

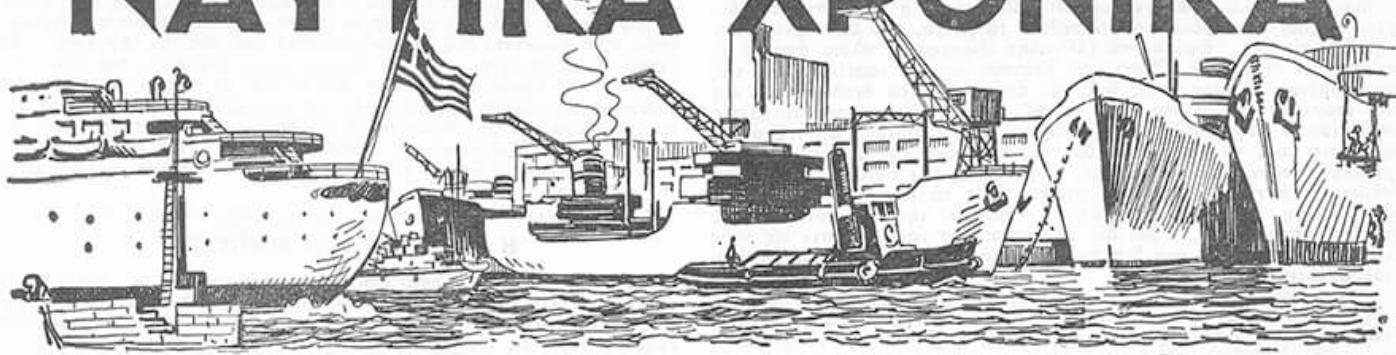
NAYTIKA XRONIKA



15η Οκτωβρίου 1958

Αρ. Φύλλου 561/320

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΕΤ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡ. ΘΜΟΣ 561/320

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1958

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΤΟ ΜΠΟΥΚΟΤΑΖ

Σπεύδουν οι έφοπλισταί, ύπό την άπειλην, ώς μή ώφειλε, τού «μπούκοτάζ», νὰ συνάψουν τάς συλλογικάς συμβάσεις μὲ τὴν Π.Ν.Ο. καὶ τὴν Διεθνή τῶν Μεταφορῶν, ἀποδεχόμενοι τὸ «χαράτσι», τὸ αὐξηθὲν σημειώτεον, ύπό τύπον, ώς φαίνεται, ποινῆς. «Οι τι ἀπό μακρού χρόνου αἱ στήλαι αὐτὰὶ ἐπιμόνων ὑπεδείκνυν, χωρὶς, ἀτυχῶς, νὰ εἰσακούσθων, γίνεται τώρα ὑπὸ τὰς χειροτέρας συνθήκας. Εἰς 130 πλοῖα ἀνέρχονται τὰ μέχρι τούδε συμβιλθεῖται, μὲ μίαν λίραν διὰ κάθε μέλος τοῦ πληρωματός των, πολλάν δὲ ἄλλων ἀναμένεται ἡ προσέλευσις.

Εἰς τὴν «Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν» ἔλαβε χώραν πρὸ ἡμερῶν μία ἀρκουντῶς ἐποικοδομητικὴ συσκεψις μὲ τοὺς ἐκπροσώπους τῆς «Πανελλήνιου Ναυτικοῦ Ὀμοσπονδίας». Ἐπειδόχθη, ὅπως τὸ δόλον ζῆτημα ἀντιμετωπίσθη κατὰ τρόπον ρεαλιστικὸν. ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν Ἑλληνικὴν συνδικαλιστικὴν ναυτεργατικὴν ὄργάνωσιν καὶ τοὺς ἐκπροσώπους τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Πνεύμα ἀπόλοτον κατανοήσεως ἐπρυτάνευσε κατὰ τὰς συζητήσεις τῆς ἐν λόγῳ συσκέψεως, ἥτις καὶ θὰ ἐπαναληφθῇ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν, θέλοντεν δὲ νὰ ἐλπίζωμεν, ὅτι, ἔστω καὶ τώρα, θὰ ἔξευρεθῇ ἡ βάσις τῆς συμφωνίας, ἥτις καὶ θὰ ἐπιτρέψῃ, χωρὶς τὴν παρέμβασιν τῶν ξένων, τῶν ἀναμφισθῆτας κίνουμενών εξ ἄλλων ἐλάστηριν καὶ οὐχὶ διὰ τὴν προστασίαν τοῦ «Ἐλληνος ναυτικοῦ, νὰ ἀποφεύχθων αἱ ἀκρότητες καὶ νὰ κατοχυρωθῇ ἡ ἐπὶ τῶν πλοίων Ἑλληνικὴς ιδιοκτησίας, τελουντων ὑπὸ τὰς «σημαίας εὐκολίας», ἐργασία τῶν ναυτικῶν μας.

«Ἔχουμεν πληροφορίας, ὅτι ἡ ἐπιθυμία τῆς καλῆς συνεννοήσεως διακατέχει τόσους τοὺς ἐφοπλιστάς, ὅσους καὶ τὴν Π.Ν.Ο., ἥτις, ἀλλως τε, ἐπέδειχεν ἀνέκαθεν πρόθυμον τὴν διάθεσιν τῆς συνεργασίας, χάριν τοῦ κοινού συμφέροντος.

«Ἄν κατορθώσωμεν, χωρὶς τὸ ἀπαράδεκτον «πατρονάζ» τῶν ξένων, νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν συνεργασίαν καὶ εἰς τὸ προκείμενον ζῆτημα, ἡ Ναυτιλία μας θὰ καταγάγῃ μίαν νίκην. Θὰ ἀποφύγῃ μίαν ἀκόμη ἀπειλὴν, τὴν ὃποιαν οἱ ξένοι συναγωνισταὶ τῆς ἐξοπλεύσαν κατ’ αὐτῆς.

ΑΠΕΦΕΥΧΩΝ Η ΑΠΕΙΛΗ

Κατ’ ἀνακοίνωσιν τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας κ. Φωκ. Ποταμίανου, τὸ θέμα τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου «περὶ ἀποφυγῆς τῆς διτήλης φορολογίας», ὅπερ ἔτεινε σοδαρὰ συμφέροντα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου νὰ ἀπειλήσῃ, διηθετήθη χάρις εἰς τὴν ἔγκαιρον παρέμβασιν τῆς Ἑλληνικῆς Ἀντιπροσωπείας καὶ τὴν κατανόησιν, τὴν ὃποιαν ἐπέδειχεν ὁ γραμματέυς τῆς ἀρμοδίας ὑποπτροπῆς εἰς τὸν Ο.Ε.Ο.Σ.

«Ἡ θύμισις τοῦ ἀναφέντος ζῆτηματος ἐγένετο, χωρὶς νὰ πραστῇ ἀνάγκη νὰ προσάλητη ἡ Ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία τὸ δικαιώματα τῆς ἀρνητικούριας κατὰ τὴν ἔγκρισιν τοῦ καταποτιθέντος σχεδίου, διὰ τῆς ἔξαιρεσεως τῆς Ἐλλάδος ἀπὸ τὴν ὑποχρέωσιν τῆς συνάψεως πολύμερῶν συμφωνιῶν. Ανεγνωρίσθη, πράγματος, ὑπὸ τῶν ἀντιπροσωπειῶν τῶν λοιπῶν μελῶν - κρατῶν τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ., ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις τελεῖ ὑπὸ εἰδικᾶς συνθήκας, ὡς αὐταὶ ἔξετέθησαν ἐν λεπτομερείᾳ εἰς τὸ ὑποδηλθὲν ὑπόμνημα τῆς ἀντιπροσωπείας μας, ὅπερ ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Ἡ ἔξαιρεσις, ὅμως, κατόπιν προτάσεως, τοῦ ἡγημένου τῆς Ἀντιπροσωπείας της Κ. Ποταμίανου δὲν θὰ ἰκανοποιεῖ τὴν Ἑλληνικὴν πλευράν τῆς ὑποθέσεως, χωρὶς τὴν ἀποδοχὴν καὶ ἐρμηνευτικῆς δηλώσεως τῆς ἀντιπροσωπείας μας ἐν μέρους τῶν ἄλλων ἀντιπροσωπειῶν, διὰ τῆς ὅποιας ἔδικτον πολιοτητίας ἔχειρεσιν τῆς Ἐλλάδος ἐκ τῆς καθιερουμένης διὰ τῆς ὑπὸ κύρωσιν συμβάσεως διοδικασίας.

Διὰ τῆς γενομένης ἀποδεκτῆς ἐρμηνευτικῆς δηλώσεως, ἡ ἔννοια τῆς ἔξαιρεσεως τῆς Ἐλλάδος ἐκ τοῦ σχεδίου εἶναι, ὅτι αὐτὴ, διαπραγματευόμενη διμερεῖς συμφωνίας μετ’ ἄλλων Κυβερνήσεων, θὰ δύναται νὰ ἐπικαλεσθῇ κριτήρια ἄλλα ἐκτός τὸ τῆς χώρας, ἀπὸ τὴν ὃποιαν ἀσκεῖται ἡ οὐσιοτικὴ διεύθυνσις τῆς ἐπιχείρησεως, ώς λ.χ. τὸ κριτήριον τῆς σημαίας τῆς χώρας νηολογησεως τοῦ πλοίου ἡ ἄλλα κριτήρια τῆς προτιμήσεως της.

Τὸ δόλον θέμα τῆς ἀποφυγῆς τῆς διπλῆς φορολογίας μεταξὺ τῶν χωρῶν, τῶν μετεχουσῶν εἰς τὸν Ο.Ε.Ο.Σ. προέκυψε πρὸ διετίας, δὲ συνετήθη ὑποεπιτροπή διὰ νὰ προκρίνῃ τὸν καταλληλότερον τρόπον ἀποφυγῆς τῆς διπλῆς φορολογίας. Ἡ ὑποεπιτροπή διετύπωσεν ἐν τρώπον τοῦ σχεδίου, τὸ ὃποιον ὁ μόνιμος ἀντιπρόσωπος τῆς Ἐλλάδος κ. Χρηστίδης ἀπέδειχθεν τὴν ὑπόδειξην τοσού τοῦ «Υπουργείου Συντονισμού», ὃσους καὶ τοῦ «Υπουργείου Εμπορίκης Ναυτιλίας». Τὸ σχέδιον ἔθετεν ὡς βάσιν δικαιώματος ἐπιβολῆς τοῦ φόρου, τὴν ἔδραν τῆς διεύθυνσεως τῆς ἐπιχείρησεως.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι παρόμοια σχέδια, γνωστὰ ὡς σχέδιο Μεξικοῦ καὶ Λονδίνου, εἶχον καταρτισθῆ καὶ τὸ 1938 ἀπὸ τὴν ἀρμοδίαν ὑποπτροπῆς τῆς Κ.Τ.Ε.

Τὸ καταρτισθὲν σχέδιον ἐπρόκειτο νὰ ἐγκριθῇ ὑπὸ τῶν μελῶν τῶν διαφόρων ἀντιπροσωπειῶν, τὸν παρελθόντα Μάιον, ἐζητήθη, ὅμως, ἐκ μέρους τῆς Ἐλλάδος ἡ ἀναβολὴ τῆς κυρώσεως τοῦ σχεδίου, μέχρις ὅτου ἀντιπροσωπεία ἔξι ἀρμοδίων κρατικῶν ὑπαλλήλων θὰ παρείχειν ἔξηγήσεις διὰ τὰς μεταγενεστέρας ἀντιρρήσεις τῆς χώρας μας ἡ ἐπικυρώση τὸ προαναφερθέν σχέδιον.

Εύτυχως, ὅτι σημειώθη τὸ της Ἐλλάδος καὶ η Νορβηγία διετύπωσεν ἀντιρρήσεις διὰ τὴν ἐπικύρωσιν τοῦ σχεδίου, εἰς διὰ τὸ ἀφορᾶ τὴν φορολογίαν τῶν μισθῶν τῶν πληρωμάτων. Τούτο συνετέλεσεν ἐν μέρει καὶ εἰς τὴν ίκανοποίησιν τοῦ ἐλληνικοῦ αἵτηματος.

Ο χειρισμὸς τοῦ ζῆτηματος ἐγένετο κατόπιν συνεννοήσεως τῆς ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας, ἥτις ἀπετελεῖτο ἐκ τῶν κ. κ. Φωκ. Ποταμίανου, Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας», Ἐλ. Γεωργαντόπούλου τηματάρχου Μελετῶν καὶ Γεωργ. Τσίγκηρη διευθυντοῦ τοῦ «Υπουργείου Οἰκονομικῶν, μετὰ τοῦ μονίμου ἀντιπροσώπου μας παρὰ τῷ Ο.Ε.Ο.Σ. κ. Χρηστίδη, ὁ ὃποιος ἐγνώριζεν, ὅτι ἡ προδολη τοῦ «Βέτο» ἐπρεπε μὲ κάθε συστάσιον ἐπόφευχθῇ διότι, κατὰ τὸν προσεχῆ μηνα ὅτι ἀνακύψων νέα σοδαράτερα προβλημάτα διὰ τὴν ἐλληνικὴν Οἰκονομίαν κατὰ τὴν συζήτησιν τοῦ προβλήματος τῆς συστάσεως τῆς Κοινῆς Ευρωπαϊκῆς Αγορᾶς. Καὶ ὡς καταλληλότερα διέξοδος ἐκριθῇ ἡ ἔξευρεσις τῆς προαναφερθείσης συμβιδαστικῆς λύσεως.

Ἄς σημειωθῇ, ὅτι μίαν ἐδδομάδα πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν συζητήσεων ὑπὸ τῶν μελῶν τῶν ἀντιπροσωπειῶν τῶν διαφόρων κρατῶν, δ. κ. Ποταμίανος συνηνήθη μετὰ τοῦ γραμματέως τῆς ὑποεπιτροπῆς κ. Ζυλμέρ καὶ ἐν συνεχείᾳ μετὰ τοῦ Ὁλλαγδού ἀντιπροσώπου, ὅστις ἡτο πρόεδρος τῆς ὑπεοπτροπῆς καὶ συνεζήτησαν ἐπὶ τῆς ἔξευρέσεως συμβιδαστικῆς λύσεως.

Ἄς σημειωθῇ, ὅτι μίαν ἐδδομάδα πρὸ τῆς συζητήσεων διεπιστώθη, ὅτι ἡ προδολη τοῦ δικαιώματος τῆς ἀρνητικούριας ἐμέρους σκοπον θὰ ἐξυπηρέτει, διότι τὰ ἄλλα κράτη, τὰ συμφωνήσαντα μὲ τὴν διατύπωσιν τοῦ σχεδίου, ἔχουν νομοθεσίαν προηρμοσμένην εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ σχεδίου αὐτοῦ. Επομενῶν καὶ χωρὶς τὴν ὑπογραφὴν διεισθῶν συμφωνίας εἰναι ταῦτα εἰς θέσιν νὰ ἔφαρμοσουν τὴν ἴσχυσταν νομοθεσίαν. Ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις αὐτὰς ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία ἐδέχθη τὴν ἔξαίρεσιν τῆς χώρας μας ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου.

Οσον ἀφορᾷ τὰ ὑπὸ τὰς «σημαίας εὐκολίας» πλοῖα, αὐτὰ δὲν προστατεύονται απὸ τὴν ἔξαίρεσιν, ἥτις ἀναφαίρεται μόνον εἰς τὰ ἐλληνικά. Αἱ κατὰ χώρας φορολογικαὶ ὑπηρεσίαι θὰ ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ ἐφαρμόσουν τὴν ἔγκρισιν τοῦ σύμβασιν, ὅπου κυρωθῇ ἀπὸ τὸν ποποτον — ἀλλὰ διὰ τὴν ἀπονομὴν καὶ διπλωμάτων εἰς τοὺς ἀθρώπους προσερχομένους πρὸς ἀπόκτησίν των, ξένους τὴν ἔθνικότητα ναυτικούς, τὸ πλείστον "Ἐλληνας".

Αἱ καθείς, βεβαίως, ἀντιλαμβάνεται εἰς ποίου εἶδους ἔξετάσεις — παρὰ τὴν διαφημιζόμενην αὐστηρότητα — ὑποβάλλονται οἱ ὑποψήφιοι πλοίαρχοι, μηχανικοί καὶ ἀσύρματοισται καὶ τὶ ἐπιδιώκουν οἱ πρόπτεροις διαχειριζόμενοι τὸν ὑποπτον αὐτὴν ὑπόθεσιν.

Θέλουν νὰ πείσουν τὴν ἐν δικαίῳ ἔξεγέρσει τελούσται διεθνή ναυτικήν Κοινήν Γνώμην, ὅτι ἡ μικρὰ δημοκρατία τῶν ἀπελευθέρων τῆς Ἀφρικῆς δὲν είναι μόνον τὸ καταφύγιον τῆς ἀσυνδοσίας διὰ τὸν ἐφοπλιστήν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸν οἰονδήποτε ἀμαθή τὸν καταπάτιστον ναυτικόν, ὅστις μη ὡν ίκανὸς νὰ ἀποκτήσῃ τὸ διπλωμά της ιδιαιτέρας ναυτικῆς Πατρίδος του, προσφεύγει εἰς τοὺς Λιβεριανοὺς πράκτορας καὶ ἐπιτυγχάνει τὴν τυπικὴν ἀναγνώρισιν τοῦ ἀξιωματικοῦ, ἀδιαφορῶν, βεβαίως, διὰ τὰς συνεπείας εἰς βάρος τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐπιβαίνοντων αὐτοῦ.

Ἡ Λιβερία, πάντως, ἔχει μέχρι τοῦδε ἀπονείμει διπλώματα εἰς ἔξι χιλιάδας ἀξιωματικούς. Ἐμφανίζεται, δηλαδή, ὡς χώρα ναυτική με δργάνων ικανή νὰ διευθύνῃ μίαν Ναυτιλίαν δέκα δύων ἑκατομμυρίων τόνων κρύσταλλος, δικαιουμένην τῆς ιστοτιμίας μεταξὺ τῶν ἀλλαγράς παραδόσεων ναυτικῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου. Ἀδιαφορον είνε, ὅτι ξένοι τὴν ἔθνικότητα είναι οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν λιβεριανῶν πλοίων, ἀλλοδαπά

καὶ τὰ πληρώματά των. Οὐδὲ εἰς αὐτόχθων ἐγνώρισέ ποτε τὸ πλοιόν
καὶ τὴν θάλασσαν ἐγγύτερόν πως.

Μάς ἀπασχολεῖ, ὁμολογούμεν, δῶς iδιαίτερως ἡ νέα αὐτὴ ἐκ Λιβερίας ἀπειλή. Θά πρέπει νὰ μελετηθοῦν τὰ μέτρα, που θὰ περιορίσουν τὴν ἔκτασίν της. Ἐφύγαν τὰ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοῖα ἀπὸ τὸ ἑθνικὸν τῶν νηολόγιον. Τώρα μᾶς φεύγουν καιοὶ οἱ ναυτικοί. Μὲ τὰς παρεχομένας διευκολύνσεις διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος και τὴν διόγκωσιν τοῦ λιθεριανοῦ τονάκ, πλοῦτοι εἰνὲ οἱ προστρέχοντες πρός τὸν ἐν Νέᾳ Υόρκη «κομμιστάριον» τῆς Λιβερίας. Ἐπιτυχάνουν ἀδρόχοις ποσὶ τὸ χαρτί, που θὰ τοὺς ἐπιτρέψῃ τὴν ἀνέτον ἐπαγγελματικὴν ἀνοδὸν. Ἐχουν, βεβαίως, τάς εὐθύνας των αὐτοῦ οὐτοῦ οἱ ἐφόπλιστοι διὰ τὴν τοιαύτην κατάστασιν, ητὶς τὰ ιδιὰ τῶν συμφέροντα θὰ ζημιώσῃ. Ἡνέχθησαν ἡ, μᾶλλον, παρέσχον τὴν ἐνίσχυσιν τῶν εἰς τὴν ἐκτροπὴν αυτῶν, ἀφοῦ δέν ἀρνοῦνται τὴν ναυτολόγησιν εἰς τοὺς κατέχοντας τὰ λιθεριανὰ διπλώματα, αὐτὰ τὰ ἀμφιβόλου φερεγγυότητος ἀποδεικτικά.

Ισως θά έπειτε ή «κομπίνα» αύτή των διπλωμάτων διεθνούς νά τύχη απόκρισεως. Ισως νά έπειβάλλετο νά προκληθῇ καὶ ή προσοχὴ τών άσφαλτών επί της τακτικῆς αὐτῆς, ητις και την ναυσιπλοΐαν θά καταστήσων έπισφαλή.

Ἐγγυήσεις θετικαὶ θὰ ἔπειτε γὰρ ζητηθοῦν διὰ τὴν αὐστηρότητα τῶν διενέργουμένων ἔξετάσεων, διὰ τὸ κύρος τῶν μετενόντων εἰς τὰς ἔξεταστικὰς ἐπιτροπὰς προσώπων καὶ διὰ τὰ προσόντα καὶ την προϋπηρεσίαν τῶν προσερχομένων εἰς τὰς ἔξετάσεις.

Οπωσδήποτε είς μέτρα ἀποφασιστικά είναι ἀνάγκη νὰ προέλθῃ καὶ τὸ ιδικόν, μας. Ὑπουργείον, ίνα σταματήσῃ ὁ ἐκπατρισμὸς αὐτὸς καὶ τοῦ ἐμψύχου υλικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας. Ἡ ἀπειλὴ, καθ' ήμας, είναι σοδαρά. Δέν πρέπει νὰ τὴν παρίδωμεν. Ἀς ἔχεταισθη τὸ ζῆτημα ἀπὸ πάσσος αὐτοῦ πλευρᾶς.

Ίδου καὶ αἱ δηλώσεις τοῦ «κομμισσαρίου :

Ἡ Λιθερία, ἡ ἐπιφανεστέρα μεταξύ τῶν χωρῶν τῶν «ονμαῖων εὔκλαις», ἀπόκρουέει διαρρήπον τὸν χαρακτηρισμὸν τούτον, διὸν ἀφορᾶ τοὺς μέλλοντας διπλωματούχους ἀξιωματικούς τῶν πλοίων τῆς Ὀ.Κ. Ροῦντικ, ἐκπρόσωπος τοῦ ἐν Νεά Υόρκῃ Ἐπιτρόπου τῆς Λιθερίας ἐπὶ τῶν ναυτικῶν ὑπόθεσεων, ὅμιλῶν προσφάτως ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ θέματος, ἐδηλωνεν, δὴ τῇ διαδικασίᾳ ἀπονομῆς πτυχιῶν, τὴν ὁποίαν υιοθέποντεν ἡ Λιθερία, ἀποτελεῖ ἔνα ἐκ τῶν αὐτόρρυθμον ἐλεγχομένων ουσιημάτων, ἔξ οῶν χρονισμοὶούστην παρ' οἰασθήποτε ναυτικῆς χώρας. Τὸ οὐσιώτατα τῆς Λιθερίας διακρίνεται ἀπὸ ἔνα ἀσύνθετος χαρακτηριστικόν. Κατ' ἀντίθεσιν πρὸς ἄλλας χώρας, παρέχει τὴν εὐκάριον ἢ Λιθερία εἰς τοὺς δοκίμους καὶ τοὺς ἀξιωματικούς νά διδούν ἔξετάσεις εἰς τὴν ἀγγλικήν, τὴν ιταλικήν καὶ ἐλληνικήν γλώσσαν, τὸ δὲ «Ναυτικὸν Γραφεῖον» τῆς Λιθερίας θα είνει συντόμως εἰς θέσιν νά παρέχει τὴν εὐκάριον δοκιμασίας τῶν ὑποψήφιων καὶ εἰς δύο ἔτερας γλώσσας, τὴν Ισπανικήν καὶ τὴν γερμανικήν.

"Η ἄγγειλική γλώσσα είναι η ἐπίσημος διάλεκτος της Λιθερίας, ὁ στόλος της, ὅμως, είνε «πολύγλωσσος». Οι πλοιοκτήται σκαφῶν φερόντων την λιθεριανὴν σημαίαν ἀνίκουν εἰς περισσοτέρας τῶν δῶδεκα χωρῶν — τὸ πλεύσιον τῆς Ἑλλάδος — τὸ αὐτὸ δὲ ισχύει διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ τὰ πληρώματα, δι' ὧν ἔχουν ἀπανδρωθῆ τὰ πλοῖα. «Τὸ νὰ περιορίσωμεν, θένεν, — εἶπεν ὁ ὑποεπίτροπος — τὰς ἔξετάσεις εἰς ὑποψηφίους μόνον ὀμιλούστηκαν τὴν ἄγγειλικὴν διάλεκτον, θὰ πτο τὸ ἀριθμὸν ἡ ἀνθελέμης νὰ ἀποκλείσωμεν τὰς εὐκαρίας ἐνα πλήθος ἀνδρῶν ἐργαζομένων εἰς πλοία ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν. Κατόπιν ἀπενειλημένων συσκέψεων μὲ ἀμερικανούς, ἔλληνας καὶ ἄλλων ἑθνικοτήτων πλοιοκτήται, οἵτινες ἔχουν ἔγγραφει μεγδόλους καὶ συγχρονισμένους στόλους εἰς τὸ λιθεριανὸν νηοδόγιον, διεξήκθη πρὸ διετίας ἐνδελεχῆς μελέτη τῶν ουσιωτάτων παροχῆς πτυχιῶν, τὰ ὥποια ισχύουν εἰς τὰς μεγάλας ναυτικὰς χώρας.

»Πρό 18 μηνών, περίπου, τό λιθεριανὸν Γραφεῖον τῆς Νέας Υόρκης ἔγρισε τὴν διενέργειαν τῶν ἔξετάσεων διὰ τὴν κορήγουσιν πτυχίων. Πάντως, τό ἐν λόγῳ γραφεῖον ἀναγνωρίζει μερικά ἐκ τῶν πτυχίων, ἀτίνα ἔχουν ἐκδοθῆ παρ' ἄλλων ναυτικῶν κωρῶν καὶ οὕτα ὑπάρχουν, ἐν συνδύσῃ, σπίμερον 6.000 πτυχιοῦχοι ἀξιωματικοί, μὲ λιθεριανὸν δι-
πλωμα».

Έν τούτοις, αὕτων ἀριθμός ναυτῶν προσπαθεῖ νὰ φύγῃ ἀπὸ τὸ πρόστεγον, διὰ νὰ ύποστῃ τὰς διαρκείας τεσσάρων η πέντε ημερῶν λιθεριανὰς ἔξετάσεις, πρὸς ἀπόκτηνον διπλώματος πλοίουχου. Τὰ ἔξετάστρα κυμαίνονται ἀπὸ 30 δολλάρια διὰ τὴν ἄδειαν β' τάξεως κειριστοῦ ἀσύρματου ἥσω 50 δολλάρια διὰ τὴν κορήγην διπλώματος πλοίουχου ἢ πρώτου μηχανικοῦ. Δι' ἔξετάσεις εἰς ἄλλην γλώσσαν, ἐκτὸς τῆς Ἑγγλίκης, καταβάλλονται ἐπιπροσθέτως 50 δολλάρια διὰ μεταφραστικά ἔξοδα. Τὸ ποσοῦτον τῶν ἀπορρίψων εἶνε, σχετικῶς, ὑψηλόν. Ἐπὶ 294 ὑποψιφίων, οἵτινες μετέσχον τῶν ἔξετάσων κατ' Ιούλιον 1957, ἀπέτυχον 46. Ἐπίτιμος βαθμοῦνος τῆς εἰς Κίγκ Πόιντ ("Ακαδημίας Ἐμπορ. Ναυτικοῦ"), τῶν Ἡν. Πολιτειῶν, δοτὶς ἐλασθε μέρος εἰς μίαν τῶν ἔξετάσων, ἔλεγεν: «Ἡναν ἔξετάσεις τόσον οκληραὶ, ὅσον οὐδεμίς ἄλλη, ἔξ δῶμαν οὔτος είκεν ιδῆ».

Ἐτερος βαθμοῦκος τῆς ιδίας Ἀκαδημίας, ὁ Ρόμπερτ Βόγκ, τῆς τάξεως τοῦ 1949, ἐπονέει τῆς διαδικασίας ἀπονομῆς πτυχιῶν. «Εἶναι ζήτημα ἀλέγουν, εἶπε. Μολονότι αἱ ἔξετάσις μας γίνονται καθ' ἄπαντα τὸν κόσμον, τὰ ἐν τῷ ἑξαετερικῷ Πρακτορεῖα μας, ἀπόντα τὰς διενεργούν, εἰνε ὀνομαστὰ διὰ τὴν ἀκεραιότητά των. Εἰς τὴν Ἑγγλίαν αἱ ἔξετάσις διεζαγονται ὑπὸ τοῦ Νηογγώμονος «Πούδ' ὅ», εἰς τὴν Ἰταλίαν ὑπὸ τοῦ Γραφείου «Βέριτας» καὶ εἰς τὰς φιλιππίνας ὑπὸ τοῦ ἀμερικανικοῦ Νηογγώμονος. Ποιὰ δὲλλα εἰς τὸν κόσμον τῆς ναυτιλίας καλύτερα ἰδρύματα θά πήδυντο νὰ παρέχουν τὰ ὄνόματά των, ὡς ἔγγυοιν, διὰ τὸ ἀξιόπιστον τοῦ συστημάτος μας;». Εἰς τὴν Νέαν Υόρκην αἱ ἔξετάσις γίνονται εἰς τὰ γραφεία τοῦ «Ναυτικοῦ Γραφείου» τῆς Λιβερίας.

Αύτὰ μᾶς λέγει ο κ. έπιτροπος. Πόσον, σημως, άπέχουν τής άληθείας.

Η ΕΚΠΟΙΗΣΙΣ ΤΩΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥΕ

Οὐτως ἡ ἄλλως ἡ ὑπηρεσιακὴ ζωὴ τῶν λίμπερτυς δὲν φαίνεται νὰ είνει μακρά. Και ἂν ἀκόμη διεξέθουν τώρα τὴν κρίσιν, μετὰ δύο ἢ τρία ἔτη, ὅταν τὰ ναυτιγικὰ συμβόλαια διὰ τὰ μεγάλα τραμπτὶς σκάφη ἐκτελοθούν, θέσις εἰς την ναυλαγοράν διὰ τὰ λίμπερτυς καὶ τὰ παρομοίου τύπου σκάφη είνει ἀμφίβολον, ἂν θὰ ὑπάρξῃ.

Αύτά, ως πρόλογος, είσι το αίτημα της «Ενώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν», οπός παρασχεθῇ ἡ αδεια τῆς ἐκποιήσεως τῶν λίμπερτυς εἰς ἀλλοδαπούς καὶ τῆς ἐν καιρῷ ἀντικαταστάσεως των ουχὶ διὰ διπλασίας χρητικήτος, ως προβλέπεται σήμερον, ἀλλ' ἵσης πρὸς τὸ ἐκποιούμενον σκάφος.

Τὴν ἀνάγκην ἔστω φιλοτιμίαν ποιούμενοι πρέπει νὰ ἀποδεχθῶμεν τὴν ἐφοπλιστικὴν πρότασιν. Νὰ σταθῇ ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία εἰς θέσιν περίοπτον διεβίωνυς ναυτικῆς δυνάμεως, μὲ πυρήνα τῆς συγκροτήσεως της τὰ λίμπετρυς, εἰνεὶ ἀδύνατον. Μετὰ τίνα ἔτει τὰ λίμπετρυς ἀνάγκαιος καστικῶς θὰ ἐκποιηθοῦν καὶ ἐφόσον δὲν φροντίσωμεν ἀπὸ τούδε διὰ τὴν ἀντικατάστασιν των, θὰ ἀπομεινή εἰς τὸ τέλος ἡ Ναυτιλία μας μὲ μίαν δυναμιν κάτω του ἐνὸς ἐκατομμυρίου τόνων γκρός. Ἡ Ἑλλάς, δηλαδή, θὰ παύσῃ πλέον νὰ είνει υπολογίσιμος διειθνῶς ὡς δύναμις ναυτικῆ.

Τύπάρχουν πληροφορίαι, ότι η Κίνα πρόκειται για άγοράση άριθμον τινα λίμπετρς. Ηγόρασεν ηδη τὸ πρῶτον ἀγγλικόν. Θα καταστά τις δυνατόν νὰ πωλήσουν και οἱ Ἑλλήνες ἐφοπλισταὶ μερικά ἐκ τῶν ὑπὸ τὴν σημαῖαν μας λίμπετρς. Τὰ λιθεριανὰ και τὰ παναμαικά, ἐλεγχόμενα — ὅπως, εἰς τὰς ναυλώσεις των — ἀπευθείας ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν, ἵσως, να μη είναι εὔκολον νὰ πωλθῶν εἰς τὴν κομμουνιστικὴν Κίναν. Μία, συνεπώς, καὶ λιγότεροι διὰ τὰ ἐλληνικὰ πιθανών νὰ παρουσιασθῆ. Αν οἱ ιδιοκτήται των κρίνουν ἐπωφελὴ τὸ ἐκποίησιν δὲν πρέπει ἐπὶ οὐδένι λόγῳ νὰ τοὺς παρεμποδίσουν νὰ τὸ πράξουν. Θα ἀναλάθουν, ἀλλώς τε, τὴν ὑποχρέωσιν τῆς ἀντικαταστάσεως των δι᾽ ἄλλων σκαφῶν Ἰσης χωρητικότητος, ἡλικίας, δύμως, νεωτέρας.

