. Στεφάνου»	43	7192	άργει Μπρούζες ἀπό 27 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.)	έτ. «Νουέδο Μούντο»	41	7289	εις Κιέλον 4 Αύγ.
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	άργει Νιούπορτ ἀπό 2 Δεκ.
ΕΛΕΝΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βίστα Ρίος»	36	8064	άνεχ. Νεάπολιν 2 Αύγ. διά Σιδῶνα
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Πουέρτ. Λιμπερτάντη»	44	7213	άργει 'Αμπελούθι 6 Αύγ. διά Κιουρασό
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παπακρητόπιδη»	57	12500	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 6 Αύγ. διά Κιουρασάο
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	43	7218	άνεχ. Λός 'Αντζελες 23 'Ιουλ. διά Σαλάδερυ
ΕΛΛΗΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Οξίλιαρ»	30	4123	εις Καλκούτταν ἀπό 4 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λιθ.)	έτ. «Μαρποέζα»	44	7138	εις 'Αμοτερνταμ ἀπό 8 Μαρτ. (ἐπισκευαι)
ΕΛΛΗΝ (λιθ.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	έφθ. Χακοδάτην 6 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΗΣΤΟΝ (λιθ.)	έτ. «Ελληνόποντος»	44	7189	άργει Σύρον ἀπό 13 Φεβρ.
ΕΛΛΗΡΑ (λιθ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	άργει Φάλμουθ ἀπό 2 'Ιαν.
ΕΛΛΙΠΑΣ (λιθ.)	έτ. «Καζόταμιλ»	44	8541	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ.
ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ	έτ. «Τρανσπορίφικα»	43	7207	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 9 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΕΜΠΕΡΑΙΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Εμπεριλιν»	58	21500	εις 'Ιαπωνίαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλη»	42	7058	άργει Σύρον ἀπό 28 'Οκτ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενεσνάντα»	44	7207	άργει Μπάρρου ἀπό 29 Σεπτ. 1957
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)	έτ. «Λατοσφέρους»	43	7264	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 27 'Απρ.
ΕΝΤΟΠΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Δόλγυος»	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. «Άλδαρες»	44	7176	άργει Φάλμουθ ἀπό 23 Δεκ.
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτ. «Στάρη»	26	3503	έφθ. Βενετίαν 18 'Ιουλ.
ΕΣΤΕΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ατλαντίς»	57	10317	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 28 'Ιαν.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαροφάρ»	27	5843	άργει Ρίβερ Μπλακουώντερ ἀπό 12 Μαΐου
ΕΥΤΕΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	άργει 'Αργοστόλιον ἀπό 1 Μαρτ.
ΕΥΤΕΝΙΑ Γ. (λιθ.)	έτ. «Οράιον»	56	10053	έφθ. Νεαν 'Ορλεάνην 19 'Ιουλ.
ΕΥΤΕΝΙΑ Σ. Ε. (λιθ.)	έτ. «Πος Σάντος»	57	8800	άνεχ. Γκάλεσοντων 22 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΕΥΤΕΝΙΑ ΔΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ 'Οιλ»	54	18730	άνεχ. Σάντος 31 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΕΥΤΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νέποτου Τάνκερς	56	30150	διπλήθε Σουεζ 6 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ. «Γκόλφο Ντεζεάντο»	44	7264	εις Βομβάνην ἀπό 9 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλασ»	57	8800	άνεχ. Λός 'Αντζελες 26 'Ιουλ. διά Γκουαγιάμας
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλασ»	58	8985	έφθ. Τακόμαν 1 Αύγ.
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	58	13900	εις Γερμανίαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλασ»	52	15869	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 1 Αύγ. διά Κιασιούγκ
ΕΥΡΥΒΙΑΛΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλασ»	47	7176	άργει 'Αργοστόλιον ἀπό 23 Νοεμ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Μαζίλιο»	57	8775	άνεχ. Λά Παλλίς 5 Αύγ. διά Θιούταντ Τρουθίλλο
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ 'Ατλαντικ»	36	9927	άνεχ. Χαδάνων 2 Αύγ. διά Λάς Πιέντρας
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ 'Ατλαντικ»	41	7874	άργει Καρθαγένην ἀπό 20 'Ιαν.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν 'Αντνόνιο»	45	7170	άργει 'Αργοστόλιον ἀπό 26 'Απρ.
ΕΥΡΥΤΑΝ (λιθ.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	έφθ. Μαντράς 31 'Ιουλ.
ΕΦΘΗ (λιθ.)	έτ. «Μαλάγια»	43	7194	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 27 Μαρτ.
ZANE B. Ι. (λιθ.)	έτ. «Λόγκ Σπίπς»	43	7282	διπλήθε Φλώσιγκ 22 'Ιουλ. διά Τερνέουζεν
ZANO (Αιθίοπ.)	έτ. «Ζαννίς»	08	1982	διπλήθε Σουεζ 25 'Ιουλ. διά Τζέδδαν
ZEΩ Γ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βεσούπούκιο»	44	10641	άργει Ζακοσνιθλά ἀπό 29 Δεκ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	άργει Φλώσιγκ ἀπό 7 Σεπτ. 1957
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ούλτραμάρη»	44	4296	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 2 Αύγ. διά Καρθαγένην (Κολ.)
ZINI (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πιουνάντεντ Κρός»	52	12556	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 23 Μαΐου
ZOZIAN (Κοσταρ.)	K. «Ατυχίδης	20	7638	άργει Γένοβαν ἀπό 15 Φεβρ.
ZΟΥΓΝΤΕΡΖΗ (λιθ.)	έτ. «Αγκουάλιντα»	45	7211	άνεχ. Λός 'Αντζελες 1 Αύγ. διά Κόμπε
ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Αφρικαν Κέρριερς»	43	8318	άργει Βρέστον ἀπό 24 'Ιαν.
ΗΑΙΑΣ (λιθ.)	έτ. «Ηλίας»	42	7025	έφθ. Χιούστον 5 Αύγ.
ΗΡΩΝ (Χον.)	έτ. «Πάτε 'Εστε»	44	7161	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 6 Αύγ. δι' 'Αμθέρσαν
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΦΟΣ (λιθ.)	έτ. «Θαλασσοπόφορς»	44	7252	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ.
ΘΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ορίζων»	56	10316	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 10 'Ιαν.
ΘΕΝΚΕΣΚΙΒΙΓΚ (λιθ.)	έλληνικα συμφέροντα	44	7250	εις Σάντερφιορδ ἀπό 7 Νοεμ.
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέ Νόρτε»	43	7050	εις Πειραιά ἀπό 5 Αύγ. (ἐπισκευαι)
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δώρα»	45	7151	διπλήθε θέουταν 3 Αύγ. διά Κάντλα
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μάρ Μπή»	42	6997	έφθ. Βοστώνην 28 'Ιουλ.
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	άργει Πειραιά ἀπό 7 Δεκ.
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Μοντετζόύμα»	43	7132	άνεχ. Μαρακάϊμπο 1 Αύγ. δι' 'Αρούμπαν
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7188	έφθ. Αδεν 6 Αύγ.
ΘΕΟΠΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ελληνικα συμφέροντα	43	7240	άργει Καλάμας ἀπό 31 'Ιαν.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λιθ.)	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7167	άνεχ. Λά Πόλαμας 25 'Ιουλ. διά Κιουρασσό
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7185	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 'Ιουλ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνδ.)	έτ. «Εύτολμια»	43	7176	έν πλω 25 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
INTAS ΓΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγκονία»	35	8072	διπλήθε Παναμάν 3 Αύγ. διά Μαρακάϊμπο
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαϊσάρη»	56	10410	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Αύγ. διά Βαγκούσερ
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Νάθικ Κριστομπάλη»	44	7176	έφθ. Μόντρεαλ 1 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πιερόλεσουμ Κ.Κ.»	53	13555	άνεχ. Λάρανταν 7 Αύγ. διά Κιέλον
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαϊφάρι»	56	10422	έφθ. Ρίβερπλατ 7 Αύγ. (διαταγάς)
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	άνεχ. Μπαχρέιν 10 Αύγ. διά Μένα 'Αρμπντουλά
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Νάθιγκ Κριστομπάλη»	44	7198	άργει Σιγκαπούρην ἀπό 14 'Ιαν. 1950
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13485	εις Γιβραλτάρ 31 'Ιουλ.
ΙΟΥΛΙΑ (λιθερ.)	Γ. Χατζηλίας —	44	7223	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. (διαταγάς)
ΙΟΥΛΙΑ Κ.	έτ. «Τζουλία — Νίκο»	22	1323	εις Κιέλον, ὑπό συμπλήρωσιν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σάνθι 'Ατλαντικ»	56	10122	άργει Φλάμουθ ἀπό 13 'Ιαν.
ΚΑΔΜΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Χάρτη»	58	13750	έφθ. Κολούμπια Ρίβερ 27 'Ιουλ.
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορεαντόρ»	43	7176	εις Κιέλον, ὑπό συμπλήρωσιν
ΚΑΙΤΗ Δ. (λιθ.)	έτ. «Πατούφικα»	41	7176	άργει Κολούμπια Ρίβερ 27 'Ιουλ.

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ

ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

A. N. Φ. E. N.

Γραφεία — Διδακτήρια: ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ—ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 99, ΤΗΛΕΦ. 470-752, ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Εις τὰ Φροντιστήρια A.N.Φ.Ε.Ν. λειτουργούν κανονικῶς καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους ὅλα τὰ τμῆματα διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος οἰσασθήποτε τάξεως.

Πάντοτε, ἡ Διεύθυνσιν καὶ οἱ κ. κ. Καθηγηταὶ οἱ ὄποιοι εἰνεάξιωματικοὶ τοῦ B. N. ἐνέργειά, εύρισκονται KONTA ΣΤΟΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΧΗΝ ΕΩΣ ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ.

Τὸ Φροντιστήριον A.N.Φ.Ε.Ν. ἔχει ΠΑΝΤΟΤΕ ΤΗΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗΝ ΕΠΙΤΥΧΙΑΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ.

Ειδικὸν τμῆμα πληροφοριῶν καὶ διεκπεραιώσεως τῶν πιστοποιητικῶν λειτουργεῖ εἰς τὴν A.N.Φ.Ε.Ν.