Τὸ αἰτήμα συνεπώς τῆς «Ἐνδόσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν», τροποποιημένουν κατὰ τὴν ἡλικίαν τῶν νεοεισερχομένων, πρέπει νὰ γίνῃ δεκτόν. «Οσογ ἀφορῷ τὸ δεύτερον τοιούτων περὶ συμμετοχῆς τοῦ ιδιοκτήτου τοῦ ἐκπαιδευμένου λίμπερτ κατ' ἄναλογον μὲ τὸ προϊόν τῆς παλήσεως του ποσοστὸν εἰς τὴν ιδιοκτησίαν γένου πλοίου, ἔγγυαρφομενού εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, εἰς ἑκτέλειον τῆς ὑποχρεώσεως του περὶ ἀντικαταστάσεως τοῦ ἐκπαιδεύθεντος, θὰ χρειασθῇ, ἵσως, λεπτομερέστερο τοῦ αἰτήματος αὐτού μελέτη καὶ συζήτηση. Κάποια ἐπιφύλαξις δικαιολογεῖται, ἵνα ἀκριβῶς μη φθάσωμεν νὰ κατέχῃ εἰς τὸ τέλος ή Ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία δύναμιν πολὺ κάτω τοῦ ἐνός ἐκατομμυρίου τόν. γκρός, ὅταν ἡ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας θὰ ὑπερβαίνῃ τὰ δεκα ἐκατομμυρία τόννων νκάρος !!

Ούτε καὶ εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς δὲν συμφέρει νὰ ὑποβιθασθῇ ἡ Ἑλλάς εἰς τρίτης τάξεως δύναμιν. Ἡ φωνή της εἰς τὰ διεθνῆ συνέδρια θὰ παύσῃ νὰ ἀκούεται.

ΑΙ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΑΣ

Την 25ην Οκτωβρίου άναμενεται νά φιχθη εις Αθήνας ή Τσεχοσλοβακική Εμπορική Αντιπροσωπεία, πρός διεξαγωγήν διαπραγμάτευσεων διά την άνανεώσιν της από τού 1956 ισχυουσής έμπορικής συμφώνσεως μεταξύ Ελλάδος—Τσεχοσλοβακίας και γενικότερον την έξετασιν της δυνατότητος διευρύνσεως τών μεταξύ τών δύο χωρών εμπορικών συναλλαγών

Κατά παραπομπήσιας έξι έγκυρου πηγής πληροφορίας, διὰ τῶν διαπραγματεύσεων θὰ διευκρινισθῇ πληρέστερον καὶ τὸ θέμα τῆς χρονοναυλώσεως 50 Ἑλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων ἀπό μέρους τῆς Τσεχοσλοβακικῆς Κυβερνησίας, πρὸς μεταφορὰν βιομηχανικῶν προϊόντων εἰς λιμένας τῆς "Απω" Ανατολῆς, θὰ ληφθοῦν δὲ ἐπὶ τοῦ θέματος καὶ δριστικαὶ ἀποφάσεις.

Ειδικώτερον κατά τὰς συζητήσεις μεταξύ τῶν δύο ἀντιπροσωπειῶν θ' ἀντιμετωπισθῇ ὁ τρόπος τῆς πληρωμῆς τῶν ναύλων, τὸ ποσὸν τῶν δποίων ἔχει ὑπολογισθῆναί τινα διάρκειαν ἐνὸς ἔτους εἰς ἕφ' ὅσον τὰ χρησιμοποιηθέσθων σκάφη θά είναι 50, νὰ ἀνέλθουν εἰς δώδεκα περίποι ἑκατονταψιλοὶ δολαρίοιν. Λειτουργεῖ τοῦτο 25% τῶν ναύλων δέοντας

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

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

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

GENERAL AGENTS:

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

Cables : CARRASBRO

νά καταβληθούν εις έλευθερον συνάλλαγμα, διὰ τὴν πληρωμὴν βασικῶν δαπανῶν κινήσεως τῶν πλοίων — οἱ μισθοὶ τῶν πληρωμάτων θὰ πληρώνωνται εἰς δραχμὰς — προκύπτει, ὅτι τὰ τρία ἐκατομμύρια δολλαρίων θὰ καταβληθοῦν ἀπὸ τὴν Τράπεζαν τῆς Ἐλλάδος καὶ θὰ υπολογισθοῦν κατὰ τὴν ἑκατόριστον τῶν λογαριασμῶν τοῦ κληρικοῦ εἰς τὸ σκέλος τῶν Ἑλληνικῶν πρὸς τὴν Τσεχοσλοβακίαν υποχρεώσεων.

Ἐκ παρασχεδύτων ἐκ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορίου στοιχείων, συνάγεται, ὅτι τὸ ψύφος τῶν ἐκ Τσεχοσλοβακίας εἰσαγωγῶν, μας ἀνήλθεν κατὰ τὸ τελευταῖον ἔτος εἰς 40.810.000 κορώνας ἡ περὶ τὰ 5,5 ἐκατομμύρια δολλαρίων. Προκύπτει ἐπίσης ἐκ τῆς πορείας τῶν μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, ὅτι αἱ μὲν ἐκκρεμεῖς υποχρεώσεις τῆς Ἐλλάδος ἀνέρχονται εἰς 2.294.000 δολλάρια, τὸ δὲ παθητικὸν μας ἀνέρχεται εἰς 329.000 δολλαρίων.

Ἡ κρατεύσα παρὰ τοῖς ἀρμοδίοις τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορίου ἀποψίς εἶναι, ὅτι τὰ τρία ἐκατομμύρια δολλαρίων, ἀτίνα 8' ἀπάτηθον διὰ νὰ καλυφθοῦν τὰ ἔξοδα κινήσεως τῶν πλοίων, πρέπει νὰ ἔξοικον-μηδοῦν διὰ τῆς εἰσαγωγῆς ἀντιτοιχού ἀξίας ἐμπορεύμάτων ἐκ Τσεχοσλοβακίας. Τὸ γεγονός, ἐπίσης, ὅτι αἱ ἐκκρεμεῖς μας υποχρεώσεις καὶ τὸ παθητικὸν τοῦ λογαριασμοῦ μας συμπτοσοῦνται εἰς 2.5 καὶ πλέον ἐκατομμύρια δολλαρίων, ἐπιτρέπουν τὴν χρονοναύσων μεγάλου ἀριθμοῦ πλοίων πρὸς κάλυψιν τῆς διαφορᾶς αὐτῆς διὰ τῶν εἰσπραχθησμένων ναύλων.

Ἀρμόδιος παράγων τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορίου συνώφισεν δῶς ἐξῆς τάς ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἀντιλήψεις τῆς ὑπηρεσίας τοῦ: «Ἀναγνωρίζεται τὸ δίκαιον αἴτημα τῆς Ἐλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅπως, ὑπὸ τὰς κρατούσας σῆμερον κρισίμους περιστάσεις, ποὺ διέρχεται αὐτή, χρησιμοποιοῦθεν ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερα πλοία εἰς τὰς ὑπερποντίους Τσεχοσλοβακικάς μεταφοράς. Ἡ ἱκανοποίησις, ὅμως, τοῦ αἰτήματος τούτου θὰ ἔχει την ἀποτέλεσμαν διαπραγματεύσεις πρὸς διεύρυνσιν τῶν μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν ἀνταλλαγῶν, χωρὶς, ὅμως, ἡ ἱκανοποίησις τοῦ αἰτήματος τούτου τῆς Ναυτιλίας μας ν' ἀποδῷ εἰς βάρος τοῦ γενικώτερου συμφέροντος τῆς ἑθνικῆς μας οἰκονομίας, ὅπερ συνίσταται εἰς τὴν ὅσον τὸ δυνατόν μεγάλυτερα αὔξησιν τῶν ἑσαγωγῶν γεωργικῶν μας προϊόντων εἰς τὴν Τσεχοσλοβακίαν».

Πάντως δριστικαὶ ἀποφάσεις ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου, δὲν πρέπει ν' ἀναμένωνται ἐνώριτερον τοῦ πρώτου δεκαπενθέμερου τοῦ προσεχοῦ μηνὸς Νοεμβρίου.

ΕΠΕΙΓΕΙ, ΠΛΕΟΝ, Η ΠΡΩΤΙΜΩΜΕΝΗ ΥΠΟΘΗΚΗ

Συνεπληρώθη, ἡδη, ἔτος ἀρ' ἡς κατετέθη πρὸς ψήφισμαν τὸ Σχέδιον Νόμου «περὶ προτιμωμένης υποθῆκης».

Ἄν ἔξαιρέσθη τις τὴν, λόγῳ τῶν ἑκολογῶν τοῦ παρελθόντος Μαΐου, διακοπὴν τῆς νομοθετικῆς ἐργασίας, ὑπῆρχεν ἄνετος προθεσμία διὰ νὰ περιβληθῇ τὸ Σγέδιον τούτο τὴν ισχὺν Νόμου. Φέροντεν εκ νέου τὸ ζητήμα εἰς τὴν ἐπικαιρότατα καὶ διότι ἡ ἀνάγκη τῶν ναυτιλιακῶν συναλλαγῶν εἶναι, τώρα, ἐπιτακτικοτέρα καὶ διότι πρέπει νὰ ἔκλειψῃ τὸ νομικὸν μωσαϊκόν, τὸ ὅποιον διέπει περιπτώσεις τινάς προτιμωμένης υποθῆκης.

Ὄπως εἶναι γνωστόν, τὰ ὑπὸ τὴν ἑγγύησιν τοῦ Κράτους ἀγορασθέντα ἑκάτοντα λίμεντρας βαρύνονται διὰ προτιμωμένης υποθῆκης ἡ ὁποία ἔκτοτε — ἀπὸ τῆς ἀγορᾶς — εἶναι καὶ ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς ἔγκυρος.

Ἐξ ἄλλου ἡ ἴδια ἀναγνώρισις ὑφίσταται διὰ τὰς ὑποθῆκας αἱ δοποῖαι βαρύνουν τὰ πλοῖα ἐκείνα τὰ δοποῖαι ἀκολούθως ἀναγνωρίζονται ὡς Ἐλληνικά κατά τὰς διασφαλίσεις τοῦ Ν. Δ. 2687 τοῦ 1953 (σύμφων 13).

Καὶ εἰς τὰς δύο περιπτώσεις δὲν πρόκειται περὶ ὑποθῆκῶν, αἱ δοποῖαι συνεστήθησαν μετὰ τὴν ἀναγνώρισιν τῶν πλοίων ὡς Ἐλληνικῶν, ἀλλὰ πρὸ τῆς νομολογίσεων των.

Τέλος ὁ ἀπὸ 1ης Σεπτεμβρίου 1958 τεθεὶς ἐν ισχύι νέος Κώδικος τοῦ Ἰδιωτικού Ναυτικού Δικαίου καθιερώνει ὡς ἑγκύρους τὰς συμφωνίας τύπου ποτέ. Ἀλλὰ ἡ καινοτομία αὕτη δὲν καλύπτει παρὰ μόνον τοὺς διανειστάς ἑκείνους πρὸς τοὺς δοποῖους, πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς ἀπαιτήσεως των, μετεβιδόσθη τὸ κυριότητος τοῦ πλοίου τοῦ ὄφειλέτου. Συνεπῶς ἡ ἀνάληψις ὑπὸ τοῦ διανειστοῦ τῆς διαχειρίσεως τοῦ πλοίου συγχωρεῖται μόνον ἐφ' ὅσον ἡ ἀπαίτησις αὐτοῦ κατέστη ληξιπρόθεσμος καὶ προϋποθέτει μεταβίσασιν πάντοτε τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου πρὸς αὐτόν.

Αἱ τρεῖς ὅμως περιπτώσεις, αἱ δοποῖαι προαναφέρονται, ἔχουν ὅλως ἔξειδικευμένον χαστοκτήρα καὶ ἐμφανίζουν τούτο μόνον τὸ καλόν, ὅτι, δηλαδὴ, ἔγκαιγίσουν τὴν καθιέρωσιν τοῦ Ἀγγλο-σανσκρινικοῦ θεσμοῦ τῆς προτιμωμένης υποθῆκης καὶ ὑπὸ τοῦ Ἑλληνικοῦ δικαίου.

Οἱ μέγας, ὁ εὐρὺς τομεὺς τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως μένει ἀκάλυπτος, ξένος πρὸ τὴν κατινοτομίαν τοῦ νέου Κώδικος. Τὸ κενὸν αὐτό, εἶναι βέβαιον, θὰ πληρώσῃ τὸ κατατεθέν ἀπὸ 14μήνου πρὸς ψήφισμαν Σχέδιον «περὶ προτιμωμένης υποθῆκης ἐπὶ πλοίων».

Ἡ νομοθετησία τοῦ θεσμοῦ εἶναι ἐπείγουσα ἀνάγκη, εἶναι ἀπαίτησις τῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας καὶ δὲν πρέπει, δὲν συγχωρεῖται η συνέχισις τοῦ κενοῦ. «Ἀλλως τε αἱ διατάξεις τοῦ κατατεθέμενου Σχε-

δίου ἔχουν ὑποστῆ καὶ τὴν ἐπιστημονικὴν βάσανον ἐπιστημόνων τῆς ὀλκῆς τοῦ κ. Φ. Ποταμίανου καὶ τὴν κριτικὴν εἰδικευμένων νομικῶν μας (ὅρα καὶ τεύχη 15-8-1957, 15-9-1957, 1-10-1957 καὶ 1-12-1957 τῶν «Ναυτ. Χρονικῶν»), ὡστε ἡ ὑποστήριξις τοῦ Σχεδίου ὑπὸ τοῦ κ. Ανδριανοπούλου εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν «Εξουσιοδοτήσεως ἡ τὴν Βουλὴν νὰ ἀποτελέσῃ, λόγω τῆς ἐπιστημονικῆς τοῦ κ. Υπουργοῦ καταρτίσεως, μίαν ἀσφαλῆ ἐπιτυχίαν του».

ΔΙΑ ΤΟΝ ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΝ

Μάς παρέχεται ἡ πληροφορία, ὅτι προωθεῖται πρὸς τὴν ἐπιψήφισιν τὸ σχέδιον νόμου διὰ τὴν ρύμισιν τῆς φορολογίας τῶν ποντοπόρων πλοίων. Προβλέπεται ἡ μειώσις τῶν συντελεστῶν διὰ τὸ δεύτερον καὶ τρίτον πλοίον τοῦ αὐτοῦ ιδιοκτήτου, ἡ ἀπλούστευσις τῶν διατυπώσεων κατὰ τὴν ὑποβολὴν τῶν δικαιολογητικῶν πρὸς βεβαίωσιν τοῦ φόρου καὶ ἡ ἐπέκτασις τοῦ ἀφορολογήτου διὰ τὰ νεότευκτα — 2 ἔως 3 ἔτῶν ἡλικίας — περὶ ὃν τὸ σχετικὸν σημείωμά μας εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος.

Τὸ τελευταίον αὐτὴν νομοθετικὴ πρόβλεψιν θέλει τὰ μέγιστα διευκόλυνε τὴν ἑγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων, προσφάτων ναυπηγήσεως, τὰ ὄποια ὑπεκρεώθησαν ἀπὸ τοὺς δανειστάς των νὰ ὑψώσουν τὴν λιβεριανήν σημαίαν.

«Ἐπαναλαμβάνουμεν τὴν σύντασιν περὶ παροχῆς πάστης δυνατῆς διευκόλυνσεως, ἵνα καταστήσωμεν περιστότερον ἐλκυστικὴν τὴν σημαίαν τῆς Πατριδός εἰς τὸν Ἐλληνας ἐφοπλιστάς.

Ἡ σκέψις τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ ἔχει πλέον ὡριμάσει. «Ολοὶ οἱ ἐφοπλισταὶ κατασύνον τὴν ἀνάγκην νὰ καλύψουν τὴν ἐπαγγελματικὴν τῶν δραστηριότηταν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, τὴν μόνην κατασφαλίζουσαν τὴν ηρεμον ἀντιμετώπισιν τῶν δυσκόλων περιστάσεων, χωρὶς τοὺς ἔκβασεις τῆς «Διεθνούς», τὰ μπούκοτάς, τὰς φορολογικὰς τῶν ξένων παρεμβασίεις καὶ τὴν ἀδιάλειπτον κλίμα, ὅπως, αὐτὸν ἐπιβάλλεται ἡ ἐντεῦθεν προσφορὰ ὃλων τῶν προϋποθέσεων, αἵτινες θὰ τείνουν εἰς τὴν ἐδραίωσιν τῆς ἐμπιστοσύνης τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου περὶ τῆς σταθερότητος τῶν ἐκάστοτες ὑπὲρ τοῦ πλοίου λαμβανομένων μέτρων καὶ τῆς ἀπροσκόπου λειτουργίας τῆς ναυτικῆς ἐπιχείρησεως.

Ἡ πολιτικὴ σταθερότης, μαζὶ μὲ τὸν σεβασμὸν τῶν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἀνάλαμβανομένων υποχρεώσεων καλῆς διοικήσεως καὶ ἀπροκαταλήπτου διαχειρίσεως τῶν ζητημάτων τοῦ πλοίου, δημιουργούν τὸ κατάλληλον κλίμα, ὅπερ καὶ θὰ ἐπιτρέψῃ, ἵσως, τὴν φοράν αὐτῆς τὸν ἔντονον πρὸς τὴν Κυανόλευκον στροφήν.

Ἡ στιγμὴ, νομίζομεν, εἶναι κατάλληλος διὰ νὰ ἐπανασυζητῇ τὸ μὲγαλεῖται τῆς ημέρας τῆς επανόδου. Τὸν λόγον ἔχει ἡ Κυβέρνησις καὶ ιδιαιτέρως ὁ κ. Ανδριανόπολος.

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

«Ἔχουν ἐφέτος αἱ ναυτικοὶ μας σχολαὶ δύναμιν 442 μαθητῶν. Εἰς τὸν Ἀσπρόπορον θὰ φοιτήσουν 242 (112 εἰς τὴν σχολὴν ναυτίλων καὶ 130 εἰς τὴν σχολὴν μηχανικῶν). Εἰς τὴν Υδραν 143, ἐκ τῶν δοπίων 73 εἰς τὴν παλαιάν τετάρτην τάξιν — τώρα ἡ φοίτησις εἶναι διετής — καὶ εἰς τὴν Κύμην 57.

Πρέπει νὰ ἀναγνωρίσωμεν, ὅτι μὲ τὴν σεβασμὸν της προσποτικής διὰ τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας — προβλέπεται νὰ μειωθῇ αὐτὴ ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἔτων — οἱ ἀνώτεροι ἀριθμοὶ εἶναι ίκανοι πιστοί τοῦ προστατητικοῦ.

Καποιαὶ ἐπιφύλαξις δικαιολογεῖται μόνον διὰ τοὺς μαθητὰς τῆς σχολῆς μηχανικῶν. Εἶναι ὀλίγοι οἱ ἐφέτος 32 μόνον εἰσαχθέντες. Θά ἔπειτε νὰ ἀσχοληθεῖτε περισσότεροι, διότι αἱ ἀνάγκαιες εἰς μηχανικούς καλῆς καταρτίσεως θὰ είνει μεγάλαι καὶ εἰς τὸ μέλον. Ή προσπάθεια πάντων τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης ήρχοιτεν ἀποδίδουσα καὶ δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, διότι σύν τῷ χρόνῳ θὰ ὄργανωθῇ πληρέστερον. Θὰ ἐνισχυθῇ τὸ ἔμψυχον ὑλικὸν τοῦ ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ μὲ στελέχη ἀξία τῆς μεγαλύτερης τῶν ἀποστολῆς.

Ἔχουμεν, δεδιώκας, ἔλλειψεις πολλάτας νὰ ἐπισημάνωμεν εἰς τὴν ὅλην προσπάθειαν. Λείπουν τὰ ύλικα μέσα, ἵνα συμπληρωθοῦν αὐταὶ. Τὸ πτωχὸν τὸ Κράτος δισπανή ἐκ τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ τριάκοντα καὶ πτωχὸν χιλιάδας λιρῶν Ἀγγλίας ἐπίτοιχα, ἐνώ αἱ εἰσφοραὶ τῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ Κεφαλαίον ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως μόλις ἀνέρχονται εἰς δέκα χιλιάδας λιρῶν. «Ο, τι μέχρι σήμερον ἐπετελέσθη — καὶ εἰνεὶ ἀξιόλογον — δὲν ὄφειται, ἀτυχῶς, εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν πρωτοβουλίαν οὐτε καὶ εἰς τὴν οἰανή πρόπτετον τὸν ὑλικὸν ἐνίσχυσιν τοῦ ἐφοπλισμοῦ. Αἱ σημεριναὶ περιστάσεις δὲν ἔπειτε πάντας τὰς ἐκκλήσεις ὑπὲρ τοῦ ἔργου τῆς κατατέρας καταρτίσεως τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ E.N. Επιφιλασσόμενει νὰ τὸ πράξωμεν, ὅταν καὶ πάλιν τὰ βαλάντια τοῦ ἐφοπλιστῶν πληρωθοῦν. Πρὸς τὸ παρόν ἔκ τῶν ἐνίσχυντων, ἀπὸ τὰς εἰσφοράς τῶν ὀλίγων — καὶ ὑπάρχουν εὐτυχῶς αἱ ἔξαιρεσις — θὰ προσπαθήσωμεν νὰ καλύψωμεν τὰς ἀλλειψίεις.

Εἰς ὅργανα καὶ ἐργαλεῖα, χάρις εἰς τὰς δωρεὰς τοῦ κ. Κώστα Μιχ. Λαμπίου καὶ τῆς Γερμανικῆς Κυβερνήσεως θὰ υπερεξοπλισθοῦν αἱ σχολαὶ μας. «Η ἀνάγκη ἐπίσης εἰς διδακτικὰ βιβλία, χάρις εἰς τὸ ἔργυμα τοῦ δειμνύστου Εύγ. Εύγενιδη καὶ τὴν διοικούσαν αὐτὸν ὀδελφήν του κ. Μαριάνθη Σίμου, θὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ ἔτους πληρουμένη.

EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

MONTREAL, 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

Λείπουν, ομως, τὸ ἐκπαιδευτικὸν πλοῖον καὶ αἱ σχολαὶ μετεκπαιδεύσεως. Αὐτῶν τῶν σοθαρῶν ἐλλείφεν ἀντιμετωπίζεται τώρα ἡ πλήρωσις. Καὶ διὰ μὲν τάς σχολαὶς μετεκπαιδεύσεως καταρτίζεται ἡδη ἀπὸ τὴν ἀρμόδιον ὑπερεσίαν, ἐν συνεργασίᾳ μὲν τοὺς δυναμένους ἔγκυρουν νὰ ἔχουν γνώμην, τὸ πρόγραμμα τῆς συστάσεως καὶ τῆς λειτουργίας των. Προϋπόθεσις ἡ παρασλαβὴ καὶ ἡ ἐγκατάστασις τῶν νέων διδακτικῶν ὄργανων καὶ τῶν μηχανῶν ἐν Γερμανίᾳ, καθὼς καὶ τῶν ἡλεκτρονικῶν τῆς δωρᾶς τοῦ κ. Λασιμοῦ.

Εἰς τὰς αἰθύσας τῶν Σχολῶν Ἀσπροπύργου θὰ λειτουργήσουν καὶ αἱ σχολαὶ μετεκπαιδεύσεως, διὰ τοὺς διπλωματούχους ναυτίλους κατ' ἄρχας καὶ τοὺς μηχανικοὺς ἐν συνεχείᾳ. Πιστεύεται, ὅτι ἐντὸς τοῦ 1959 αἱ σχολαὶ αὐταὶ, αἱ τόσον ἐπιτακτικὴν ἀνόγκην καλούμεναι νὰ καλύψουν, θὰ είναι μία πραγματικότης.

Ἐκ παραλλήλου, σχολὴ ἀσύρματιστῶν καὶ ραδιοναυτιλίας συνιστάται εἰς τὸν Ἀσπρόπυργον. Ἀσύρματισται, πληρέστερον ἐνημερωμένοι, θεωρητικῶν καὶ πρακτικῶν, θὰ ἔξερχωνται ἀπὸ τὴν δημοσίαν αὐτὴν σχολὴν. Ἡτο, κοινόζουμενον, καιρός:

Καὶ ἀπομένει τὸ ἐκπαιδευτικὸν πλοῖον. Ποσάκις τὴν Ἑλλειψίν του δὲν ἔτεσμαν αἱ στήλαι αὐταὶ! Τὸν χορηγὸν ἀκριβῶς διὰ τὴν προμήθειάν του δὲν ἥτικήσαμεν νὰ ἔξευρωμεν. Ισως, ὅμως, νὰ ἔχουν καὶ καποίαν ευθύνην ἐν προκειμένῳ οἱ ἐπὶ τῆς ὅλης προσποθείᾳ διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαιδευσιν ἀρμόδιοι. Δὲν κατώρθωσαν ἀκόμη νὰ καθορίσουν τὸ εἶδος τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ πλοίου μάς χρειάζεται. Ιστοφόρον θὰ είναι καὶ ποιον μεγέθους; Διξέλοκίνητον σκάφος, σιδηρὸν ἢ χύλινον καὶ ποια θὰ είναι ἡ διαρρύθμισίς του; Θὰ ἐκτελῇ ἀπλῶς πλόας ἐκπαιδευτικούς μὲν ἐπιβαίνοντας τοὺς μαθητὰς καὶ τοὺς καθηγητὰς ἢ θὰ ἀναλαμβάνῃ μεταφορὰς ἐπὶ ναύλων μὲν πλήρωμα ἐναλλασσόμενον, αὐτοὺς τοὺς τοὺς μαθητὰς τῶν σχολῶν;

Θὰ πρέπει γὰρ ἀπαντήσουν εἰς τὰ ἀνωτέρω ἑρωτήματα καὶ ἄλλας συναφεῖς ἀπορίας, ἵνα τελικῶς καθορισθῇ καὶ ὁ τύπος τοῦ πλοίου, τὸ κόστος αὐτοῦ, διὰ νὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὸ δυνατὸν τῆς προσκτήσεως του.

Αὐταὶ ἐν γενικαῖς γραμμαῖς είναι αἱ ἐλλείψεις. Ὑπάρχουν καὶ πολλαὶ ἄλλαι λεπτομερειακαὶ, ἀναγόμεναι εἰς τὰ τῆς λειτουργίας τῶν σχολῶν — συνήτηροις τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τῶν κτιρίων, γῆπεδα καὶ μέσα στηλητικοῦ, αὔξησις τοῦ βοηθητικοῦ προσωπάρισμοῦ τῶν γύρω τῶν σχολῶν χώρων κ.λ.π. Περὶ ὅπων, ὅμως, αὐτῶν φροντίζει ἀδιαλείπτως εἴς τῶν ἐνοντῶν ἡ Διοίκησις. Θὰ τὰς καλύψῃ σὺν τῷ χρόνῳ.

Ἐπιδιώκουμεν νὰ ἔχωμεν ἐνημερωμένην τὴν ναυτικὴν Κοινὴν Γνώμην — ἰδιαιτέρω τοὺς ἐφοτιλίστας — ἐπὶ τοῦ ἐπιτελουμένου ἔργου εἰς τὴν ἐκπαίδευσιν τῶν στελεχῶν τοῦ Ε.Ν. Διεγείρομεν ζωηρότερον τὸ ἐνδιαφέρον ὅλων τῶν περὶ τὸ πλοίον διαδιούντων. Αὐτοῦ ἀκριβῶς τοῦ ἐνδιαφέροντος ἔχει ἀνάγκην ἡ προσπάθεια διὰ νὰ ἀποδῷση.

ΤΑ NAYTIKA ΒΙΒΛΙΑ

Μετὰ τὴν κυκλοφορίαν τῶν πρώτων βιβλίων διὰ τοὺς μαθητὰς τῶν τεχνικῶν σχολῶν τοῦ Ὕπουργείου Βιομηχανίας, τὰ ὅποια ἔξεδωκε τὸ ἴδρυμα Εὐγενίδου καὶ τὰ ὅποια ὁμοφόνως ἐκρίθησαν ὑπὸ τοῦ ἐπιστημονικοῦ καὶ τεχνικοῦ κοσμοῦ τῆς χώρας ὡς ἐκδόσεις θεμελιώνουσαι ἐπὶ συγχρονισμένων βάσεων τὴν ἐλληνικὴν τεχνικὴν παιδείαν, πρίκισεν ἡ προγρασία καὶ ἡ συστηματικὴ μελέτη τῆς ἐκδόσεως τῶν βιβλίων διὰ τοὺς μαθητὰς τῶν τεχνικῶν σχολῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ἡ δι’ ἀποφάσεως τοῦ κ. Ὕπουργού τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας συστάθεισα εἰδικὴ ἐπιτροπὴ ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ ἀντιπρυτάνεως τοῦ Πολυτεχνείου κ. Παππά, μελετῆ ἡδη τὰς ἀναγκαῖας τροποποίησεις εἰς τὴν διδασκομένην σήμερον ὑλὴν εἰς τὰς ἐν λόγῳ σχολάς, προκειμένου τὰ ἐκδοθεσμένα τοῦ καιροῦ διαβιβάσσεις, προτοπορία νὰ ἀνταποκρίνωνται πλήρως εἰς τὰς συγχρόνους τεχνικάς ἀπαυτήσεις.

Κατὰ τρόπον μεδοδικὸν καὶ ὀλως ἀδύρων τὸ Ἱδρυμα Εὐγενίδου, προχωρεῖ εἰς τὴν πραγματοποίησιν τοῦ μεγαλοπίνου προγράμματος τοῦ ἀειμνήστου Ἱδρυτοῦ τοῦ διὰ τὴν ἀνάμορφωσιν τῆς τούσον καθυστερημένης τεχνικῆς παιδείας εἰς τὴν χώραν μας. Θέτει, ὡς προσφυῶς ἐλέχην καποτε ὑπὸ ἀρμόδιου ὑπουργοῦ, τὴν σταθερά ἐκείνην ὑποδομὴν ἐπὶ τῆς ὅποιας θὰ στηριχθῇ ἡ Οἰκονομία τοῦ Τόπου. Δημιουργεῖ τοὺς καλώς κατηρτισμένους τεχνικοὺς τῆς αὔριον.

ΤΗΝ ΠΟΙΟΤΙΚΗΝ ΕΠΑΡΚΕΙΑΝ

Καὶ ἡ ἀποφίη τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος ἐπὶ τοῦ προβλήματος τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας: Ἐπάρκεια καὶ ποιότης πληρωμάτων. Τὸ θέμα ἀναπτύσσεται εἰς ἐμπειριστώματαν ἔκθεσιν, ὑπόβαθεισαν ἀρμόδιως εἰς τὸ Ὅπουργείον Ναυτιλίας καὶ διευκολύνει τὴν ἀντικείμενη, τὴν ἐν ψυχρῷ σύλληψιν ἐνός προβλήματος σοθαροῦ, πολλὰς ἔχοντος τὰς πλευράς.

Διὰ τὸ Ἑλληνικὸν ἐφοπλιστήν, κατὰ τὴν ἐν λόγῳ ἔκθεσιν, δύο ὄψεις ἐνεργάντει, κυρίως, τὸ ναυτεργατικὸν θέμα τὰ τελευταῖα ἔτη, τὴν τῆς ἀριθμητικῆς ἐπάρκειας καὶ τὴν τῆς ποιοτικῆς τοιαύτης τῶν πληρωμάτων.

Κατὰ τὰς περιόδους τῆς εὐημερίας τῆς Ναυτιλίας ἀπεδείχθη, ὅτι

δὲν ὑφίσταται δυνατότης ἐπανδρώσεως ἀπάντων τῶν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν δι’ ἐλληνικῶν πληρωμάτων. Ἡ περιωρισμένη προσφορὰ ναυτικῆς ἐργασίας καὶ ἡ ηγεμονεύουσα ἀντιθέτως ζήτησις αὐτῆς, ὡδηγήσαντας εἰς τὴν αὐξήσιν τῶν ἀπόδοσῶν τοῦ Ἑλληνος ναυτικοῦ — τοῦ ἀξιωματικοῦ — καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν ὁμαδήκην χρησιμοποίησιν τῶν ἔξιν τοῦ πληρωμάτων, ἀτίνα, κατὰ τοὺς μετριωτέρους ὑπολογισμούς, καλύπτουν σήμερον τὸ τέταρτον τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπὶ σκαφῶν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ἐργαζομένων.

Ἡ τοιαύτη στενότης εἰς τὴν προσφορὰν ναυτικῆς ἐργασίας, κατὰ τὴν ἀποφίην πάντοτε τῶν ἐφοτιλίστων, ὀφείλεται εἰς τρεῖς βασικοὺς λόγους:

α) Εἰς τὴν ὑπέρμετρον καὶ τοχεῖαν διόγκωσιν τῆς Ναυτιλίας μας.

β) Εἰς τοὺς ὑφισταμένους περιορισμούς καὶ τὰς πολλὰς διατυπώσεις, τὰς ὅποιας ἀπαιτεῖ ἡ εἰσόδος ἐνός νέου εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

γ) Εἰς τὴν σταθερὰν προτίμησιν τοῦ Ἑλληνος ἐφοπλιστοῦ πρὸς τὸν Ἑλληνικὸν, ὀφειλομένην εἰς τὴν ἀπόδεσιγμένην ἐργατικότητα τοῦ δευτέρου, τὸ υψηλὸν διὰ τὸ πλοίον ἐνδιαφέρον του, εἰς τὴν νοικούρωσήν του, ἀλλὰ καὶ εἰς σειρὰν ὑποκειμενικῶν εἰσέτι λόγων, ὡς εἰνεὶς κοινὴς ιδιαιτέρως καταγωγὴ καὶ οἱ δεσμοὶ συγγενείας μεταξὺ πλοιοκτητοῦ.

Διὰ νὰ διευρυθῇ ἀκριβῶς καὶ ἔξισορροπήθῃ πρὸς τὴν ζήτησιν ἡ προσφορὰ ναυτικῆς ἐργασίας, ἐξητήθη, κατὰ τὴν περιόδον τῆς εὐημερίας τῆς ναυλαγορᾶς, ἡ καταργησία τῶν πολλῶν περιορισμῶν διὰ τὴν εἰσόδον τῶν νεων εἰς τὸ ἐπάγγελμα καὶ ἡ διεξαγγήγη ἐπικειμένων ἔξτασεων διὰ τοὺς ὑποψηφίους ἀξιωματικούς γεφύρας καὶ μηχανοστασίου.

Τὴν τοιαύτην ἀντιμετώπισιν τοῦ θέματος τῆς ἀριθμητικῆς ἐπάρκειας τῶν πληρωμάτων ἀνέτρεψεν ἡ ἐπελθούσα ναυτιλιακὴ κρίσις. Ἡ προσέχουσα σήμερον πλευρά τοῦ προβλήματος τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας είναι ἡ τῆς ποιοτικῆς ἐπάρκειας. Περισσότερον ἀπὸ οιαδήποτε ἄλλην φοράν, κατὰ τὴν παρουσίαν περιόδου, ἡ ἐλληνικὴ Ναυτιλία ἔχει ἀνάγκην καλῶς κατηρτισμένων πληρωμάτων καὶ τούτο διὰ τοὺς ἀκολούθους βασικοὺς λόγους:

α) Ἡ παράτασις τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως περιορίζει ὀλονέν καὶ περισσότερον τὴν ἐκμεταλλεύσιμον χωρητικότητα εἰς πλοία.

β) Τὰ νεότευκτα ταῦτα πλοῖα, ἀντιτροπώσαντα τὴν τελευταίαν λέξιν τῆς συγχρόνου τεχνικοῦ, ἔχουν ἀνάγκην ἀπὸ καλῶς κατηρτισμένων πληρωμάτων, ἀτίνα, μὴ εύρισκόμενα μεταξὺ τῶν Ελλήνων ναυτικῶν παραπλεύσων, μεταξὺ τῶν νέων, προσφερομένων, σημειωτέων, μὲν υψηλὸν μισθολόγιον, διότι τὰ ἐξειδικευμένα στελέχη τοῦ πλοίου δὲν εὑδίσκονται καὶ ἔκεινον.

γ) Ο ἀρτίως ἐκπαιδευμένος ναυτικὸς ἀποτελεῖ ἐπιτακτικὴν ἀνάγνυν διὰ τὸ κινούμενον σήμερον νεότευκτον πλοίον. Διότι μόνον αὐτὸς ἡμπορεῖ νὰ ἔξισοφαλίσῃ τὴν καλὴν λειτουργίαν καὶ συντήρησην τῶν μηχανῶν του, νὰ ἀποφύγῃ τὰς συχνάς καὶ ἐπιζημίους βλάβες, συμβάλλων εἰς τὴν διατήρησην τοῦ κούτσου τῆς δισιχείρεσως τοῦ πλοίου εἰς τὰ χαμηλὰ ἔκεινα ἐπίπεδα, τὰ ὅποια προσδιορίζει ἡ ὑπὸ δυσμενεῖς συνθήκας σημειωτὴν ἀνεπτάλλευσις του ἀφ’ ἐνός καὶ ἡ ἔξυπρετησίς τῶν μεγάλων κατὰ κανόνα δανεισκῶν ὑποχρώσεων τοῦ πλοιοκτησίου.

Ἀνακεφαλαίουνται καὶ τὰς ἀπόφεις τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τοῦ θέματος τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας, δυνάμεθον νὰ εἰπωμεν, ὅτι ἀπόλυτον προτεραιότητα λαμβάνει δι’ αὐτοὺς σήμερον ἡ ποιοτικὴ ἐπάρκεια τῶν πληρωμάτων. Τὸ αἵτημα τῆς βελτιωσέως τῆς ἐπαγγελματικῆς καταρτισέως τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν, ἀντικαθιστᾶ ἔκεινο τῆς ἀθρόας εἰσόδους νέων εἰς τὸ ἐπάγγελμα. Αἱ σύντηραι ἔξτασεις διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου καὶ μηχανικοῦ καὶ ἡ συστηματικὴ παρακολούθηση τῆς συντελουμένης ἐργασίας εἰς τὰς ιδιωτικὰς κυρίως σχολαὶ ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, θὰ πρέπει νὰ ἀποτελέσουν τὰ πρώτα μέτρα διὰ τὴν ίκανοποίησιν τοῦ αἵτηματος αὐτοῦ.

Βεδαίως θέμα ἀριθμητικῆς ἐπάρκειας θὰ ἀνακύψῃ καὶ πάλι διὰ τὸν "Ἑλληνικὸν ἐφοπλιστήν". Θὰ είναι, σύνως, συνυφασμένον μὲ τὴν βελτιώσιν τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τὴν ὁμαδήκην ἔξοδον τῶν παραπλεύσων πλοίων ἐκ τῶν ἀγκυοσοδίων τῆς ἀργίας. Μέχρι τότε ἡ αἰτουμένη δημιουργία της συντελουμένης ἐργασίας εἰς τὸ παγκόσμιον 'Εμπορικὸν Ναυτικόν.

Ἄπο τοὺς ἀριθμούς, αὐτούς, τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὸ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας τοννάζει τὸ τὰς πεντέ σημαίας — πλὴν τῶν ἐλληνικῶν συμφερόντων ἀμερικανικῶν καὶ ἀγγλικῶν σκαφῶν — καταφαίνεται, ὅτι κατέχομεν πλοῖα προπολεμικῆς ναυπηγήσεως φορτηγά, περιλαμ-

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

βανομένων καὶ τῶν μεσογειακῶν, 279, τόννων γκρός 1.096.794. Έξ αὐτῶν ἀργούν τὰ 181 σκάφη, 947.000 τόν. γκρός, ἤτοι τὰ 86 % περίπου τοῦ συνόλου.

Αὐτῶν τῶν σκαφῶν τῶν ἀργούντων καὶ τῶν ἐλαχίστων ἐν ὑπηρεσίᾳ ἡ τύχη πλέον, κατὸς τὸ μέγιστον ποσοστόν, εἶναι προκαθαρισμένων. Μὲ τὴν πρώτην προσεχή ἐπιβεβρώσιν τῶν (σιγνεγε) θὰ λάβουν τὴν ἄγουσταν πρὸς τὸ συνεργείον διαλύσεων. Αἱ ἐπισκευαὶ τῶν θὰ εἰναι διπανηραὶ καὶ τὸ μέλλον τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν παντελῶς ἀκαθόριστον.

Ἡ θεσίς τῶν παταλίων καὶ τῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως δεξαμενοπλίον ἔμφανιζεται πρὸς τὸ παρὸν καλυτέρα. Ἡ δύναμις τῶν ἀνέρχεται εἰς 166 σκάφη 1.510.345 τόν. γκρός. Εἶναι εὐχάριστος ἡ διαπιστωσις, ὅτι τόσα δεξαμενοπλίοι, παρόλικα, θεωρούμενα ὡς ἀντιοκονομικά, (108 σκάφη τοννών γκρός 980.000) εἰναι ἀκόμη ἀπτησολημένα, λόγω ἀσφαλῶς προναυλώσεων. Ἀλλὰ καὶ αὐτά, σὺν τῷ χρόνῳ, ἀναποτέπτως θὰ παροπλισθούν, ἐφόσον ἡ ναυλαγορά κρατηῇ εἰς τὰ τωρινὰ χαμηλά ἐπίπεδα.

Ἡ δευτέρα κατηγορία εἶναι τὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως φορτηγά (τὰ λίμπετρα, τὰ ἐμπταίρ καὶ τὰ κανοδικά). Εἰς 431 σκάφη ἀνήρχετο ἡ δύναμις των, τόννων γκρός 3.105.586 καὶ εἰς 256, τόννων γκρός 1.843.197 τὰ παρωπλισμένα. Παρὸ τὴν κρίσιν τῆς ναυλαγορᾶς 175 τοιαύτα σκάφη ἔξακολουθούν ἐργαζόμενα. Τὰ πλεῖστα ἐξ αὐτῶν εἶναι προναυλωμένα εἰς ταξίδια συνεχῆ.

Καὶ αὐτῶν ὁ παροπλισμὸς εἶναι ἀναπόφευκτος, ὅτι ἡ κρίσις τῶν ναυλων συνεχισθῇ. Μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν προϋψισταμένων τῆς κρίσεως ναυλουσυμφώνων τῶν τὰ ἀγύρωβοδία τῆς ἀργίας θὰ τὰ δεχθούν. Ἀργά συνεπώς ἡ γρήγορα θέσις εἰς τὸ στίδον τῶν μεταφορῶν διὰ τὰ προπολεμικῆς καὶ πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκάφη δὲν φαίνεται νὰ ὑπάρχῃ. Ἡ τύχη τῶν — ἐκτός ἀπρόσπου — θὰ κριθῇ κατὰ τὴν προσεχῆ τριετίαν. Ἡ ἐπιβίωσίς των εἶναι ἀπίθανος.

Τὸ γεγονός, βεβαίως, ὅτι 175 ίδικά μας λίμπετρας ἔξυπηρετούν ἀκόμη τὰς ὑπερποντίους μεταφορᾶς — καὶ ἀναλογίαν καὶ ἄλλων σηματῶν θὰ εἰναι ἀπτησολημένα — καταδεικνύει, ὅτι τὰ σκάφη αὐτὰ δὲν ἐπαυστοῦνται νὰ εἰναι ἔρχομαι διὰ τὴν κάλυψιν τῶν μεταφορῶν ἀναγκῶν. Τὸ μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως τράπαι τοννάδεν φάνει. Τὰ λίμπετρας συμπληρώνουν τὰ κενά. Θὰ ἀποσύρωνται, ὅμως, σὺν τῷ χρόνῳ, τῆς ἐνεργού ὑπηρεσίας, ὅτι αἱ μεταφοραὶ δὲν αὔξηθούν. Τὸ ἐκ τῶν ναυπηγείων ἔξερχομενα θὰ τὰ ἀντικαταστήσουν, μὲν ἀναλογίας δύο περίπου λίμπετρας πρὸς ἓνα νεότευκτον.

Θὰ πρέπει νὰ ἀντιμετωπίζωμεν ἀπὸ τοῦδε διὰ τὴν προσεχῆ τετραετίαν τὴν κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν ἔξοδον ἐκ τῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας τοῦ προπολεμικοῦ καὶ πολεμικῆς κατασκευῆς τοννάς. Μία χωρητικότης, γύρω τῶν, τριών ἑκατομμυρίων τόννων γκρός, τούλαχιστον, ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως παρηλίκων πλοίων 5.718.000 τόν. γκρός, θὰ ἐκποιηθῇ θάτον ἡ βραδίσια, πρὸς διάλυσιν. Θὰ ἀντικαταστοῦνται σὺν τῷ χρόνῳ διὰ νεωτέρων, πλέον συγχρονισμένων σκαφῶν. Δὲν θὰ πάυσῃ, βεβαίως, ἡ Ναυτιλία μας νὰ συγκαταλέγῃ εἰς τὴν δυνάμαν της καὶ παλαιὰ σκάφη. Οἱ τὰ μέτρια οικονομικά μέσα διαθέτοντες ἐφοπλισταὶ θὰ τὰ ἐκμεταλλεύνωνται ὅπωσδηποτε. Πολλὰ τοιαύτα σκάφη θὰ ἐπιζησουν τῆς κρίσεως. Μὲ τὴν οἰκονομίαν εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν δυνατῶν νὰ συνεχίσουν τὴν ὑπηρεσιακή τῶν ζωῆν. Ἐλάχισται θὰ εἰναι εἰς αἱ ἀποδόσεις των, ἀνάλογον ὅμως καὶ τὸ κεφάλαιόν των.

Δὲν πιστεύομεν, ἄλλως τε, νὰ διατηρησῃ ἐπὶ μακρὸν χρόνον ἡ ναυλαγορᾶ τὴν σημειώνην τῆς χαλαρότητας. Θὰ κινηθῇ καὶ ἀνάγκης των ζωρότερον τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον καὶ χωρητικότητα θὰ χρειασθῇ μεγαλυτέρων διὰ τὰς μεταφορὰς του. Ρυθμιστικός, βεβαίως, παράγων τοῦ ἐπιπέδου τῶν ναυλών θὰ εἰναι ἡ νεότευκτος χωρητικότης, μὲ τὰ χαμηλὰ ἔξοδοι κινήσεως. «Εως πότε, ὅμως, ἡ ἐκμεταλλεύσις τῶν υψηλῆς ἀξίας πλοίων δὲν θὰ ἀποδίδῃ οὐδὲ τὴν ἔξυπηρετήσιν τῶν κεφαλαίων των; Οἱ ναυλοί, κατ’ ἀνάγκην, θὰ υψωθοῦν διὰ νὰ καλύψουν, ὅτι τὶς ἀλλοὶ τὴν ἀπόσβεσιν καὶ τὰ τοκοχρεωλαύτια τῶν συγχρόνων πλοίων. Τότε καὶ τῶν παραρίκων — τῶν λίμπετρων — ἡ ἐκμεταλλεύσις πιθανὸν νὰ δικαιολογηθῇ ἐπὶ τίνα ἀκόμη ἔπει τὴν ἐνεργούν ὑπηρεσίαν των. Ὁπωσδηποτε, ὅμως, βραχύδιος πλέον θὰ εἰναι ἡ ζωὴ των. Ὅπο τὴν πίεσιν τῆς συντελουμενῆς ἀναπτοσαρμογῆς θὰ ἀποχωρήσουν καὶ αὐτὰ τοῦ στίδου. Πρέπει νὰ τὸ ἔχουν ὑπὲψηι των οἱ πρόδυμοι ἀκόμη ἀγορασταὶ των.

* * *

Ομιλῶν πρὸς τὴν συνελούσσαν πρὸ τίνος εἰς τὴν Γένοβαν δην διεθνῆ διάσκεψιν συγκοινωνιῶν, ὁ γενικὸς διευθυντής τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως», ἀνεφέρει καὶ εἰς τὴν παρούσαν κρίσιν τῆς Ναυτιλίας, ὑποδείξας τὸ δύκον τοῦ ὑφισταμένου παγκόσμιου τοννά (117 ἑκατομμύρια τόννων), συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν 14 ἑκατομμυρίων τόννων τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Ἀπὸ τὴν δύναμιν — εἴπε — τῶν 117 ἑκατ. τόννων εἶναι ἥδη παρωπλισμένα σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 22 ἑκατομμυρίων τόννων καὶ πλέον.

Ἐν τῷ μεταξύ, κατὰ τὸ 1957, ἐναυπηγήθησαν πλοία 8.5 ἑκατομμυρίων τόννων γκρός, διὰ δὲ τὸ 1958 ὑπολογίζεται, ὅτι αἱ παραδόσεις ἀπὸ τὰ ναυπηγεία θὰ ἀνέλθουν εἰς 10 ἑκατομμύρια τόννων καὶ τὸ 1959 — εἴπε — τοις — ἐπὶ περισσότερα. Ἐκ τῶν παραδόσεων νέων σκαφῶν, τὰ περισσότερα ἀναφέρονται εἰς δεξαμενόπλοια, προσιριζόμενα — κυρίως — νὰ φέρουν «κηματια εύκολια». Ἀτυχῶς — συνέχισε — τὸ νέον αὐτὸν τοννάδεν πρόκειται ν' ἀντιμετωπίῃ καὶ αὐξησην τῆς ναυλαγορᾶν καὶ κατὰ συνέπειαν ὁ πληθωρισμὸς θὰ συνεχισθῇ ἐπὶ τίνα ἀκόμη τῶν ἐπομένων ἔτῶν.

Καὶ ὁ ὁμιλητής, διερωτηθεὶς, διὰ δὲ τὸ 1958 πρόβλεψεις, διὰ τὸ προστέλλεται, διὰ τὸ παραδόσεις, ἀπό τὸ τοῦτο. Πλοία — εἴπε — πάντοι τὰ χρειάζονται, διὰ νὰ μεταφέρουν τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὰ φορτία, ποὺ σταθερῶν θὰ αὔξανονται εἰς τὸ μέλλον, ἐπὶ παραλίτην μετὰ τὴν αὔξησην τοῦ πληθυσμοῦ ἀφ' ἑνὸς καὶ τὴν ἀνύψωσην τοῦ ἐπιπέδου τῆς ζωῆς ἀφ' ἑτέρου. Μόνον οἱ ἐφοπλισταὶ, κατὰ καριόν, μέχρις ὃ προαρμοθῇ ἡ ζήτησις μὲ τὴν προσφορὰν τοννάδεν, θὰ ἀντιμετωπίσουν περιοδικὰς κρίσεις.

Διὰ τίνα ἀκόμη ἐπὶ — κατέληξεν — ἡ Ναυτιλία θὰ διέλθῃ δυσκόλους περιστάσεις, ὅλλα, σὺν τῷ χρόνῳ, ἡ κατάστασις θὰ θελτιώνεται, χωρὶς νὰ χρειάζεται, βεβαίως, νὰ υπογραμμισθῇ τὸ γεγονός, διὰ, ἐφόσον ἀπὸ τὰ ναυπηγεία θὰ ἔξερχονται νέα πλοία, ἐπὶ τοσούτον θὰ ἐπιβραδύνεται καὶ ἡ ἀνάρρωση τῆς Ναυτιλίας.

ΤΙ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΓΓΑΙΚΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ

Ἐδημοσιεύθησαν πρὸ τίνος εἰς τὸν «Τάιμς» τοῦ Λονδίνου ἀριθμοὶ τίνες, σχετικοὶ μὲ τὰς ἀδήλους εἰσπράξεις τοῦ Σίτου ἀπὸ τὰς ἀσφαλιστικὰς ἐργασίας, τὰς ἐμπορικάς, τὰς μεσιτικάς καὶ τὰς τραπεζικάς μὲ τὸ ἔξωτερον. Οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ ὀφείλονται εἰς ὑπολογισμούς, ὄπωσδηποτε διηκριθωμένους, τοῦ εἰδικοῦ ἐπὶ τὸν Σίτου ἐκδότου τῆς μεγάλης ἀγγλικῆς ἐφημερίδος.

Ἀναδιβάζει οὕτος τὰ ἔσοδα τοῦ 1956 ἀπὸ τὰς ἀνωτέρως ἔξυπηρετήσεις τοῦ Σίτου πρὸς ὅλον τὸν Κόσμον εἰς 135—150 ἑκατομμύρια λιρῶν, ἐναντὶ τῆς ἐπισήμου στατιστικῆς τῶν 125 ἑκατομμυρίων λιρῶν.

Ιδιαιτέρως μᾶς μεγάληρα δύο κονδύλια τῆς ἐν λόγῳ στατιστικῆς: Τὰ ἔσοδα ἀπὸ τὰς ἀσφαλιστικές καὶ τὰς μεσιτικές ἐργασίας, τὰς ἀποδιδομένας εἰς τὸν shipping brokers. Καὶ μᾶς μεγάληρα δύο κονδύλια τῆς ἀναμφισθητῶν εἰς τὰ ἔσοδα αὐτὰ συμμετέχει κατὰ τὸ σημαντικώτερον ποσοστόν, λόγω τῆς εὐρύτητος τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐργασιῶν τῆς καὶ τῶν περὶ αὐτὴν ναυλομεσιτειῶν, ἡ ἀλληλικῶν συμφερόντων ναυτιλία. Οὕτω τὸ ἐκ τῶν ξένων ἀσφαλίσεων ἔσοδον τοῦ Σίτου ὑπολογίζεται εἰς 70 ἑκατομμύρια λιρῶν καὶ τῶν μεσιτικῶν ἐργασιῶν τοῦ shipping εἰς 15 — 20 ἑκατομμύρια.

Δὲν χρειάζεται, πιστεύομεν, νὰ ἀναφέρωμεν, ὅτι μονοπωλιακά καὶ ἀκόμη οἱ «Ἄγγλοι ἀσφαλισταὶ καὶ καλύπτουν τοὺς ἐλληνικούς κινδύνους, χωρὶς, σημειωτέον, νὰ παρεμβληθῇ καὶ ἔθνική της ἀσφαλιστική ὄργανωσις, ὅποτε νὰ φάνειν εἰς τὸ Λονδίνον αἱ ἀντασφαλιστικές μόνον. Καὶ οὕτω τὰ εἰσπραττόμενα ἀπὸ τὰς ἀσφαλιστικές τῆς μεγάλης ναυτιλίας μας πρέπει ἀποδιδομένας εἰς τὸν shipping brokers, ὅτι δὲν είναι κατώτερον τῶν 40 — 45 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Κατὰ τὴν σημαντικήν, ἐπίσης, ἀναλογίαν αἱ ἀγορατικήσιας καὶ αἱ ναυλώσεις τῶν ἀλληλικῶν πλοίων ἀπὸ τὸν Αγγλονόμοντας.

Ἄν ληφθῇ ἀκόμη ὑπὸ σφίν, ὅτι μεγάλοι εἰναι εἰς αἱ καταθέσεις τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν εἰς ἄγγλικας Τραπέζας, ὅτι ἀξιόλογοι εἰναι αἱ δοσοληφίαι των με αὐτάς, ὅτι καὶ αἱ ναυπηγήσεις καὶ αἱ ἐπισκευαὶ εἰς εὑρείαν κλίμακας εἰς τὴν 'Αγγλίαν διενεργούνται, καταλήγομεν εἰς τὸ ἀσφαλές συμπέρασμα, ὅτι ἐκείνη ἡ χώρα, ητὶς νέμεται τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τῆς ἀλληλικῆς ναυτιλίας δραστηριότητος είναι ἡ 'Αγγλία. Αὐτὸ τὸ ποσοστὸν ὑπολογίζεται ἀλλοτε ἀπὸ τὸν κ. Κώσταν Γράτσον, ὡς οὐχὶ κατώτερον τῶν 20 % τοῦ ἀκαθαρίστου εἰσοδηματος τῆς Ναυτιλίας μας.

Συχνά, πράγματι, διερωτώμεθα ποία ἄλλη ξένη ναυτιλία ἀποδιδεῖ τόσο εἰς τὴν ἀγγλικήν Οἰκονομίαν όσα ἡ ἀλληλική ὑπὸ οἰανδήποτε σημαίαν — καμμία ἀναμφισθητῶν — καὶ πῶς δὲν ἐφρόντισαν οἱ ἐφοπλισταὶ μας νὰ βροντοφανήσουν τὸ γεγονός αὐτὸ εἰς τὸν ἀσχάλλοντας. 'Αγγλος διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἀλληλικῶν συμφερόντων ναυτιλίας; 'Απὸ αὐτὴν ἔσοδεύουν οἱ φίλοι μας οἱ 'Αγγλοι τὰ περισσότερα, διότι αὐτὴ καὶ μόνον δὲν κέκτηται, ἀτυχῶς, ἔθνική τινα βάσιν καὶ ἔθνική δργανωσιν ἀσφαλιστικήν, τραπεζιτικήν καὶ ἐπισκευαστικήν, σπως ὅλαι αἱ ἀλλαγήσιας εἰς τὸν Κόσμον.

ΤΟ NAYTIA LIAKON SYNALLALATIMA

Γύρω τῶν 55 ἑκατομμυρίων δολλαρίων ὑπολογίζεται νὰ φάσσῃ ἐφέτος τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἔναντι τῶν 66 ἑκατομμυρίων περυσινῶν. 'Η μείωσις δὲν είναι μεγάλη, δὲν είναι ἀνάλογος πρὸς τὴν ἔκτασιν τῆς παρωπλισμένης χωρητικοτήτους καὶ της μεγάλης ναυτεργατικῆς ἀνεργίας. Θὰ δογματίστερά, δὲν δὲν ἀπποσχολούντο εἰς πλάσις εἰσωτερικού τόσο πολλὰ ἐπιβατήγαν σκάφη, δὲν δὲν ἔξετέλουν τουριστικά ταξίδια ἀνά τὴν Ἀνατολικήν Μεσόγειον καὶ τὰ ἀλληλικά παράλια τέσσαρας ἐπιβατήγαν καὶ, ὅπωσδηποτε, δὲν δέξετέλουν ἐπισκευαζούσιας κατὰ τοὺς πρώτους τοῦ μῆνας τοῦ τρέχ. Ἐτούς ἀρκετά ποντοπόρα σκάφη.

Διὰ τὸ 1959 αἱ προβλέψεις δὲν διαγράφονται, ἀτυχῶς, καλύτεραι. 'Η κρίσις τῆς Ναυτιλίας δὲν φαίνεται διὰ τὸ μέχρι τούλαχιστον τοῦ

ATTENTION

The first and only Shipping Agency, and Freight Brokers, part owned and managed by Greeks, fully organised as such, and Registered under the name.

ARGONAUTIS SHIPPING AGENCY (PAKISTAN) LTD

Offers to the Greek Shipping Competitive all round terms, and guarantees the best possible handling of your ships, with the least possible delays. In patronising us, you protect your own interests as well.

Your patronage will be fully appreciated.

Postal Address:
R. No. 12A Laxmi Building
or. P.O.Box. 51 KARACHI.
(PAKISTAN)

Telegrams. SARSOTRADE.
Codes. A.B.C. 6th Edition
and Bentleys.

φθινοπώρου διάστημα νὰ παρέλθῃ, ώστε μερικά ἔστω ἀπὸ τὰ δεμένα σκάφη νὰ ἐπανέθουν εἰς τὴν ὑπόσειραν. Τούναντίον μάλιστα ὁ παροπλισμὸς καὶ ἄλλων θὰ πρέπει νὰ ὀναμένεται. "Οσα μέχρι τούδε ήσαν προναυλωμένα, αὐτά μετὰ τὴν ἑκτέλεσιν τῶν προσυμπεφωνημένων ταξιδίων των πρὸς τὰ ἀγκυροβόλια τῆς ἀργίας ἀναγκαστικῶς θὰ πλεύσουν.

"Εχομεν ὅμως καὶ πάλιν νὰ παρατηρήσωμεν, ὅτι τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα θὰ διεπιστούστο στατιστικῶς περισσότερον, ἀν περιελαμβάνοντο εἰς τὸν ὑπολογισμὸν του καὶ τὰ τραβήγματα τῶν ἀργούντων ναυτικῶν μαζὶ ἀπὸ καταθέσεις των εἰς Τραπέζας ή τὰ ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα τοῦ ἔξωτεροι. Αὐτὰ χαρακτηρίζονται συνήθως ὡς συνάλλαγμα μετααστευτικὸν ἢ καὶ ὡς μεταφορά κεφαλαίων.

ΝΑ ΠΑΥΣΗ Ο ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΑΙΟΥ

"Ἐξ ἀφορμῆς τοῦ μικροῦ, τοῦ ἀσημάντου ρόλου τὸν ὃποιον θὰ διαδραματίσῃ τὸ ἔλληνικὸν πλοίον εἰς τὰς πρὸς τὴν Ρωσίαν μεταφοράς, κατοντὶ τῆς ἐσχάτως ὑπογραφείστης ἐλληνο-σοβιετικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας, τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, ἐνέργουν ἔστω καὶ ὡς ἐπιμεθεῖς, ἀπέδοθη εἰς μίαν εὐρέαν διαφωτιστικὴν προσπάθειαν, ἀποσκοπούσαν εἰς τὴν ἐνημέρωσιν τῶν διαφόρων κρατικῶν ἀρμοδιῶν ἐπὶ τῶν συνεπειῶν τὰς οποίας συνεπάγεται διὰ τὴν ναυτιλίαν καὶ τὴν Οἰκονομίαν τῆς χώρας γενικῶτερον, ὁ κατὰ σύστημα ἀποκλεισμὸς τοῦ ἔλληνικού πλοίου ἀπὸ τὰς τάχιστας.

"Ἐπιδιώκει συγκεκριμένως, τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας, νὰ πείσῃ τοὺς ἀρμοδίους, τοὺς ἐπεξεργαζομένους τὰς μετὰ τῶν ἄλλων χωρῶν συναπτομένας ἐμπορικὰ συμβάσεις, ὡς καὶ τοὺς διενεργούντας διὰ λογαριασμὸν τοῦ Δημοσίου μεγάλας ἐπὶ τοῦ ἔξωτερικοῦ προμηθείας, νὰ ἴδουν τὸ σοβαρὸν τούτο θέμα κατὰ τρόπου ἐποπτικόν. Νὰ κατανοήσουν, ὅτι ὁ παραμερισμὸς τοῦ ἔλληνικού πλοίου ἀπὸ τὴν εἰσαγωγικὴν καὶ ἔξαγωγικὴν δραστηριότητα τῆς χώρας, πλήττει καιρίως μὲν τὴν Ναυτιλίαν καὶ δὴ τὸν κλάδον τῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἀλλὰ καὶ μεγάλας ζημιάς προσπορίζει εἰς τὸ Δημόσιον.

"Σαφῶς τίθεται τὸ ὅλον θέμα εἰς ἔγγραφον, τὸ ὃποιον ἀπῆγμεν τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας πρὸς ἀπάσας τὰς ἀρμοδιάς κρατικᾶς ὑπηρεσίας (Υπουργείον Ἐμπορίου, 'Υπουργείον Ἐθνικῆς Ἀμύνης κ.λ.π.). Δὲν ζητεῖται, διευκρινίζεται ἐξ ἀρχῆς, ἡ ἀπροκάλυπτος διάκρισις τοῦ ἔλληνικού πλοίου διὰ τὰς ἀρμοδιάς μεταφοράς. Τὸ τοιούτον θὰ ἀπετέλει μετρὸν ἀντιβαίνον πρὸς τὴν βαθείαν προσήλωσιν τῆς Ἐλλάδος εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς ἐλεύθερίας, ἥτις διέπει διεθνῶς τὴν ναυτιλίαν. Ζητεῖται, ἀπλῶς, ὁ μὴ ἀποκλεισμὸς τοῦ ἔλληνικού πλοίου ἀπὸ τὰς μεταφοράς αὐτάς, ἡ διαμόρφωσί τοῦ, εἰκαστικῶς, διὰ τὸν δύνατον ἐντατικούτεραν ἀπασχόλησιν του, χωρὶς εἰς τὸ παρόπαν νὰ ἀποστῆ ἡ χώρα μας τῆς ἀρχῆς, καθ' ἥν αἱ ναυτιλίαι ὅλων τῶν χωρῶν εἰς ἐλεύθερον μεταξύ των ἀνταγωνισμῶν ἔξυπηρτεον τὸ διεθνὲς ἐμπόριον.

"Ο.τι πράττουν καὶ αἱ ἄλλαι χώραι, αἱ διοδραματίζουσαι μὲ τὴν ναυτιλίαν τῶν ἄνεια κύριον ρόλον εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, θὰ πρέπει καπτὲ καὶ ἡμεῖς νὰ πράξωμεν. 'Ἐπιβαλλεται, δηλαδή, ἡ καθιέρωσις ὡς παγίας περίπου ἀρχῆς τῶν ἐμπορικῶν μας συναλλαγῶν — ὅταν βεβαίως καὶ ἐφόσον τούτο εἶναι δυνατόν — ἡ πώλησις τῶν προϊόντων μας ὑπὸ τὸν ὄρον τούφη καὶ ἡ ἀγορά τῶν ξένων προϊόντων ἀπὸ τὸν ὄρον φόρου. Εἶναι εὔκολον νὰ ἀντιβαίνει πᾶς τις, τὰς ἀποτελέσματα τῆς ὑπὸ τὰς δύο αὐτάς βασικὰς προϋποθεσεὶς ἀναπτύξεως τῆς ἔξαγωγικῆς καὶ εἰσαγωγικῆς δραστηριότητος τῆς χώρας μας. Κατὰ ἀρχὴν, καὶ ἀπὸ γενικωτέρας σκοπιάς, περιορίζεται η ἔξαγωγή συναλλαγμάτων διὰ τὴν καταβολὴν ναύλου εἰς ἔνα πλοίο μεταφέροντα ἐλληνικὰ προϊόντα εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἐνώ παυτοχρόνων εἰσάγεται συναλλαγή μὲν τῶν ναύλων τῶν ξένων φορτωτῶν. Ἡ ἀμεσος ἐνίσχυσις ἐξ ἄλλου τοῦ πλοίου τακτικῶν γραμμῶν, τὸ ὄποιον ἐν ἀντίθεσι μὲ τὰ τρόμη, εἰς τοὺς ἐλληνικούς λιμένας καλύπτει τὰς βασικὰς του ἀνάγκας (ἔφοδοισι, ἐπισκευαὶ κ.λ.π.) παγιωποεῖ καὶ διευρύνει μίαν εἰστὶ πηγὴν συναλλαγματικῆς προσθόδου διὰ τὴν Οἰκονομίαν τῆς χώρας μας. 'Υπὸ θετικῆς ἐξ ἄλλου προϋποθέσεως ἐργάζομεν ὀδιαλείπτως τὸ πλοίον των τακτικῶν γραμμῶν — δὲν ἐπηρεάζεται τούτῳ ἀμέσως ἀπὸ τὰς διακυμάνσεις τῆς ναυλαγορᾶς — ἔξασφαλίζει τούτων διασχόλησιν εἰς ἓντακον ἀριθμὸν ἔλληνων ναυτικῶν, δεδομένου, ὅτι η σύνθεσις τοῦ πληρώματος του εἶνε, κατὰ κανόνα, ἀμιγῶς ἔλληνικη.

"Καὶ ἔχομεν σήμερον ἔνα ἀρτιον δίκτυον τακτικῶν γραμμῶν, χάρις εἰς τὴν ἀκταβλήτων καὶ μεθοδικῆς προσπάθειαν τῆς ἰδιωτικῆς προτοβουλίας, ἥτις, ἀνευ τῆς κρατικῆς συμπαραστάσεως, καὶ ἀντιταπαλίουσα πρὸς μυρίας ὅσας δυσχερεῖς, κατώρθωσε νὰ συνδέσῃ τὴν χώραν μας μετὰ τῶν κυριωτέρων λιμένων τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀμερικῆς. Τακτικαὶ ἔλληνικα γραμμαὶ ψύστανται σήμερον πρὸς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας τοῦ Ἀτλαντικοῦ, τοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου Μεσικοῦ,

τοὺς τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς, τοὺς λιμένας, τῆς Βορείου Εὐρώπης καὶ τοῦ 'Ηνωμ. Βασιλείου ὡς καὶ πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσογείον, τὴν Μαύρην Θάλασσαν, τὴν Ἐρυθράν καὶ τὸν 'Ινδικὸν Ὁκεανὸν εἰσέτι.