'Εκ τῆς Διευθύνσεως

ΚΑΛΛΗ (λιθ.)	έτ. «Μαρίν Τράπορτ»	57	8650	διπλήθε φλώσιγκ 25 'Ιουλ. διά Γκάλβεστων
ΚΑΛΛΗ Δ. (λιθ.)	έτ. «Ελ Τρέιντερς»	44	7255	έφθ. Αμέρερσαν 24 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιθ.)	έτ. «Αουρόρα»	57	8758	χάρητον 2 Αύγ.
ΚΑΛΦΑ	έτ. «Κάλφα»	26	2031	έφθ. Αμέρερσαν 20 'Ιαν.
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Άρεκουπα»	43	7257	έφθ. Αμέρερσαν 5 Αύγ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7138	έφθ. Ρίθερ Στόουρ 20 'Ιαν.
ΚΑΝΤΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεάνικο»	53	12897	διπλήθε Ντόθερ 20 'Ιουλ. διά 'Ηνωμ. Πολιτείας
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Απήγανος»	44	7279	άργει Ελευσίνα από 22 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Τράπορτ»	41	5588	έφθ. Κουθέτι από 7 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Κρήνη»	43	1790	άργει Αμπελάκι από 25 Νοεμ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	έφθ. Μόμπιλ 31 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουντεφιονίδη»	24	5185	άργει Καλάμας από 2 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	άνεχ. Αμδούργον 30 'Ιουλ. διά Τσώρτσιλ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	διπλήθε Σουέζ 28 'Ιουλ. διά Τζέδδαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδη»	19	5173	άργει Καλάμας από 20 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδη»	20	6157	άργει Καλάμας από 2 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράπομ»	55	8798	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 27 'Ιουλ. διά Γκρείνθιλλ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1606	άνεχ. Καλκούτταν 27 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράπομ»	54	8005	διπλήθε Σουέζ 5 Αύγ. διά 'Ερυθραν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (Λιθάν.)	έλληνικά συμφέροντα	28	2407	άργει Καλάμας από 20 Δεκ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5331	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	άργει Κυνόδουραν από 27 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τράπομ»	55	8799	εις Ριγέκαν, υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ (λιθ.)	έτ. «Κρίνα»	57	9235	άνεχ. Βαγκούθερ 8 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	έτ. «Ιρις»	42	6782	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 Αύγ. διά Κιουρασάο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΑΣΚΑΛΟΣ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	58	8000	άργει Καλάμας από 14 'Ιαν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιθ.)	έτ. «Αντόρρη»	43	7129	άνεχ. Ριγέκαν 2 Αύγ. διά Βενετίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	41	8325	άνεχ. Σαδάνναν 7 Αύγ. διά Κιουρασάο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπο»	44	7123	άργει Ελευσίνα από 7 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ (λ.)	έτ. «Εθέρμια»	58	8961	άνεχ. Βίλλαν Κονοτόπειον 22 'Ιουλ. διά 'Αμδέρσαν
ΚΑΠΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (λ.δ.)	έλληνικά συμφέροντα	45	10523	άργει Κυνόδουραν από 27 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κορτέζ»	43	7161	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	άνεχ. Νέαν Ορλέανην 23 'Ιουλ. διά Μαρακάϊμπο
ΚΑΡΑΒΩΣΤΑΣΙ (λιθ.)	έτ. «Μαρεμπέρεσα»	44	7139	άργει Αμπελάκι από 29 Μαρτ.
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΣΤΑΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαρίν Στάρ»	44	10551	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρη 17 'Ιουλ. διά Κάπλαν
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιθ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	άνεχ. Τακοράντι 2 Αύγ. διά 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	άργει Μπρούζες από 15 'Ιαν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10268	άνεχ. Πόρτ Αθρούρ 2 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Πλινούρη»	42	9796	άνεχ. Ήοτχαν 7 Αύγ. διά Θάλμουθ
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανακοντίνεντάλη»	36	10291	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (λιθ.)	έτ. «Πανηράρη»	43	7150	άργει Σερόν από 30 Νοεμ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Οσαεαν Κάργκο»	57	20564	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	42	7120	άργει Μπρούζες από 22 Φεβρ.
ΚΑΤΑΛΩΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7068	άργει Βαλτιμόρην από 9 'Ιαν.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Σάν Μπερντάνο»	45	7255	άργει Ελευσίνα από 20 'Ιουλ.
ΚΑΤΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ροσίνο»	13	2000	άνεχ. Μόντρεαλ 25 'Ιουλ. διά 'Αμμουναίν Μπαιν
ΚΕ'ΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Φιντέλινταντ»	57	12500	άργει Σεμπρούζηκ από 16 Δεκ.
ΚΕ'ΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έλληνικά συμφέροντα	43	7093	έφθ. Λίθερπουλ από 9 'Ιουλ.
ΚΕ'ΙΠ ΠΑΛΑΜΑΣ	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7176	

ΚΕ'ΙΠ ΡΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οσεάνικα»	44	7141	άργει Σύρον από 13 Σεπτ. 1957
ΚΕ'ΙΠ ΣΤΑΡ	έτ. «Λαϊμπόριαν»	44	7281	άργει Φάλμουθ από 6 'Ιαν.
ΚΕ'ΙΠ ΩΡΑ	έτ. «Γκάλλαρο»	37	5282	άργει Ρόττερνταμ από 3 'Οκτ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κάνοπον»	41	7431	άργει Ρίθερ Στόουρ από 21 Μαρτ.
ΚΕΦΑΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τζ. Σή Τσάντοπορτ»	26	5717	άργει Ρίθερ Στόουρ από 11 'Ιουν.
ΚΗΦΕΥΣ (λιθ.)	έτ. «Τρανακοντίνεντάλη»	43	7150	έφθ. Αμδούργον 6 Αύγ.
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	έφθ. Βαλτιμόρην 8 Αύγ.
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ (άνγλ.)	έτ. «Νταλχάουζ»	57	9153	άργει Κούρερ από 28 'Ιουν.
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μυρμπόν»	58	20500	άργει Κυνόδουραν από 24 'Ιουν.
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιθ.)	έτ. «Μπελάμπρ»	44	7190	άργει Παναμάν 22 'Ιουλ. διά Τακόμαν
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Τράπομ»	43	7248	άνεχ. Γάνδον 19 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Ορόγια»	44	7159	άργει Μπρούζες από 2 'Απρ.
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιθ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	άργει Κυνόδουραν από 8 Νοεμ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	13	9424	έφθ. Καλκούτταν 2 Αύγ.
ΚΟΜΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άργει Κυνόδουραν από 24 'Ιουν.
ΚΟΝΑΩΡ	έτ. «Αγκουιλλά»	19	2949	άργει Λιθερπούλ 3 Αύγ.
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (λιθ.)	έτ. «Σάν Αγκουστίν»	42	7178	άνεχ. Τρίνινταντ 30 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΚΟΝΤΣΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρόζα»	19	662	έφθ. Λονδίνον 3 Αύγ.
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	έφθ. Βαλένθια 3 Αύγ.
ΚΟΡΘΙ (λιθ.)	έτ. «Αγιαλάγκο»	44	7239	άνεχ. Μοντεβίδεο 30 'Ιουλ. διά Τοκοπίλλαν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιθ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	έφθ. Χούλλ 1 Αύγ.
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λιθ.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	άνεχ. Τρίνινταντ 2 Αύγ. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Ζίτα»	43	7075	έφθ. Μαντράς ρόδης 31 'Ιουλ.
ΚΟΣΜΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Χόμη»	57	30332	έφθ. Χάμπτον ρόδης 2 Αύγ.
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7198	άργει Κυνόδουραν από 1 Δεκ.
ΚΡΕΣΤΑ (λιθ.)	έτ. «Βιλαβιόζα»	44	7187	άνεχ. Πόρτ Εθεργκλαντ 27 'Ιουλ. διά 'Αγγλιαν
ΚΡΗΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μάρα»	56	24000	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρη 3 Αύγ. διά 'Αγ. Φραγκίσκον
ΚΡΙΕ'ΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Αιλά Γκράντε»	43	7275	άργει Καλάμας από 2 Μαΐου
ΚΡΟΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	άνεχ. Τρίνινταντ 6 Αύγ. διά Μόμπιλ
ΚΥΑΝΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κυανός»	43	10448	άργει Αμπελάκι από 4 'Οκτ.
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	54	10608	άνεχ. Αμπαντάν 21 'Ιουλ. διά Κείπ Τάουν
ΚΥΜΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Εακόριαλ»	44	7292	άργει Κυνόδουραν από 7 'Ιαν.
ΚΥΜΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	διπλήθε Σουέζ 3 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Αντρία»	43	7133	άργει Χαλκίδα από 27 Νοεμ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρθάρο»	21	2294	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 Αύγ. διά Σάφφι
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άργει Βαλτιμόρην από 19 Δεκ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Ντέ Κάργκα»	44	7214	άργει Μόμπιλ από 13 'Ιαν.
ΚΩΣΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Κωστής»	44	7243	διπλήθε Λός Αντζελες 5 Αύγ. διά Λίθερπουλ
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (Ούρουν)	έτ. «Ναβ. Κομμέρσιαλ»	21	1833	άργει Κυνόδουραν από 29 Μαρτ.
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	άργει Μπαρρόδου από 26 'Ιαν.
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικα»	43	10195	εις ταξιδίο Πλέιτ
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	άργει Ελευσίνα από 20 'Ιαν.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ

"Ο ΘΑΛΗΣ"

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΗ

ΥΠΟ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Διά του άπο 1-10-1948 Β. Διατάγματος

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1946

Πλήρης θεωρητική καὶ δι' έφαρμογών κατάρτισης Ραδιοτηλεγραφητών. — Έργαστήριον καὶ έγκαταστασίεις δι' έξασκησιν. — Εἰς τάς έξετάσεις τοῦ Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ή Σχολή μας είχε πάντοτε έπιτυχίαν 100%.

Πληροφορίαι καὶ έγγραφαὶ καθ' έκαστην εἰς τὴν Σχολήν 'Αριστοτέλους 88α (Πλατ. Κυριακού). Τηλ. 815-755 ΑΘΗΝΑΙ.

SHIPCHANDLER

NEPTUNE

GEORGE SVORONOS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ

AVENUE 3 Y STREET 101 NO 2A-22

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΝΕΡΤΙΝΕ

MARACAIBO VENEZUELA

PHONES: 6354
25255

ΛΑΡΓΚΟ (λιθ. δεξ.)	Σ. «Σάρυκα»	56	23886	άνεχ. Σιδώνα 31 'Ιουλ. διά θόλευ
ΛΕΝΚΟ (Κοστ.)	Σ. «Κρουζ»	24	3658	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 26 'Ιαν.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	Σ. «Μίραμόντε»	53	13406	διπλήθεν «Άδεν 6 Αύγ. διά Περσ. Κόλπον
ΛΙΛΑ (λιθ.)	Σ. «Κορούνα»	43	7156	εις Μόπιλ ἀπό 19 'Απρ.
ΛΙΛΑH (λιθ.)	Σ. «Φορταλέζα»	43	7030	άνεχ. Βαλτιμόρην 31 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	Σ. «Πλαναρείκανα»	44	7256	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 26 'Απρ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)	Σ. «Ατλάντικα»	43	7176	άργει Κυνόσουραν ἀπό 10 'Ιαν.
ΛΙΝΤΑ (λιθ.)	Σ. «Ρίο ντέλ Κάστρο»	43	7262	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 5 Φεβρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΛΟΙΤΑΝΤΑ (λιθ.)	Σ. «Ρίο 'Άζουλ»	44	8536	άνεχ. Βικτωρίαν 20 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λιθ.)	Σ. «Γουέστ - Ιντιες»	44	1910	άνεχ. Βέρα Κρούζ 1 Αύγ. διά Κοατζακοάλκος
ΛΟΥΛΟΥ (Λιθάνου)	Σ. «Λέβαντ»	17	1936	άργει Κυνόσουραν ἀπό 10 Μαρτ.
ΛΟΥΔΟΥ (παναυ.)	Σ. «Ορίενταλ»	20	2051	έφθ. Μανιλαν 7 Αύγ.
ΛΟΥΣΥ (λιθ.)	Σ. «Μονρόβια»	57	7350	διπλήθε Ντόρερ 1 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΛΥΡΙΚ (λιθ. δεξ.)	Σ. «Θήατρ»	43	10428	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 Αύγ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	Σ. «Μπράοντ»	44	7160	άργει Ελευσίνα ἀπό 16 Δεκ.
ΜΑΓΓΑΛΑΝΕΣ (λιθ.)	Σ. «Μαγγαλάνες»	44	7215	έφθ. Γκάλθεστων 22 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ (Κοσταρ.)	Σ. «Πλαρένα»	21	1489	διπλήθε Κωνιών πολιν 28 'Ιουλ. διά Βιρυττόν
ΜΑΙΡΗ (λιθ.)	Σ. «Μονρόβια»	49	5685	άργει Σίενταμ ἀπό 7 Φεβρ.
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (λιθ.)	Σ. «Δίμπτρα»	37	4839	άνεχ. Λονδίνον 30 'Ιουλ. διά Μπάραν
ΜΑΙΡΗ - ΣΩΦΙΑ (λιθ.)	Σ. «Λουρόρα»	57	8000	έφθ. Χάμπτον ρόδος 3 Αύγ.
ΜΑΚΡΩΝ (λιθ.)	Σ. «Γουέστερν»	43	7161	άργει Ελευσίνα ἀπό 29 'Ιουλ. 1957
ΜΑΛΜΕΝ (παναυ.)	Σ. «Μάστιθλ»	18	920	άργει Πειραιά ἀπό 1 'Ιουλ.
ΜΑΝΝΑ (λιθ. δεξ.)	Σ. «Μάννα»	37	7991	εις Μπιλών 21 'Ιουλ. (ἐπισκευαί)
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)	Σ. «Ολμέντο»	43	7210	άργει Βιρινόποιον ἀπό 14 'Ιαν.
ΜΑΝΤΙΣΙΟΝ ΜΠΕΛΛΑ (λιθ.)	Σ. «Μάντισον»	44	7216	άνεχ. Βαλτιμόρην ἀπό 7 'Ιουλ. διά Πουέρτο Ταράφα
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λιθ.)	Σ. «Μπάκια Σαλίνας»	44	7138	άργει Μπρούζες ἀπό 11 'Ιουν.
ΜΑΟΥΝΤ ΘΟΡΥΣ (λιθ.)	Σ. «Σάν Φελίτσια»	43	7128	έφθ. Καλκούτταν 1 Αύγ.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λιθ.)	Σ. «Παρανάλτο»	43	7189	άργει Πειραιάν ἀπό 27 Φεβρ.
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ	Σ. «Ρόλλην»	19	6862	έφθ. Άλεξάνδρειαν 23 'Ιουλ.
ΜΑΡΑΩΝ (λιθ. δεξ.)	Σ. «Οσαν Κάρυκο»	56	20500	διπλήθε Σουεζ 5 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.)	Σ. «Σάουθερν Κρός»	44	7244	άνεχ. Λος «Αντζελες 11 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΜΑΡΓΚΦΩ	Σ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	άργει Ωλωνίγκι από 28 Αύγ. 1957 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΜΑΡΙΑ II. (λιθ.)	Σ. «Κριστούπλα»	44	7163	άργει Καλάμας ἀπό 6 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ Λ. (λιθ.)	Σ. «Κοντάνιαν»	56	10311	έφθ. Χάμπτον ρόδος 6 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ Κ. (λιθ.)	Σ. «Γουέστ - Αφρικαν»	56	6250	άργει Λίαρπον 29 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεζικού
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ (λιθ.)	Σ. «Παρπάντα»	44	7230	άνεχ. Πειραιά 4 Αύγ. διά Βόλον
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	Σ. «Βέγας»	43	7176	άργει Αργοστόλον ἀπό 14 Δεκ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (λιθ.)	Σ. «Μαγκλιθέρας»	45	8197	έφθ. Μπρεμερχάφεν 26 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)	Σ. «Άρκουλ»	22	4949	έφθ. Σάντος 21 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	Σ. «Φωσιάνη»	43	7059	άργει Ρέτζιο ἀπό 28 'Ιαν.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)	Σ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ 9 Αύγ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιθ. δεξ.)	Σ. «Μαριμπλάγκα»	43	8046	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 5 Αύγ. διά Βενετίαν
ΜΑΡΙΜΤΕΛΛΑ II. (λιθ. δεξ.)	Σ. «Μαριμπλάγκα»	40	8142	άργει Τάμεοιν ἀπό 6 'Ιουν.
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιθ.)	Σ. «Μαριμπλάγκα»	44	7242	άργει Γάνδην ἀπό 14 'Απρ.
ΜΑΡΙΝΑ (λιθ.)	Σ. «Νέπιουν»	58	8700	εις Τάρανην ὑπό συμπληρώσιν
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	Σ. «Ορίενταλ»	24	4701	άργει Αμπελάκι ἀπό 1 'Οκτ.
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λιθ.)	Σ. «Μαριμπλάγκα»	44	7245	άργει Αμβούργον ἀπό 24 Νοεμ.
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II. (λιθ. δεξ.)	Σ. «Γιανμαρ - Ευρόπα»	44	10668	άργει Αύγουστον ἀπό 16 Μαΐου
ΜΑΡΙΣΤΕΡΕΛΛΑ (λιθερ.)	Σ. «Μαριστέρλα»	21	8396	άργει Σπέτζιαν ἀπό 14 'Οκτ.
ΜΑΡΚΟΣ (λιθ.)	Σ. «Εύκαριερ»	43	7033	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 19 Νοεμ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	Σ. «Ουνιθέρσα»	55	8961	διπλήθε Παναμάν 11 'Ιουλ. διά Μόζι
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιθ.)	Σ. «Τράνσοπτρ»	44	7251	άργει Μπρούζες ἀπό 18 'Απρ.
ΜΑΣΚΩΤ	Σ. «Ορίενταλ»	17	2042	άνεχ. Τζερμπόν 19 'Ιουλ. διά Σέμαραγκ
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λιθ. δεξ.)	Σ. «Κόρομικ»	55	23871	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΚΟΜΗΝΟΣ Κ.	Σ. «Μάνος»	27	2457	άνεχ. Σαδόναν 4 Αύγ. διά Βιρυττόν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιθ.)	Σ. «Νίκη»	44	7232	άργει Φάλμουθ ἀπό 24 'Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	Σ. «Μπαλμπά»	54	18763	διπλήθε Τζερμπόν 5 Αύγ. διά Θόλευ
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ (λιθ.)	Σ. «Μονβίλα»	57	8906	διπλήθε Ντόρερ 5 Αύγ. δι' Ελλάδα
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	Σ. «Μιρολάγκα»	55	8425	άργει Ελευσίνα ἀπό 21 'Ιαν.
ΜΑΣΤΕΡ ΘΟΥΑΝΤ Κ. (λιθ.)	Σ. «Ελληνικά ουμφέροντα	20	1512	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 1 Αύγ. διά Δυρράχιον
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ (Κοστ.)	Σ. «Γιουνίτεντ»	41	7195	άργει Αμβέρσαν ἀπό 12 Δεκ.
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	Σ. «Ματζεολία»	27	6144	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 7 Αύγ. διά Λάδοεντ
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	Σ. «Νόρθ Παοίφικ»	43	7176	άνεχ. Πόρτ Ερεγκλαντ 29 'Ιουλ. δι' Ινδίας
ΜΑΧΗΤΗ (λιθ.)	Σ. «Γιουνιθέρσα»	57	9200	άνεχ. Πόρτλαντ ('Ορ.) 22 'Ιουλ. δι' Ινδίας
ΜΕΛΙΝΤΑ	Σ. «Ινκάκια»	45	7254	άνεχ. Γκάλθεστον 16 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΕΛΙΤΗ (λιθ. δεξ.)	Σ. «Αλιέργκας»	57	11800	άνεχ. Αμβέρσαν 7 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιθ.)	Σ. «Λινάρες»	44	7198	άργει Φάλμουθ ἀπό 17 'Οκτ.
ΜΕΜΟΡΥ (λιθ. δεξ.)	Σ. «Πανεξίδη»	44	10611	διπλήθε Γιβραλτάρ 12 'Ιουλ. διά Μαρακάιμπο
ΜΕΝΙΤΕΣ	Σ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7198	άργει Κυνόσουραν ἀπό 7 Μαρτ.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λιθ. δεξ.)	Σ. «Αστούριας»	58	21000	εις Ιαπωνιαν, ὑπό συμπληρώσιν
ΜΕΡΔΙΝ (λιθ.)	Σ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	άργει Μπουένος "Αὔρες 31 'Ιουλ.
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΓΟ (λιθ.)	Σ. «Εύπότιο»	58	8961	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 Αύγ.
ΜΙΝΑ (λιθ. δεξ.)	Σ. «Καστέλλα»	55	20630	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 1 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	Σ. «Μίντρικ»	25	6806	εις Σουηδιανάργα ἀπό 12 Μαρτ.
ΜΙΝΤΟΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	Σ. «Κορντόμπα»	44	7215	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 2 'Ιουλ. δι' Ουζάν
ΜΙΡΑΝΤΟΡ (δεξ.)	Σ. «Μίραντόρ»	57	21000	άργει Σπέτζιαν ἀπό 21 Μαΐου. ΕΝΑΥΛΩΘΗ
ΜΙΧΑΗΛ Α. (λιθ.)	Σ. «Σαιλ Μικέλ»	29	2666	έφθ. Πόρτ Σαιδ 8 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΛ Γ.	Σ. «Αρθιγκτών»	43	7228	άργει Γάνδην ἀπό 23 'Ιαν.
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (λιθ.)	Σ. «Φορμεντατόρο»	56	8390	άνεχ. Τόκιο 20 'Ιουλ. διά Χακάτα
ΜΙΧΑΗΛ Ζ. (λιθ. δεξ.)	Σ. «Πουέρτο Ρίκο»	37	7140	έφθ. Περσικόν Κόλπον 1 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (λιθ.)	Σ. «Αντρία»	56	8000	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 7 Αύγ. διά Λάδοεντ
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ	Σ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	57	24000	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 8 Αύγ. διά Λάδοεντ
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δεξ.)	Σ. «Σάν Αντρες»	53	11289	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 1 'Φεβρ.
ΜΟΝΠΡΟΒΙΑ (λιθ.)	Σ. «Ηοτερν»	43	6674	εις Αλμποργκ ἀπό 20 'Ιουλ. διά Επισκευαί
ΜΟΝΤΕΛΑΝΟ (δεξ.)	Σ. «Ιντερνάδιοναλ»	57	12400	διπλήθε Σουεζ 31 διά Ράς Τανούρα
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (λιθ.)	Σ. «Μοντελάτα»	42	7132	άργει Μπρούζες ἀπό 7 Μαΐου
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λιθ.)	Σ. «Καλάδο»	43	7125	άργει Κυνόσουραν ἀπό 20 Μαρτ.
ΜΠΑΖΙΑ II. (λιθ.)	Σ. «Ντιέγκο»	45	7176	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 7 Αύγ. διά Χάδρων
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λιθ.)	Σ. «Σεγκουρίτας»	55	9922	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ. δι' Οζάκαν
ΜΠΑΤΗΣ (λιθ.)	Σ. «Φροντέρα»	56	10661	διπλήθε Ντόρερ 2 Αύγ. δι' Εμδεν
ΜΠΕΝΤΙΤΑ (λιθ.)	Σ. «Ελλέκρειρ»	44	7207	άνεχ. Λός "Αντζελες 3 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λιθ.)	Σ. «Μπετακρύπτη»	44	7235	άργει Ντωντέ ἀπό 18 'Ιουν.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	Σ. «Ντιαμάντε»	56	10061	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ	Σ. «Άλμα»	44	7256	άργει Νιούπορτ ἀπό 23 Σεπτ. 1957
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	Σ. «Στανόιλ»	30	9243	έφθ. Αντεν 3 Αύγ.
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	Σ. «Καρραγουαίν»	42	7303	άργει Μασσαλίαν ἀπό 17 Σεπτ. 1957
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιθ.)	Σ. «Μαραθώνι»	43	7314	άργει Μπρούζες ἀπό 4 'Απρ.
ΜΥΚΟΝΟΣ	Σ. «Σάντα Βαρθάρα»	16	3528	άργει Κυνόσουραν ἀπό 8 Δεκ.

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

JAMES SMYRNIODIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI,, BALTIMORE

SHIP SUPPLIES

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

BALTIMORE 2, MD.