Τὰ πλεονεκτήματα τὰ ὃποια παρέχει ἡ χρησιμοποίησις τῶν ἐλληνικῶν πλοίων εἰς τὰς κρατικὰς ἴδιας μεταφοράς, ἀπαριθμεῖ λεπτομερῶς τὸ σχετικὸν ἔγγραφον τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας. Ἐφ' ὅσον, τονίζεται εἰς αὐτό, μία προμήθεια διενεργεῖται ὑπὸ τὸν ὄρον φόμπ, ἡ μεταφορά ἀνατίθεται ἀπ' εὐθείας καὶ ἀνευ διαγωνισμοῦ ἔναντι τοῦ ισχύοντος προκαθωρισμένου ναύλου, ὅστις προκειμένου περὶ κρατικοῦ φορτίου, μεταφορέμενου δι' Ἑλληνικοῦ πλοίου ἐκ λιμένος τῆς Μεγ. Βρετανίας ή τῆς Ηπειρωτικῆς Εὐρώπης, μειούται κατὰ 10%.

Τὰ συμφέροντα, ἐξ ἄλλου, τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν ἡ τῶν ἐκ τοῦ κράτους ἐφητημένων ὄργανων, οἵτινες διενεργοῦν προμηθείας ὡρισμένων ἔφοδων, πληρέστερον διασφαλίζονται διὰ τῆς ἀνασθέσεως τῆς μεταφοράς αὐτῶν εἰς ἔλληνικά πλοία καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἥν ἡ παράδοσις τοῦ φορτίου θὰ ἔχῃ συμφωνηθῆ ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἥν τοῦτο θὰ παραδοθῇ εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τοῦ προμηθευτοῦ.

Διὰ τῶν κατό τόπους πρακτορειακῶν ὄργανων τοῦ 'Ελληνος μεταφορέως, ἐξασφαλίζεται ὡς ἐλεγχος τῆς παραδίδομένης παραγγελίας καὶ ἀναλαμβάνεται ἡ διεκπεραϊσθισις σειρᾶς διατυπώσεων διὰ λογαριασμὸν τοῦ παραλήπτου ἀνέν οὐδεμίας, εἰς τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων, ἐπιβαρυνσεως αύτοῦ.

Αὐτά, εἰς γενικάς γραμμάς, είναι τὰ πλεονεκτήματα τῆς χρησιμοποίησεως τῶν ἔλληνικων πλοίων εἰς τὰς ἔλληνικά μεταφοράς. Οἱ ἀρμόδιοι, οἱ κατευθύνοντες τὴν οἰκονομικὴν δραστηριότητα τῆς χώρας, θὰ ποέπει πλέον νὰ γνωρίζουν καλῶς, ὅτι ἡ ὀποιαδήποτε βοήθεια πρὸς τὸ ἔλληνικον πλοίον πολλαπλασίας ἀνταποδίδεται ὑπὸ αὐτοῦ καὶ ὑπὸ τὴν μορφή μιᾶς σοφαρᾶς συναλλαγματικῆς προσθόδου. "Ἄς πασσούν, λοιπόν, ἀδισφορούντες διὰ τὴν ἔθνικὴν Ναυτιλίαν. Τὸ προηγούμενον τῆς ἔλληνο-σοβιετικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας, ἥτις, ἐλάχιστα περιθώρια ἀφίκει διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ ἔλληνικού σκάφους εἰς τὰς πρὸς καὶ εἰς τὴν Ρωσίαν μεταφοράς, δέν θὰ πρέπει νὰ ἐπαναληφθῇ. Δὲν ζημιούται ἀπὸ τὴν τακτικὴν αὐτὴν μόνον ἡ Ναυτιλία — τὸ ἀπεδείξαμεν ἀνωτέρω — μεγάλως ζημιούται καὶ αὐτὴ ἡ οἰκονομία μας.

ΗΠΝΟΗ ΚΑΙ ΠΑΙΔΙΝ

Καὶ μία ἄλλη περίπτωσις καταφόρου περιφρονήσεως τῶν συμφέροντων τοῦ ἔλληνικού πλοίου, ἀπὸ μέρους τοῦ 'Υπουργείου τοῦ Εμπορίου.

Φόμπτ ἐπωλήθησαν καὶ τὰ κρασὶα εἰς τὴν Γαλλίαν (120.000 τόννοι). Καρμία δὲν ἐλήφθη πρόβλεψις διαφυλάξεως μικροῦ ἔστω ποσοστοῦ διὰ τῶν μεταφοράν των δι' ἔλληνικῶν μικρῶν τάνκερς, καταλλήλως διεσκευασμένων, ἵνα αἱ δεξαμεναὶ τῶν δεχθούν τὸ εύπαθες φορτίον. Τοιούτα σκάφη διαθέτουν μερικά.

Καὶ κυκλοφορούν τώρα αἱ διαταγαὶ διὰ τὴν φόρτωσιν τῶν κρασιών, ἀφοῦ πρώτων ἐξησφαλίσθη ἡ ἀπασχόλησις τῶν γαλλικῶν σκαφῶν, διὰ διαφόρων ναυλομεσιτῶν τοῦ ἔλληνετοικοῦ, μέσω τῶν ὅπιων ἐπέτυχον τὴν ναύλωσιν καὶ δὴ τρία ίδικά μας δεξαμενόπλοια. Πάντοτε, ὅμως, τελευταῖα εἰς τὴν σειράν. Προηγούνται τὰ γαλλικά, τὰ ιταλικά καὶ τὰ ὀλλανδικά τάνκερς.

"Ἔχουν μέριο τούδε ἔξαρθη 40 χιλ. τὸν κρασιῶν. 'Απομένουν ἀκόμη 80 χιλ. τὸν. Νὰ συστήσωμεν σχετικόν τι διάβημα τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, τὸ νομίζουμεν μάταιον. 'Η πρόβλεψις καρποίας προστασίας τοῦ ἔλληνικού πλοίου ἐπρεπε κατὰ τὴν σύναψιν τῆς συμφωνίας μὲ τοὺς Γάλλους νὰ γίνη. 'Ἐπερπετε, ἀφοῦ καὶ πάλι ἐπωλήσαμεν τὰ κρασὶα μερικά, ὅπως ὅλα ἡ ἔξαγομένων προϊόντα μας, νὰ διαφυλάξωμεν κατόπιο ποσοστὸν συμμετοχῆς εἰς τὰ μικρὰ ἔλληνικά δεξαμενόπλοια, ἐφόσον, βεβαίως, θὰ ἐκρίνοντο κατάλληλα. Οἱ Γάλλοι θὰ μετεῖχον κατὰ τὸ σημαντικώτερον ποσοστόν, διότι, πράγματι, διέθετον καὶ τὸ προφόρτεων τούτου.

"Ἀλλὰ διὰ νὰ ἐπανέλθωμεν εἰς τὴν γνωστὴν ὑπόδειξιν: Πρέπει καὶ οἱ κυριοὶ τοῦ 'Υπουργείου τοῦ Εμπορίου νὰ ἀποκτήσουν, χάριν τοῦ γενικώτερου συμφέροντος τῆς Οἰκονομίας μας, ναυτιλιακὴν συνείδησιν. Δέν την ἔχουν ἀτυχῶς.

ΝΑ ΜΗ ΠΡΟΤΡΕΨΩΜΕΝ

Δὲν πρόκειται, βεβαίως, σοβαρῶς νὰ συζητηθῇ ἡ περὶ μετατροπῆς τοῦ ἐπιβατηγοῦ «Ἀδρίας» εἰς πορθμείον μεταξὺ 'Ιταλίας καὶ Ἐλλάδος πρότασις. 'Ανεξαρτήτως τοῦ μεταφορέως — δέν ἡμέρη — τὸν λόγο σκάφους νὰ ἔχῃ τὴν μεταφορικὴν ικανότητα, τὴν ὅποιαν θέλει νὰ ἐμφανίσῃ ὡς πλοιοκτήτης του εἰς επιβάτες, καὶ διότι προ-

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.,

ύπόθεσις τῆς διὰ τοῦ φέρρυ-μπόσου συγκοινωνίας εἶναι ἡ κατασκευὴ τῶν ἀπαραιτήτων λιμενικῶν ἔργων εἰς τὴν Ἡγουμενίτσαν καὶ ἡ ριζικὴ ἐπισκευὴ τοῦ πρὸς τὰς Ἀθήνας αὐτοκινητοδρόμου. Τὰ ἔργα αὐτά, μαζὶ μὲ τὴν τύπου «μοτέλ» σύστασιν ἐνὸς ξενοδοχείου εἰς τὴν Ἡγουμενίτσαν, θὰ χρειασθοῦν, τούλαχιστον, μίαν διετίαν, σᾶσην περίπου καὶ ἡ ναυπηγητικὴ τοῦ φέρρυ-μπόσου.

Δεῖν βλέπομεν, συνεπώς, τὸν λόγον νὰ προτρέξωμεν εἰς τὴν ἑκ τοῦ προσχείρου ἔναρξιν τῆς γραμμῆς Βρινδήσιου—Κερκύρας—Ἡγουμενίτσας, χωρὶς τὰ ἔξυπητεστά την κίνησιν τῆς ἀπὸ ἔργας ἔργα. Θὰ δυσφημήσωμεν ἀπλῶς τὴν ὅλην προσπάθειαν, λόγω τῶν ταλαιπωριῶν εἰς ἃς θὰ ὑποβληθοῦν οἱ αὐτοκινητισταὶ—τουρίσται καὶ θὰ τὴν καταστήσωμεν ἀπὸ τὰ πρώτα τὰ βῆματα ἄγονου.

Ἐχουν, πιστεύομεν, οἱ ἀρμόδιοι τόσην γνῶσιν, σᾶσην χρειάζεται διὰ νὰ συμφωνήσουν μὲ τὰς ἀνωτέρω παρατηρήσεις μας.

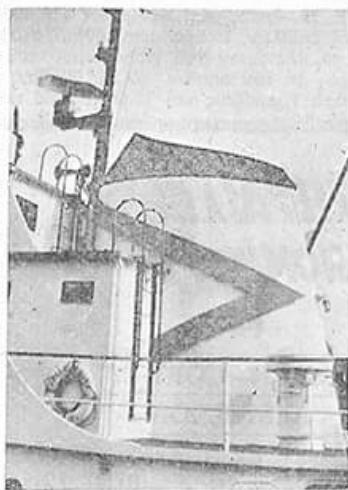
ΑΣ ΤΑ ΕΧΟΥΝ ΥΠ' ΟΨΕΙ ΤΩΝ ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Σκέπτονται, ὅπως πληροφορύμεθα, οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ὑπουργείου Συντονισμοῦ καὶ τοῦ Ὑργανισμοῦ Τουρισμοῦ νὰ κρατήσουν ζηλοτύπων διὰ λογαριασμὸν τοῦ Κράτους τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ «φέρρυ-μπόσου». Εἶναι, βέβαιως, πρώσων νὰ συζητήσῃ ὁ τρόπος τῆς ἐκμετάλλευσεως τοῦ σκάφους, ἀφοῦ οὔτε ἡ παραγγελία του δὲν ζητεῖν ἀκομῇ.

Θέλουμεν, δῆμος, ἀπὸ τοῦδε νὰ προειδοποιήσωμεν τοὺς πρεσβεύοντας τὴν κρατικὴν ἐκμετάλλευσιν, ἵτη δὲ καὶ τὸ κρατικὸν μονοπώλιον τῆς γραμμῆς Βρινδήσιου—Ἡγουμενίτσας, ὅτι εἰς διττὸν σφάλμα ὑποτίπους: Πρώτον ἡ κρατικὴ ἐκμετάλλευσις θὰ σημάνῃ, ὅπως μέχρι τοῦδε ἐν τῷ πράξῃ περιτράνως ἔχει ἀποδειχθῆ, διπάνας μεγαλυτέρος διὰ τὸ Δημόσιον, πλημμελῆ τῶν δρομολογίων ἐκτέλεσιν, ἀκόμη δὲ καὶ κακὴν συντήρησιν τοῦ σκάφους. Δεύτερον, ἡ κρατικὴ ἐποπτεία εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ σκάφους — βλέπε καὶ ναυπήγησιν πλοίων ιταλικῶν ἐπανορθώσεων — δὲν θὰ εἴναι ἡ ἐπιθεβλημένη, λόγω τῆς ἐλλείψεως πειρατῶν προσώπων ποὺ θὰ τὴν ἀναλάβουν ἢ καὶ, ἀν μή τι ἄλλο, ἀμέσου ἀπὸ μέρους τῶν ἐνδιαφέροντος, διὰ τὴν πλήρη τῶν προδιαγραφῶν ἐκτέλεσιν. Αὕτη, τούναντίον, ἔξεχωρεῖτο διὰ πλειοδικοῦ διαγωνισμοῦ καὶ κατόπιν ἐπιλογῆς τοῦ ἴκανου ἐφοπλιστοῦ, εἰς ὃν θὰ μετειβάσετο ἡ πλοιοκτησία διὰ νὰ ἀναλάβῃ αὐτὸς τὴν ἀμεσον ἐποπτείαν τῆς κατασκευῆς τοῦ σκάφους καὶ τὴν προσφοράτεραν, βάσει προκαθωρισμένων ὄρων, ἐκμετάλλευσιν τοῦ, τὸ Κράτος θὰ ἀπλάσσετο εὐθύνων καὶ διπανῶν σοβαρῶν καὶ ἡ προσπάθεια θὰ εἴχε περισσοτέρας τὰς πιθανότητας ἐπιτυχίας. Τὸ κρατικὸν, ἐπίστις, μονοπώλιον δὲν ἡμπορεῖ νὰ καθιερωθῇ εἰς γραμμὴν ἔξωτερηκού, ἥτις εἶναι ἐλευθέρα καὶ θὰ εἴναι διὰ κάθε πλοίου οἰασδήποτε σημαίας. Μόνον διὰ τὰς ἔσωτερικὰς συγκοινωνίας — τὴν ἀκτοπλοΐαν — ἔχει τὸ δικαίωμα τὸ Κράτος νὰ διαφύλαξῃ τὸ μονοπώλιον.

Πρέπει ἀπὸ τοῦδε νὰ ἔχουν ύπ' οψει τῶν οἱ διαχειριζόμενοι τὴν ὑπόθεσιν τοῦ φέρρυ-μπόσου κρατικοὶ παράγοντες τὰς ἀνωτέρω παρατηρήσεις. Ή περί, τὰ σφάλματα τοῦ παρελθόντος τὰς ὑπαγορεύουν.

“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

Ο ΝΕΟΣ ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

‘Ανέλαβε πρὸ ἡμερῶν, προσχειρεῖς εἰς Ὑπουργείαρχον, τὰ καθήκοντα τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ καὶ τοῦ Ἀρχηγοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ὁ πλοίορχος καὶ Μ. Σακάρης. Δεῖν οὗτος ὁ κατασκευῆς τῆς ἀπὸ οἰκείωσης τῆς προσαγωγῆς αὐτῆς. Ἐκριθή καὶ ὁ ἀπὸ ἀπόφεως κατασκευῆς σόσον καὶ ἀμέμπτον ὑπηρεσιακοῦ παρελθόντος ὁ καταλληλότερος διὰ νὰ ἀναλάβῃ τὰς εὐθύνας τῆς ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς δισχειρίσεως τῶν ζητημάτων τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων του, ἀκόμη δὲ καὶ τῆς ὅλης ὑποθέσεως τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, τοῦ χρήσοντος, πράγματι, πληρους ἀνασυγκροτησεως.

Ἐπὶ μίαν δλόκληρον 35ετίαν ἐθήτευσεν εἰς τὴν ἔξυπητρέστησην τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως ὁ νέος Ναύαρχος. Πρώτος εἰσῆλθεν εἰς τὴν Σχολὴν τῶν Λιμενικῶν Δοκίμων καὶ πρώτος ἔξηλθεν αὐτῆς ὡς σημαίοφόρος. Ἐγνώρισεν ὅλα τὰ στάδια τῆς διοικήσεως, ὑπηρέτησεν εἰς τὸ Κέντρον, εἰς τὰ Λιμεναρχεία, εἰς ὅλας τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Ὑπουργείου, καὶ μὲ τὴν σειράν του προιστάμενος τελευταίως ἐπὶ μίαν διετίαν, ὡς πρεσβεικός λιμενάρχης εἰς τὸ Ελληνικής Ναυτιλίας. Όμιμος, δηλαδή, ἀναλαμβάνει τώρα τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ὑπουργείου.

Πιστεύομεν νὰ ἐπιτύχη καὶ εἰς τὰ νέα του καθήκοντα ὁ κ. Σακάρης. Διακρίνεται διὰ τὴν πίστων εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ ἀλληλικοῦ πλοίου, ἀπὸ τὴν θέλησιν νὰ τὴν ἔξυπηρετήσῃ. ‘Η συμπαράστασις τῶν στηλῶν αὐτῶν δὲν θὰ τοῦ λείψῃ. Τοῦ εὐχόμενα τὴν ἐπιτυχίαν.

Η ΑΝΕΡΓΙΑ

Τί γίνεται αὐτῆς ἡ καλὴ ἰδέα τοῦ ναυτολογίου παροπλισμοῦ; Ἐπανερχόμεθα εἰς τὸ θέμα καὶ θὰ συγχίσωμεν νὰ τὸ πράττωμεν, μέχρις ὅτου ίδωμεν πραγματοποιούμενη μίαν σκέψιν, ἀξίαν νὰ ἐφελκύσῃ τὸ ἐνδιαφέρον δῶλων τῶν προσπαθούντων τὰν ἀνακούφισιν τῶν ἀνέργων.

Εἶχεν ἀναλάβει, πρὸ μηνός, νομίζουμεν, προσωπικός ὁ κ. Ανδριανόπουλος νὰ ἀρῃ τὰ προβαλλόμενα ἐμπόδια εἰς τὴν καθιέρωσιν του ναυτολογίου διὰ τὰ ἀργούντα πλοία.

Ἐκτοτε νεώτερον τι, τείνον νὰ πρωθήσῃ τὴν ὑπόθεσιν, δὲν ἀνέκοινωθη. Συνήντησε πήγαν καὶ ὁ κ. Ὑπουργός τὰ αὐτὰ τυπικὰ ἐμπόδια, που δὲν ἐπέτρεψαν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν νὰ προχωρήσῃ; ‘Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, ἂς παραδέψῃ ὁ κ. Ανδριανόπουλος τὰ τυπικὰ κωλύματα καὶ ἀς ἀπόδεψῃ εἰς τὴν οὐσίαν. Πρόκειται, αἱρομένων τῶν ἐμποδίων, ἀρκεταὶ ἔκαστοντάδες ἀνέργων ναυτεργατῶν νὰ ἀπασχοληθοῦν εἰς τὴν συντήρησιν τῶν παρωπλισμένων σκαφῶν. Εἶναι, μηπως, μικρὸν τὸ δόφελος;

* * *

‘Αναγνώστης μας ἀπὸ τὸ Λονδίνον, δυνάμενος, λόγω θέσεως, ἔγκυρον νὰ ἔχῃ γνώμην, μᾶς γράφει σχετικῶς μὲ τὸ θέμα τῆς ἀνεργίας καὶ τὴν προσπάθειαν μειωσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀνέργων τὰ ἔχης ἐνδιαφέροντα :

«Προέχει, νομίζω, ἡ μέριμνα διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς συνθέσεως καὶ ἀριθμὸν καὶ εἰδικότητα τοῦ πληρώματος τῶν ὑπὸ ἀλληλική σημαίαν πλοίων.

»Διατηπούνται παράπονα διὰ τὰς προκαλουμένας ζημιάς καὶ τὴν κακὴν συντήρησιν, ως καὶ δι' αὐτὴν τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, παράπονα συνδέομενα καὶ μὲ τὸ θέμα τῶν ἀσφαλίστρων καὶ τῶν ἀξιούμενων συζησεων αὐτῶν.

»Υπάρχουν, πράγματι, πλοῖα μὲ σοβαρὰ κενὰ εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος τῶν, μὲν αὐτειδίκευτος λ. χ. ναύτας 5 ἀντὶ τῶν προβλεπόμενων πυχιούχων 9. Συχνὰ 7 αὐτειδίκευτοι συνθέτουν τὸ δλον πλήρωμα τοῦ καταστρώματος».

ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΥ

‘Ἐπανερχόμεθα εἰς προτέραν ὑπόδειξιν μας. Νὰ συσταθῆ νέα ἐπιπροπή διὰ νὰ μελετήσῃ καὶ ἀποφανθῇ ἐπὶ τοῦ ἀσφαλοῦ ἡ μὲ τοῦ ἀγκυροβολίου τῶν ἀργούντων πλοίων εἰς τὴν Κυνόδουραν. Ἐπιβάλλεται ἐπίσης νὰ παρακληθῇ, ὅπως διατυπώσῃ τὰς ἀπόφεις του καὶ ὁ ἐδῶ ἐκπρόσωπος τῶν ἀσφαλίστων, ἵνα καταλλήλως διαμορφωθῇ τὸ πόρισμα, ὅπερ θὰ πείσῃ τοὺς ἀσφαλίστρας, ὅτι ἡ εἰσπραξὶς ἀσφαλίστρων ὑπερμέτρων διὰ τὰ παρωπλισμένα εἰς τὸν ὄρμον τῆς Ἐλευσίνος σκάφη εἰναι ἀδικαιολόγητη.

‘Η «Ἐνωσίς τῶν Ἐφοπλιστῶν» διὰ ἐπιμεληθῆ, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸ Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας, τὴν ὑπόθεσιν. Εἶνε σοβαρὰ διὰ τὰ συμφέροντα τοῦ χειμαζομένου ἀλληλικοῦ πλοίου.

ΤΟ ΤΕΑΤΑ·Υ·Π

Εἰς κοινὴν σύκεψιν τῶν ἐκπροσώπων τῶν Ὑπουργείων Ναυτιλίας καὶ Συγκοινωνῶν, εἰς τὴν πολιορκίαν θὲτονται ἀπόφεις τῆς ἀπότελεσματος της ένδιαφερομένης Ένωσεως Ἐφοπλιστῶν, θὰ συζητηθῇ ἐντὸς τῶν προσεκτῶν ἡμερῶν τὸ θέμα τῆς πλετυπικῆς συνδέσεως τῆς κώρας μας μετὰ τοῦ ἔχωτερικοῦ.

Παρὰ τὰς ἐπανειλημένας διαθεσθαιώσεις τῶν ἀρμοδιῶν ὑπηρεσιῶν, δὲν ἐπραγματοποιεῖται ἀκόμη ἡ πλετυπική σύνδεση τῶν κώρων μας μετὰ τῆς Ιταλίας, ἡ οποία εἰσέτι εἰς συγκεκριμένα ἀποτελέσματα αἱ διεξαγόμενα συνενοτούνται μετὰ τῆς Γιουγκοσλαβίας, τῆς Γερμανίας, τῆς Ἐλλεσίας καὶ τῆς Μ. Βρετανίας διὰ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ πλετυπικοῦ δικτύου πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης.

Εἰναι καιρός, φρονοῦμεν, νὰ ἀναλάβῃ τὸ Ὑπουργείον Ναυτιλίας πρωτοβουλίαν ἀντιμετωπίσεως τοῦ σοδαρού τούτου θέματος κατ' ἀποφασιτικὸν τρόπον. “Ἄς μὴ λησμόνωμεν, διτὶ καὶ ἔκ της πλετυπικῆς συν-



δέος εώς της χώρας μας με την Εύρωπην έξαρται, κατά ένα ποσοστόν, ή μεταφορά έκ του έξωτερικού εις την Έλλαδα ένθα σημαντικού άριθμού έφοπλιστικών γραφείων.

NAYTIKON MNHMEION KAI EIS TON PEIRAI

Με πρωτοβουλίαν του κ. Γ. 'Ανδριανοπούλου έπανήλθεν εις την έπιφανειαν τὸ παλαιὸν θέμα τῆς ἀνεγέρεως εἰς τὸν Πειραιᾶ μνημείου διὰ τὸν 'Αφανῆ Ναύτην τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. 'Ηδη, μετὰ προσοχῆς ἔξετάζονται διάφοροι ἀπόλεις, σχετικῶς μὲ τὴν ἀρχιτεκτονικὴν ὑφήν, τὴν οποίαν τὸ μνημεῖον αὐτὸν θὰ λάθῃ καὶ τὸ κατάλληλον τῆς θέσεως, εἰς τὴν οποίαν θὰ πρέπει νὰ ἀνέγερθη.

Συμφώνως μὲ μίαν πρότασιν τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Ναυτικοῦ, πρὸς τὴν οποίαν λέγεται, διτὶ ἐδεύπλωθι καὶ ή Βασιλικὴ προτίμοις, τὸ μνημεῖον τοῦ 'Αφανοῦς Ναύτην, ἀνεγειρόμενον εἰς τὴν κορυφὴν τῆς Σταλίδος, τῆς γνωστέρας ὡς υποίδος Κουμουνδούρου, ἔγγυς τοῦ Τουρκολιμάνου, θὰ ἔχῃ τὴν μορφὴν μικροῦ ἐκ μαρμάρου ὄρχαίκου ναοῦ, μὲ περιστύλιον καὶ ἐπικλινὴν στέγην. Πρόκειται περὶ σχεδίου τοῦ ἀρχιτεκτονοῦ κ. Κουμουντουράκη, ἐγκριθέντος, μάλιστα, καὶ ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ὑπερεσίας τοῦ 'Υπουργείου Δημοσίων 'Ἐργων. Σχετικὸς προϋπολογισμὸς ἀναβιδάζει τὴν δαπάνην τοῦ ἔργου εἰς ἔνα ἔκατομμύριον δραχμῶν.

'Αλλ' ὑπάρχει καὶ ἔτερα πρότασις, τοιως, περισσότερον ἐνδιαφέρουσα. 'Ἐγένετο ὑπὸ τοῦ Δήμου Πειραιῶς, κατὰ τὴν περιόδον τῆς Δημαρχίας τοῦ ομηρινοῦ 'Υπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ οποία υποδεικνύει τὴν ἀνέγερσιν ἐπιβλητικοῦ τύμβου θερινῆς καὶ τῆς κορυφῆς τοῦ λόφου τοῦ Προφήτου 'Ηλίου. 'Ο τύμβος αὐτὸς, ἔνεκα τοῦ ὑψους τοῦ λόφου καὶ τῶν μεγάλων τοῦ διαστάσεων, θὰ εἴνει ὄρατὸς ἀπὸ δόλκηρον τὴν πόλιν καὶ ἀπὸ τὰ εἰσοπλέοντα εἰς τὸν λιμένα σκάφοι.

Πρὸς τὴν οποίαν αὐτήν, ὡς είναι, φυσικόν, ἀφοῦ τὴν πατρόπτη τῆς διεκδίκει, στρέφεται ὁ κ. 'Ανδριανοπούλος. 'Εχει τὴν γνώμην, διτὶ τὸ ναυτικὸν μνημεῖον θὰ πρέπει πλήρως νὰ δεσπόζῃ τοῦ Πειραιῶς. Θὰ προθληθῇ καὶ θὰ ἐξαρθῇ οὕτω ἐπιτυχῶς ὡς ναυτικὸς καράκτηρ τοῦ 'Επιπειοῦ. Εἰς σχετικὸν συσκεψίν τῶν ἀρμοδίων ὑπερεσίων καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων τῶν ἀρμόδιων, ὑπερεσίων τῆς ἀναγκαῖας δαπάνης, θατε ὁμέσως νὰ ὄρχισῃ η προεργασία διὰ τὴν ἀνέγερσιν τοῦ Ναυτικοῦ Τύμβου.

Καὶ πτο, πράγματι, καιρός, μετὰ τὴν Χίον καὶ τὴν 'Ανδρον, νὰ τιμηθῇ καὶ δι πρώτος ναυτικός Δῆμος τῆς χώρας τὸν ἀφανῆ ἥρωα τοῦ κύματος.

Η ΕΜΠΟΡΙΑ ΤΟΥ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΟΥ ΛΑΙΕΥΜΑΤΟΣ

'Εντὸς διετίας ὑπολογίζεται, διτὶ θὰ ἔχῃ ὑπερδιπλασιασθῇ ὁ στόλος τῶν ποντοπόρων ἀλιευτικῶν μας καὶ διτὶ θὰ τριπλασιασθῇ, τούλακιστον, παραγωγὴν τῆς ἀτλαντικῆς ἀλιείας. Δύο σκάφοι θὰ προσθέσονται κατὰ τὸ διάστημα αὐτὸν ἡ ἑταῖρα 'Αρκουλῆ εἰς τὸν ἄρτιον δῆμον στόλον της, δύο ὡσαύτως ἡ ἑταῖρα τοῦ κ. Παρακευαΐδην, καὶ πρωτοπόρος τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας εἰς τὸν τόπον μας, ἐνῷ ἔτερα τρία θὰ ἀποτελέσουν τὸν πυρῆνα τῶν στόλων δύο ἑσχάτως συσταθεῖσῶν ἀλιευτικῶν ἑταῖρων.

'Η ἀλιματῶπης αὐτὴ ἀνάπτυξις τοῦ κλάδου τῆς ὑπερωκεανίου ἀλιείας καὶ παρ' ἡμῖν, είναι φυσικὸν νὰ δημιουργήσῃ δύο πρόβλημα περὶ τὴν διάθεσιν τοῦ ἀλιεύματος, τὸ ὄποιον καὶ θὰ δημητρήσῃ τὰς ἐπικρίσεις τῆς Μεγάλης 'Αλιείας εἰς ἐπικίνδυνον μεταξὺ των ἀνταγωνισμῶν. Κατόπιν τούτου, ἐπιθάλλεται νὰ ἐπιδιωκθῇ ἡ διεύρυνσις τῆς καταναλώσεως παραλλήλως μὲ τὴν αὐξησιν τῆς παραγωγῆς. 'Η ὄργανωσις ἐνὸς ἀρτίου 'δικτύου φύκους', ὡς καὶ εἰς προηγούμενον τεῦχος τῶν 'Ναυτικῶν Χρονικῶν' ἀνέγραφαμεν, καθίσταται ηδη ἐπιτακτική.

Σῆμερον οἱ κατεψυγμένοι ιχθύες ἀπορροφῶνται κατὰ κύριον λόγον ἀπὸ τὸν πληθυσμὸν τῶν δύο πόλεων καὶ μόνον κατὰ μικρὸν ποσοστὸν ἀπὸ ὥρισμένα κέντρα τῆς ἀπαρχίας. 'Η πρώθησις τοῦ κατεψυγμένου σλιεύματος εἰς τὴν ἡπειρωτικὴν 'Ελλάδα διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ πληθυσμοῦ τῆς ὑπαίθρου, προϋποθέτει τὴν ὑπαρξίαν αὐτοκινή-

τῶν φυγειών, ὡς καὶ φυκτικῶν σταθμῶν εἰς ἐπίκαια σημεία τῆς ὑπαίθρου, τὴν ὄργανωσιν, ἀκριβῶς, ἐνὸς ἀρτίου 'δικτύου φύκους'. Μόνον οὕτω θὰ διευρυνθῇ ἡ κατανάλωσις καὶ μόνον οὕτω θὰ καταστῇ εὔχερός ἡ διάθεσις τῆς πύγμηντης παραγωγῆς τῶν δέκα ἡ καὶ δέκα πέντε ποντοπόρων ἀλιευτικῶν μας.

'Άλλ' ἡ κατὰ τὸν τρόπον διοχετευούσις τῆς παραγωγῆς τοῦ κατεψυγμένου ἀλιεύματος εἰς ὀλόκληρον τὴν χώραν, θὰ ἀπαιτήσῃ σημαντικὰ κεφάλαια, τὰ οποία δέν εἰναι δυνατόν νὰ διασθέσῃ μία ἐκάστη ἐπικείρωσις κεκωρισμένων. Οι ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Χ.Ο.Α., οἱ παρακολουθοῦντες μετὰ προσοχῆς καὶ χρηματοδοτούντες, ἀλλως τε, τὴν ἀλιείαν τοῦ ὄκεανοῦ, διατυπώνουν τὴν ἀποφίνι, διτὶ τὸ δόλον θέμα θὰ πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἀπὸ τοῦδε καὶ κατὰ τρόπον ριζοσπαστικόν. 'Επιθάλλεται, ὑποστρίζουν, νὰ μελετηθῇ ἐπισταμένων ἡ ἀνάθεσις τῆς ἐμπορίας τοῦ καταψυγμένου τὸν οἰκονομικὴν δυνατότητα νὰ ὄργανωσθείνειαν δίκτυον φύκους καθ' ἄπασαν τὴν χώραν. 'Υπὸ τοῦ 'Οργανισμοῦ αὐτοῦ (ὁ οποίος, ἐνδεκομένως, νὰ είναι κρατικός, εἰτε νομικὸν πρώσων χρηματοδοτούμενον καὶ διευθυνόμενον ὑπὸ τῆς 'Αγροτικῆς Τραπέζης, εἴτε, ἀκόμη, κοινωπραία τῶν ἐνδιαφερομένων ἑταῖρων), θὰ ἀγοράζεται τὸ ἀλιεύμα τοῦ ποντοπόρου ἀλιευτικοῦ εἰς τὴν ἰχθυόσκαλαν τοῦ Πειραιῶς, ἀποκλεισμένην τῆς ἀνάμειξας ἐκάστης ἑταῖρίας εἰς τὴν ἐμπορίαν τῆς παραγωγῆς τῶν πλοίων της.

Οὕτω, ὑποστρίζουν πάντοτε οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Χ.Ο.Α., αἱ ἐπικείρωσιες τῆς Μεγάλης 'Αλιείας θὰ ἀποφύγουν τὸν μεταξὺ των ἀνταγωνισμῶν, θὰ ἀθεριζοῦν ἀπέριστασιοι διὰ νὰ ἀναπτύξουν τὸ καθαυτὸ παραγωγικὸν τῶν ἔργων, ἐνῷ, συγχρόνως, θὰ είναι δυνατός ὁ ἐλεγχός τῆς τιμῆς τοῦ ἀλιεύματος πρὸς τὸ συμφέρον τῆς καταναλωσέως.