ΜΥΡΙΑΜ III. (Λιθ.)	έτ. «Οσεαν Τ. Δ.»	45	7255	άργει 'Ελευσίνα από 24 Μαΐου
ΜΥΡΤΩ	έτ. «Άριστα»	43	7176	άργει Μπρούζες από 12 Μαρτ.
ΜΥΡΤΩ	έτ. «Τόζας»	18	2297	άργει Πέραμα από 3 Νοεμ.
ΝΑΒΑΡΡΑ (Λιθ.)	έλληνικο συμφέροντα	42	7131	εἰς 'Αμβέρσαν από 10 Μαρτ. (επισκευαι)
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (Λιθ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	56	9990	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4954	έφθ. Σπέτζιαν 20 'Ιουλ.
ΝΑΠΙΕΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	57	24000	άνεχ. 'Αγ. Φραγκίσκον από 23 'Ιουν. διά Πακνίγκ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Λιθ.)	έτ. «Μοντεζέρντι!»	45	7176	διπλήθε Νιόθερ 20 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΔΗΝΤΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Νόγια»	43	8500	άργει Κυνόσουραν από 26 'Ιουλ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΔΙΜΠΕΡΤΥ (Λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	άνεχ. Νιουκάρτελ από 2 'Ιουλ. διά Κορέαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9970	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Αύγ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΙΤΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Πανεξίτο»	43	10611	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 22 'Ιουλ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (Λιθ.)	έτ. «Βιάννα»	56	10044	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 Αύγ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (Λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9972	έφθ. Σέθεν 'Αιλαντς 7 Αύγ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (Λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8513	έφθ. Μιδδελσαμπρο 8 Αύγ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8490	άνεχ. Μόμπι 6 Αύγ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥ.ΤΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Αλμάκρυ»	43	7228	διπλήθε Ούζαν 16 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (Λιθ.)	έτ. «Αλμάκρυ»	43	8479	άνεχ. Γιοκοχάμεν 27 'Ιουλ. διά Σιμίζου
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (Λιθ.)	έτ. «Αντριδάπορ»	43	8428	άνεχ. Λός 'Αντζελες 28 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (θεζμοί)	έλληνικά συμφέροντα	58	12500	έφθ. Κουδείτ 4 Αύγ.
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Μάργκραντ»	57	24150	άνεχ. Κολόμπι 18 'Ιουλ. διά Κοσσέιρ
ΝΕΒΑΔΑ (Λιθ.)	έτ. «Νεδάδα»	29	4142	διπλήθε Σιγκαπούρην ρόδς 8 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΝΕΛΛΑ	έτ. «Νέλλα»	38	5106	άργει Κυνόσουραν από 3 Μαΐου
ΝΕΠΤΟΥΝ (Λιθ.)	έτ. «Εσπέρια»	54	5669	άνεχ. Τενερίφαν 3 Αύγ. διά Σιμίζου
ΝΕΦΕΛΗΝ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Πόλαρις»	58	25000	έφθ. Πόρτ Αλέγκρε 28 'Ιουλ.
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	άνεχ. Κολόμπι 18 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12395	έφθ. Μπρούζες από 5 Δεκ.
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2437	άργει Πειραιάδ από 29 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντονόζο»	44	7255	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 28 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	έφθ. Σάιντ Ναζέρ 25 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Πίονιρ»	37	7991	άργει Πέραμι 14 Δεκ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (Λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7294	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 31 'Ιαν.
ΝΙΚΟΛΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Παναμά»	42	7290	άργει Ελέργειν από 3 Μαΐου
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Άζροες»	45	7003	άργει Χόλικεντ από 28 'Ιουν.
ΝΙΚΟΙΔΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πουέρτο Λά Πλάτα»	53	9188	έφθ. Σάιντ Ναζέρ 25 'Ιουλ.
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Άφροεσσα»	18	3335	άργει Μπερντάιαλαντ από 14 Δεκ.
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (θεζμοί)	έτ. «Πλαναμ-Γιουρόπα»	28	9002	άργει Χάμπτον ρόδς από 13 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΧ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλαναμ-Γιουρόπα»	28	6857	άργει Σουέζ από 17 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ (Λιθ.)	έτ. «Παλαμέντες»	56	10632	έφθ. Χάμπτον ρόδς 29 'Ιουλ.
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (Λιθ.)	έτ. «Πανκοκούιστα»	58	10600	εἰς 'Αγγλιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (θεζμοί)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 1 Αύγ. διά Πακνίγκ
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ (Λιθ.)	έτ. «Παλμύρα»	53	5826	άργει Ντάρτμουθ από 20 Φεβρ.
ΝΟΡΟ ΛΑΙΔΗ (Λιθ.)	έτ. «Πετούνια»	41	5079	άργει Φάλμουθ από 15 Αύγ. 1957
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΧ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Πετρόλερα»	55	18210	άνεχ. Τενερίφαν 31 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΝΟΡΟ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (Λιθ.)	έτ. «Πρίμουλα»	43	7027	άργει Αμπελάκι από 26 Αύγ. 1957
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12029	άνεχ. Κουνάνα 29 'Ιουλ. διά Τσιρότσιλα
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 Αύγ. διά Χίερρο
ΝΟΡΟ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Ατλαντικά»	44	7054	άργει Βαλτιμόρην από 17 'Απρ.
ΝΟΡΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7251	άργει 'Ελευσίνα από 17 'Απρ.
ΝΟΡΜΑ (θεζμ. Κοστ.)	έτ. «Νέπτουν»	22	7765	άργει Πόρτ ντε Μπούνι από 4 'Ιουν.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	άργει Κυνόσουραν από 14 Φεβρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άργει Καλάμας από 4 Φεβρ.
ΝΟΥΤΣΙ (Λιθ.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράιτερ»	44	7061	άνεχ. Λίβερπουλ 3 Αύγ. διά Τσωρτσιλα
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	έτ. «Ούντγουουρντ»	58	29000	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 Αύγ. διά Χίερρο
ΝΤΑΡΝΙ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάντεντ Κρός»	52	12577	άνεχ. Σαβάνναν 6 Αύγ. διά Κιουρασάο
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιθάλετ»	24	5789	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Αύγ. διά Ρόττερνταν
ΝΤΕΒΟΝ (Λιθ.)	έτ. «Βιλλανουένδα»	56	10545	εἰς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΤΕΛΟΦΙΚ ΗΓΚΛ (Λιθ.)	έτ. «Σεϊ Έντερπράϊ»	58	12800	έφθ. Σπάττλ 2 Αύγ.
ΝΤΕΡΜΠΥ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Νόρδερν Σπγουαίν»	57	10200	άργει Ντάρτμουθ από 13 Μαρτ.
ΝΤΟΜΙΝΕ'ΙΤΟΡ	έτ. «Πλανασάσσος»	44	7256	έφθ. Τεργεστόν 2 Αύγ.
ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Νουέβο Βίστα»	46	8257	άργει Ντάρτμουθ από 17 'Ιουλ.
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίνι»	31	8210	άργει Βενεζουέλαν
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ (Λιθ.)	έτ. «Παναμέν.-Έσουρόπα»	58	9500	άνεχ. Κιουρασάο 2 Αύγ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (Λιθ.)	έτ. «Παναμέν.-Έσουρόπα»	57	9400	άνεχ. Υμουνίτεν 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΤΟΝΑ ΕΥΤΕΝΙΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν.-Έσουρόπα»	54	11208	άργει Κάρδιφ από 30 Αύγ. 1957
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθ.)	έτ. «Παναμέν.-Έσουρόπα»	57	9400	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 31 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμον
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθ.)	έτ. «Παναμέν.-Έσουρόπα»	56	8716	άνεχ. Λιδύνη 27 'Ιουλ. διά Σάντος
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (Λιθ.)	έτ. «Εθμύρανία»	58	10360	εἰς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν.-Έσουρόπα»	55	11380	άνεχ. Κιουρασάο 2 Αύγ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (Λιθ.)	έτ. «Παναμέν.-Έσουρόπα»	55	8690	άνεχ. Υμουνίτεν 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΤΟΡΑΝΤΟ (Λιθ.)	έτ. «Γκαμπού»	44	7244	άργει Βαλτιμόρην από 30 Αύγ. 1957
ΝΤΟΡΙΑΝ (Λιθ.)	έτ. «Ρεζολούτ»	56	10580	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 31 'Ιουλ. διά Σάντος
ΝΤΟΡΙΚ (Λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7190	εἰς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	εἰς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΤΟΡΣΕΤ (Λιθ.)	έτ. «Ιντερκορτινέταλ Τρ.»	58	10200	άργει Τάραντα από 26 Φεβρ.
ΝΥΜΟΗ	έτ. «Τρανσοστεσανίκα»	54	8062	είς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΟΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Οία»	11	1881	άργει Πειραιά από 17 'Ιουν. (ΕΑΥΛΩΘΗ)
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΗ	έτ. «Σάν Αντόνιο»	43	7051	άργει Χάρτλεποντ από 22 Μαΐου
ΟΛΚΑΤ (Λιθ.)	έτ. «Καρμέλο»	43	2875	άργει Αμπελάκι από 2 'Ιουν. 1957
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσασταλάντικα»	53	17362	άνεχ. Ν. Ήρκόν 8 Αύγ. διά Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Πόλαμας»	54	13652	άργει Φερρόλ από 3 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ'	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	54	13652	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Πόλαμας»	54	20453	άνεχ. Βαλτιμόρην 5 Αύγ. διά Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤΜ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	48	11298	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	54	14047	εἰς Αμβούργον από 26 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ (Λ. δ.)	έτ. «Ρ. Ωνάσος	58	27500	είς Ήνωμένα Πολιτείας, ύπο συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	50	17791	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 4 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	53	14221	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 9 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ' ΓΛ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Λιμπερτσ»	53	14009	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 8 Αύγ. διά Πουέρτο λά Κρούς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	49	17725	διπλήθε Τρίνινταντ 4 Αύγ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙΤ'Κ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	54	13678	άνεχ. Παλέρμο 5 Αύγ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	53	13660	άνεχ. Χούστον 7 Αύγ. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	άργει Φερρόλ από 22 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	54	13934	άργει Φερρόλ από 21 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	55	13709	διπλήθε Σουέζ 7 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΓΛ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	54	13713	άνεχ. Σιδωνα 28 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	55	13934	εἰς Κιέλον από 8 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	54	13665	διπλήθε Σουέζ 1 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάσσον Ατλαντικ»	55	18790	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκοκον 26 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μασούς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ. (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	55	13934	άργει Φερρόλ από 21 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΕΝΤΟΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	54	20595	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 8 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	54	13665	άργει Φερρόλ από 14 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	49	17792	άνεχ. Τρίνινταντ 26 'Ιουλ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλάμας»	54	14047	άργει Βαλτιμόρην από 3 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	49	17792	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 4 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	50	17791	άνεχ. Ντώρμπαν 23 'Ιουλ. διά Περσ. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΔ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	54	13580	είς Κιέλον από 29 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουνοσάντο»	54	20611	άργει Αμδυόργον από 23 Αύγ. 1957
ΟΛΥΜΠΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Μονοδάρη»	43	7028	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 'Ιουλ. διά Γιουκάρο
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφόρδες»	27	8627	ανεχ. Παραμαρίμπο 2 Αύγ. διά Ήνωμ. Πολιτείας
ΟΜΝΙΟΥΜ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερ»	43	7256	έφθ. Σεθεν 'Αιλαντς 7 Αύγ.

ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑΙΤΕΡ		έτ. «Ομνιούμ. Φράιτερ» ..	44	7255	άνεχ. Μπατόν Ρούζ 24 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΟΜΝΟΙΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Ενωσις» ..	12	2174	έφθ. Σιγκαπούρην 1 Αύγ.
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Λά Εμπρέσσα» ..	55	20616	άνεχ. Μπαντάρ Μασσύρ 25 'Ιουλ. διά Κουΐνάνα
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθ.)		έτ. «Οσεαν» ..	45	7238	άνεχ. Άλεξάνδρειαν 1 Αύγ. 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. Βαλτιμόρην από 5 'Ιουν. διά Μαρακάτυμπο
ΟΣΕΑΝ ΝΙΜΕΤ (λιθ.)		έτ. «Οσεαν Τρ.» ..	44	7176	άργει 'Ελευσίνα από 29 'Ιαν.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Σπριγκόβιλλ» ..	43	7176	έφθ. Πειραιά 7 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ (λιθ.)		έτ. «Μπλού Μπαίν» ..	43	7194	έφθ. Πειραιά από 7 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΣΗΘ (λιθ.)		έτ. «Χάνονθερ» ..	42	7221	άνεχ. Τζάκονθιλ 1 Αύγ. διά Λάς Πιέντρας
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)		έτ. «Χάνονθερ» ..	43	7256	άνεχ. Μπαντάρ Μασσύρ 3 Αύγ. διά Μορμουγκάο
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ		έτ. «Οσεαν» ..	52	11349	άργει 'Άλετρος από 14 'Απρ.
ΟΥΑΤΤ ΣΤΑΡ (λιθ.)		έτ. «Αουντάτ» ..	23	7246	άνεχ. Τόκιο 28 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΟΥΛΙΣΣΕΣ ΙΙ. (λιθ.)		έτ. «Ούδατ Στάρ» ..	44	7248	άργει Βαλτιμόρην από 24 Δεκ.
ΟΥΡΑΝΙΑ		έτ. «Ούλισσες» ..	42	7234	έφθ. Πειραιά από 7 Αύγ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Δά Πλάτα» ..	43	7265	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 4 Αύγ. διά Βέρα Κρούζ
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ		έτ. «Ούρανια» ..	32	6430	άργει Βαλτιμόρην από 18 Αύγ. 1957
ΟΥΡΑΓΚΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Τζόρτζ» ..	19	5701	άνεχ. Τρίνινταντ 28 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λιθ.)		έτ. «Οριά» ..	56	12807	άνεχ. Λός 'Αντζελες 17 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΓΑΤΟΥ		έτ. «Πανώρα» ..	43	7224	άργει Μπρούζες από 18 'Απρ.
ΠΑΛΜΑ (λιθ.)		έτ. «Καρέττο» ..	43	7176	άργει 'Ελευσίνα από 6 Φεβρ.
ΠΑΛΜΙΤΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας» ..	43	7136	άργει Κέαν από 8 'Ιαν.
ΠΑΝ		έτ. «Πάλμα» ..	20	5182	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ		έτ. «Άριας» ..	56	10486	άνεχ. Λός 'Αντζελες 24 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Σαπτώ» ..	44	7223	έφθ. Κολόμπο 18 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ολισκάλ» ..	26	4494	διπλής Σουέζ 6 Αύγ. διά Περαϊκόν Κόλπον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λ.)		έτ. «Πόρτο Αλέγκρε» ..	56	16100	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 24 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ (λιθ.)		έτ. «Κασάγια» ..	58	10700	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιθ.)		έτ. «Άκμε» ..	57	10000	έφθ. Μουρόρα 27 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. (λιθ.)		έτ. «Βαλιέντε» ..	55	9857	άνεχ. Βρέμην 30 'Ιουλ. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ		έτ. «Ελίκιζον Τράνσοπορτ»	57	8500	άργει Φόδεύ από 8 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Άνταρίος» ..	44	7212	άργει Τάραντα από 23 Νοεμ.
ΠΑΝΔΩΡΑ (άμερ.)		έτ. «Σάν Ιγνάτιο» ..	44	7281	άνεχ. Ν. 'Ορλέανην 28 'Ιουλ. διά Γεύνιαν
ΠΑΝΔΩΡΑ (άμερ.)		έτ. «Βάντα» ..	43	7280	άργει Πέραμα από 9 Αύγ. 1957
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δεξ.)		έτ. «Ματζεδλία» ..	29	6598	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 15 'Ιουλ. διά Γλασκώβην
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ		έτ. «Ρίο Χόντο» ..	43	8474	εις Σιγκαπούρην ρόδι 22 'Ιουν.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Κοστ.)		έτ. «Κορφίτα» ..	09	715	άργει Πέραμα από 28 Μαρτ.
ΠΑΝΤΡΕ (παναμ.)		έτ. «Εστρέλλα» ..	20	2734	εις Πειραιά από 26 'Ιουλ.
ΠΑΠΥΡΑ Μ.		έλληνικο συμφέροντα ..	36	1974	άργει Μπαρρόδου από 17 'Οκτ.
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ		έτ. «Παραπόρι» ..	25	4687	έφθ. Χάμπτον 6 Αύγ.
ΠΑΡΑΔΑΛΙΝΑ (λιθ.)		έτ. «Παρδαλίνα» ..	43	7257	άνεχ. Νεάπολιν 8 Αύγ. δι' Ακάμπα
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ (λιθ.)		έτ. «Κοράλ» ..	30	3806	άνεχ. Τρίνινταν 30 'Ιουλ. διά Καναδάν
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λιθ.)		έτ. «Μαρίνα» ..	43	6721	έφθ. Καράται 3 Αύγ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ (άμερ.)		έτ. «Πεγκόρ» ..	45	7202	άνεχ. Χούστον 23 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΠΑΣΙΟΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (λιθ.)		έτ. «Πασίφικ Γουιντ» ..	44	7255	έφθ. Σασέμπο 16 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΕΝΤΟΥΡΕΝΣ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Αιτζιαν Μάρε» ..	37	9933	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΑΣΙΟΙΚ ΠΑΓΙΟΝΙΡ (λιθ.)		έτ. «Πασίφικ Παγιόνιρ» ..	56	10060	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 30 'Ιουλ. διά Γιαβάτα
ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ		έτ. «Γιούντινετ Ο.Μ.Κ.» ..	25	6605	έφθ. Βαλτιμόρην 3 Αύγ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΤΑΡ (λιθ.)		έτ. «Κοντίνεντάλ» ..	44	7254	άνεχ. Ημβούργον 5 Αύγ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΠΑΣΙΟΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (λιθ.)		έτ. «Πασίφικ Τσάλλεντζερ» ..	57	10173	έφθ. Ωλαδέλφειαν 8 Αύγ.
ΠΑΣΙΟΙΚΕΙΤΟΡ (λ. δ.)		έτ. Στενάκας ..	57	12630	
ΠΕΛΟΨ (λιθ.)		έτ. «Σάμανοκ» ..	45	7054	άργει Σαβάνναν από 14 Δεκ.
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιθ.)		έτ. «Παλιζάνα» ..	44	7212	άρνει 'Αυπελάκι από 28 Δεκ.
ΠΕΡΑ ΑΙ.ΛΑΝΤ		έτ. «Καρρέτο» ..	43	7139	άργει Μπρούζες από 8 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (λιθ.)		έτ. «Μονρόδια» ..	58	8600	εις Χάρτλεπουλ, ύπο συμπληρώσιν
ΠΕΡΛ ΜΠΗΤΣ (λιθ.)		N. Γ. Λιθανδός	58	8600	διπλής Πόρτ Σαιδ 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΛ ΡΙΒΕΡ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Μονρόδια» ..	58	13000	εις 'Ολλανδίαν, ύπο συμπληρώσιν
ΠΕΡΛ ΣΤΟΝ (λιθ.)		έτ. «Μονρόδια» ..	56	8001	άνεχ. Γιοκοχάμαν 27 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΠΕΡΛ ΣΗ (λιθ.)		έτ. «Μονρόδια» ..	56	8240	διπλής Νότερ 4 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Κάνονους» ..	55	15800	άνεχ. Μπαντάρ Μασσύρ 4 Αύγ. διά Λάδοεντ
ΠΗΓΑΣΟΣ		έτ. «Πήγασος» ..	43	7221	άνεχ. Τρίνινταν 26 'Ιουλ. διά Κέπι Τάουν
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιθ.)		έτ. «Κάνονους» ..	57	10800	διπλής Παναμάν 3 Αύγ. διά Πόρτλαντ (‘Op.)
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λιθ.)		έτ. «Ελλήποντος» ..	45	7056	άργει Σύρον από 9 'Οκτ.
ΠΙΟΝΕΡ		έτ. «Ντέλ Εστε» ..	44	7190	άργει Μπρούζες από 9 'Ιουλ.
ΠΙΤΣΑ Χ.		έτ. «Μέδουσα» ..	43	7205	άνεχ. Ωζάκα 2 Αύγ. δι' Είρηνικόν
ΠΛΑΝΕΤ (λιθ.)		έτ. «Ορενς» ..	43	7228	έφθ. Ραγκούν 4 Αύγ.
ΠΛΟΒΕΡ (λιθ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας» ..	45	7067	άργει Μπρούζες από 28 'Απρ.
ΠΟΦΦ (λιθ.)		έτ. «Πόθες» ..	16	1999	έφθ. Πειραιά 3 Αύγ.
ΠΟΛΙ		έτ. «Παναμάς» ..	54	9188	άργει Ελευσίνα από 30 'Ιαν.
ΠΟΛΙΚΟΣ (λιθερ.)		έτ. «Σκύρων» ..	43	7258	άργει Αμπελάκι από 9 Αύγ. 1957
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοστ.)		έτ. «Γκόμπαλα» ..	45	7159	άργει Φλώσιγκ από 21 'Ιαν.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λιθ.)		έλληνικα συμφέροντα ..	57	8549	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 1 Αύγ. διά Σπέτζιαν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (λιθ.)		έτ. «Άντρια» ..	57	9167	άνεχ. Αμβούργον 27 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Αρπς» ..	43	7257	άνεχ. Κόρκ 9 Αύγ. διά Γλασκώβην
ΠΟΡΤΑΡΙΑ		έτ. «Οσεαν Γουαίν» ..	38	2646	διπλής Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διά Σουηδίαν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Νουέβα Γρανάδα» ..	45	7267	άργει Σύρον 29 Σεπτ. 1957
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)		έτ. «Ρέντ Κάνυον» ..	43	10576	άνεχ. Σάντος 22 'Ιουλ. δι' Αμμουάιν Μπαιν
ΠΟΥΛΑΡΙΑΝΗ		έτ. «Πουκού» ..	36	7104	άργει Ντάρτιμουθ από 11 'Απρ.
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)		Μαρίνος - Φράγκος ..	22	6887	άργει Ειρηνικός από 30 'Ιαν.
ΠΡΑΝΤΟ		έτ. «Τράσορτ Οβέρσον» ..	24	4928	άργει Ρίμερ Μπλακγουώτερ από 24 Νοεμ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιθ.)		Π. Γ. Κετταρόπουλος ..	19	2256	άργει Μασσάλιαν από 26 Νοεμ.
ΠΡΟΚΥΩΝ (λιθ.)		έτ. «Πρόδρομος» ..	43	7194	άνεχ. Δουβλίνον 29 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Κάνονους» ..	57	11500	διπλής Λίζαρντ 29 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιθ.)		έτ. «Προμπούθευς» ..	43	10448	άνεχ. Μπαντάρ Μασσύρ 1 Αύγ. δι' Αντεν
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (λιθ.)		έτ. «Ελλήποντος» ..	43	7128	άργει Σύρον από 1 Νοεμ.
ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Προσπέριτυ» ..	44	7230	άργει Κυνδούρουν από 20 'Ιαν.
ΡΑΝΝΕΡ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ντέλ Εστε» ..	44	7192	άργει Σεμπρούγκε από 4 Μαρτ.
ΡΑΦΩΝΤΥ (λιθ.)		έτ. «Λίγκουε» ..	57	24000	άνεχ. Άγ. Φραγκίσκον από 16 'Ιουν. διά Σουμάτραν
ΡΕΝΕ		έτ. «Λιμπέριαν» ..	43	7243	άργει Φλώσιγκ από 17 'Ιαν.
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (λιθ.)		έτ. «Νόγκα» ..	11	2255	άνεχ. Ντακάρ 1 Αύγ. διά Κέπι Τάουν
ΡΙΟ ΜΑΡ		έτ. «Νέστωρ» ..	43	7112	άργει Φλώσιγκ από 31 'Ιαν.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λιθ.)		έτ. «Πατσιφίκα» ..	44	7226	άργει Φλώσιγκ από 18 Σεπτ. 1957
ΡΙΟ ΡΟΤΡΖ (Κοσταρ.)		έτ. «Νέστωρ» ..	44	7111	άργει Μπρούζες από 4 Μαρτ.
ΡΟΜΠΕΡΤΒΙΛ (λιθ.)		έτ. «Γουέστερν Σῆ» ..	55	21050	διπλής Αντεν 9 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΡΟΥΛΑ (λιθ.)		έτ. «Μπάσσα» ..	44	7183	εις Βαλτιμόρην από 20 Μαΐου
ΡΥΘΜΟΣ (λιθ.)		έτ. «Μαρκουίστα» ..	24	5509	έφθ. Αλεξάνδρειαν 1 Αύγ.
ΣΑΒΙΝΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Κλόμπε» ..	56	10000	άργει Βαλτιμόρην από 8 Μαΐου (έπισκευαι)
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Τρανσοσεανίκα» ..	56	21000	άνεχ. Γκάλθεστον 2 Αύγ. διά Κολομβίαν
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ.)		έτ. «Σουντρέμ» ..	43	4233	έφθ. Χούλλ 13 'Ιουλ.
ΣΑΙΝ ΝΤΕΝΙΖ		έτ. «Πόρτο Μπέλλο» ..	36	5129	άργει Γάνδην από 20 'Οκτ.
ΣΑΙΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)		έτ. «Σαιντ» ..	44	7176	έφθ. Γκάλθεστον 11 'Ιουλ.
ΣΑΙΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοσταρ.)		έτ. «Στάνκοχα» ..	30	4105	άργει Σπέτζιαν από 2 'Ιαν.
ΣΑΙΝ ΡΟΚ		έτ. «Οσεαν» ..	44	10652	άργει Σύρον από 13 Αύγ. 1957
ΣΑΙΝΗ (λιθ.)		έτ. «Γιαδίζα» ..	23	5372	διπλής Πόρτ Σαιδ 8 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΣΑΙΝΤΑ ΑΝΝΑ		έτ. «Σάν Αντώνιο» ..	17	5685	άνεχ. Μεθίλ 1 Αύγ. δι' Αρχάγγελον
ΣΑΙΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Εσεράντζα» ..	06	2084	άργει Σπέτζιαν από 8 'Οκτ.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ		έτ. «Ατλάντικα» ..	44	10546	άργει Ρόττερνταμ από 16 'Ιαν.
ΣΑΙΝ ΣΑΛΑΜΑΤ (Κοσταρ.)		έτ. «Σάν Παντελεήμων» ..	44	7283	άργει Μπρούζες από 17 'Απρ.
ΣΑΙΝ ΖΟΥΑΝ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Φοίνιξ» ..	43	7259	άργει Φέρερον από 14 Νοεμ.
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Ρέκορντ» ..	42	7125	άνεχ. Βαγκούθερ 25 'Ιουλ. διά Ν. 'Υόρκην
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ II. (Κοσταρ.)		έτ. «Σάν Μαρίτιμα» ..	44	7210	εις Πειραιά από 26 'Ιουλ.
ΣΑΙΝ ΝΤΕΝΙΖ		έτ. «Πολύφριμος» ..	18	1260	

ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Λιθ.)	έτ. «Σάνα Τζόρτζ»	57	9939	άνεκ. Έμδεν 26 Ιουλ. διά Γκάλθεστων
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	αργει Καροϊφ όπο 14 Σεπτ. 1957
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπόρες»	43	7257	άνεκ. Νέαν Υόρκην 31 Ιουλ. διά Κοατζαλκόκος
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (Λιθ.)	έτ. «Σαίν Τζών»	44	7176	έφθ. Μόζι 4 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (Λιθ.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεκ. Λάς Πάλμας 31 Ιουλ. (διαταγάς)
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Παναθήναια»	43	7164	άνεκ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ. διά Σέθεν "Αίλαντς
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (Λιθ.)	έτ. «Παναθήναια»	43	7179	άνεκ. Πόρτ "Εδεργκλαντ 22 Ιουλ. διά N. Υόρκην
ΣΑΝΜΠΗΜ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	άνεκ. Γκάλθεστων 26 Ιουλ. (διαταγάς)
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	άργει 'Αμπελάκι όπο 7 Αύγ. 1957
ΣΑΝΤΟΥΐΤΣΕ	έτ. «Άδια»	20	2606	άνεκ. Χαμπτον ρόδις 3 Αύγ. (διαταγάς)
ΣΑΠΟΪ	έτ. «Τέμπαρ»	44	7212	άνεκ. Πόρτ "Αλφρεντ 24 Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ όπο 13 Ιαν.
ΣΕΒΙΛΛΑ (Λιθ.)	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	44	7066	άργει 'Ελευσίνα όπο 6 Φεβρ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνονπους»	55	16216	άνεκ. Κολόμπο 6 Αύγ. διά Γκεελόγκ
ΣΗ ΑΓΓΛ (Λιθ.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	42	6117	άνεκ. 'Αμπέρσαν 31 Ιουλ. διά Γκάλθεστων
ΣΗ ΜΑΪΝΤΑΙΝ (Λιθ.)	έτ. «Βίκτωρ Ίντερν.»	44	7257	άνεκ. Χαμπτον ρόδις 3 Αύγ. (διαταγάς)
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Μαρίπους»	44	7063	άνεκ. Πόρτ "Αλφρεντ 24 Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ (Λιθ.)	έτ. «Γιουνιβέρσα. Τράμπ»	43	7191	άργει 'Αμπελάκι όπο 18 Σεπτ. 1957
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	έφθ. Μόντρεαλ 7 Αύγ.
ΣΙΔΕΡΗΣ (Λιθ.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	άργει Βαλτιμόρην όπο 9 Μαρτ.
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	άργει Πεταλιούς όπο 5 Μαΐου
ΣΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Νουέδα Βαλένθα»	42	6907	άργει Σύρον όπο 4 Οκτ.
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	άνεκ. Άλεξάνδρειαν 4 Αύγ. διά Τζακάρταν
ΣΟΥΤΓΟΥΟΤΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Σουιτγουότερ»	43	10172	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 22 Ιουλ. διά 'Αντεν
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6547	έφθ. Κουβέλτ 2 Αύγ.
ΣΟΥΝΙΟΝ (Λιθ.)	έτ. «Κριφιούσιά»	43	7236	άργει Καρδαγένην όπο 4 Ιουν.
ΣΟΦΙΑ Κ. (Λιθ.)	έτ. «Εζέλιορ»	57	10398	άνεκ. Χούσον 31 Ιουλ. διά 'Αμπέρσαν
ΣΟΦΟΚΑΛΗΣ (Λιθ.)	Κ. Ατυχίδης	25	6810	εἰς Ρόττερνταν όπο 30 Ιουν.
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αίλοςις»	43	7199	άργει Σπολαματόρι όπο 16 Μαΐου
ΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 26 Ιουλ. διά Τζιμπουτί
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΓΑΛ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 23 Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΟΡΥ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5185	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 22 Ιουλ. διά Ρίο Γκράντε
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	28	4778	έφθ. Καζαμπλάγκαν 1 Αύγ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	διπλήθε Σουεζ 3 Αύγ. διά 'Ερυθράν
ΣΠΕΤΣΑΙ ΣΕΥ'ΥΠΟΡ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	18	5268	έφθ. Μπουένος "Αύρες 25 Ιουλ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΣΤΑΡ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	19	5282	εἰς Τεργέστην όπο 25 Θερ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (Κοστ.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	άνεκ. Νεάπολιν 5 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΣΠΗΝΤΡΟΥΑΙ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20638	άνεκ. Περα. Κόλπον 1 Αύγ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΣΤΑΡ (Λιθ.)	έτ. Νέπουν Τάκερς	56	30159	διπλήθε Σουεζ 30 Νοεμ.
ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άργει Ελευσίνα όπο 30 Σεπ.
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Σταράς»	21	4779	άργει Μπάρρου όπο 1 Δεκ.
ΣΥΜΦΟΥΝ (Λιθ.)	έτ. «Πινογκάνα»	43	7282	άργει Χόλι Λόχ όπο 27 Φεβρ.
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Μαργκό»	44	7253	άργει Φάλμουθ όπο 14 Φεβρ.
ΤΑΝΑΓΡΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	έφθ. Αμπέρσαν 1 Αύγ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδορο)	έτ. «Καννά»	52	12064	άργει Καλάμας όπο 6 Φεβρ.
ΤΑΞΙΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπλελν»	43	7235	διπλήθε Σουεζ 8 Αύγ. διά Βομβάν
ΤΑΥΓΓΕΤΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Σάνα 'Ατανάσιο»	15	2557	άνεκ. Βομβάν 7 Αύγ. διά Νεάπολιν
ΤΑΥΡΟΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Μόναβορ»	43	7131	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ όπο 15 Δεκ.
ΤΖΕΙΓΜΕ ΜΟΝΡΟΕ (Λιθ.)	έτ. «Τρανοκοντινεντάλλα»	56	20250	άνεκ. Νέαν Υόρκην 31 Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθ.)	έτ. «Σπλέρειρ»	43	7231	άργει Βαγκούθερ όπο 25 Μαρτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	άργει 'Ελευσίνα όπο 31 Δεκ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΤΙΜ	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	άργει 'Ελευσίνα όπο 27 Φεβρ.
ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.)	έτ. «Γκλορίδαννα»	44	7055	άργει Γάνδην όπο 16 Φεβρ.
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	έφθ. Χάμπτον ρόδις 8 Αύγ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Κονκρόντια»	20	3526	άργει Χίον όπο 11 Σεπτ. 1957
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπαλμπά»	54	18717	έφθ. Παλέρμο 29 Ιουλ. (έπισκευαι)
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτις»	53	27853	διπλήθε Σουεζ 2 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΙΡΥΝΗ (Λιθ.)	έτ. «Πιουνιάντεν Κρός	52	12523	άργει Βαλτιμόρην όπο 17 Ιουν.
ΤΟΡΜΟΓΙΑ (Λιθ.)	έτ. «Νερέιντη»	44	7258	άργει Γάνδην όπο 12 Μαρτ.
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	άργει Βαλτιμόρην όπο 13 Απρ.
ΤΡΑΝΣ ΓΚΟΥΛΟ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάντα Βαρθάρα»	27	2758	άργει Κυνόσουραν όπο 10 Μαρτ.
ΤΡΑΝΚΑΡΙΜ (Λιθ.)	έτ. «Τρανσόδιλ»	57	24150	διπλήθε Ιμπρατάρ 1 Αύγ. διά Περα. Κόλπον
ΤΡΑΝΣΙΑΣΩΝ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Κοντινεντάλ»	29	5949	έφθ. Ντρόμπην 30 Ιουλ.
ΤΡΑΝΣΚΑΣΤΩΡ (όνδορ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	31	8923	άργει Συρακούσας όπο 28 Ιαν.
ΤΡΑΝΣΕΚΙΠΠΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Ιντερμάρες»	30	9097	άργει Συρακούσας όπο 10 Φεβρ.
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (Λιθ. δεξ.)	Η.λ. Γ. Κουλουκουούτης	44	7388	έφθ. Μόζι 15 Ιουλ.
ΤΡΑΝΣΠΟΛΛΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσαλάντικ»	43	9795	άνεκ. Αρούμπην 27 Ιουλ. διά 'Αμμουδιν Μπαίν
ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Τρανσαλάντωρ»	30	9100	άργει Ρίθερ Στόουρ όπο 22 Ιαν.
ΤΡΙΝΙΤΥ (Λιθ.)	έτ. «Μπάνια Σαλίνας»	44	7191	διπλήθε Τρίνινταν 30 Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Λιθ.δεξ.)	έτ. «Ντέ Κολόν»	57	10493	άργει Κολούμπια Ρίθερ 30 Ιουλ.
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (Λιθ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	44	10441	άνεκ. Βρέσιν 40.15 Β.-34.10 Δ. Ιουλ. 27, διά Σιδώνια
ΤΡΙΤΩΝ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	6675	άργει Σπέτζιαν όπο 21 Μαΐου
ΤΣΑΙ	έτ. «Ρέντ Κάνυον»	45	10448	άργει Ζεσμπρούγκες όπο 25 Ιαν.
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθανού)	έτ. «Μερινιάτικη»	20	4028	άνεκ. Σαβάννων 26 Ιουλ. διά 'Αμμουδιν Μπαίν
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ	Π. Κυπριανού	18	5285	έφθ. Τάμπαν 4 Αύγ.
ΤΥΧΑ	έτ. «Κυπριανού	18	5729	άργει Κυνόσουραν όπο 24 Ιουλ. 1957
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ρούσιαλ»	42	7035	άργει Κυνόσουραν όπο 8 Μαρτ.
ΟΑΓΓΡΤΡΕΊΝΤ (Λιθ.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	20615	άργει Αγ. Χάιφαν 1 Αύγ.
ΟΑΛΚΟΝ	έτ. «Φαιρτρέΐντ»	21	6675	έφθ. Πειραιᾶ 2 Αύγ.
ΟΑΝΤΟΜ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7132	άργει Κάρλοσκαμ όπο 28 Μαρτ.
ΟΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Μιρμαΐντη»	57	24000	άνεκ. Πρόδιντες 16 Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΟΑΤΙΝΑ (Λιθάνου)	έτ. «Ινκάικα»	45	7263	άνεκ. Σαβάννων 5 Αύγ. διά Γερμανίαν
ΟΛΟΙΣΒΟΣ ΙΙ. (Λιθ.)	Κ. Αργύρης	17	1875	άνεκ. Σαβάννων 26 Ιουλ. διά 'Αμμουδιν Μπαίν
ΟΛΩΡΑ	έτ. «Προγκρέσο»	44	7247	έφθ. Τάμπαν 4 Αύγ.
ΟΦΡΟΜΣΤΑΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνη»	36	2678	άργει Σεμπρούγκες όπο 25 Ιαν.
ΟΟΥΛΜΑΡ (Λιθ.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	άνεκ. Κυνόσουραν όπο 24 Δεκ.
ΟΥΥΛΑ	έτ. «Μιρμαΐντη»	20	4028	άργει Κυνόσουραν όπο 24 Ιουλ. 1957
ΟΥΡΑΝΟΚ ΔΙΖ (δεξ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7087	άργει Κυνόσουραν όπο 8 Μαρτ.
ΟΥΡΑΝΟΣ ΕΝΤΕΡΠΑΤΖ (Λιθ.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	άργει Αγ. Χάιφαν 1 Αύγ.
ΟΥΡΑΝΟΣ ΜΕΡΣΑΝΤ (Λιθ.)	έτ. «Ναϊτζιαν»	42	7181	έφθ. Μπούτιλ όπο 12 Αύγ. 1957
ΟΥΡΑΝΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Ναϊτζιαν»	43	7333	άργει 'Αμβούργον όπο 10 Ιαν.
ΟΥΤΕΙΝΗ (Λιθ.)	έτ. «Ναϊτζιαν»	42	7172	άργει 'Αμβούργον όπο 9 Ιαν.
ΟΥΤΟΥΛΙΑ (Λιθ.)	έτ. «Ντέ Κολόν»	56	10483	άργει 'Ελευσίνα όπο 7 Ιαν.
ΟΧΑΡΙΕΡ (Λιθερ.)	έτ. «Πορτρόφιν»	43	7151	διπλήθε Παναμάν 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΟΧΑΡΙΟΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπάνια Σαλίνας»	43	7165	άργει Σύρον όπο 15 Σεπτ. 1957
ΟΧΑΡΙΟΣ ΡΙΒΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ όπο 7 Ιαν.
ΟΧΑΤΖΗΣΑΚΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10583	άνεκ. Περα. Κόλπον 2 Αύγ. διά Λάδοσεντ
ΟΧΕΑΝΤ (Λιθ.)	έτ. «Γκόθαμ»	43	7242	έφθ. Αγ. Χάιφαν 4 Αύγ.
ΟΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ (Κοστ.)	έτ. «Παιονιρέζο Σίπ.»	53	8453	άργει Βαλτιμόρην όπο 16 Φεβρ.
ΟΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (Λιθ.)	έτ. «Πτερωτή»	43	7224	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ.
ΟΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	38	9475	έφθ. Τεργέστην όπο 10 Ιαν. (έπισκευαι)
ΟΧΟΝ (δεξ.)	έτ. «Τρανσασεάνικα»	54	15749	άνεκ. Φάδ 8 Αύγ. διά 'Αντεν
ΟΧΟΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Ντέ Έστε»	43	7127	διπλήθε Σουεζ 31 Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΧΡΕΤΙΝΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 24 Ιουλ.
ΟΧΡΥ (Λιθ.)	έτ. «Λίδων»	44	7150	διπλήθε Βαλτιμόρην όπο 21 Ιαν.
ΟΧΡΥΣ Κ (Λιθ.)	έτ. «Πιούνταντ Κρός»	53	12513	άργει Βαλτιμόρην όπο 10 Ιουλ.
ΟΧΡΥΣ Χ (Λιθ.)	έτ. «Γκράουντ»	43	7258	έφθ. Κοατζακόλακος 1 Αύγ.
ΟΧΡΥΣΑΝΘ (Λιθ.)	έτ. «Ούλνωρ»	43	7243	άνεκ. Ν. Υόρκην 2 Αύγ. διά Μπουένος "Αύρες
ΟΧΡΥΣΑΝΘ Λ. (Λιθ.)	έτ. «Σέντεραλ»	43	7180	άργει Νιούφορτ όπο 13 Ιαν.
ΟΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Πιούν. Σίππερες»	55	23930	άνεκ. Περα. Κόλπον 3 Αύγ. διά Λάδοσεντ
ΟΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (Λιθ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 2 Αύγ. διά 'Αμμουδιν Μπαίν
ΟΧΕΑΝΙΑ	έτ. «Μαρακαϊ»	44	7256	διπλήθε Παναμάν 9 Αύγ. (άπο Μανζανίλο)
ΟΧΕΑΝΙΣ (Λιθ.)	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	42	7084	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ όπο 22 Δεκ.
ΟΧΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Ρόμπλον ντε Όρο»	40	5557	άνεκ. Χάρηπν 31 Ιουλ. διά Χούστον
	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:

Telegrams: ASKITIS
Telephone: 36 71 13/14
45 21 21

VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP CHANDLERS

Πρακτορεύσεις και τροφοδοσίαι των Ελληνικών πλοίων.

Address: Riva Schiavoni 4159 Phones: 28779
Cables: VISCONTI-VENICE Private: 29065 - 34715
VENICE - ITALY

PHONES: 31478.25889

Tel. HERMES
CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS (PTY) LIMITED

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ & Α. ΠΡΩΤΟΥΑΗΣ

Τρόφιμα, ψάρια, μηχανής, καταστρώματος
και «TRANSPORT»

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

Tel. Address : "NEGRISCO," Telephone Nos office 3877
Telephone 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 — ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ
ΤΗΑ ΔΙΕΥΘ. "ΚΟΝΒΟΥΔΑ," ΚΕΡΚΥΡΑ

LLOYD'S AGENT

CONWOOD - CORFOU

ESTABLISHED IN 1869

HEAD OFFICE: 9, RUE JACQUES BINGEN, PARIS

JOKELSON & HANDSAEM, S.A.

LICENSED STEVEDORES, SHIP'S SHIPPING AND FORWARDING AGENTS

DUNKERQUE • CALAIS • HAVRE
ST. NAZAIRES • NANTES

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

LIVERPOOL: POLLEXFEN & CO. LTD., Chapel Chambers North
Telegrams: "POLLEXFEN..", 28, Chapel Street.
THOMAS BROCK & CO., 29, Waterloo Street.

GLASGOW: 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. Α. ΗΛΙΑΔΗΣ

GENERAL SHIPPING AGENCY

E. ARVANITOPOULOS & CO.

SHIPPING AGENTS & BROKERS
CLEARING & FORWARDING AGENTS

PORT-SAID

SULTAN HUSSEIN QUAY - 24
P.O.B. 394

SUEZ

P.O.B. 1

AGENTS FOR: THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES - PIRAEUS
AND OTHER GREEK NAVIGATION COYS. ESTABLISHED 1894

Telegraphic Address: (Both Offices) ARVANITOPOULOS

C. PAVLEDIS & CO

SHIPS AGENTS & SHIPCHANDLERS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ, ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

4, WOOD STREET HEAD OFFICE CALCUTTA
ELITE CLUB, THOMPSON STREET VISAKHAPATNAM
NORTH BEACH ROAD MADRAS

TELEGRAMS FOR ALL PORTS NAFTIKA

Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΣ ISTANBUL

'Από τὸ 1920

P. O. BOX 79 GALATA

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΗΑΕΓΡ.: PULOS, ISTANBUL ΤΗΑΕΦ.: 44.413 ΗΜΕΡΑΝ ΚΑΙ ΝΥΚΤΑ

C. G. VARCADOS & CO.

SHIPCHANDLERS

Cable address: "VARCADOS,

ADEN

Provisions and General Groceries
Fresh Meats, Engine and deck Supplies

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

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣΘΕ ΤΑ ΦΡΕΣΚΑ ΣΑΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ

HORACE L. OKELL & SONS

SHIPPING BUTCHERS & FRESH PROVISION MERCHANTS

139/141 PARK ROAD

183/185 REGENT ROAD

LIVERPOOL 8.

SALFORD, 5, MANCHESTER

Telephone: ROYAL 4482

24 Hour Service

Telephone: TRAFFORD PARK 0573

Telegrams: "REPLENISH., ALL PORTS

Πλήρως κατηρισμένον Έλληνικόν τμῆμα θά σᾶς παράσχῃ ἄμεσον και ἀμεμπτον ἔξυπηρέτησιν.

DINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

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

NTINOS MITROPOULOS - AΘ. ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

*Ακτή Ποσειδώνος 3—Τηλ. 475.652, 40.851, 40.798
Τηλεγρ. Διεύθυνσις: ΜΗΤΧΑ—ΠΕΙΡΑΙΑ

ENG CHEONG PENG KEE LIMITED

SHIP CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS
COLD STORAGE PROPRIETORS

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

SINGAPORE 1 (MALAYA)

United Kingdom Agents:

AVGHERINO & APERGUIS
DEVENSHIRE CHAMBERS, 146 BISHOPSGATE
LONDON E.C. 2

Telephone: Bishopsgate, 1343

Telegrams: AGESILAUS, LONDON

LEETE'S (SHIPPING AGENCIES) LTD.

LONDON

BURY COURT HOUSE 78 BURY COURT, LONDON E.C. 3

ADD TELEPHONE No. AVENUE 5807/9

ALTER TELEGRAPHIC ADDRESS TO READ "SEABURDOCK LONDON TELEX,

STEVEDORING & TALLYING K.A.P.

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς τοὺς κυριωτέρους
Λιμένας

Διευθύνεται προσωπικῶς ύπό τοῦ "Ελλήνος
Κου ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ"

Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτισιν του εἰς τὰ
Ναυτιλιακά ζητήσατα.

Telephones:
AVenue 2671)2

For World Wide Information

Regarding Port Facilities and Charges, Repairs, Stevedoring, Grain Fittings, Agency,
Towage, Tallying, Water, Stores and Provisions, "Laying up" Facilities etc., etc.
Costs Relating to above services, Investigated

CONSULT A. E. SHEPPARD & CO. LTD.

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

Cables:
"AESALPORTS., London

"BUGSIER,"

REEDEREI UND BERGUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG II.

Johanniskollwerk 10

Telefon 31 12 81
Night 27 27 68

Salvage-Tugs stationed North Atlantic,
North Sea and Western Baltic.

Wireless Call-Signal for all Salvage Tugs: DAAB

All kinds of Salvages and Towages undertaken.
Tug-Assistance supplied in the harbour of Hamburg.

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS • BROKERS OF CHARTERING • FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

PORT-SAID

SUEZ

P.O.Box 1746

P.O.Box 55

P.O.Box 9 (PORT TEWFIK)

Members of the Baltic and International Maritime Conference

TELEGRAMS: ALL OFFICES "DIORYX."

DODWELL & COMPANY LTD.

P. O. Box 297

TOKYO JAPAN

Πρακτορεύσεις, ἀγοραπωλησίαι πλοίων και ναυλώσεις.

Ἀντιπρόσωποι τῶν Βρεταννικῶν ὑφαλοχρωμάτων (Torpedo Brand). Γραφεῖα εἰς Όζάκα, Κόμπε και Γιοκοχάμαν, ὑποπρακτορεῖα εἰς δόλους τοὺς βασικοὺς λιμένας τῆς Ἰαπωνίας.

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.

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:

474.237

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:

"THEPAPAPATERAS," ΤΙΕΡΑΙΑ

ΘΕΟΔ. ΠΑΠΑΠΑΤΕΡΑΣ & ΣΙΑ

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

AKTH ΜΙΑΟΥΛΗ ΙΜΕΓΑΡΟΝ ΕΑ·ΠΑ

SHIPSTORES RUDOLF BREMICKER

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

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

CUXHAVEN 2125 TAKHE ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

REPRESENTED BY: AVGHERINO & APERGUIS
DEVENSHIRE 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.

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

OCEAN OIL CO. [1942] LTD.

LONDON

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

STOCKS HELD AT ALL IMPORTANT WORLD PORTS

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

COMMONWEALTH SUPPLY CO.

SHIPS CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS

COLOMBO I. (CEYLON)

Cable Address: "COMPLYSHIP"
"HIRDARAMANI BUILDINGS,"
65 CHATHAM STREET

Telephone:

Office - 6406

Stores: 5937

Residence - 81738

For quality prompt and efficient service

in

Provisions and Groceries
Fresh and Frozen Meats Engine
and deck Supplies

UNITED KINGDOM AGENTS: AVGHERINO & APERGUIS
DEVENSHIRE CHAMBERS 146, BISHOPSGATE
LONDON E.C. 2

Telephone: Bishopsgate 1343

Telegrams: AGESILAUS, LONDON

BARTHELS & LUEDERS

ALL SORT OF SHIP REPAIRS

Best of work - Most Moderate prices
The only yard in Continent to skim crank
pins on board the ship on the spot with
their own designed machine

HAMBURG II, NORDERELBSTRASSE 15

Telephone: 31 14 11 Four lines

Tel. Address: POLITROMM

GRAIN FITTING & TRIMMING

Telegrams: "GENICOLAOU,
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

Telephone: ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

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

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

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

ΔΙΑ ΤΟΥΣ Κ.Κ. ΕΛΛΗΝΑΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΣ & ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ

'Από MADRAS (ΙΝΔΙΩΝ) μέχρις CALCUTTA

Προτιμάτε τους κ.κ. R. KRISHNASWAMY, NAIDU & SONS

'Αντιπροσωπευόμενος 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

Τιμαιί ασυναγώνιστοι. — Ταχεία και πλήρης διεκπε-
ραίωσις. — Έργασία και απόδοσις ήγγυημέναι.

Telephone: Nos 3361.36-3361.37-3361-64 Société Anonyme Telegrams: LEE-Antwerp

JOSEPH J. LEE & CO.

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

LONDON AGENTS: ROBERT WATERS,

18/19. GT. ST. HELEN'S

LONDON, E. C. 3. TELE: AVENUE 5048

AND

AVGHERINO & APERGUIS

DEVENSHERE CHAMBERS. 146 BISHOPSGATE

LONDON E. C. 2 - TELE: BISHOPSGATE 1343

PORT OF LIVERPOOL

REA LIMITED

PACIFIC BUILDING, JAMES STREET, LIVERPOOL, 2

STEVEDORES OF CARGO

OF ALL KINDS

Contractors to Leading Lines &
Tramp Owners

Telephone: DIGBY 4.5900

Cable Address: POSEIDON

MAR-TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

80, BROAD STREET

NEW YORK 4, N.Y.

"ΟΛΥΜΠΟΣ,,

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

I. K. APBANITIDHS & ΣΙΑ

ΑΘΗΝΑΙ

ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ, 4
ΤΗΛΕΦ. 30.078 - 27.541

'Εκδόσεις: 'Αεροπορικῶν Σιδηροδρομικῶν καὶ Α-
τμοπλοϊκῶν Εἰσιτηρίων.