'Εάν, ὑποστρίζεται ὡσαύτως, δὲν μελετηθῇ καὶ δὲν δραγανωθῇ ἀπὸ τοῦδε τὸν τρόπον τῆς ἐμπορίας τοῦ κατεψυγμένου ἀλιεύματος, αὐτὴ ἡ ἀλιματῶπης ἀνάπτυξις τοῦ κλάδου τῆς ἀλιευτικῆς ἀλιεύματος της πόλεως τῶν ἄπαρχων τῆς πρώτης ποντοπόρων Ταμείων της πρώτης ποντοπόρων Ταμείων.

Τὸ ἀποέλεμα παίστα είναι, πράγματι, ἐξόχως ἱκανοποιητικά. Καταδεικνύουν τὴν νοικοκυρεύμενην διακείρισιν καὶ τὴν θεμελιωμένην οικονομικήν διανεισίν ὑμοτέρων τῶν Ταμείων.

Τὸ ἔσσιδα, λ. κ., τῆς διακείρισεως μοδίς ἀνήλθον εἰς 3% ἐπὶ τῶν ἐσόδων διὰ τὸ Ταμείον τῶν 'Αξιωματικῶν καὶ εἰς 3.5% διὰ τὸ δεύτερον, τῶν κατωτέρων πληρωμάτων. 'Ομοιούσιμην, διτὶ δὲν είνει πολλά. Τὸ κεφαλαιοποιηθὲν περίσσευμα τῆς κρήσεως 1957 είνε 7.740.918 δραχ. διὰ τὸ πρώτον Ταμείον και 7.423.978 διὰ τὸ δεύτερον.

'Ἐφέτος, λόγῳ τῆς κρίσεως, τὸ ἔσσιδα θὰ είναι αἰσθητῶς μειωμένα. Πάντως, δημόσια, ὑγιεστάτη διαιτοῦται καὶ κατάστασις καὶ τῶν δύο Ταμείων, δικαιολογούσσα τὴν δάσιμον πρόβλεψιν τῆς περαιτέρω αὐξήσεως τῶν κεφαλαίων των.

Πρόεδρος τῶν Διοικητικῶν Συμβουλίων είνε δι Πλοίαρχος Λιμενικός κ. Θ. Λοΐσος. Διευθυντής ὁ κ. 'Ι. Βενιέρης καὶ μέλη, δι μέν τὸ Ταμείον 'Αξιωματικῶν οἱ κ. κ. Δημ. Μελέτης, Ι. Φωκιανός, Π. Καλαποθάκης, Ήλ. Κροκίδης, Μ. Πετρουλῆς, Β. Τσαγκάρης, Β. 'Ιωάννου καὶ Σ. Γιαννακόπουλος, διὰ τὸ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων οἱ κ. κ. Κ. Κακάσος, Χ. Τσάφος, Ν. Κουκούλης, Γ. Βούλγαρος, Κ. Χατζηθεοδώρου, Σ. Θεοδωρίτης, Δ. Βελισσαράτος καὶ Γ. Κουκλάδας.

Τὸ Ταμείον τῶν ἀξιωματικῶν
Πλεόνασμα ἔξ 7.740.918.45 δραχ. κατέλιπεν τὴν κρήσην 1957 εἰς τὸ Ταμείον Προνοίας 'Αξιωματικῶν Ε. Ν., δημόσιο, μετ' ἀφαίρεσιν 112.626.50 δραχ. δι' ἀπόδεσμον ἀκίντων καὶ ἐπίπλων, ἐκεφαλαιοποιηθέν. Τὸ ὄφος τοῦ ενεργητικοῦ ἀνήλθε, κατὰ τὸ κλείσιμον τοῦ ισολογισμοῦ τοῦ διετοῦ 1957, εἰς 32.306.843.40 δραχ., ἐκ τῶν οποίων 53.547.05 δρ. ἐν τῷ Ταμείῳ, 2.560.718.35 δραχ. παρὰ Τραπέζαις και 15.668.844.55 παρὰ



ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Α.Ε.

ΑΤΜΟΠΑΟΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΔΙΑ: ΓΕΝΟΒΑΝ - ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

Α)π **ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ:** 'Εκ Πειραιῶς 12 μεσημ.
8)10, 22)10

ΔΙΑ: ΒΡΙΝΑΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN

Α)π **ΑΧΙΛΛΕΥΣ:** 'Έκ Πειραιῶς 3 μ. μ.
1(10, 15)10, 29)10, ,12)11

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

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

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

τῷ Ν.Α.Τ. 'Ο λογαριασμός «Οίκοδόμησις Οικοπέδου Πειραιώς» παρουσιάζει ύψος 10.249.880.55 δραχ., καὶ τὰ λοιπά ἀκίνητα, μετ' ἀφαίρεσιν τῆς ἀποσθέσεως, 2.539.403.50 δραχ. Εἰς τὸ σκέλος τοῦ Παθητικοῦ, τὸ Κεφάλαιον ἀνέρχεται εἰς 27.314.456.85 δραχ., καὶ διάφορα ἄλλα λεπτομερειακά κονδύλια, ἐν οἷς καὶ δάνειον ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ. δραχ. 2.771.360 καὶ λογαριασμοὶ τάξεως, συμπληρώνουν τὸ ποσόν 32.306.843.40 δραχμῶν.

Τὰ ἔσοδα ἀνήλθον εἰς 15.059.321.95 δραχ., ἐκ τῶν ὁποίων 13.324.020.55 κατεβλήθησαν ὑπὸ τῶν ησαφαλισμένων καὶ 1.735.201.40 ποσά πρόσθιοι ἐκ τῆς περιουσίας τοῦ Ταμείου. 'Αναλυτικάτερον, 4.724.164.25 δραχ. εἰσεπράχθησαν ἀπὸ τακτικά εἰσιφοράς τῶν ησαφαλισμένων 3.233.914.35 ἀπὸ ἔξαγοράς ζένης ὑπηρεσίας, 5.007.410.10 ἀπὸ εἰσιφοράς συμβεβλημένων πλοίων, 215.850 ἀπὸ τέλον διπλωμάτων, 65.754.35 ἀπὸ τέλον γάμων, 38.147.50 τὸ ἡμιον ἀπὸ ὀφειλᾶς πρὸς δργανώσεις, 38.760 ἀπὸ δικαιώματα ἔγγραφῆς καὶ δραχ. 20 ἀπὸ τὰ διατετιμημένα ἔντυπα. 'Απὸ ἔνοικια εἰσεπράχθησαν 1.193.967 δραχ. ἀπὸ τόκους καταθέσεων, 526.110.95 καὶ ἀπὸ τόκους ὀφειλῶν 15.123.50 δραχ. 'Εναντὶ αὐτῶν τῶν ἔσδρων, διετέθησαν : 5.330.066 δραχ. δι' ἐφ' ἀπαξ μερίσματα, 935.140 δραχ. διὰ μηνιαῖς μερίσματα, 6.617.15 δι' ἐπιστροφῆς εἰσιφορῶν, 390.101.05 διὰ δαπάνας λειτουργίας ὑπηρεσιῶν, 528.832 δραχ. διὰ δαπάνας διαχειρίσεως ἀκινήτων, 57.728 εἰς τόκους, 12.730.75 ὡς συμμετοχὴ εἰς τὰς δαπάνας τοῦ Μ.Ε.Θ., 32.278.55 δι' ἔξοδα παρελθουσῶν οἰκονομικῶν χρήσεων καὶ 24.910 δι' ἔκτακτα ἔξοδα. Τὸ ὑπόλοιπον ἐκεφαλαιοποιήθη.

Τὸ Ταμείον Κατωτέρων Πληρωμάτων

Τὰ αὐτά, περίου, ἀποτελέσματα ἔσομειώθησαν καὶ ἀπὸ τὸ Ταμείον Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε. Ν., κατὰ τὴν χρήσιν τοῦ ἑτους 1957. Μὲ ύψος ἐνεργητικοῦ, κατὰ τὸν ισολογισμὸν τῆς χρήσεως, 24.970.582.80 δραχ. ἐπετεύχθη πλεόνασμα 7.423.978.10, διερ, μετ' ἀφαίρεσιν 290.495 δραχ. δι' ἀπόσθεσιν ἀκινήτων καὶ ἐπιπλων, ἐκεφαλαιοποιήθη. 'Ανθίθεν οὐθὲ τὸ κεφάλαιον τοῦ Ταμείου εἰς 23.397.165.90 δραχ. Κατὰ τὸ κλείσιμον τοῦ ισολογισμοῦ τῆς χρήσεως 1957, τὰ διαθέσιμα τοῦ 'Ιδρυματος καὶ αἱ καταθέσεις του ἀνήρχοντο εἰς 19.728.157.55 δραχ., ἐκ τῶν ὁποίων 23.313.20 ἐν τῷ Ταμείῳ, 2.306.602.35 παρὰ Τραπέζαις καὶ 17.398.242 δραχ. παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. 'Η ἀξία τῶν ἀκινήτων ἀναφέρεται μὲ τὸ ποσόν τῶν 4.874.605 δραχμῶν.

Τὰ ἔσοδα ἀνήλθον εἰς 12.240.407.50 δραχ., ἐκ τῶν ὁποίων 10.515.981.80 κατεβλήθησαν ὑπὸ τῶν ησαφαλισμένων τοῦ Ταμείου καὶ 1.722.386.90 ποσά αἱ πρόσθιοι ἐκ τῆς περιουσίας του. 'Αναλυτικάτερον, εἰσεπράχθησαν 6.610.294 δραχ. ἀπὸ τακτικά εἰσιφοράς, 3.092.467.70 ἀπὸ εἰσιφοράς συμβεβλημένων πλοίων ὑπὸ ζένας σημαίας, 604.937.10 ἀπὸ ἔξαγοράς ὑπηρεσίων ἐπὶ ζένων πλοίων καὶ ξηρᾶς, 9.889 ἀπὸ δικαιώματα ἔγγραφῆς, 21.754 ἀπὸ τέλον πτυχίων, 90.104.50 ἀπὸ τέλον Γάμου, 47.028.50 τὸ ἡμιον ἀπὸ ὀφειλᾶς ἐκ συνδρομῶν πρὸς Ναυτικάς 'Οργανώσεις, 9.327 ἀπὸ μηνιαῖς εἰσιφοράς κατωτέρων προσωπικοῦ Πλογνικῆς 'Υπηρεσίας, 180 δραχ. ἀπὸ διατετιμημένα ἔντυπα. Αἱ πρόσθιοι ἐκ τῆς περιουσίας είκον αἱ ἔξις : 1.143.077 δραχ. ἀπὸ ἔνοικια, 574.982.40 ἀπὸ τόκους καταθέσεων, 3.375 πρόσθιοι ἐκ χρεωγράφων, 952.50 τόκοι ἔξι ὀφειλῶν καὶ 2.038.80 ἀπὸ ἔκτακτα ἔξοδα. 'Εναντὶ αὐτῶν τῶν ἔσδρων, διετέθησαν 4.163.127.25 δραχ. δι' ἐφ' ἀπαξ μηνιθμάτα, 19.247 δραχ. δι' ἐπιστροφῆς καταθέσεων, 389.659.70 δραχ. δι' ἔξοδα λειτουργίας ὑπηρεσίων τοῦ Ταμείου, 211.365.50 δι' ἔξοδα διαχειρίσεως ἀκινήτων, 16.368.10, ὡς συμμετοχὴ εἰς τὰς δαπάνας τοῦ Μ.Ε.Θ. καὶ 24.661.85 δραχ. δι' ἔκτακτα ἔξοδα. Πλεόνασμα, κεφαλαιοποιήθην 7.423.978.10 δραχ.

ΕΙΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Δὲν ἔχουν συχνὰ τὴν εὐκαιρίαν αἱ στήλαι αὐταὶ νὰ διαπιστώνουν τὴν ἐπίμονον φροντίδα καὶ τὴν καλὴν διοικητικὴν πρωτοδουλίαν τῶν προϊσταμένων τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, ὡς ἐκ τούτου δὲ σπανίως εὐρίσκονται καὶ εἰς τὴν εὐχάριστην θέσιν τοῦ ἐπαίνου νὰ ἀπονείμονται.

'Η ἀναγνώρισις, συνεπῶς, τοῦ ἐπιτελουμένου ἥδη ἀξιολόγου ἔργου εἰς τὸ Ναυτικὸν Απομακρικὸν Ταμείον διὰ τὴν ριζικὴν διοικητικὴν του διανιόρθωσιν καὶ τὴν λυστελεστέραν ὄργανωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν του, ἔχει ἀξία μεγαλυτέραν. Καθῆκον τῶν στηλῶν μας εἰνεὶ ἡ ἐπὶ τοῦ ἔργου αὐτοῦ ἐνημέρωσις τῆς εὐρυτέρας ναυτικῆς Κοινῆς Γνώμης.

Ηύπηρησε, πράγματι, τὸ ἀσφαλιστικὸν ἴδρυμα τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας νὰ ἔχῃ διεύθυνσιν καὶ διοικητικὸν συμβούλιον τοιςάντης περιοπῆς, ὡστε σύντονος νὰ καταβάλλεται τώρα ἡ προσπάθεια τῆς ἀναδημιουργίας τοῦ Ταμείου, οἵα ποτὲ εἰς τὸ παρελθόν δὲν κατεβλήθη.

Δύο ἐπίλεκτοι λιμενικοὶ ἀξιωματούχοι οἱ κ. κ. Παν. Θεοχάρης, ὡς διευθυντής καὶ κ. Κ. Αντωνόπουλος, ὡς ὑποδιευθυντής, ἀνέλαβον σύντονον τὴν πρωτοδουλίαν τῆς καλῆς διοικήσεως, τῆς προσαπίσεως τῶν συμφερόντων τοῦ 'Ιδρυματος καὶ τῆς ἐμπειριστατωμένης εἰσιγήσεως τῶν μέτρων, ποὺ δὲ ἀποκαταστήσουν τὰ διοικητικὰ πράγματα αὐτοῦ εἰς τὸ ἐμπρέπον ἐπίπεδον. Πρέπει νὰ τούς συγχαρώμενοι.

Ο. Κ. ΝΙΚ. ΤΣΕΝΕΜΠΗΣ

'Αποκωρεῖ τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας, παραποτύμενος, ἐν ταύτῳ δὲ προαγόμενος εἰς ὑποναύαρχον, διοικητικός Λιμενικός κ. ΝΙΚ. ΤΣΕΝΕΜΠΗΣ.

'Ἐπι μίαν δόλκηρον τεσσαρακονταετίαν ἐθίτευσεν δὲ ἀποστρατεύμενος ἐπίλεκτος ἀξιωματικὸς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου. Πιοτὲ ὑπῆρξεν δὲ προσήλωσίς του εἰς τὸ καθῆκον καὶ βαθεία ἡ στοργὴ του πρὸς τὸ Ναυτιλιανόν, τῆς δύναμις ἔγγυτας ἐγνώρισεν, ὡς λιμενάρχης ἔδω καὶ εἰς τὸ ἔσωτερον καὶ ὡς προϊστάμενος διαφόρων ὑπηρεσιῶν, τὰς περιπτειάς τῶν τελευταίων δεκαεπτήρων. 'Η πρὸς αὐτὸν ἐναρέσκεια τῆς ναυτικῆς Κοινῆς Γνώμης, διὰ τῆς στήλης αὐτῆς ἐκφραζομένη, τοῦ ἀξιοῦ.

Η Κ.Ν. ΘΕΛΕΙ ΝΑ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑΝ

Κύριον θέμα συζητήσεων, κατὰ τὰς τελευταίας ἔδησμοδας, μετά τῶν ναυτικῶν κύκλων, ἀπέτελεσαν εἰδούσεις, καθ' ὃς ἀγοραστοὶ ἐκ τῆς 'Ερυθρᾶς Κίνας ἐνεφανίσθησαν εἰς τὴν ἀγορὰν διὰ τὴν πρόσκτον μεταχειρισμένου τοννά. Τὸ πρῶτον ἥδη οκάφος — τὸ ἀγγλικὸν λιμπερτό «Spring Bank» — ἥγορασθη ἀντὶ 145 κιλ. λιρῶν. 'Επικρατεῖ δὲ ἐντύπωσις, διὸ οἱ Κινέζοι ἀγοραστοὶ ἐνδιαφέρονται, πρὸς τὸ παρόν, τούλαχιστον, διὰ οκάφος πολεμικῆς ναυπηγίας (λιμπερτό, ἐμπάρ-

κλπ.), μολονότι κρατεῖ θεοβαίότης, διὸ θὰ ὑποβάλλουν καὶ προσφοράς δι' ἐτι ἀλλόν συγχρονισμένα πλοία. Εἶνε, πάντως, πιθανὸν νὰ ἀπορριφθεῖσαν τὰς καφῆν εἰς τὸ υπολόγιον τῆς κομμουνιστικῆς Κίνας, ἐνῷ, ἐπιπροσθέτως, δὲν ἔχει ἀκόμη καταστῆ σαφές, ἀν ὑπάρχει καὶ διαθέσιμον συνάλλαγμα, δυνάμενον νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ὄχραν συγχρονισμένων πλοίων ὑψηλῆς ἀξίας.

Δεδομένου, διὰ διατεθεῖμον νὰ πληρώσουν οἱ Κινέζοι ἀγοραστοὶ διὰ οκάφων τοῦ τύπου λιμπερτού, ὑπάρχουν, ἐν τούτοις, πληροφορίαι, διάσει τῶν ὁποίων φρονοῦν οἱ μεσίται, διὸ τὴν 145.000 λιρῶν 'Αγγλίας, περίπου, διὰ οκάφος τοῦ τύπου λιμπερτού, διὰ ὑποτελέση τὸν θάσον πρὸς ἐναρξην οκετικῶν διαπραγματεύσεων. 'Εννοεται, διὸ μετὰ μεγάλου ενδιαφέροντος ἀναμένεται ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν ἢ πρώτη πώλησις οκάφους οι Κινέζους ἀγοραστάς. Πολλοί, ίσως, θὰ ὀρκούσθην νὰ παραμείνουν θεατοί, ἐν ἀναμονῇ ἐνδειξεων περὶ τοῦ εἰνεὶ διατεθεῖμον νὰ πληρώσουν οἱ Κινέζοι καὶ περὶ τοῦ κατὰ πόσον θὰ ἔχουν τὴν δυνατότητα καταβολῆς τοῦ ἀναγκαιούντος συναλλάγματος.

Πάντως, διὸ τὸν 'Απω Ανατολῆς ζήτησις μεταχειρισμένης χωρικοτόπος, δημιουργεῖ μίαν εὐπρόσδεκτον διέξεδον διὰ τὰ οκάφη πολεμικῆς ναυπηγίας, ἀτίνα, ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας κρίσεως τῆς ναυλαγορᾶς, κρίνονται πλέον ὡς ἀντιοικονομικά. Κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας οἱ Κινέζοι ἐπέδεισαν ιδιαίτερον διενδιαφέρον διὰ τὸν κρονονάυλων οκάφων καὶ ιδίᾳ συγχρονισμένων τοιούτων. 'Εκείσαν εἰς τάιμ-τοστερες, ἐν συνόλῳ 100 ἑως 110 πλοία. Αύτονόποτε, διὸ, ἀποβαίνει νὰ σημειωτὴν τῶν κίνησις πρὸς ἀπόκτην ίδιου τοννά.

'Ἄς ομηριαθή, τέλος, διὸ περιωρισμένος τις ἀριθμὸς ὀκεανοπόρων φορτηγών ἐναυπηγίθησαν διὰ λογαριασμῶν τῆς Κίνας εἰς τὴν Πολιτικοτόπος, δημιουργεῖ μίαν εὐπρόσδεκτον διέξεδον διὰ τὰ οκάφη πολεμικῆς ναυπηγίας, ἀτίνα, ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας κρίσεως τῆς ναυλαγορᾶς, κρίνονται πλέον ὡς ἀντιοικονομικά. Κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας οἱ Κινέζοι ἐπέδεισαν ιδιαίτερον διενδιαφέρον διὰ τὸν κρονονάυλων οκάφων καὶ ιδίᾳ συγχρονισμένων τοιούτων. 'Εκείσαν εἰς τάιμ-τοστερες, ἐν συνόλῳ 100 ἑως 110 πλοία. Αύτονόποτε, διὸ, ἀποβαίνει νὰ σημειωτὴν τῶν κίνησις πρὸς ἀπόκτην ίδιου τοννά.

Εἰς Ταμείον Κατωτέρων Πληρωμάτων

Τὰ αὐτά, περίου, ἀποτελέσματα ἔσομειώθησαν καὶ ἀπὸ τὸ Ταμείον Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε. Ν., κατὰ τὴν χρήσιν τοῦ ἑτους 1957. Μὲ ύψος ἐνεργητικοῦ, κατὰ τὸν ισολογισμὸν τῆς χρήσεως, 24.970.582.80 δραχ. ἐπετεύχθη πλεόνασμα 7.423.978.10, διερ, μετ' ἀφαίρεσιν 290.495 δραχ. δι' ἀπόσθεσιν ἀκινήτων καὶ ἐπιπλων, ἐκεφαλαιοποιήθη. 'Ανθίθεν οὐθὲ τὸ κεφάλαιον τοῦ Ταμείου εἰς 23.397.165.90 δραχ. Κατὰ τὸ κλείσιμον τοῦ ισολογισμοῦ τῆς χρήσεως 1957, τὰ διαθέσιμα τοῦ 'Ιδρυματος καὶ αἱ καταθέσεις του ἀνήρχοντο εἰς 19.728.157.55 δραχ., ἐκ τῶν ὁποίων 23.313.20 ἐν τῷ Ταμείῳ, 2.306.602.35 παρὰ Τραπέζαις καὶ 17.398.242 δραχ. παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. 'Η ἀξία τῶν ἀκινήτων ἀναφέρεται μὲ τὸ ποσόν τῶν 4.874.605 δραχμῶν.

Τὰ ἔσοδα ἀνήλθησαν εἰς 12.240.407.50 δραχ., ἐκ τῶν ὁποίων 10.515.981.80 κατεβλήθησαν ὑπὸ τῶν ησαφαλισμένων τοῦ Ταμείου καὶ 1.722.386.90 ποσά αἱ πρόσθιοι ἐκ τῆς περιουσίας του. 'Αναλυτικάτερον, εἰσεπράχθησαν 6.610.294 δραχ. ἀπὸ τακτικά εἰσιφοράς, 3.092.467.70 ἀπὸ εἰσιφοράς συμβεβλημένων πλοίων ὑπὸ ζένας σημαίας, 604.937.10 ἀπὸ ἔξαγοράς ὑπηρεσίων ἐπὶ ζένων πλοίων καὶ ξηρᾶς, 9.889 ἀπὸ δικαιώματα ἔγγραφῆς, 21.754 ἀπὸ τέλον πτυχίων, 90.104.50 ἀπὸ τέλον Γάμου, 47.028.50 τὸ ἡμιον ἀπὸ ὀφειλᾶς ἐκ συνδρομῶν πρὸς Ναυτικάς 'Οργανώσεις, 9.327 ἀπὸ μηνιαῖς εἰσιφοράς κατωτέρων προσωπικοῦ Πλογνικῆς 'Υπηρεσίας, 180 δραχ. ἀπὸ διατετιμημένα ἔντυπα. Αἱ πρόσθιοι ἐκ τῆς περιουσίας είκον αἱ ἔξις : 1.143.077 δραχ. ἀπὸ ἔνοικια, 574.982.40 ἀπὸ τόκους καταθέσεων, 3.375 πρόσθιοι ἐκ χρεωγράφων, 952.50 τόκοι ἔξι ὀφειλῶν καὶ 2.038.80 ἀπὸ ἔκτακτα ἔξοδα. 'Εναντὶ αὐτῶν τῶν ἔσδρων, διετέθησαν 4.163.127.25 δραχ. δι' ἐφ' ἀπαξ μηνιθμάτα, 19.247 δραχ. δι' ἐπιστροφῆς καταθέσεων, 389.659.70 δραχ. δι' ἔξοδα λειτουργίας ὑπηρεσίων τοῦ Ταμείου, 211.365.50 δι' ἔξοδα διαχειρίσεως ἀκινήτων, 16.368.10, ὡς συμμετοχή εἰς τὰς δαπάνας τοῦ Μ.Ε.Θ. καὶ 24.661.85 δραχ. δι' ἔκτακτα ἔξοδα. Πλεόνασμα, κεφαλαιοποιήθην 7.423.978.10 δραχ.

TRICON

MARINE CHEMICAL PRODUCTS

"Over twenty years of leadership"

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

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

and other quality products

C. & H. SALES CO.

80 BROAD STREET

NEW YORK N.Y. 4,

TEL. HANOVER 2-6998

**ΑΝΑΓΚΗ ΕΠΙΤΑΚΤΙΚΗ Η ΣΤΡΟΦΗ
ΠΡΟΣ ΤΑΣ "ΣΗΜΑΙΑΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ,,**

ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ κ. ΑΝΔΡΕΑ ΛΑΙΜΟΥ

Κατά τὴν πρὸ ἡμερῶν σύσκεψιν εἰς τὴν «Ἐνωσιν Ἐφοπλιστῶν» μεταξὺ ἐκπροσώπων τῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὰς «σημαίας εὐκολίας» καὶ τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς, Ὁμοσπονδίας, ὡς προεδρεύσας κ. Ἀνδρέας Λαζαρίδης, ἀντιπρόεδρος τῆς Ἐνώσεως, εἰσήγηθε τὸ δόλον ζήτημα τοῦ μπούκοτάζ. ὡς ἔνīς:

"Η Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών, έν τη ἀκριβεῖ ἐκτιμήσει τοῦ κινδύνου, πού ἀπειλεῖ τὴν ἀπὸ τοῦ 1951 ἐγκαίνιασθείσαν ἀρμονικὴν συνεργασίαν μεταξὺ τῶν δύο κυρίων παραγόντων τῆς «Ελληνικῆς Ναυτιλίας», ναυτεργατῶν καὶ πλοιοκτητῶν, ἐκ τοῦ ἀποφασισθέντος κατὰ τὴν διεθνῆ διάσκεψιν τῆς «Ἀμβέρσων μπούκοτάς κατὰ τῶν σκαρῶν «Ἐπιμαιῶν εὐκολίας», σας ἔκαλεσα, Κύριοι, διὰ νὰ ἀνταλλάξωμεν τὰς ἀπόψεις μας ἐπὶ τοῦ ἐπιμάχου τούτου θέματος.

φεις μας είναι του επηρεάζοντος θεραπευτικού σεματού.
"Η περίπτωσις έξερχεται τών πλαισίων τού ταξικοῦ συμφέροντος άμφιοτέρων τών πλευρών και παίρνει τάς διαστάσεις τού γενικωτέρου έθνικού ουμέροντος. Διά λόγου κάμψιμων τάς ρεαλιστικάς άποτιμήσεις τού προβλήματος και νά δηγυγόθωμεν πρός τὴν λύσιν και θεραπείαν του, πρέπει νά τὸ τοποθετήσωμεν εἰς τὰς φυσιολογικάς του βάσεις. Δέ πρέπει νά μᾶς διαφεύγη, Κύριοι, διτὶ τὸ καθεστώς τῶν «σημαιῶν εύκλαιας», πρός τὸ οποῖον προσέφυγεν ἡ Ἑλληνική ἐφοπλιστικὴ δραστηριότης, διὰ νά ἐπενδυθῇ, ἀποτελεῖ μιαν ἀδηρίτον πραγματικότητα, ποὺ ἀπέθη πρός δῆθος τῆς ἔθνικῆς μας Ναυτιλίας, διότι, μέσος εἰς τὰ στενὰ καὶ περιωρισμένα πλαίσια τῆς ἔθνικῆς μας σημαίας, θὰ πέτη τῶν ἀδυνάτων ὅπουδναντονάν νὰ συμπειθῇ αὐτῷ. Αὐτή, ἀλλάς τε, ὑπήρχεν ιστορικῶν ο πορεία τῆς Ναυτιλίας μας. 'Εσοπαραγάνωθι καὶ ἱνδρώθω, ὡς ιστιοφόρον ναυτικόν, προτοῦ νὰ συγκροτηθῇ τὸ 'Ἑλληνικὸν Κράτος, ὡς ρωμαϊκή σημαία τῆς συνθήκης τού Κιουστούκ Καΐναρτζῆ (1779) τῶν ρωγιάδων, γιὰ νά παραδοθῇ στόλος στὴν ὑπηρεσίαν τῆς ἔθνικῆς μας ἐξεγέρσεως, ἐναντίον τῆς τουρκικῆς ὄμράδας, ὡς Ἰδνίος καὶ τουρκική σημαία τῶν υπολοίπων τημμάτων τού 'Ἑλληνισμοῦ, διὰ νά ἐντοκθῇ ὡς μεταγνωκός στόλος εἰς τὴν ναυτικήν δύναμιν τοῦ ναυάρχου Κουντουριώτη κατὰ τοὺς ἀπολυτρωτικούς Βαλκανικούς μας πολέμους τοῦ 1912-13.

„Αλλαί δυσχερεῖς οἰκονομικαὶ καὶ διεθνεῖς συνθῆκαι τῶν καιρῶν μας ὀδήγησαν εἰς τὴν καταφυγὴν εἰς τὰς «σημαίας εὐκολίας», χωρὶς μὲ αὐτὸν νό ληπομονήμεν, διτὶ η ἐπέκτασις αὐτὴ κατέστη ἡ δεξαμενή, ή ὁ δρέπουσα τὴν ἔθνικήν μας Ναυτιλίαν καὶ διτὶ η κατάστασις αὐτὴ ἀποτελεῖ τὴν προσδοκίαν μας διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἔθνικής μας Ναυτιλίας, τῆς πρακτικώς διδασκάσης, διτὶ καθ' ὅπημειον ἀπολυτροῦνται οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἐκ πιστωτικῶν διεμένεσων, ἀμέσων σπεύδουν νὰ σκιασθοῦν ὑπὸ τῶν Κυανόλευκον. 'Αλλὰ καὶ ὑπὸ τὸ καθεστὼς τῶν ξένων σπιαιῶν, ή ἀπασχόλησις τῶν Ἑλλήνων ναυτεργατῶν καὶ ή προϊστῆσα ἐγγραφὴ εἰς τὸ N.A.T. καὶ ποικιλαὶ δῆλαι εἰσφοραὶ ὑπῆρχαν εὐεργετικὴ ἐπίπτωσις ἐπὶ τῆς ἔθνικής μας οἰκονομίας.

Τόπο τό φών της πραγματικότητας αύτής, ή παρέμβασις της 'Ενώσεως των 'Ελλήνων' Εφοπλιστών είς τὴν ἀντίδικίαν Δ.Ο.Μ. και Π.Ν.Ο. κατὰ τῶν ἐφοπλιστῶν «οπαιμιῶν εὐκολίας», καθίσταται ἔθνική ἐπιταγή, διότι ἐκ τῆς ἀντίδικίας αύτῆς, ὡς ἐν προσωπίᾳ εἰπον, ή ἁγάθη συνεργασία η τόσους ἀποδώσασα γονιμών καρπούς, μεταξὺ ναυτεργατικής και πλοϊοκτητικής τάξεως, τίθεται ύπο δεινὸν δοκιμασίαν και θίγει οὐ τὸ τοῦτο τὸ ἔθνικὸν συμφέρον. Ομολογῶ, Κύριοι, διτὶ μέχρις ἔσχατῶν ή εὐθύνη διὰ τῶν διάσπασιν τῆς συνεργασίας βαρύνει τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμόν, λόγῳ τοῦ ἀτομικιστικοῦ καρακτῆρος τοῦ 'Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ και τοῦ ἀνοργανῶτον τῆς ἐφοπλιστικῆς τάξεως. 'Υπενθύμιζα, διτὶ, κατὰ τὴν ούσεκεψιν εἰς τὰ γραφεῖα τῆς Π.Ν.Ο., τὴν 9ην Νοεμβρίου 1957, μεταξὺ ὑμῶν και τῶν βουλευτῶν τῶν ναυτικῶν περιφερειῶν και εἰς οχετικήν εἰσήγησον ὑμῶν τοῦ Γεν. Γραμματέως (κ. Μάνου Πετρουλῆ) ἐπὶ τοῦ κατηγοροποιητοῦ τῆς Δ.Ο.Μ. και τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου 'Εργασίας διὰ τὴν : α) 'Ἐλλειψιν πάσης κοινωνικῆς προνοίας και ἀσφαλίσεως τῶν πλωμάτων, β) διὰ τὴν ἀνύπαρχην ουλλογικῶν συμβάσεων, κατοχυρωσῶν τὰ συνδικαλιστικά των δικαιώματα, ἐπεσόμανομεν τὴν αἰχμὴν ἔνων ἐφοπλιστικῶν συγκροτημάτων κατὰ τῆς ἐλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος και ἐπεστήσαμεν τὴν προσοχὴν σας, ὡς ἔλληνικης συνδικαλιστικῆς ἀντιπροσωπείας, εἰς τὸ θέμα τῆς συνεργασίας σας μετὰ τῆς Δ.Ο.Μ. 'Ανεγνωρίσαμεν, τότε, τὸ δικαιον και εὐλογον ἐπίκειρημα και αἴτημα σας τοῦ ἐξοπλισμοῦ σας μὲ ὑπογεγραμένας ουλλογικὰς συμβάσεις μετὰ παραλλήλων ἔγγραφῶν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. διὰ τὴν ἔξουστερωσιν ἐκ μέρους της Δ.Ο.Μ. πάσης ἀντιδράσεως. 'Ἀπὸ τῶν σπηλῶν δὲ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» προέβημεν εἰς τὴν σύστασιν πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν «οπαιμιῶν εὐκολίας» διὰ τὸν ἔξοπλισμόν σας τοῦτον. 'Ομολογοῦμεν, διτὶ ή δλιγωρία τῆς μη προσελύθεσεως πρὸς ὑπόγραφην βαρύνει τοὺς ἐφοπλιστὰς. 'Άλλα μέχρις ἔνος χρονικοῦ οπιμείου, ὅποτε ἀρδώσας ἔξεδπλωθύνη προθυμία τῶν νάρ πράξανεν ἐκείνοι, εἰς τὸ δόποιον εἰκὸν καθυστερήσει. 'Ἀπὸ τοῦ οπιμείου, ὅμως, τούτου, μέχρι τῆς παρούσης ἀδιαλλαξίας σας και τῆς ἐπιβολῆς οικονομικῶν εἰσφορῶν, πού παίρνουν τὴν μορφὴν λύτρων, ή εὐθύνην διὰ τὸν ἀπειλούμενον δικαιασμὸν ἐφοπλιστῶν – ναυτεργατῶν μεταπίπτει εἰς τοὺς ἰδικούς σας ὄμους.

Ετοι, διαπιστώνοντες τάς άμοιδαις Εύθυνας, συνομολογοῦντες μέ γενναιότητα ταύτας, ἀς προσέλθωμεν εἰς τὴν ποιητὴν συνεννόσιον, κατασφαλίζοντες οὕτω τὰ συμφέροντα τῶν δύο τάξεων καὶ ἔχυπρετούντες τὸ γενικύτερον συμφέρον τῆς Ναυτιλίας, ποὺ ταύτιζεται μὲ αὐτὸ τοῦτο τὸ Ἑλληνικὸν συμφέρον.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διὰ τὴν Ἰταλίαν, πρὸς τὸν ὁποῖον δύνανται νὰ ἀπευθύνωνται οἱ κ. κ. συνδρομηταὶ καὶ ἀγγελιοδόται εἰνε ὁ Δρ. Κώστας Μεγκρέλης τῆς "Mediterranean Corporation," Via Fossetto 4/6 - ΓΕΝΟΒΑΝ.

ΔΥΟ ΑΞΙΟΛΟΓΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΤΗΣ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑΣ

Μία από τάς πλέον θετικάς ἔξειρίσεις και τῆς Ἑλληνικῆς ἐπιβατηγούν ναυτιλίας κατά τὰ τελευταῖα ἔτη, είναι ἡ τῶν τουριστικῶν πλοίων, τῶν διατιθέμενών ἀποκλειστικῶν διὰ μεταφορᾶν περιηγητῶν, τῶν πλοίων, ὡς τὰ λέγομεν συνήθως, διὰ κρουαζίέρας.

Υπηρετούν κατά τὸν καλύτερον τρόπον τὴν ἰσχυρὰν μεταπολεμικὴν τάσιν τοῦ εὐρώπαιου καὶ τοῦ ἀμερικανοῦ δῆ μίαν ὁμαδικὴν ἄνα τὴν Μεσόγειον περιπλάνησιν, ὑπὸ συνθήκῃς αἵτινες δημιουργοῦν ἡ καὶ απλῶς συντηροῦν τὴν καλὴν διάθεσιν, τὴν ψυχικὴν καὶ συνασθματικὴν εὐφορίαν τοῦ ἐπιβάτου. Εἶνε γνήσια πλοῖα ἀναψυχῆς, παρέχουν τὴν φεύγοντας ισθησιν, τούλαχιστον, ὅτι ὁ χώρος καὶ ὁ χρόνος — οἱ δύο ἐφιάλται τῆς συγχρόνου ζωῆς — εἴνε ὑπόθεσις δευτερευούσης σημασίας διὰ τοὺς φιλοξενουμένους τῶν.

Πρωτόπορος είναι την όργανωσιν πλοίων κρουαζιέρας είς τὴν χώραν μας, ή Ἡπειρωτική Ἀτμοπολίδος τοῦ κ. Τάσου Ποταμίουν. Είναι ἡ μόνη ἑταῖρια, πλὴν τῆς Ἀτμοπολίδος Τυπάλδου, ἢ ὅποιας διαβέθη σκάφη ἀποκλειστικῶν διὰ περιηγητικούς πλόας. Τὸ «Σεμίραμις» καὶ τὸ «Ἐρμῆς», δύο πλοία, μὲ ίκανην χωρητικότητα, ταχέα καὶ εὐσταθή, μὲ ἄνετον διαρρύθμισιν θέσεων καὶ σύργων λειτουργούσαντα ἐστωπερικήν ὑπηρεσίαν, είναι ευφήμως γνωστά εἰς τὰ μεγαλύτερα ταξιδιωτικά γραφεῖα τῆς Εὐρώπης. «Ἐνα ταξίδι μὲ τὸ «Ἐρμῆς» είς τὴν ἀνατολικὴν ἢ τὴν δυτικὴν Μεσόγειον, δὶ ἀκόμη καὶ εἰς τὰς ἀνατολικὰς νήσους τοῦ Ἀτλαντικού, ἀποτελεῖ διὰ τῶν γάλλων, τὸν ἀγγελον, τὸν ἐλέβτον καὶ τὸν γερμανὸν τουριστὸν, ἔγγυσιν διὰ τὴν καλύτεραν ἀναψυχὴν.

Τό «Σεμίραμις» χρησιμοποιείται καθ' ολήν την έστινη και θερινή περίοδον. ήτοι από τού 'Απριλίου μέχρι τού 'Οκτωβρίου, εις διημέρους και πενθήμερους κρουαζιέρας ανά τὸ Αιγαῖον και τὸ Ἰόνιον. Ναυλωμένον από τὸν τουρισμόν, μετέφεσος κατὰ τὸ διάστημα ἐνὸς μόνον ἔτους, κατὰ τὸ 1957, ἀνώ τῶν 8.000 Ἑλλήνων και ἔνων περιηγητῶν εἰς ἀπάσας σχεδὸν τὰς παραθαλασσίους περιοχάς. αἵτινες παρουσίασκον ἀρχαιολογικόν, ιστορικὸν και τουριστικὸν ἐνδιαφέον.

Το «Σεμιράμις» προσφέρει κατ' έτος μίαν μεγαλύν έξυπνητήσην πρός τον έλληνικον τουρισμόν. Μεταφέρει άνω των 4.000 ξένων άνα την νησιωτικήν Έλλαδα, ύπο ταξ καλυτέος συνθήκας ταξιδίου. Κατά μήνα Μάρτιουν έκαστου έτους, το «Σεμιράμις» ναυλωνόμενον ύπο έξινων ταξιδιωτικών γραφείων, έκτελει περιηγητικὸν ταξιδίου εἰς τὴν Μεσογείον.

'Αλλά ἂν τὸ «Σεμίραμις» ἔδοιθησε καὶ προήγαγε τὸν ἐλληνικὸν τουτουσὶὸν εἰς τὸ Αἴγανον, τὸ «Ερμῆς», τὸ ἔτερον πλοίον τῆς Ἡπειρωτικῆς Ἀτμοπλοΐας, διεφήμισε τὴν Ἐλλάδα κατὰ τὸ πλέον πειστικὸν τρόπον εἰς τοὺς κύκλους ἐνός διεθνοῦς καὶ κατ' ἔσοντὴν ταξιδιωτικούς κοινού. Ἐκ τῶν πλέον ποστιμωμένων σκαφῶν κρουαζίέρας ἀπὸ τὰ ταξιδιωτικά γραφεῖα τοῦ ἑωθεοικοῦ θεωρεῖται τὸ πλοίον αὐτὸν τῆς Ἡπειρωτικῆς Ἀτμοπλοΐας. Καθ' ὅλον τὸ ἀπὸ τοῦ Ἀπριλίου μέχρι τοῦ Ὁκτωβρίου διάστημα, εἶνε ναυλωμένον διὰ τὴν μετοφοάδαν εὐρώπαιων περιηγητῶν. Δεκασκτὸν πολυυιεόουσαν κρουαζίέρας ἐπράγματοποίησε κατά τὸ 1957, μετέφερεν 4.500 ἐπιβάτας ἀπὸ τὰς Βερμούδας μένοις Κριμαῖς, ἀπὸ τῆς Πορτογαλίας μέχρι τῆς Τουρκίας καὶ τῆς Ἐλλάδος μένοις τὰς Βορείους Ἀφρικανές.

Καὶ γράφει σχετικῶς μὲ τὴν τελευταίσαν κοουαζιέραν τοῦ Ἱεροῦ Εμῆταις την Ρωσίαν ἡ κ. Ρόσου Μακώλευ εἰς τὸ ἀγγλικὸν περιοδικὸν Καύκασον.

Περάσαμε, κυριολεκτικώς, εύτυχισμένα ἐπάνω εἰς τὸ Ἱερῆς. Καμμία ὅλη προσποιηθήτω κατὰ καλύτερον τρόπον. Ὁπας δὲ Ἰδάνως καὶ οἱ Ἀγοραῖοι, έτοι καὶ ἡμείς ἐπιπρέφαμε μὲ τὸ χρυσόβαλλο δέρας, ὑφασμένο ὥπλο δύμορφίᾳ, περιπέτεια, ἔνδιαιφέρον, καλὴ συντροφίᾳ καὶ διασκέδαστῇ. Δένε ἐγγνωρίσαμεν, δυσὶ διήρκεσε τὸ ταξίδι, οὕτε γιὰ μίαν, ξετω,

Ο Κίμπερ Σίμποσον, ἄλλοτε μέλος τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομικῆς ἀποστολῆς εἰς τὰς Ἀθήνας, εἰς ἐπιστολὴν του πρὸς τὸν ὑπουργὸν τῆς Ευπορικῆς Ναυτιλίας, σχετικῶς μὲ τὴν πεοαιτέρω ἀνάπτυξιν τοῦ ἀτό

Ο διευθυντής της «Fairways and Swinford» κ. Χίντλ, διατυπώνει
τις βοσχεῖ τάς έντυπωσεις του ἀπό κρουαζιέραν μὲ τὸ «Ἐρμῆς» εἰς τὸ
Δίονος:

“Απήλαυσα τὴν κρουαζιέρα εἰς τὰ ἑλληνικά νησιά, καθώς νομίζω καὶ δοἱ οἱ ἀλλοὶ ἐπιβάται τοῦ πλοίου. Ἡ τροφὴ πήταν θαυμασία καὶ διαρροή. θεριώτικής

Καὶ ἔνας ἐνθουσιώδες τηλεγράφημα μὲν Γερμανὸν ἀποστολέα πρὸς τὸν πλοιάρχον τοῦ «Ἐμῆς»:

„Πολλούς χαιρετισμούς και θερμότατα εύχαριστων γι' αυτό τὸ θαυματερὸν ταξίδι ἀναψυχῆς, ποὺ ἐκάναμε ποτὲ εἰς τὴν ζωὴν μας μὲν ὁ ώραιον σας πλοιόνων.

"Υπογραφή : Dr. K. ALRECHT, Bureau für Landes- und Volkerkunde, Ludwigsburg - Germany.

Διεισήγης ή άναγνώρισις τού ἔργου τῆς Ἡπειρωτικῆς Ἀτμοπολίταις. Ο κ. Τάσος Ποταμιάνος, ὁ δημιουργικὸς ἐμψυχωτὴς της, πρέπει νὰ ισθίσκεται βαθείαν ικανοποίησιν διὰ τοῦτο. Είναι ὁ ἄξιος συνεχιστὴς τοῦ μακροίδοτοῦ πολιτισμοῦ παραδόσεως τῆς εἰσαγόμενης πολι-

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ
ΑΙΚΗΓΟΡΟΣ**

МАУРОМІХАЛН 9
ТНДЕФ 614-313

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΔΔΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΣΚΕΨΕΙΣ ΑΣΙΑΙ ΠΑΣΗΣ ΠΡΟΣΟΧΗΣ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Λιον ἐπιτυχής ἡ ὑπόδειξίς σας, ὅπως εἰς τοὺς μεγάλους λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ, ὃποι συνήθως λαμβάνουν χώραν αἱ μεταβολαι τῶν πληρωμάτων τῶν ὀκεανοπόρων πλοίων μας καὶ ἡ συμπλήρωσις τῆς ἐλλειπούς συνέδεσῶν των, ὅργανων χώρων ὑποδοχῆς, στεγάσεως καὶ ἐνίστατησεως τῶν ναυτικῶν μας. Τοῦτο οὐχὶ μόνον θὰ διευκολύνῃ τὴν ἔξεύρεσιν ἐργασίας, ἐκεὶ ὅπου πράγματα προκειται νὰ ἔξευρεθῇ αὐτῷ, ἀλλὰ καὶ σημαντικὴν θὰ δημιουργήσῃ οἰκονομίαν διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν καὶ τοὺς ναυτικούς. Εκτὸς τῶν πολλῶν ἄλλων πλεονεκτημάτων, τὰ ἥπικά τοιάτα δὲν εἰνε τὰ πλέον ἀσήμαντα.

Ἀναφέρομαι εἰς τὸ ἀρθρίδιόν σας, «Ο Οἶκος Ναύτου εἰς τὸ Κόντινεντ τοῦ τεύχους σας τῆς 15ης Αὔγουστου ἐ. ἐ. εἰς ὁ περιγράφετε τοὺς λειτουργούντας εἰς διαφόρους μεγάλους λιμένας Seaport Haus καὶ Stella Maris καὶ τοιάζεται τὰ πλεονεκτήματα τῆς παρὰ τούτων παρεχομένης φιλοξενίας, τῆς ὁποίας καὶ οἱ ναυτικοὶ μας ἡμποροῦν νὰ τυχουν. Εἰς τὸ σημείωμά σας αὐτὸν καταλήγεται, διτὶ ἡ ίδεα τῆς ἐν αὐτοῖς ἐγκαταστάσεως ἀριθμού ναυτικῶν μας διὰ τακτικῆς ἀποστολῆς τοιούτων ἔξι Ἐλλάδος πρὸς συμπλήρωσιν τῶν ἐλλείψεων τῶν καταπλεόντων εἰς τὸν ἀντίστοιχον λιμέναν πλοιών, θὰ πρέπει ἐπειγόντως νὰ μελετηθῇ ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων.

Δυστυχῶς, Κύριε Διευθυντά, δὲν εἰνε ἡ ἐλλειψις ίδεων ἡ ικανότητος μελέτης τῶν προβλημάτων ἡ ἀσθενής πλευρᾶ διὰ τὴν προαγωγὴν τῶν ζητημάτων μας. Εἰνε ἡ μετά τὴν μελέτην ἀποτελμάτωσις. Ἡ ἐλλειψις συντονισμένης ὄργανώσεως καὶ μεθόδου, ὥστε τὰ μελετήσαντα καὶ κρίθεντα ὡς ὅρθια, νὰ γίνουν πραγματικότης. Οὕτω καὶ τὸ ζήτημα, τὸ ὅποιον θήγεται εἰς τὸ ἀρθρίδιόν σας, ἀπὸ ἑταῖρων ἔχει ἀπασχολήσει τὴν ἀρμοδιόν ὑπερεσιῶν καὶ — κατ — κατ τούτην σύμπτωσιν — ὁ ὑποδιειχθεὶς μηχανισμός ὑποδοχῆς καὶ φιλοξενίας τῶν ναυτικῶν εἰνε ὅπως ἀκριδῶς τὸν περιγράφετε εἰς τὸ δημοσίευμα σας.

Ἡ εἰσήγησις εἶχε προέλθει, ἐξ ὅσων γνωρίζω, ἐκ τοῦ Προξενικοῦ Λιμεναρχείου Νέας Υόρκης κατὰ τὰ ἑταῖρα 1949—50. Εἶχε μάλιστα ὁ τότε Προξενικός Λιμενάρχης ἀλλει καὶ εἰς διαπραγματεύσεις με τὸν Αμερικανικὸν Οἶκον Ναύτου (Seamen's Church Institute) καὶ τὸ ζήτημα εἶχε ἀρκετά προχωρήσει. Ἀπὸ ἀναφοράν του, εὑρέθεισαν εἰς χειράς μου, παράθετα τὰ κάτωθι:

«Ως συμβαίνει καὶ μὲ δῆλας ναυτιλίας (Σουηδική, Δανική, Ολλανδική κλπ.), δυνάμεθα νὰ προέλθωμεν εἰς συνεννόσιον μὲ τὸν Αμερικανικὸν Οἶκον Ναύτου (Seamen's Church Institute), δηνας μᾶς ποροχώρηση, ἐντὸς τοῦ οἰκισμάτος του, αἰθουσαν διὰ τοὺς Ἐλλήνας ναυτικούς. Ἡ ἐπίπλωσις, ἡ συντήρησις καὶ ἐν γένει διοικησις τῆς αἰθουσῆς ταύτης θὰ ἀνήκει εἰς τὴν ἡμετέραν μέριμναν. Εἰς τὸν «Οἶκον τοῦ Ναύτου» δὲν θὰ καταβάλλεται μίσθωμα, ἀλλὰ μικρὸν τὶ ποσὸν διὰ τὸ καταναλοικόμενον πλεκτρικὸν ρεῦμα, καθαρισμὸν κλπ.

Ἄδια τοῦ ποσοῦ τῶν 300 δολλαρίων μπνιαίων, φρονοῦμεν, διτὶ θὰ καλύπτωται τὰ ἀνωτέρω ἔξοδα, καθὼς καὶ τὰ ἐν γένει ἀπαιτούμενα διὰ τὴν Διοικουσαν τῆς Ἐλληνικῆς Αἰθουσῆς (μισθὸς τοῦ ὄρισθημον διὰ τὴν διλον διοικησιν, τάξιν, σκεύη κλπ., καθὼς καὶ ἐνδεχομένως ἐνὸς ὑπερέτου ἢ ὑπηρεσίας δι' ὡρισμένας ἡρας).

Ἐπει τὸν αἰθουσαν ταύτην θὰ δύνανται νὰ συνάζουν δῆλοι οἱ ἐν Νέᾳ Υόρκῃ Ἐλλήνες ναυτικοί (ἐκτός, φυσικά, ἐκείνων, οὓς θὰ ἀποκλείῃ ἡ Διεύθυνσις της), ἀνεξαρτήτως τοῦ ἐδαίνον διαμένουν ἢ διχεὶς τὸν «Οἶκον Ναύτου». Ἐπίσης, οὗτοι θὰ δύνανται νὰ ἀπολαμβάνουν καὶ τῶν λοιπῶν πλεονεκτημάτων τῶν παρεχομένων ὑπὸ τοῦ «Οἴκου Ναύτου», εἰτε δωρεάν, εἰτε ἐπὶ καταδόθη μικρᾶς ἀμοιβῆς (κινηματογράφος, βιβλιοθῆκαι, ἀναγνωστήρια, ιατρικαὶ συμβουλαὶ δωρεάν — Εστιατόριον, πλυντήριον, σοχαλοί, δόντοντοιατρὸς κλπ., ἐπὶ πληρωμῆς μικροτέρω τῶν συνήθων τιμῶν).

Ἐπει τὸν αἰθουσαν ταύτην δὲν θὰ ἐπιτρέπεται ἡ κορήγησις οινοπνευματωδῶν ποτῶν, ἐκτός ζύθου, καὶ θὰ εἰνε πρωρισμένη διὰ τὴν ψυχαγωγίαν τῶν εἰς αὐτὴν συκναζόντων, ήτοι συνομιλίας, παιγνίδια συναναστροφῆς, ραδιόφωνον, διαλέξεις, ἀνάγνωσιν βιθλίων καὶ περιοδικῶν κλπ.

«Οοσοι ἐπιθυμοῦν, θὰ δύνανται νὰ διαμένουν εἰς τὸν «Οἶκον Ναύτου», δοτεῖς ὑπεύθυνοι διὰ τὰς δαπάνας παραμονῆς των, ἐκτός τῶν μελῶν τῶν ὑπηρεσιακῶν ἀποστολῶν, δι' ἡδὲ ἐγγυᾶται ἡ ὑπηρεσία μας. Διατίθενται κοινοὶ κοιτῶνες διὰ 20 καὶ πλέον ἀτομα ἑκατότος, μὲ τιμὴν 40 ἑως 75 σέντης ἡμεροιών δι' ἡδαστον ναυτικόν. Ὅποι τὸς παρούσας συνθήκας τῆς, μεγάλης ἀνέργιας τῶν Ἀμερικανῶν ναυτικῶν, ἡ ἔξοικονμοισις τοιούτου χώρου εἰνε πολὺ δύσκολος καὶ οὔτε ἐνδείκνυται διὰ τοὺς Ἐλλήνας ναυτικούς. Επίσης,

διατίθενται μοναχικά ὑπονοδωμάτια ἀπὸ 1.25 μέχρις 1.95 δολλάρια ἡμεροιών. Ἐπίσης, μὲ ποσὸν 1.25—2 δολλαρίων ἡμεροιών, ἐξασαλίζεται ικανοποιητικὴ τροφὴ εἰς τὴν καφετέριαν τοῦ «Οἴκου Ναύτου».

Ἄδια τὰ μέλη τῶν ὑπηρεσιακῶν ἀποστολῶν δὲν ἐνδείκνυται, πρὸς τὸ παρόν, ἡ μείωσις τῆς κορηγούμενης ἡμεροιώς ἀποζημιώσεως. Ἐκοντες πάντοτε κατὰ νοῦν τὴν δημιουργίαν τῆς περὶ τῆς ἀνωτέρω Ἐλληνικῆς Αἰθουσῆς καὶ τὰ καλλίτερον ἀντιληφθῶμεν τὰ υειονεκτήματα καὶ πλεονεκτήματα, ἀτίνα παρουσιάζει ὁ «Οἶκος Ναύτου», καθὼς καὶ διὰ νὰ προστατεύσωμεν τοὺς ναυτικούς μας διὰ κακῶν τυχῶν ἐπιδράσεις, προήλθομεν εἰς τὰς τάξις καταλλήλους συνεννόσεις καὶ ἐγκατεστήσαμεν εἰς τὸν «Οἶκον Ναύτου» τὰς 4 τελευταῖς τῶν ναυτεργατικὰς ὑπηρεσιακὰς ἀποστολάς. Ευθυνότερα δωμάτια τῶν 1.50 δολλαρίων ἡμεροιών, δὲν κατωρθώσαμεν νὰ ἐξασφαλιώμεν, ἀφ' ἑτέρου, μέχρις διοῦ οἱ ναυτικοὶ κατατοπιθοῦν πιρός τὰς ουσιθήκας τῆς ζωῆς καὶ κινήσεως ἐνταῦθα, δαπανοῦν περισσότερα κρήματα διὰ τροφὴν, κίνησιν κλπ. ἡ εἰς ἀπὸ καιροῦ διαμένων, ὥστε δὲν νομίζομεν, διτὶ εἰνε δυνατὴ οἰδηπότε μείωσις. Ἰσως, βραδύτερον, ἔχει δημιουργηθῆν ἡ ἀνωτέρω Ἐλληνικὴ Αἰθουσα καὶ ὑπάρχει διὰ τοὺς νεοερχομένους ἡ κατάλληλος δι' οἰκονομικῶν διαδικασίων τοιούτων.

»Ἐπὶ τούτοις, θεωροῦμεν ἀναγκαῖον, δηνας φέρωμεν εἰς γνωστὸν σας, εἰς τὸν ναυτικούς μας δὲν ικανοποιεῖ ἡ διαμονὴ τῶν εἰς τὸν «Οἶκον Ναύτου». Παρὰ τὸ ὄμολογούμενον παρ' αὐτῶν καὶ ἐκτὸς ουζηπήσεως ἀνωτέρον ἐπίπεδον καθαριότητος, εὐκολιῶν, ἀμέσου ιατρικῆς συνδρομῆς ὡς ὦρα ἀνάγκης κλπ., ἡ διαμονὴ τῶν εἰς περιβάλλοντος οὐχὶ ἐλληνικόν, μὲ διαφορετικὰς τῶν ἡμετέρων συνθετικὰς κλπ., τοὺς ἐδημούργει δυσάρεστον ἐντύπωσιν. Ἐπίσης, ἔτερος λόγος εἰνε, διτὶ ὁ «Οἶκος τοῦ Ναύτου» εἰνε ἐγκατεστημένος εἰς τὸν Κάτω Πόλιν, δηνας καὶ τὸ Λιμεναρχεῖον καὶ τὰ ἐλληνικὰ καὶ ξένα ναυτικά Γραφεῖα, ἀλλὰ μακρά τοῦ κεντρικοῦ τμήματος τῆς πόλεως, δηνας νυκτερινὴ κίνησις καὶ ποιά τις ἀναψυχή. Ἐπίσης, μάκραν τῶν ἐλληνικῶν κέντρων, ἐστιατορίων κλπ. Τὰς ἀντιλίψεις τῶν ταύτας συμμεριζεται, κατὰ μέρας καὶ τὸ ἐνταῦθα τμῆμα τῆς Ι.Ν.Ο.

»Καθ' ἡμᾶς, τὸ πλεονεκτήματα εἰνε ἀναμφισθῆτα καὶ ἡ τυχόν δημιουργία τῆς Ἐλληνικῆς Αἰθουσῆς θὰ ἀρρι κατὰ μέρας καὶ τὰς τυπονομίας μικρὰ μειονεκτήματα.

»Τελευτῶντες, σᾶς πληροφοροῦμεν, διτὶ διὰ τὴν διάθεσιν ἡμίν της περὶ τῆς ἀνωτέρω αἰθουσῆς ἀπαιτεῖται ἀπόφασις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Αμερικανικοῦ «Οἴκου Ναύτου». Ἐκ τῶν δολιδοσκοπησιῶν, ὡς ἐπηργούμεν, φρονοῦμεν, διτὶ θὰ ἐπιτύχωμεν εὐνοϊκῶν τοιούτων, ἀλλὰ μετὰ πάροδον κρόνου τινός. Ἐπίσης, ἀντεληφθῶμεν, διτὶ τοῦτο θὰ διευκολύνῃ καὶ η καλή ἐντύπωσις, τὸν οἱ ναυτικοὶ μας ἐδημούργησαν εἰς τὴν Διοικουσαν τοῦ «Οἴκου Ναύτου», κατὰ τὴν, ὡς ἀνωτέρω, ἐκεὶ διαμονὴν τῶν.

Βλέπετε, λοιπόν, διτὶ ἡ ἀνωτέρω πρὸ 8ετίας εἰσήγησις οὐδόλως ἀπέπει τὸ ἀπὸ τὴν σημερινὴν ὑπόδειξιν σας. Θὰ ἡτο τὸ πρώτον βῆμα διὰ τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἀνέρων ναυτικῶν καὶ τῶν τοιούτων τῶν ὑπηρεσιακῶν ἀποστολῶν ὑπὸ κοινὴν στέγην, δηνας ἐκτὸς τῆς οἰκογενειακῆς θαλπωρῆς θὰ είχον καὶ τὴν παρακολούθησαν καὶ φροντίδα πού θὰ συνέβαλλον εἰς τὴν τόνωσιν τοῦ ἐθνικοῦ καὶ ηθικοῦ αἰσθήματος. Ἐξελικτικῶς θὰ καθίστατο δυνατὴ ἡ δημιουργία ἐλληνικοῦ πλεόν Οἴκου Ναύτου, ὡς ἔχουν ἐν Νέᾳ Υόρκῃ καὶ οἱ Νορβηγοί, δηνας νὰ ναυτιλίας ἐργάζεται ὑπὸ παραπλησίας πρὸς τὰς ίδιας μας συνθήκας. Γνωρίζω αὐλίστα, διτὶ καὶ δέ αειμνός Αρχιεπίσκοπος Αμερικῆς Μιχαὴλ εἰχε μεγάλως ἐνδιαφερθῆ διὰ τὸ ἔργον τοῦτο καὶ είχεν ὑποσχεθῆ τὴν ἀμέριστον συνδρομήν του καὶ τὴν συνδρομήν Κυριών τῶν Φιλανθρωπικῶν καὶ Πατριωτικῶν ὄργανωσεων ὡν προϊστατο. ἀκριβῶς πρὸς δημιουργίαν τοῦ ἀπαραίτητον θέμικον καὶ οἰκογενειακόν περιβάλλοντος. Ο τότε Διεύθυντής τοῦ Υ.Ε.Ν. Χατζηγεωργίου, μεγάλως ἐπίσης είχεν ἐνδιαφερθῆ τότε η προώθησίς του. Αλλ' εἴπομεν : η ἀσθενής μας πλευρὰ είναι τὸ στάδιον τῆς πραγματοποίεων....

Άλλα, τὸ θέμα τῆς ὄργανωσεως τῆς παραμονῆς ἀριθμοῦ ναυτικῶν μας εἰς τοὺς μεγάλους λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ πρὸς ἐπάνωρασιν τῶν ψυχειοντόρων πλοίων μας, ἀποτελεῖ, κατὰ τὴν γνώμην μου, μέρος ἐνὸς εύπορτέρου προβλήματος, ἀφορῶντας τὸν καθιερώμενον ἀλλ' ἐλλειπτικὸν καὶ δαπανηρὸν μηχανισμὸν πρὸς συμπλήρωσιν τῶν ἐκάστοτε ἐλλειψεων ἐν τῇ συνθήσει τῶν ὑκεανοπόρων πλοίων. Ἀνάγκη θὲν νὰ ἐξετασθῇ τοῦτο ἐν συντάρτησι πρὸς τὸν θεσμὸν τῶν ναυταποστολῶν καὶ τὰς προβλέψεις τῆς νομοθεσίας διὰ τὴν παλινόστησιν. Τὰ θέματα εἰνε, κατὰ τὴν γνώμην μου, συναφῆ καὶ ἀλληλοεξαρτώμενα. Ο ὡραίος καὶ ἀποδοτικὸς θεσμὸς τῶν ναυταποστολῶν, ὡς τὸν γνωρίζομεν, εἰνε πεταλιωμένος καὶ ἀναχρονιστικός. Διὰ τοῦτο καὶ συμπτωματικῶς μόνον ώφελούνται ἐκ τούτου αἱ γαυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, ἀλλὰ καὶ οἱ ναυτι-

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY C° SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ἡτις ἐξασφαλίζει πλέον Ικανοποιητικὴν ἔκτελεσιν τῶν ἐπισκευῶν, παρὰ αἱ πλωταὶ δεξαμεναὶ, διὰ τὰ «Λίμπερτυς» ίδιως, διὰ τὰ διοῖα ἡ

ΤΑΞΥΤΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ υπὸ τὰς καλυτέρας συνθήκας προσωπικοῦ, ἐγκαταστάσεων καὶ κλίματος.

ΚΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ ἐναντὶ παντὸς ἄλλου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ Ατλαντικοῦ, λόγω εύνοϊκῶν συνθηκῶν ἐργασίας

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

κοι. Έπιστρεψή σύμφωνας πρός τάς παλαιάς συνθήκας έργασίας της ναυτιλίας μας πρόδηλως πρός παλινύστησην του απολογισμού εις τό έξωτερικόν ναυτικού (πώς αλλως θα ήδυνατο να συμβῇ; Νά έγκαταλειφθεί εις τήν άλλοδαπή;) θα έπρεπε νά προσαρμοσθῇ πρός τάς σημερινές συνθήκας έργασίας τών ποντοπόρων πλοιων μας και τών ναυτικών μας.

Έχηγουμαι σαφέστερον: «Η νομοθεσία διλων τών προηγμένων ναυτιλιακών Κρατών έπιφυλάσσει τήν ρύθμισιν τών σπουδασιοτέρων ζητημάτων τών αφορώντων τό πλοιον και τό πλήρωμα, κατά τόν έπαναπλουν τού πλοιού είς έθνικόν λιμένα (home port). Τότε λύεται η σύμβασις ναυτολογήσεως, τότε συμπληρώνυται αι έλλειψεις τού πληρώματος, τότε άπλουνται λογώ άσθενειας δοσοι ήδηνσαν κατά τόν πλουν κλπ. Αι περιπτώσεις καν' άς θά γίνουν τά άνωτέρω, έν δωσ τό πλοιον κινεῖται είς τήν άλλοδαπή, είναι σπάνιαι και λαμβανον χώραν διαν ή άναγκη είνει άναπτρεπτος. Διά τά έλληνικά, διως, ωκεανοπόρα πλοια, τά δοποια σπανιώτατα η και ποτέ δέν προσεγγίζουν είς έθνικον λιμένα, τά άνωτέρω γίνονται κατά σύστημα είς λιμένας τής άλλοδαπής μέ διλων τάς έκ τούτου ο κονιομικάς διά τήν έπιχειρησιν συνεπειας. Νομίζω, θιεν, διτι θά πρέπει νά θεωρήσων home ports, όχι μόνον διτι άπο τάς άλλας ναυτιλίας θεωρεῖται, άλλ' άτι πράγματι είνε δια τήν ήμετέραν. Δηλαδή, τούς λιμένας έκεινους, δουσ συχνότερον προσεγγίζουν τά έλληνικά ωκεανοπόρα πλοια, δουσ συμπληρώνουν τάς έλλειψεις τού πληρώματος των, όπου ήπαρχουν έλληνικάι ναυτιλιακά κέντρα. Π.χ. τήν Νέαν Ύόρκην δυσκόλους θά ήδυνατο κανεις νά χαρακτηρίσῃ ως μή συγκεντρώσαν τά στοιχεία τού home port διά τά είς τό δυτικόν ήμισφαίριον πλοια μας. Επίσης τό Λουδίνιον και είς ή δύνι λιμένες τού Κόντινεν παραστάζουν τά αυτά χαρακτηριστικά διά τήν Έλληνικήν ποντοπόρων ναυτιλίαν. Και δουσ μὲν άφορά τάς ναυταποστολάς, θά πρέπει, κατά τήν γνώμην μου, νά όργανονται κατά σύστημα και τρόπον, ώστε άφ' ένδος νά διδεται ή έκπαιριας έξευρέσεως έργασίας είς τους ναυτικούς κατά προτεραιότητα χρόνου άνεργιας και έπιδοτησεως και άφ' έτέρου νά ύπαρχη πάντοτε είς τά κέντρα ταύτα (δι' άτινα και ή νομοθεσία θά πρέπει νά λάθη άναλογον πρόδηλων) απόθεμα ναυτικών έξ δόλων τών ειδικοτήτων, ίνα εύχερων και με τάς μικροτέρας διαπάνας τά είς τήν περιοχήν πλοια συμπληρώνουν τάς έλλειψεις των. Η άργανωσις ναυταποστολής θά έξαρται κυρίως έκάστοτε έκ τών δημιουργουμένων κενών είς τόν ορίζομενον άριθμον απόθεματος, όπερ κυρίως θά συμπληρώνυται διά τών άπολομένων είς τήν περιοχήν τού «έλληνικον ναυτιλιακό κέντρου ναυτικών και οίτινες πλέον δέν θά πρέπει νά παλιννοστούνται είς έλλαδα διά κάθε περίπτωσιν απόλογεων τών είς τήν άλλοδαπήν, άλλα νά αποστέλλωνται έξοδοι τού πλοιού μόνον μέχρι τού πλατεστέρου «έλληνικον ναυτιλιακού κέντρου». Παλιννότησης είς έλλαδα θά γίνεται είς τήν περίπτωσιν τού ναυτικού, τού έχοντος υπερενιαστιον ύπρεσίας είς τό έξωτερικόν ή τού μη δύντος είσεται καταλλήλου πρός έργασίαν (fit for duty) μετά τήν έξοδον τού έκ τού νοσοκομείου.