'Αποστολαὶ πληρωμάτων—Ναυτικαὶ Έργασίαι
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΟΛΥΜΠΟΥΡΣ,,

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 41
ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

P.O.Box 231

Cable «KAKIS» Yokohama

NEPTUNE SHIPPING AGENCIES CO. LTD.

SHIP SUPPLY

No. 1, CHOME, KAIGAN-DOR, NAKA-KU,
YOKOHAMA, JAPAN.

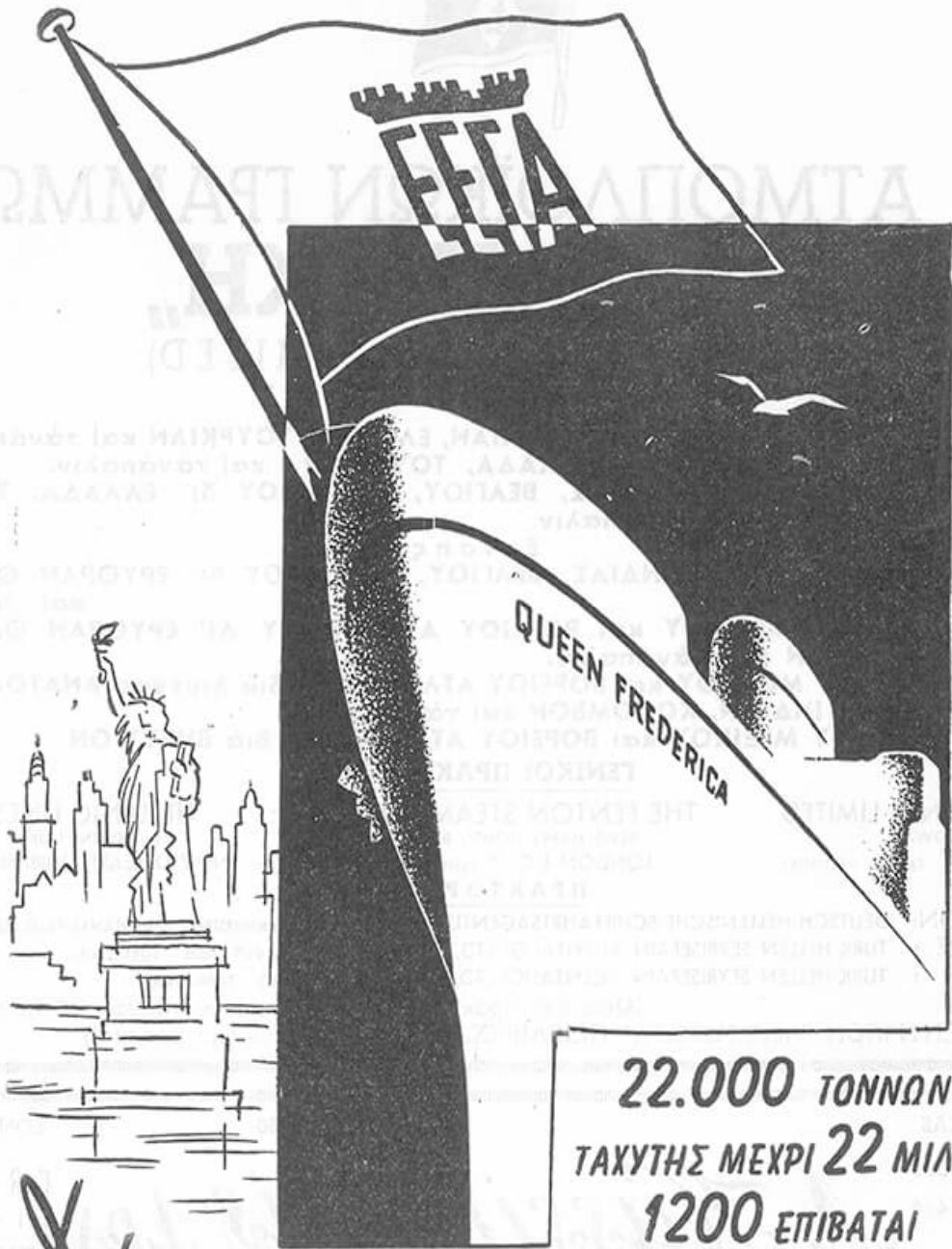
TEL: 2-2574 2-4493

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**

αιά χαλιφαΞ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

**ΕΘΝΙΚΟΝ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΟΝ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ**

Τό πλωτόν άνάκτορον είς τόν ιστόν τοῦ όποίου κυματίζει ύπερή-
φανα ἡ Γαλανόλευκη.... Ταχύτης - Άνεσις - Έλληνικόν πλήρωμα -
Έλληνικό γλέντι - Ήξαιρετική Έλληνική κουζίνα - Πολυτελῆ δια-
μερίσματα Πρώτης καὶ Τουριστικῆς Θέσεως.

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 10 - ΗΛ. 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 ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν.
- Έκ λιμένων ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΛΟΝΔΙΝΟΥ δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ και τάναπαλιν.
- Έπισης Έκ λιμένων ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΛΟΝΔΙΝΟΥ δι' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ και τάναπαλιν.
- Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ και τάναπαλιν.
- Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ διά λιμένας ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ και ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΙΝΔΙΩΝ, ΚΟΛΟΜΒΩΝ και τάναπαλιν.
- Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ διά ΒΗΡΥΤΤΟΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

THE FENTON STEAMSHIP 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 SCHIFFAHRTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGERSTRASSE 8/10, "HANSAHaus," CABLES: "DEUTELLEN,"
ΚΩΝΙΠΟΛΙΣ: TURK-HELLEN SEYRIFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. GALATA 969 CABLES: "TURKLENIK,"
ΣΜΥΡΝΗ: TURK-HELLEN SEYRIFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. 359 CABLES: "TURKLENIK,"

Ωσαύτως Πράκτορες είς ἄπαντας τούς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Άκτη Μισούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφωνον: 471.541 (3 γραμματί)

Telegrams: NIKAS

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

TELEPHONES: DAY 525

C. R. KNIGHT & CO

NIGHT 4456

101 LEADENHALL STR.
LONDON E.C. 3.

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

SHIPCHANDLERS - EXPORTERS - IMPORTERS
COLD STORAGE CHAMBERS

TELEPHONES:
MANSION HOUSE 9131

LOURENCO MARQUES

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

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS
62 AV. ALVARES CABRAL

Σ. KONTOS & Δ. TZANETATOS O.E.
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΤΗΛ/ΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:
ΣΟΛΚΟ - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ
ΑΣΤΙΓΓΟΣ 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 Α Θ Η Ν Ω Ν

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	'Οδός Σοφοκλέους 11	ΚΟΛΩΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΣ	> 'Αθηνών 14α	ΚΥΨΕΛΗΣ
ΑΧΑΡΝΩΝ	> 'Αχαρνών 114	ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ
ΒΑΘΗΣ	> 'Αριστοτέλους 15α	
ΠΛΑΤ. ΗΡΩΩΝ	> Καραϊσάκη 31	Ν. ΙΩΝΙΑΣ
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	> Κολοκοτρώνη 47	ΠΑΓΚΡΑΤΙΟΥ
ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	> 'Ιφιγενείας και Λεωφ. ΠΑΤΗΣΙΩΝ	ΠΛΑΚΑΣ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	> Θεμιστοκλέους 4	ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ
ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ	> Παν. Τσαλδάρη (Πει-ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ ριών) 87	Λεωφ. 'Ελ. Βενιζέλου 2

'Οδός Συρράκου 5
> Κυψέλης 86
Γωνία Μαυρομιχάλη — Καλλι-
δρομίου
'Οδός Μικράς 'Ασιάς 11
> Εύτυχιδου 23
> Παπτούσιον 164
> Ντέξια 11 & Πανδρόσου
Λεωφ. 'Ελ. Βενιζέλου 31

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	'Οδός 'Ιωάν. Δρασπεπέλου 15
ΚΑΜΙΝΙΩΝ	> 'Αθηνών & 'Ηπείρου
Α. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	> Κανελλοπούλου άριθ. 6
Μ. ΣΤΟΑΣ	Λεωφ. Δ. Γούναρη 3
ΝΙΚΑΙΑΣ	'Οδός 'Αντιοχείας 2

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ Ε Π Α R X I O N

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΑΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ, ΑΡ-
ΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘΗ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΗΡΑ-
ΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β' (Έγνωσις), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡ-
ΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕ-
ΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΣΟΥΡΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΜΥΡΙΝΑ (Λήμουν), Νάεσος, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΞΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΑΤΡΑΙ Β',
ΠΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, Ρόδος, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΗΝΟΣ, ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟ-
ΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ Ε Ξ Ω Τ E R I K O U

ΚΑ Τ Ρ Ο Ν: 19, CHERIF STREET.

Α Λ E X A N D R E I A: 9, RUE CHERIFEIN, STREET.

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

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

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

Ταχεία πληρωμή έμβασμάτων ἐκ τοῦ έξωτερικοῦ, ἀγορὰ
Cheques, Traveller's Cheques καὶ χαρτονομισμάτων.

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

ESTABLISHED 1922

HEAD OFFICE: LONDON

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

CABLE ADDRESS: "ETNEARACO,,

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. STRATIS G. ANDREADIS

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

AFFILIATED TO: THE COMMERCIAL BANK OF GREECE

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ

Η ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΑ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ
ΜΕ ΕΙΔΙΚΟΝ ΚΛΑΔΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΟΙ

- Άποστέλλετε πάντοτε τὰ ἐμβάσματά σας μόνον μέσω τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης.
- Θὰ ἔχετε τὴν ταχυτέραν ἔξυπηρέτησιν.
- Αἱ οἰκογένειαι σας θὰ τυγχάνουν εἰδικῆς φροντίδος.

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΟΙ

- "Οπου καὶ ὃν εὐρίσκεσθε ζητήσατε ἀπὸ τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας εἰς τὴν Μεγ. Βρεταννίαν, τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, τὴν Νότιον Αφρικήν, Αἴγυπτον καὶ Κύπρον, νὰ σᾶς διευκολύνουν εἰς κάθε ζήτημά σας.
- "Εχετε ὑπ' ὅψιν σας ὅτι, εἰς δλόκληρον τὴν 'Ελλάδα τὰ 134 Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας δύνανται νὰ διλθουν εἰς ἄμεσον ἐπικοινωνίαν μὲ τὴν οἰκογένειάν σας.
- Εἰς δλόκληρον τὴν χώραν καὶ ιδίως εἰς τὰς ναυτικὰς περιοχὰς τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματα τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης 'Ελλάδος καὶ 'Αθηνῶν ἔχουν λάβει εἰδικὴν ἐντολὴν νὰ ἔξυπηρετούν, νὰ βοηθοῦν, νὰ παρέχουν κάθε συνδρομὴν εἰς τὰς οἰκογένειάς σας.

Η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ

εἰναί

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΩΝ

'Επικοινωνήσατε μὲ τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας εἰς τὸ ἔσωτερικόν.

NATIONAL BANK OF GREECE AND ATHENS
6, OLD JEWRY LONDON E.C. 2

NATIONAL BANK OF GREECE AND ATHENS
EGYPT: ALEXANDRIA - 24, CHÉRIF PACHA STREET
CAIRO - 15, TALAAT HARB PACHA STREET
PORT-SAID - FUAD 1ST STREET

NATIONAL BANK OF GREECE AND ATHENS
CYPRUS: NICOSIA, LIMASSOL, FAMAGUSTA

AFFILIATED BANKS

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

MAIN OFFICE: 960, AVENUE OF THE AMERICAS, NEW YORK
BRANCH AT: 139, WILLIAM STREET, NEW YORK

THE SOUTH AFRICAN BANK OF ATHENS LTD
MAIN OFFICE: 116, MARSHALL STREET, JOHANNESBURG
BRANCH AT: EXCHANGE PLACE, CAPE TOWN

Ζητήσατε νὰ ἔξυπηρετήσουν τὰς οἰκογένειάς σας τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας, εἰς τὰς ναυτικὰς περιοχὰς τοῦ ἔσωτερικοῦ εἰς ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΝΔΡΟΝ, ΘΗΡΑΝ, ΙΘΑΚΗΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ, ΡΟΔΟΝ, ΣΥΡΟΝ καὶ ΧΙΟΝ.

Εἰς 'Αθήνας, τὸν Πειραιᾶ καὶ τὰ Περίχωρα, 27 ἐν ὅλῳ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματα εὑρίσκονται εἰς τὴν διάθεσιν τῶν οἰκογενειῶν σας.