Βεβαίως διά τήν έξασφαλίσιν τής δυνατότητος ύπάρχεως είς τά έλληνικά ναυτικά κέντρα μονίμου απόθεματος ναυτικών, έκτος τής τακτικότητος και άρθροιστηκής άργανωσέων τών ναυταποστολών και τού περιορισμού τών περιπτώσεων παλιννοστήσεων, είναι άπαραίτητος ή άργανωστις εύκολων ένδιαιτήσεως κλπ., δηλαδή, άναγκη δημιουργίας είς τους λιμένας τούτους «Οίκους Ναύτου», περί άν διά μακρών είς τήν άρχην τής παρούσης. Έτέρος προύτόθετος, ίνα δοθεί δοχείο έχαρακτηρισμός τού «έλληνικον ναυτιλιακού κέντρου» και πλεονεκτήματα ανάλογα πρός τά προβλέπομενα διά τά home ports, είνε ή είς τούς λιμένας τούτους ζωρά κρατική έκπρωσης, ίκανη νά παρακολουθήσῃ τήν άπο δλας τάς πλευράς έφαρμογήν τών νόμων και κανονισμών, νά προστατεύσῃ τούς έχοντας άναγκην προστασίας και, τέλος, νά έπιδιάλη τόν νόμον, έναν παραστή άναγκη.

Τοιαύται έν γενικάς γραμματίς είναι αι σκέψεις, ίνα άφ' ένδος οι «έλλενες ναυτικοί, οι έργασόμενοι έπι άνεαντοπόρων πλοιών καθίσταται δυνατόν νά έξευρίσκουν εύκολωτέρων και τακτικώτερον έργασίαν (έξουδετρουμένων κάπως και τών τοπικιστικών προτιμήσεων ή τοιούτων όφειλομένων και είς έτέρους λόγους) και άφ' έτέρου ίνα τό κονδύλιον τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων δι' έξοδα μετακλήσεως ναυτικών έξι έλλαδος και παλιννοστήσεως. Όπερ είναι τόσον δυσαναλόγως μεγαλύτερων τών έτερων συναγωνιστρών σημασιών τής Ναυτιλίας μας, περιορισθή σημαντι-

κώς. Ίσως, μάλιστα, αι ναυτιλιακαί έπιχειρήσεις θά έστεργον νά άναλάδουν μέρος τής δαπάνης έφαρμογής τοιούτου σχεδίου («Οίκος Ναύτου», τακτικαί ύπηρεσιακαί απόστολαι) έναντι του σημαντικού περιορισμού τών έξδων των διά παλιννοστήσεις και μετακλήσεως ναυτικών. Τούτο, θμως, άποτελεί λεπτομέρειαν, ήτις, μετά πολλών άλλων, τινές τών άποιών είναι λιαν σοφαραί και ούστιδεις (π.χ. έξασφαλίσις άδειας παραμονής τών ναυτικών μας είς τούς άντιστοιχους λιμένας) θά πρέπει επισταμένως νά μελετηθούν παρά τών άρμοδιων.

Συγχωρίστε με, κ. Διευθυντά, έαν έπεξετάθη περισσότερον τού δέοντος είς μιαν έπιστολή δι' ήν άφορμην έδωσε τό περι ού δ λόγος άρθριδιον σας. Τό θέμα, θμως, είναι μέγα και εύκόλως παρεσύρθην. Μέ πολλήν φίλιαν και έκτιμησιν

Πειραιεύς, Οκτώβριος 1958

ΤΑΚΤΙΚΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΗΣ

ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Η άπο καιρού έκπασσασα ναυτιλιακή κρίσις, ήτις, ώς φαίνεται, θά είναι μακράς διαρκείας, φέρει είς τήν άπόγωνσιν άλοχληρον τών ναυτεργατικών κόσμων και περισσότερον τούς έτών έπαρχιών, οι όποιοι έγινουν. κυριολεκτικώς, έγκαταλειφθή είς τό έλεος τού Θεού. Ός νά μή ήρκει, διως, τούτο, έχουμει και τούς άρμοδιούς τού Υπουργείου διά νά έπιπεινούν με τάς άποσεις των τήν καταστορήν μας ού διό μόνον διά τού έπαγγελματικού πληθωρισμού, είς τόν όποιον μάς δόγησαν, άλλας και διά τής δημιουργίας ήμιμασθων στελεχών τής Ναυτιλίας μας. Ειδικώτερον είς τόν κλάδον μηχανικών, όπου ή μεταπολεμική άναπτυξί τών παραστοπών συστημάτων τών πλοιών άπαιτει έμπειρα στελέχη, μηχανικούς διοίσιας τεχνικής καταρτίσεως, ή είσοδος αυτών τών ήμιμασθων προκαλεί μεγίστην ζημιάν είς τήν διάλογη. Χαρακτηριστικὸν είναι, διτι ο έπολιστην που στρέφονται πρός τούς άλλοδαπούς συναδέλφους μας, τό αιτιολογικού αυτό έπικαλουνται, τήν έλλειψιν, δηλαδή, Ικανής καταστίσεως τών Έλλήνων.

Παρα ταύτα, έξασκολούμενην, δυστυχών, οι ιθύνοντες τό Υπουργείον Ναυτιλίας, νά έπιμενουν είς τήν μείωσιν τών χρονικών δρίων τεχνικής καταρτίσεως τών νέων και είς τήν παραχώρησιν πάσης διευκολύνσεως διά τήν άπόκτησιν διπλώματος και πιτυίου.

Και έδω άρχιζει τό δράμα τής άνεργίας. Η χαριστική θολή τού ΥΕΝ μέτε 400 διπλώματα τών νεοεισχομένων είτο τόν κλάδον μηχανικών, δημιουργεί μέγα πρόβλημα. Εφόσον έγνωρίζον οι άρμοδιοι, διτι έπαρχοις ήδη 1000 άνεργοι γ'. μηχανικοί διστι έπροσθεσαν και έτερους 400; Διά νά έπιπεινούν τήν έξασκολίων μήποιαν.

Τό Υπουργείον Ναυτιλίας γνωρίζει καλώς, διτι τά παρωπλισμένα σκάφη μας άνεργονται είς 459. Και έδων άκομη ύποτεθή, διτι θά έκκινησουν ταύτοχρόνως δλα αυτά τά σκάφη, πράγμα άπιθανον, θά έναυτολογούντο πάλιν 917 γ' μηχανικοί. Θά ενένουν, δηλαδή, είς μόνιμον άνεργοιαν 482 γ' μηχανικοί είκ τών 1400 άνεργων σημεούν. Ίδουν ποίον κακόν συνετέλεσθη, άγνωστον δείναι και πού θά καταλήξῃ.

Έαν πραγματοποιηθή τελικῶς ή έσσοδος τής Πανελλήνιου «Ενώσεως Μηχανικών Ε. Ν. είς τόν κόλπους τής Π.Ν.Ο., καθώς θμολογείται, θά πρέπει τό νέον διοικητικόν συμβούλιον αυτής νά προσέξῃ πολλών τούς δρούσος και τάς συνθήκας ύφ' άς θά πράξῃ τότο. Διότι, ένδεχομενώς, νά εύθυναι κάποτε εύθυναι από τούς άπευθύνους τής Ναυτιλίας τήν χαριετίζομεν μαζί με δλόκληρον τόν ναυτικόν μας κόσμον.

Θεσ/νίκη, 16 Σεπτεμβρίου 1958

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΟΛΑΚΙΔΗΣ
Α' μηχανικός Ε.Ν.

Σ.Η.Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Ό επιστολογράφος θμιλεί περί τού πληθωρισμού τών γ' μηχανικών και έχει δικαιον είς τάς σχετικάς παρατηρήσεις του. Διατί, διως, δεν άναφεσι τοι διά την είς τούς πρότους μηχανικών και τούς δηλολημηχανικούς ιδιαιτέρως πληρη άνεπάρκειαν. Τελεί, δρά γε, έν γνώσει πόσον σπανίζουν ούτοι;

Μετά πάσης τημής

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΟΛΑΚΙΔΗΣ

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

Δ/π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έναστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.
διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ. ΡΟΔΟΝ..

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ. Πάτρας, Σάμην, Ιθάκην,
Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

Δ/π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

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

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

Δ/π "ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

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

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

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

Η ΑΠΟΓΡΑΦΗ

Κύριε Διευθυντά,

Έδιάβασα, ότι το «Υπουργείον Ναυτιλίας θὰ προσθῇ εἰς μίαν γενικήν απογραφὴν τῶν κατὰ κλάδους ναυτικῶν μας. Λέγεται, ότι πολλὰ τὰ ἀγαθὰ θὰ προκύψουν ἀπὸ αὐτῆν.

Εἶμαι, δόμως, περιεργός νά ιδώ ἄν κατ' αὐτὴν θὰ ἀπογραφοῦν καὶ ἀπαντοῖ οἱ Ναυαρχοὶ καὶ οἱ ἀξιωματικοὶ συνταξιούχοι τοῦ Β. Ν., οἱ ἐργαζόμενοι ὡς πλοίαρχοι καὶ μηχανικοὶ εἰς τὸ «Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, καθὼς καὶ οἱ συνταξιούχοι τοῦ Ε. Ν., οἱ ἐργαζόμενοι εἰς τὰ ὑπὸ ἔνεας σηματικὰς πλοιὰς μας. «Ολοὶ αὐτοὶ συνταξιοδοτοῦνται καὶ ἐργάζονται, ἐνῷ παραμένουν ἀνεργοὶ αὐτοὶ ποὺ πραγματικά ἔχουν ἀνάγκην ἐργασίας.

Διερωτῶμαι, ἐπίσης, πῶς θὰ ἀπογραφοῦν οἱ ἐργαζόμενοι, ὡς ἀξιωματικοί, ἐπὶ τῶν ἔνεας πλοιακήσις σκαφῶν — ἐδραϊκῶν, σκανδιναύικων κλπ. — οἱ ὅποι οἱ εἶνε καὶ ἐκ τῶν καλλιτέρων τοῦ ἐπαγγέλματος, δεδομένου, ότι διμιούν δύο καὶ τρεῖς ἔνεας γλώσσας, διοικούν δὲ Σουηδούς καὶ Νορβηγούς, γνωστούς εἰς δόλους μας διὰ τὴν ναυτικότητά των. Μήπως θὰ ἀπογραφοῦν, βάσει τοῦ ναυτολογίου τῶν ὡς ναυτοπαίδων, ὅπως ἀνεχώρησαν διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τὴν «Ἐλλάδα», η θὰ ἀναμένωμεν τὴν ἐπιστροφήν των καὶ τὴν ἐπιλήρωσιν..., τῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. ὑποχρεώσεων των; «Ἄλλα δέν θὰ εἰνε τότε ἀργά;

Ίδου μερικὰ ἀκόμη προβλήματα, τὰ διποία θὰ πρέπει νὰ προσέξῃ ἡ ἐπιτροπὴ τῆς ἀπογραφῆς.

Εὔχαριστῶ διὰ τὴν φιλοξενίαν
ΤΑΚΤΙΚΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΗΣ ΣΑΣ

Σ.Η.Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Κατὰ τὸ μέγιστον δινατόν ποσοστὸν τῶν ἐν ἔνεργεια ναυτικῶν θὰ διενεργηθῇ ἡ ἀπογραφή. Θὰ σημειωθοῦν, βεβαίως, καὶ αἱ παραλείψεις. Δέν θὰ ἀλλοιώνουν αἰσθητῶς τὸ τελικὸν ἀποτέλεσμα.

ΟΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Ἐπιλαμβάνομαι θέματος, δηπερ εύρυτατα πῦποι συνεζητήθη ἀπὸ διαφόρους συνεργάτας καὶ ἐπιτολογράφους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Διαφόρους εἰς ἔκαστος αὐτῶν διετύπωσεν ἀπόφεις.

Τὸ ζήτημα ἔγκειται εἰς τὸ ἐδν ἢ ἀπονομή νέων διπλωμάτων θὰ ἐπρεπε νὰ τεθῇ ὑπὸ δραστικὸν ἐλεγχον ἢ καὶ ὀλοσκερῶν νὰ σταματήσῃ μέχρις ὅτου ἡ πλήττουσα τὴν Ναυτιλίαν κρίσις παρέλθῃ.

Θὰ τὸ, δόμως, ἐνδιαφέρον νὰ γνωσθῇ, διὰ, παρὰ τὸ σοβαρὸν δύκον τοῦ παρωπλισμένου τοννά, η ἀλλεψίς καλῶν καὶ ἔξειδικευμένης καταρτίσεως ἀρχιμηχανικῶν διὰ τὰ σύγχρονα πλοία, μὲ τὰς ὑψηλῆς πιεστήσεως θερμικὰς ἔγκαταστάσεις των, εἰδικώτερον δὲ ἀρχιμηχανικῶν διὰ σκόφον «Τ. 2» εἰνε τόσον ὁξεία, ὥστε νὰ σπανίζουν σύτοι, ὅπως οι μαῦροι ἀδάμαντες.

Ἡ πείρα μοῦ ἐπιτρέπει νὰ γνωρίζω, διὰ, ἐνῷ οἱ «Ἐλληνες πρῶτοι μηχανικοὶ ἀρκετὰ καλῶν κατέχουν τὰ τῶν ἀμτοπαραγωγῶν ἔγκαταστάσεων τῶν νέων πλοίων καὶ τῶν «Τ. 2», διαν θὰ φέρουν πρὸ τῶν ἀλε-

τροπαραγωγῶν συστημάτων, ἐμφανίζονται ἀθόοι τῆς ὑποθέσεως. Μετό δέους προσθέπονται τὸ μηχανονοστάσιον, λ. κ., τῶν «Τ. 2».

Ἡ καλυτέρα, κατὰ τὴν γνώμην μου, προσέγγισις εἰς τὸ πρόβλημα θὰ πῆτο ἡ ἐπίμονος προσθοὴ τῆς ἀπαιτήσεως δι᾽ εὐρυτέρας γνώσεις τῶν πρώτων μηχανικῶν καὶ ἡ αὐτοπροτέρευτη δύσασαν τῶν γνώσεων αὐτῶν κατὸ τὰς ἐπιλύματα ἔξετάσεις, ἀφιεμένου, σμως, ἀπεριορίστου τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑποθαλλομένων εἰς ἔξετάσεις. Καὶ οὕτω θὰ ἀνυψωθῇ ποιοτικῶς τὸ ἐπαγγελματικὸν ἐπίπεδον τῶν μηχανικῶν, χωρὶς νὰ περιορισθῇ διὰ τεχνητῶν μέσων ἡ ἀνοδος τῶν ικανῶν.

Ἄς μὴ λησμονήται, διὸ εἰς τὴν ἐποχὴν αὐτὴν τῆς εὐρυτάτης τεχνολογίας, ἡ τεχνικὴ γνώσης προορίζεται καὶ πρὸς ἔξαγωγήν καὶ τὰ καλῆς καταρτίσεως ἀποτέλεσμα, τὰ ὅποια θὰ πῆτο δυνατόν νὰ προπαρασκευάσωμεν εἰς τὴν «Ἐλλάδα», εὐχερέστατα θὰ ἔξευρισκον τὴν καλὴν ἀπαντούσιον εἰς τὸ ἐπωτερικόν, εἰς τὰ τόσα καὶ τόσα ἡλλονικῆς ιδιοκτησίας πλοῦ.

«Οχι, λοιπόν, περιορισμὸν εἰς τὸ ἀριθμὸν τῶν εἰσερχομένων εἰς τὸ μηχανονοστάσιον, ἀλλά, μᾶλλον, ἐνθάρρυνσιν καὶ ὑποστήριξιν, εἰς τρόπον, ώστε περισσότεροι καλῆς καταρτίσεως τεχνικοὶ θὰ επιτυχάνουν τὸ δίπλωμα. Διὰ τούς διπλωματούχους αὐτούς, ἀνεξαρτήτως τῶν μεταπτώσεων τῆς ναυλαγορᾶς, θὰ ὑπάρχη πάντοτε θεοίς εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορὰν ἐργασίας.

Φιλικώτατα
Δ. Δ.

Νέα Υόρκη, 'Οκτώβριος 1958

Σ.Η.Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Περιορισμὸς εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν παρεχομένων διπλωμάτων δέν ὑφίσταται. Ο αὐτοπρότερος ἐλεγχός τῶν ἔξεταζομένων ὄρθοτατα ὑποδικεύεται ἀπὸ τὸν φίλον ἐπιστολογράφον.

ΣΥΝΩΝΥΜΙΑΙ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς Ιης 'Οκτωβρίου καὶ εἰς τὴν σελίδα 21 ὑπὸ τίτλου «Περιτέταις πλοίου καὶ ταλαιπωρίας ἐπιβατῶν ἀναγράφεται εἰς τὴν ἀναφοράν τῆς Τουριστικῆς Ἀστυνομίας Κερκύρας, σχετικῶς μὲ τὰς σημειώσεις ἀνωμαλίας λόγω τῆς ἐπισυμβάσης βλάβης τῶν μηχανῶν τοῦ δ)π «ἈΔΡΙΑΣ», τὸ ὄνομα τοῦ Πρακτορείου Ματαράγκα (προφανῶς Πρακτορείου Κερκύρας) χωρὶς ἄλλην τινὰ ἐνδειξιν ὅντας ἡ δράσα αὐτοῦ.

Ἐπειδὴ κατὰ τὴν γνώμην μας πιθανὸν νὰ προκληθοῦν ἑσφαλμέναι ἐντυπώσεις ἐκ μέρους τοῦ ἐπιβατηγοῦ κοινοῦ διὰ τὴν ἀρτίαν λειτουργίαν καὶ καλὴν ἔξυπηρτεσιν αὐτοῦ ἐκ μέρους τοῦ Γραφείου μας, παρακαλοῦμεν ὅπως διευκρινήσητε εἰς τὸ προσεχές τεύχος σας, διὰ τὸ ἡμέτερον Πρακτορείου ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ ΠΕΡ. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ», γωνία «Ἀκτῆς Ποσειδώνος καὶ Λεωχάρους, Πειραιέως, ἀντιπροσωπεύοντας τὰς ποντοπόρους Ναυτικάς Ἐταιρίας Γ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ Α.Ε., Ε. ΔΡΑΚΟΥΛΗ, Α/ΦΟΙ ΚΑΡΑΒΙΑ, Κ. ΣΤΑΜΑΤΙΟΥ (φορτηγὰ πλοῖα) καὶ τὸ δόποιον διατηρεῖ τημῆσα διὰ τὴν ἔξυπηρτεσιν τῶν ἐπιβατικῶν γραμμῶν Μεσογείου καὶ ἐπωτερικού, οὐδὲνσιαν σχέσιν ἔχει, πλὴν τῆς συνυνωμίας, μὲ τὸ Πρακτορείον ΜΑΤΑΡΑΓΚΑ Κερκύρας, ὡς καὶ μὲ τὰ συνώνυμα Πρακτορεία κ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΜΑΤΑΡΑΓΚΑ Πειραιῶν καὶ κ. ΣΥΠΡΟΥ ΜΑΤΑΡΑΓΚΑ Αθηνῶν.

Εὔχαριστούτες
Μὲ φιλικοὺς χαριτωμούς
ΤΗΛ. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΖΙΟΝ

Κύριε Διευθυντά,

Σᾶς εὔχαριστούμεν διὰ τὸ δημοσίευμά σας τῆς 15ης Σεπτεμβρίου ὑπὸ τὸν τίτλον «Ο Οἶκος τοῦ Ναύτου εἰς Χίον». Ἐπιτρέψατε μᾶς νὰ συνεχίσωμεν ἐπὶ τοῦ ίδιου θέματος.

Οἱ ἀρμόδιοι ἐπιφρέστησαν τὰς εὐθύνας διὰ τὴν μὴ ἐπέκτασιν τῶν προνομίων τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» καὶ εἰς τὴν Χίον, εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς διεύθυνσεως τοῦ ἐντάυμα Σκυλιτσείου Νοσοκομείου ὅπως μὴ συμβληθῇ μετὰ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» ὑπὸ τοὺς προβαλλομένους ὑπὸ αὐτοῦ ὄρους. Οὕτω, πάσας σχετικὴ ἔνέργεια διεκόπη ἡ, μᾶλλον, η μόνη ἀναληφθείσα δὲν πρωτηθῇ.

Δὲν γνωρίζουμεν ποῖος εἶνε ὁ χαρακτὴρ τοῦ Σκυλιτσείου Νοσοκομείου. Εἶνε τοῦ ἔδρα μερικὸν κρατικόν, δημοτικὸν νοσοκομεῖον ἡ ίδιωτικὴ ἐπιχείρησις; Οἱ πάντες, δόμως, γνωρίζουν, διὰ εἰς τὸ Κέντρον, παρὰ τὸ πλήθος τῶν Νοσοκομείων, ἔχουν γινεῖ συμβάσεις καὶ μὲ ἐξωτερικού Ιατρεία καὶ κλινικῶν, ἐνῷ περὶ τούτου, οὐδὲνιαν καὶ υπάρχουν καὶ Ιατροί εἰδικοτήτων, πρόθυμοι δὲν προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας τῶν εἰς τὴν Τάξιν τῶν ναυτικῶν ὑπὸ τοὺς Νοσοκομείους.

«Ηδη, δόμως, ἐδρεύει εἰς τὴν Χίον Ναυτεργατική «Ενωσις Ποντοπόρων Πλοίων» μεταξὺ τῶν σκοπῶν τῆς ὅποιας περιλαμβάνεται καὶ ἡ προστασία τῶν μελῶν της, ἡ ὑπέρ αὐτῶν μέριμνα, καθὼς καὶ ἡ ἐξαρκείσις τῶν δικαιωμάτων τῶν ναυτικῶν ἐκ τῶν ἐν γένει Ασφαλιστικῶν τῶν Οργανισμῶν.

Μετὰ τιμῆς

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ

τῆς «Ἐγώσεως Έργατῶν Θαλάσσης Ποντοπόρων Πλοίων Νομοῦ Χίου»

ΚΑΙ Η ALTERA PARIS

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὴν ὑπὸ ἀριθ. 21 σελίδα τοῦ περιοδικοῦ σας ἡμερομηνίας Ιης 'Οκτωβρίου 1958 δημοσιεύονται ὑπὸ τίτλου «Περιτέταις πλοίου» πληροφορίαι διὰ τὰς ἀλλεπαλλήλους βλάβας τοῦ Δ)π «ἈΔΡΙΑΣ».

Ἐπιθυμούμεν καὶ ἡμεῖς, ὡς ἐκ τῆς ὑπευθύνου θέσεών μας τῶν διαχειριστῶν τοῦ πλοίου, νὰ σᾶς δώσωμεν τὴν κάτωθι ἀπάντησιν διὰ νὰ συγκρίνητε μὲ τὰς ιστορικὰ γεγονότα ὡς ἐν τῷ πραγματικότητι ἀναφέρετε καὶ δυνηθῆτε νὰ ἔχαγγάπτε συμπέρασμα, ἂν η συμπεριφορά μας ὑπῆρξεν ἡ ἐνδιεξιγμένη ἐκ τῶν περιστάσεων ἔναντι τοῦ ταξιδιωτικοῦ κοινοῦ. Ιοῦ Τὸ «ἈΔΡΙΑΣ» προερχόμενον ἐκ Βρινδησίου—Κερκύρας τὴν 19 Αύγουστου, συνεπέιτα ροῆς ε.σ. ἐν χιτώνιον τοῦ κυλινδρου, ἀντικατέσθησε τοῦτο ἐν πλῷ, μὲ υπάρχουν ἀμοιβῶν καινουργές εἰς τὸ πλοίον (πράγμα συνηθέστατον εἰς τὰ πλοῖα ἐσωτερικῆς καύσεως).

Represented also at: LUBECK KIEL

TELEGRAMS: "ERMIS,"

2ον) Τὸ πλοίον μὲ τὴν ἄφιξιν του εἰς Πειραιά, κριθὲν κατάλληλον πρὸς πλοῦν ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π., συνέχισε τὸν πλοῦν του πρὸς Δωδεκάνησα.

3ον) Τὴν 21 Αὐγούστου 1958 ἔξωθι τῆς Λέρου, συνεπείᾳ ἀχρηστεύσεως τῶν ἀντιλιών λιπάνεσσας καὶ φύξεως κυρίων μηχανῶν, τὸ πλοίον υπεχρεώθη νὰ χρησιμοποιῇ τὴν ἀμοιβὴν ἀντιλίαν, ταξιδεύων μὲ ἡλιττομένην ταχύτητα (12 μιλία ἀντὶ 16), κινούμενον μὲ τὰς δύο μηχανᾶς καὶ οὐχὶ μὲ τὴν μίαν, ὡς ἀναγράφετε, ἀφιχθὲν εἰς Ρόδον μὲ καθυστέρησιν λόγῳ τῆς μειομένης ταχύτητος. Εἰς Ρόδον τὸ πλοίον υπεχρεώθη ὑπὸ τῶν ἑκέ. Λιμενικῶν Ἀρχῶν νὰ ἐπαναπλεύσῃ εἰς Πειραιά κενῶν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων πρὸς ἐπιθεώρησην τῶν βλαβῶν του. Πράγματι τὸ πλοίον κατέπλευσεν εἰς Πειραιά τὸ Σάββατον πρωίσαν 23.8.58, διανύσαν τὸ ἀπὸ Ρόδου εἰς Πειραιά ταξίδιον ἐντὸς ὥρων 22 ½ κινούμενον πάντοτε διὰ δύο μηχανῶν. Ἀμέσως ἐπελήφθησεν τῶν ἐπισκευῶν τοῦ πλοίου, συμμορφούμενοι πρὸς τὰς ὑποδείξεις τῆς Ὑπηρεσίας Υ.Ε.Π. (Ε.Ε.Π.).

Εὐρισκόμεθα εἰς τὴν παραμονὴν τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ Δ)Π «ἈΔΡΙΑΣ» διὰ τὴν ἔκτελεσιν δρομολογίου γραμμῆς Ἰονίων—Κερκύρας—Βρινδήσιου ὡρῶν 12ην μεσονυκτιον. Οἱ τεχνικοὶ μᾶς ἀναφέρουν, ὅτι εἰνε ἀδύνατον τὸ πλοίον νὰ ἀναχωρήσῃ τὴν ἐπομένην μεσημέριαν 25)8, λόγῳ ἀνάγκης παραμονῆς του εἰς Πειραιά ἐπὶ μίαν ἔβδομάνα πρὸς ἐπανόρθωσιν τῶν ζημιῶν του.

Ἡ πρώτη μας μέριμνα ὑπῆρχεν ἡ ἀντιμετώπισις τῶν υποχρεώσεων τοῦ Δ)Π «ἈΔΡΙΑΣ» διὰ Ἰονίους—Βρινδήσιου. Ἐστράφημεν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ναυλώσεως τοῦ ἀ)π «ΦΡΥΝΗ» τοῦ μοναδικοῦ εὐρισκούμενου εἰς τὸ λιμένα Πειραιῶς τὸ Σάββατον μεσονυκτιον. Νόκτωρ ὁ ἡμέτερος κ. Πέτρος Ποταμίανος ἀφύπνισε τὸν ίδιοκτήτην τοῦ ἀ)π «Φρύνη». Κ. Λάττην, κοιμώμενον ἐντὸς τοῦ πλοίου του, ἵνα συζητήσῃ τὴν ἀνάληψιν ὑπὸ τοῦ ἀ)π «Φρύνη» τῶν υποχρεώσεων τοῦ Δ)Π «ἈΔΡΙΑΣ». Συνέφωνθησαν τὰ πάντα, ἀδιαφορήσαντες διὰ τὴν ἐπιδάρυσιν μας μὲ τριπλάσια χρήματα ἀπὸ δύο εἶχομεν εἰσπράξει, τοῦ κ. Λάττη διατηρήσαντος μίαν ἐπιφύλαξιν δοσοῦ ἀφορᾶ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου του. Δὲν ἐπραγματοποιήθη τελικῶς ἡ ναυλωσις τοῦ ἀ)π «Φρύνη», διότι, λόγῳ τῆς μεσοδιουσῆς Κυριακῆς ἀργίας, ὅτο ἀδύνατος ἡ ἀσφάλισις τοῦ πλοίου εἰς τὴν ἀγγλικὴν ἀγοράν.

Ἐφθάσαμεν εἰς τὴν χρεωγὴν τῆς Κυριακῆς 25)8. Ἐλλείψει ἐτέρου καταλλήλου πλωτοῦ μέσου εἰς τὸν λιμένα μας, πλὴν τοῦ ὑπερκεανίου «ΟΛΥΜΠΙΑ», τὸ δόποιον, ἀσφαλῶς, δὲν θὰ ἔδεστο νὰ ναυλωθῇ διὰ Κέρκυραν—Βρινδήσιου, ἐστράφημεν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ἔξασφαλίσεων Πούλμαν καὶ Λεωφορείων. «Υπὸ τὰς εὐχαριστίας τῶν ἐπιβατῶν τοῦ Δ)Π «ἈΔΡΙΑΣ», ξένων καὶ Ἑλλήνων, διὰ τὴν ἀμεσον ἀντιμετώπισην τῆς ἀπρόδελπητου ἀκίνησίας τοῦ «ἈΔΡΙΑΣ», οὗτοι προωνθησαν μέσω «Ηγουμενίτης εἰς Κέρκυραν, ὅπου τοὺς ἀνέμενε τὴν Δευτέραν

26)8 τὸ ἔτερον δ)π μας «Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ» (ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ) πρὸς μεταφοράν των εἰς Βρινδήσιον, ἀναλαμβάνοντος οὔτω τοῦ δ)π «ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ» τὴν Δευτέραν 26)8 ἀπάστας τὰς υποχρεώσεις ἐκ Βρινδήσιον τοῦ δ)π «ἈΔΡΙΑΣ» (ἡμέραν ἀναχωρήσεως τοῦ «ἈΔΡΙΑΣ» ἐκεῖθεν), συγκεντρωθέντων περίπου 300 ἐπιβατῶν ἐκ διαφόρων εὐρωπαϊκῶν χωρῶν δι' Ἐλλάδα.

Διὸ τοὺς ἐπιβαταὶ τοῦ δ)π «ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ» ἐμεριμνήσαμεν δι' ἀναφορᾶς μας πρὸς τὸ Στὸν Ε.Ε.Ν., διόπει μεταφερόντων εἰς Πάτρας—Πειραιὰ διὰ τοῦ ἀναχωροῦντος τὴν ίδιαν ἡμέραν ἐκ Κερκύρας δ)π «ΦΙΛΙΠΠΟΣ» (πλοῖον ισαίου εἰς Ικανόποτα πρὸς τὸ δ)π ει'. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ» (ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ) ἐξηγήσαντες βεβαίως εἰς τοὺς ταξιδιώτας τὸ ἀπόχημα τοῦ «ἈΔΡΙΑΣ», οὗτοι δὲ ἀναγωρίσαντες, ὅτι δὲ δόντος ἐμεριμνήσαμεν δι' αὐτούς, μᾶς ἔξεφρασαν τὰς εὐχαριστίας των Κατέχομεν εἰς τὴν διάδεσιν σας εὐχαριστήριον ἐπιστολὴν τοῦ ἑπτή κεφαλῆς Ιταλικῆς ὁμάδος Ιταλοῦ κ. NANNI, ἐκφράζοντος τὴν Ικανοποίησίν του. Πρὸς δογμαν σας τὸ δ)π «ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ» ἐπλεύσιεν εἰς τὸ δ)π «ΦΙΛΙΠΠΟΣ» χωρὶς νὰ παραπτηρῷ οὐδεμία ἀταξία πλὴν τῆς καθιστερήσεως, ἵνα ἐπιδιδασθοῦν οἱ 250 ἐπιβάται.

«Οσον αφορᾶ τὰ αὐτοκίνητα, τὰ εὐρισκόμενα ἐπὶ τοῦ δ)π «Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ» («ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ») δεδομένου, ὅτι τὸ πλοῖον τοῦτο τὴν ἐπομένην ἡμέραν θὰ κατέπλευσεν εἰς Πειραιά, ἐπρότειναν οἱ ἐπιβάται νὰ παραμείνουν ταῦτα ἐντὸς τοῦ πλοίου.

Οἱ ἐκπρόσωπος τῆς Ὑπηρεσίας Τουρισμοῦ τῆς Ιταλίας μᾶς παρέδωσαν ἐπιστολήν, ηῆτις ἀναφέρει τὰς λέξεις «Viva Grecia» «Viva Potamianos».

4ον) «Ἀπὸ τῆς 24 Αὐγούστου μέχρι τῆς 31 Αὐγούστου τὸ «ἈΔΡΙΑΣ» ἐτέλει ἐν ἀκινησίᾳ εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς πρὸς ἔκτελεσιν τῶν ἐργασιῶν ἐπισκευῆς τῶν βλαβῶν του, συμφέρων πρὸς τὰς ὑποδείξεις τῆς Ε.Ε.Π., ηῆτις καὶ παροκλούσθει τὰς ἐργασίας ταῦτας, τόσον ἐντὸς τοῦ πλοίου δοσον καὶ εἰς τὸ ἀναλαβόν τὰς ἐργασίας ἐργοστάσιον Νομικοῦ Λύρα.

Θθάνομεν εἰς τὴν 31)8 58 ἡμέραν Κυριακήν, ἡμερομηνίαν ἔξαγγελίας τοῦ δρομολογίου τοῦ «ἈΔΡΙΑΣ» πρὸς Ιόνια—Βρινδήσιον. Πράγματι τὴν 3ην μ.μ. τῆς ὡς ἀνω ἡμερομηνίας τὸ πλοῖον ἀποπλεῖ ἐκ Πειραιῶς κατόπιν σῆματος τῆς Ε.Ε.Π. καὶ Κ.Λ.Π., διό τὸ πλοῖον περατώσαν τὰς ἐπισκευῆς του εἰνε Ικανὸν πρὸς πλούν. Ἡ ίδια Ὑπηρεσία, τῷ αἵτησε μας, συνώδευσε τὸ πλοῖον μέχρις Ισθμίας Κορίνθου. Τὸ πλοῖον συνεχίζει κανονικῶς τὸν πλοῦν του καὶ διέρχεται ἐκ τῶν λιμένων Πατρῶν — Ζακύνθου — Ἀργοστολίου.

Τὴν 1ην Σεπτεμβρίου ἀναχωρήσαν ἡ ἀργοστολίου, συνεπείᾳ βλάβης τῆς ἀριστερᾶς μηχανῆς του, ἐπαναπλεῖ εἰς ἡργοστολίον (λεπτομέρεια)

“TAGAROPULOS CORPORATION, COLON REPUBLIC OF PANAMA SHIP CHANDLERS

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

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

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Kattulas

POSTAL ADDRESS AND TELEPHONE NUMBERS..

TAGAROPULOS, S.A.

BOX 443 COLON

TELEPHONES DAY 1000
NIGHT 1003

INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S.A.

BOX 277

TELEPHONE 1315

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

2638 Kcs.

HPA - 23

2738 Kcs.

(ON THE AIR DAILY, INCLUDING SUNDAYS)

PROMPT, 24 HOUR SERVICE WITH THE BEST PRICES IN PANAMA

You can receive your seastores, groceries and liquor requirements by transmitting your requisition directly to us. We will also be happy to dispatch messages to your Agents at any time



'Από τήν Φιλαδέλφειαν μέχρι τοῦ 'Ακρωτηρίου Χένρυ - Cape Henry - μέσω τῆς διώρυγος C & D τῆς Βαλτιμόρης 244 μίλια. Διὰ τοῦ 'Ατλαντικοῦ 231 μίλια.



Ο. Κ. ΕΜΜ. Α. ΧΩΝΔΡΟΥΛΗΣ

Διευθυντής, τοῦ έλληνικοῦ τημέτοπος, σύστη κατά τὰ τελευταῖα ἐννέα ἔτη συνθέται μὲ τὰ ναυπηγεῖα Μέρυλαντ καὶ προσωπικός ἑποτεύει τὰς ἐργασίας τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν.

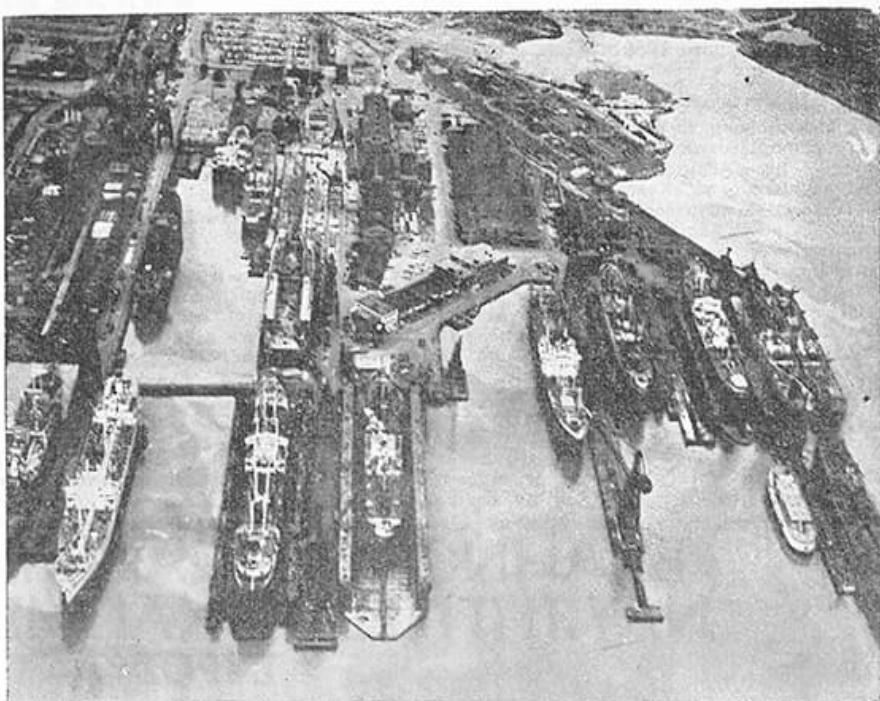
Accessibility



Η στρατηγικὴ θέσις τῶν Maryland Shipbuilding & Drydock Company η πρὸς τὰ ὁποῖα προσέγγισις ἀπὸ Βορρᾶν καὶ Νότον γίνεται δι' ἀσφαλοῦς ὑδατίνης δόδον, ἐπιτρέπει ταχεῖαν τὴν διέξοδον πρὸς τὰ πεδία τοῦ 'Ατλαντικοῦ ὥκεανοῦ. Μία ἀπὸ τὰς καλυτέρας ἔξωπλισμένας ὁργανώσεις τῆς ἀκτῆς τοῦ 'Ατλαντικοῦ κεῖται ἐδῶ, προητοιμασμένη νὰ διενεργήσῃ τὰς ἐπισκευάς σας ταχέως, ίκανοποιητικῶς καὶ μὲ οἰκονομίαν κόστους. Ο πλήρης ἔξωπλισμός των περιλαμβάνει τέσσαρας μονίμους δεξαμενάς, ἀνυψωτικῆς ίκανότητος μέχρι 18 χλ. τόννων, καὶ τὰ πλέον σύγχρονα καὶ καλύτερον ἔξωπλισμένα μηχανουργεῖα.

Ἐπιτρέψατε μας νὰ ἔχουμε τὰ πλοῖα σας, τὰ καταπλέοντα εἰς τὴν ἀνατολικὴν ἀκτὴν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

•
Τέσσαρες μόνιμοι δεξαμεναὶ ἀνυψωτικῆς ίκανότητος μέχρι 18 χ. τόννων.



Maryland Shipbuilding & Drydock Company

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ & ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ: ΒΑΛΤΙΜΟΡΗ 3, ΜΕΡΥΛΑΝΤ

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: MARDOCKCO - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ELGIN 5-0500
ΓΡΑΦΕΙΑ: ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ 1 BROADWAY - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ DIGBY 4-0934

Η ΚΡΙΣΙΣ ΤΟΥ 1930 ΚΑΙ Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ

Εις τὴν κατωτέρω δημοσίευμένην μελέτην «Οὐεστινόδρυ» συγκρίνεται ἡ παρούσα κρίσις τῆς Ναυτιλίας, βάσει ώρισμένων στατιστικών δεδομένων και ύπολογισμών, μὲ τὴν μεγάλην κρίσιν τοῦ 1930. Συνάγεται τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ δυσπραγία θὰ παραταθῇ μέχρι καὶ τοῦ τέλους, ἵσσως, τοῦ ἔτους 1959 καὶ αἱ καλαὶ διὰ τὸ πλοίον ἥμεραι μόλις περὶ τὸ 1961 ἡ καὶ ἀργότερον θὰ ἐπανέλθουν.

Χωρίς νὰ θέλωμεν νὰ άμφισβήτησωμεν τὰ συμπεράσματα τῆς ἐν λόγῳ μελέτης, θὰ ἐπαναλάβωμεν τὴν ἀποψίν, ἥν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας διετυπώσαμεν, ὅτι ἡ κρίσις ἡ σημερινή, κρίσις αναπροσαρμογῆς του τονιάζ, δὲν ἐπιδέχεται τὴν σύγκρισιν μὲ τὴν εὐρυτάτης ἔκτασης γενικωτέραν οἰκονομικήν κρίσιν τοῦ 1930, ἥτις, κατὰ φυσικήν συνέπειαν, ἔσχε βαρύτατον τὸν ἀντίκτυπόν της καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

Κατά τὴν παρούσαν περίοδον δὲν υφίσταται τὸ πρόβλημα τοῦ περιορισμοῦ τῶν φορτίων. Κρίσις μεταφορική εἰς οἷαν ἔκτασιν ἐσημειώθη κατὰ τὴν περίοδον 1930—1933, δὲν υφίσταται. Πληθωρισμὸς τοννᾶς σημειούται, λόγω τῶν πρωταφανῶν εἰς ἔκτασιν νέων ναυπηγήσεων, αἵτινες θὰ κρατήσουν καὶ πέραν τοῦ 1961.

"Οταν, σύν τῷ χρόνῳ, τὰ παρηλίκα ἀντιοικονομικά σκάφη θὰ ἀκολουθήσουν τὸ μόνον δρόμον περὶ τοῖς ἀπομένει, τὸν δρόμον, δηλαδή, πρὸς τὴν διάλυσιν, ἡ προσφορὰ καὶ ἡ ζήτησις τοννάς θὰ εύρῃ τὴν ισορροπίαν τῆς, δεδομένου, ὅτι ἐγκαταλήπτων καὶ αἱ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι θὰ βασίνουν σταθερώς αὐξανόμεναι.

"Ολαί αι προϋποθέσεις μιάς καλής, άνοδικής περιόδου της παγκοσμίου οικονομίας υφίστανται ήδη, μετά την άναβισιν της άμερικανικής οικονομικής δραστηριότητος. Διατι να μή παραδεχθούμε, ότι αι μεταφοραί κατά τα άμεσων προσεχή έπη περισσότερον θα άναπτυχθούν; Τούτο δέν συνέβη κατά την κρίσιν του 1930. Μετά οκταετία άλην η κίνησις των φορτίων έπανηλθεν εις τα έπιπεδα τα πρό της κρίσεως.

Πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπὸ σψιν, ὅτι οἱ ναῦλοι τοῦ λοιποῦ θὰ καθορίζωνται, βάσει τοῦ κόστους κινήσεως τῶν νεωτέρων πλοίων. Τὰ παλαιά καὶ ὅταν ἀκόμη ἀνατιμηθούν οἱ ναῦλοι μέχρι τοῦ σημείου, ὥστε νὰ ἔχηται ἡ ἀπόσβεσις καὶ κάποιος τόκος τῶν κεφαλαίων, καὶ τότε δὲν θὰ εἴνε εἰς θέσιν νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπῆρξειν. Θὰ διαλυθοῦν διὸ νὰ ἀποσυμφορθῇ ἡ ναυλαγορά. Κρίσις συνεπῶς ἐσώτερική τῆς φορτηγού ναυτιλίας — οὐχὶ τῶν λάινερς — εἴνε ἡ σημερινή.

Δημοσιεύμεν, πάντως, τα πλέον ὑπόθεματα σημεία της μελέτης «Οὐεντίνοφρομ». Ας εύχηθωμεν αἱ διαιγραφόμεναι εἰς αὐτὴν προβλέψεις νὰ μὴ ἐπαληθεύσουν ἐν τῷ συνόλῳ των τούλαχιστον.

Ο γνωστός διὰ τάς ναυτιλιακάς του μελέτας κ. Ούέστον άναλύει, εἰς πρόσφατον ἔρευνά του, τά τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς κρίσεως καὶ την παροιμιάζει πρὸς ἐκείνην τοῦ 1930. Βάσει στατιστικῶν διαπιστώσεων, ἀγεταὶ εἰς τὸ συμπέρασμα, διτὶ καὶ τώρα, ὅπως καὶ κατὰ τὸ 1930, ἡ ἀναδιώσις θά εἶνε δραδεῖα καὶ βαθμιαῖα, ἀρχομένη, τοσας. Ἀπὸ τοῦ τέλους του 1959 καὶ μέλλοντα νά ἔξελιχθῇ εἰς ἐπίπεδον ἐψημερίας, μόλις κατὰ τὸ 1961 ή καὶ ἀργότερον. Ή υπόστριχθείσας ἀπόφις — τονίζεται ἐν ἄρχῃ τῆς μελέτης — καθ' ἣν ἡ ἐπέκτασις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου κατὰ τὰ ἔτη 1955—56 καὶ ἡ ἐπακολουθήσασα πτώσις τῶν ἐργασιῶν τῆς ναυτιλίας, οὐδεμίαν ἄλλην ἔχει παραβλήθων σύγκρισιν, εἴημι μόνον τὴν κρίσιν τοῦ 1930, εἶνε ἀπόφις ὄρθη. Μόνον κατὰ τὴν περιόδον ἐκείνην ἀποτύπωμένη χαρακτηριστικά, ἀτινα ωφίστανται καὶ σήμερον, ἵτοι μεγάλου δύκον παρωπλισμένης χωρητικότητος, ναύλους, οἱ ὅποιοι ἀπόφερουν κέρδος τι μόνον εἰς τὰ μαλλών συγχρονισμένα καὶ ικανά σκάφη, ταύτοχρονα δὲ συνεχῆ αὐξήσιν τούτο ὑπό ναυπήγησιν τονιάζας καὶ συνεχεῖς προσθήκας νέων φορτηγών εἰς τὸν ὑπάρχοντα στόλον τῶν τράμπε-

Έν τη άναλυσει του ρόλου που ἔπαιχαν, κατά το 1930, οι διάφοροι παράγοντες τής ναυτιλίας, άνευρίσκει την τους μάλλον σημαντικούς ἔξ αυτών νά διέπουν και τὴν σημερινήν ἑξέλιξιν τῆς ναυλαγορᾶς, μολονότι απῆται πρωταρχικῶν Ἑξαρτᾶται ἀπό τὰς ἑξέλιξεις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. Τὰ σημαντικώτερα χαρακτηριστικά εἰς τὴν παρούσαν ἀνάλυσιν εἰνεῖ τὰ μεταξὺ τῶν ἀνωτάτων σημείων ὑψους καὶ τῶν κατωτάτων σημείων πτώσεως χρονικά διαστήματα διαδοχῆς εἰς τὰς ἑξέλιξεις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ αἱ διακυμάνσεις τῶν ποικιλῶν συνθετικῶν στοιχείων τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας. Φάίνεται — γενικῶς — ὅτι αἱ πτώσεις τῆς ναυτιλίας ἀρχίζουν ἐνώπιον τῶν διαρκούν περισσότερον ἀπὸ τὰς πτώσεις τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, καθὼς καὶ ὅτι αἱ τοριναὶ συνέπειαι εἰνεὶ περισσότερον ἔντονοι εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ναυτικῆς διοικητικῆς.

ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1927—1937 : 'Ο κύκλος τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου κατά τὴν περίοδον ταῦτην διήρκεσεν ὅγτω ἔτη, ἀπὸ τοῦ γ' τριμήνου τοῦ 1929 μέχρι τοῦ γ' τριμήνου τοῦ 1937. Κατά τὸ γ' τριμήνον τοῦ 1929 ὡς δύκος τῶν ὑπερποτίων μεταφορῶν ἔθμασεν εἰς τὸ ἀνώτατον αὐτοῦ ὅριον, κατά δὲ τὸ β', τριμήνον τοῦ 1932, μὲν μείωσιν 31%, ἐσπειριῶθεν τὸ τέλος τῆς περιστέρω ἐπτάτωνες. 'Η ἀναδιώσις ἥρχισε κατὰ τὸ δ', τριμήνον τοῦ 1934, ὑποδειπομένη, ὅμως, 27%, ἔναντι τοῦ ἀνώτατου ὅριου κινήσεως τοῦ 1929 καὶ ἔφθασε μετά τετραετίας — δηλαδὴ τὸ γ' τριμήνον τοῦ 1937 — εἰς τὸ αὐτὸν μὲ τὸ τοῦ 1929 ἐπίπεδον, ὑδημένον κατά 3%. Παρῆλθε δηλαδὴ, δόλκορες δοκτασία, διὰ νὰ ἐπανέλθῃ τὸ ὑπερθαλασσίου ἐμπόριον, εἰς οίσαν εὐρίσκετο, κατά τὸ 1929, θέσιν. "Οσσον ἀφορᾶ τὸν ναυλῷθιμον, τὸ ἀνώτατον ὅριον τοῦ ἔτους 1929 — μετά μίαν πτῶσιν ἐξίχθεσαν μέχρι καὶ τοῦ 54% — μόλις κατά τὸ γ' τριμήνον τοῦ 1937 ἐπετεύχθη ἐκ νέου, μὲ αὔξησιν 29%, ἔναντι τοῦ ἡμέρου τῶν ἐτῶν 1926—29.

Από παρατίθεμένουν, έπισσες, είτη την έκθεσιν «Ούεστιφόρμ» αναλυτικόν τίνακα και παραστατικόν διάγραμμα προκύπτουν τά κάτωθι: α) «Οτι η παρέχισ τών τιμών τών ναύλων—και τούτο εινε λίαν άξιοσημείωτον—ηρχισε κατά τήν κρίσιν τού 1931 τρία έτη ένωρίτερον της συστολής του ύπερθραλλστιού έμπτορίου. Είνε προφανές, δτι η έκ τών προτέρων πτώσις τών ναύλων, δταν συνδυασθή με την άπότομην αύξησην τῆς παραδόσεως έσου τονιάς, άπο τα ναυπηγεία, δύναται νά υπερφαλαγγίση τήν ζήτησιν (ωρητικότητος και νά δημιουργήση προσφοράν τοιάστη. Τούτο και συνέπει κατά το 1957»⁵⁸. Λόγω δύομάς της κρίσεων τού Σουέζ, οι ναύλοι ήρ-

ΜΑΚΡΟΝ ΕΙΣΕΤΙ ΤΟ ΤΕΡΜΑ ΤΗΣ

χισαν νά πάπιτουν μετά τὸν Αύγουστον τοῦ 1956, ἡτοί 18, τούλαχιστον, μῆνας πρὶν ἡ δέκαλωθή ἡ ὑποχώρησις τῆς κινήσεως τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. β) Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων παρέμειναν εἰς τὸ κατώτατον αὐτῶν ἐπίπεδον ἐπὶ 6 ἑπτ., περίπου, δηλαδή, ἐπὶ μακρότερον χρόνον παντὸς ὅλου συνθετικού στοιχείου τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς κινήσεως. Τὸ μεσολαβήσαν μεταξὺ τῶν δύο ἀνωτάτων σημείων χρονικὸν διάστημα ἥτοι 11 σχεδόν ἑπτ., κατὰ τρία, δηλαδή, ἑπτὸς περισσότερον, ἔναντι τῶν δύο ἀνωτάτων σημείων τῆς δραστηριότητος τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου.

Είναι πιθανόν, ότι οι ναυλοί δεν έμειωθησαν περισσότερον, λόγω του διτί το κατώτατον επίπεδον, είς το όποιον έφθασαν, αντεπροσώπευεν ιδιάζουσαν κατάστασιν, είς ήγιαν ποσοστόν 20 % του παγκοσμίου τονιάς, (πολεμικής ναυπηγήσεως σκάφη καὶ ἔτι πλατιότερα) δεν ήταν εἰς θέσην νὰ καλύψῃ ούδε τὸ ἐλάχιστον κόστος ἐκμεταλλεύσεως του. Εύθυνς ώς οι ναυλοί έφθασαν εἰς τὸ χαμηλὸν επίπεδον, ο παροπλισμὸς ηρχισε καὶ ή διάλυσις, ἐν συνεχείᾳ, μετά πράδοιν ἐνὸς, περίπου, ἔτους. 'Ο παροπλισμὸς δὲν ὑπεχώρησεν, είμην μόνον ὅταν ἐστημεὶ ὡθη σημαντικὴ αὔξησις τῶν διαλύσεων παλαιών σκαφῶν, ναυπηγήθεντων πρὸ τοῦ 1914 ἥ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου.

Οι ναυλοί δὲν άνηλθον υπέρ τὰ κατώτατα δρια τῆς πτώσεώς των, ειμὴ μόνον δύται πολλάς σκάφη πρήξαν διαλύμενα. Πράγματι, οι ναυλοί πρήξαν νάν ανέρχωνται τότε μόνον, δύται ή μειόν της παγκοσμίου χωρητικότητος ἔφθασεν εἰς τὸ ἔσχατον αὐτῆς δριον, μαλονότι ἡ ἀνόρθωσις εἰς τὸ ἐμπόριον ἤτεν ἐγκληματική ἦνα ἔτος ἐνώριτερον. Τά γεγονότα ἐκεῖνα εἰνὲ διά τὴν σημερινὴν περίοδον σπηλαντικὸν ἐνδιαφέροντος, ἃν ληφθῆ ὑπὸ δψιν, δῆται οἱ ναυλοὶ ἐπεσαν κατὰ Ἰανουαρίου τοῦ 1958 εἰς τὸ κατώτατον δριον, τὸ μὴ ἐπιτρέπον τὴν κίνησιν τῶν λίμπερτυς.

γ) Τὸ παρωπλισμένον τοννάς ἔφθασεν εἰς τὸ ἀνώτατον αὐτοῦ σημεῖον (14 ἑκατομμύρια τόνων) περὶ τὸ 1933 καὶ ἐκάλυπτε τὰ 19.5% τῆς τότε δυναμεώς τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου, μὲ τὴν ἀκόλουθον κατανομήν:

Σημαίσια	Άργον Τονάč	Ποσ.% έπι του στόλου
Βρετανική	3.556.000	18.1
Ην. Πολιτειών	3.425.000	25.5
Ερμανική	1.270.000	30.5
Ασλική	922.000	25.9
Κάτω Χωρών	809.000	27.3
Νορβηγική	801.000	19.2
Ιταλική	863.000	25.7
Ελληνική	570.000	34.7
Λοιπών Χωρών	2.067.000	—

Φαίνεται, άναφορικῶς μὲ τὸ τόπε ἄργοῦ τουνάκ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, τῆς Ἐλλάδος καὶ τῆς Ἰταλίας, ὅτι ἀπετελέστο ἐκ σκαφῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως καὶ πλαιστέρων. Ἀκόμη καὶ κατὰ τὴν περίοδον τῶν υψηλοτερών ναύλων τοῦ 1929, σκάφη ἄνω τῶν 3.000.000 τόνων ἔτελον ἐν ἀργίᾳ καὶ ἔξ αὐτῶν τὰ 2/3 ἀνήκον εἰς τὸν ἀεφερίκον στόλον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Οὐδεμία ἐπίσημος προσπάθεια εἶχε καταβληθῆ ἐις τὴν Μεγάλην Βρετανίαν ή, γενικῷτερον, εἰς τὴν Εὐρώπην, διὰ τὴν πρόσκτησιν παρωπλισμένων σκαφῶν καὶ τὴν κράτησιν αὐτῶν ἐν ἀεφερίᾳ. ἘΕ ἄλλου, τὸ συνοικιόν τουνάκ, τὸ διαλισθεντὸν μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1929 καὶ 1935, ἐθρασεν εἰς 10.000.000 τόνων καὶ ἦτο δύο, σχεδὸν, φοράς μεγαλύτερον τοῦ διαλισθέντος κατὰ τὰ πρὸ τοῦ 1929 ἔτη.

φοράς μεγαλυτέρων του σπουδαίων κατά τα πρώτα 1927 επι.
Κατ' ίουνον του 1958 έτελον ήν αργάσιο σκάφη συνοικικής χωρητικότητος 23.000.000 τόν. γκρός, περιλαμβανομένων και των 13 έκατομμυρίων τόνων του έφεδρικού στόλου των "Ηνωμένων Πολιτειών. Κατά τὸν αὐτὸν μῆνα ἡ δύναμις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικού στόλου ἀνήρχετο 120 - ὡς ἔγγιστα - ἔκατομμύρια τόνων γκρός, περιλαμβάνοντα σκάφη προπολεμικής ναυπηγήσεως 20, περίπου, ἔκατομμυρίων τόνων και πολεμικής τοιαύτης 30 ἔκατομμυρίων τόνων. Προφανές, δύνει καθισταται, ὅτι, πρὶν ἡ ἐπιτευχθῇ καὶ πάλιν μία Ιστορία ποτὲ μεταδύνη προσφοράς καὶ ζητησίας τουνά, θὰ εἰνε ἐπτάναγκες νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐνώ εὑρύτατον πρόγραμμα διαλύσεων, ἐκτὸς ἂν, δεβαίως, ήθελον προσυμφωνηθῆ μέτρα ἀναγκαστικού παροπλισμού χωρητικότητος ἡ ἄν και ἄλλαι χώραι, μιμούμεναι τὰς "Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἀποφασίσουν νὰ διατηρήσουν τοσταπικήν εἰς πλοῖο ἐφεδροῖσαν".

Δ) Μεταβολή εἰς τὸν πραγματικὸν δύκον τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου στόλου ἀνταποκρίνονται, ἀκριβῶς, πρὸς τὰς μεταβολὰς τὰς σημειώμενάς εἰς τὰς ὑπέρθιλασίους μεταφοράς, μολονότι ὁ παράγων τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων — δηλαδὴ αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων — σχετίζεται μὲν πολὺ μικροτέρων ἀκρίbeian. Εἰναι φαερόν, διτὶ ἡ λήπτησις τονάλ· ἐν δεδομένῃ στιγμῇ δὲν ἔχει — κατὰ βαθμὸν — αἰσθητὴν ἀνταπόκρισιν εἰς μεταβολὰς τῶν τιμῶν τῶν ναύλων. Καὶ

"ΠΗΓΑΣΟΣ,"

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

ΤΕΙΡΑΙΕΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗΝ ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763
ΣΤΑΔΙΟΝ "ΝΑΥΠΛΙΑΚΟΣ" - ΤΕΙΡΑΙΑ

Τὸ εύρος, ἐν τούτοις, τῆς διακυμάνσεως, ἡτο τρεῖς φοράς μεγαλύτερον. Σήμερον, τὸ καθελκύμενον τοννάς ἔξακολουθεὶ νὰ αὐξάνη, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον ἥρχισεν ἥδη ἀπὸ τοῦ πρώτου τριμήνου τοῦ 1958 καμπτόμενον. Ἐν τούτοις, ἡ αὔξησις τῶν καθελκύσεων διφέλεται, κατὰ τὸ πλείστον, εἰς τὰ προγράμματα κατασκευῆς δεξαμενοπλοίων, ἐνῷ αἱ παραδόσεις φορτηγῶν τρέμπται σημείων μείωσιν.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ ΔΙΑ ΤΟ 1958 : Οὐδεμία ὑπάρχει βεβαιότης, ὅτι θὰ ἔχωμεν κατὰ τὸ 1958 καὶ μετέπειτα, τὰ αὐτὰ χρονικά διαστήματα διαδρομῆς τῆς κρίσεως, ὅπως κατὰ τὸ 1930. Προκύπτει, πάντως ἀπὸ καταρτισθέντα πίνακα, ὅτι ὁ ὄγκος τοῦ ὑπερβαλλοστίου ἐμπορίου ἔφθασεν τὸ ἀνώτατον αὐτοῦ ὄριον κατὰ τὸ γ'. τριμήνον τοῦ 1957, μὲ πρόβλεψιν, ὅτι ἡ ἐκπτωσίς θὰ ἀνακοπή κατὰ τὸ α'. τριμήνον τοῦ 1959. Ἡ ἀναδίωσις προβλέπεται νὰ ἀρχίσῃ κατὰ τὸ γ'. τριμήνον τοῦ 1959, διὰ νὰ φάσῃ, ίσως, καὶ πάλιν κατὰ τὸ 1963 εἰς τὰ ὑψηλὸν ἐπίπεδον τοῦ 1957. "Οσον ἀφορᾷ τὸν ναυλάριθμον, ἀπὸ τοῦ γ', τριμήνον τοῦ 1956, ὅτε ἔθεσεν εἰς τὸ ἀνώτατον αὐτοῦ σημείον, κατὰ τὸ α'. τριμήνον τοῦ 1958 ἐτερμάτισε τὴν περαιτέρω πτώσιν τοῦ, μὲ προβλεπομένην ἀπὸρην ἀναδίωσεως του κατὰ τὸ γ'. τριμήνον τοῦ 1961.

Ημπορεῖ ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν νὰ διαπιστωθῇ, ὅτι τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς ὑφέσεως τοῦ 1930, ἀρχίζουν νὰ ἐπαναλαμβάνωνται. Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων, ὃν δὲν ἐμεσολάβει ἡ κρίσις τοῦ Σουέζ, θὰ εἰχον ὑποχωρήσει ἀπὸ τοῦ γ'. τριμήνον τοῦ 1956, δηλαδὴ, πλέον τοῦ ἔτους, πρὶν ἡ ἀρχή της ὑποχωρήσεως τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. Ἡ αὔξησις τῶν καθελκύσεων εἴχε προλάβει τὴν αὔξησιν τοῦ ἐμπορίου κατά τινας μῆνας πρότερον. Αἱ τιμαὶ ἐπεσαν κάτω τοῦ ἐλαχίστου ὄριου ἐκμεταλλεύσεως τῶν λίμπετρος, κατ' Ιανουάριον τοῦ 1958, ἡ δὲ μᾶλλον αἰσιόδοξος γύνωμη περὶ τερματισμοῦ τῆς πτώσεως ἐν τῷ παγκοσμίῳ ἐμπορίῳ, δὲν δύναται νὰ τεθῇ πρὸ τοῦ 1959. Ο παροπλισμὸς τοννάς, ἥρχισε νὰ αὐξάνη σχεδόν ταύτοχρόνως, μὲ τὸ ἑκ νέου σημείου τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, δηλαδὴ, διὰ μῆνας πρὶν ἡ ἐκδηλωθεὶς τοῦ ἐμπορίου, ἐνώ τὸ διαλυμένον τοννάς ηὔσανεν ἥδη ἀπὸ τῶν ὄρχων τοῦ 1958.

Ἀπίθανον θεωρεῖται νὰ ἀνέλθουν σημαντικῶς αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων πρὶν ἡ ὑφισταμένη σήμερον περίσσεια χωρητικότης ἀπόρροφηθῇ ἀπὸ τὴν ἀγορά. "Αν σημειώθῃ ἀνάτιμης τῶν ναύλων, πρὶν συμβῇ τοῦτο, θὰ ἔχῃ αὐτὴ ὡς μόνον ἀπότελεσμα νὰ πρωθηθῇ ἡ ἀμεσος καὶ πιθανώτατα ὑπερβολικὴ προσφορὰ σκαφῶν ἐκ τῶν παρωπλισμένων, γεγονὸς ὅπερ θέλει ἀναγκάσῃ τὰς τιμὰς εἰς νέαν πτώσιν. Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν χρονικῶν διαστημάτων διαδρομῆς τῆς κρίσεως τοῦ 1930, θὰ χρειασθῇ χρόνος μέχρι τοῦ 1961 τὸ ἐνωρίτερον. Ίνα διαλιθούνη τὰ παρωπλισμένα πολαίστερα καὶ διλιγώτερον ἀποδοτικὰ σκάφη, σύτως ὡστε μέχρι τῆς χρονολογίας ἕκεινης εἰναις ἀπίθανος μία σύσιωδης τῶν ναύλων ἀνατιμῆσις. Ἡ ἐπάνοδος ὅθεν τῆς ναυτιλίας εἰς τὴν εὐημερίαν εἶναι πιθανὸν νὰ ἐπιπευσθῇ, ἔαν μόνον αὐξηθῇ σημαντικῶς τὸ ποσοστό τῶν διαλύσεων ἡ ἀνέφαρμοσθούν δραστικὰ συστήματα ἀναγκαστικού παροπλισμοῦ ἡ δημιουργίας «Φεδρείας πλοίων» διὰ στρατηγικούς λόγους. Μὲ τὸν σημερινὸν ρυθμὸν τῆς διαλύσεως 2.000.000 τόν. ἐπηρωτῶς, ἡ ὑφισταμένη περίσσεια τοννάς θὰ χρειασθῇ τέσσαρα ἑτη, διὰ νὰ ἔξαιρειθη.

"Η πτώσις τῶν ναύλων τὸν τρέμπται μεταξὺ Αὔγουστου 1956 καὶ Απρίλιου 1958 (μὴ λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς περιόδου τῆς κρίσεως Σουέζ) ἡτο περίπου 60 %, ἔναντι ἀντιστοίχου πτώσεως 56 % μεταξὺ τῶν ἔτων 1927 καὶ 1930. Υπολογισμὸς κατὰ μεγάλην προσέγγισιν — συνεχίζει ἡ μελέτη Οὐεστών — δύον ἀφορᾶ τὴν πτώσιν τοῦ ὄγκου τοῦ ἐμπορίου, μεταξὺ Αὔγουστου 1957 καὶ Μαρτίου 1958, διέπει ποσοστὸν ὑποχωρήσεως κατὰ τι ἀνώτερον τοῦ 10 %. Ἡ πτώσις αὐτὴ δύναται κάλλιστα νὰ ὑπερβῇ τὰ 20 %, ὅταν ἡ ὑφεσίς φθάσῃ εἰς τὸ κατώτατον αὐτῆς σημείουν. Κατ' Αὔγουστον τοῦ 1957, χωρητικότης 98 καὶ πλέον ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως 113 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — μέχρι ἀπησχολημένην. Τὸ σύνολον τῶν παρωπλισμένων ἀνήρχετο εἰς 15 ἑκατομμύρια τόνων γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 12 ἑκατομ. τόν. ἀνεδεόντο εἰς σκάφη τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Κατ' Αὔγουστον, διῶς τοῦ 1958, ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου στόλου έξι 119 ἑκατομμυρίων τόνων, ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ διλιγώτεροι τῶν 96 ἑκατομ. τόν. γκρός, τὸ δὲ σύνολον τοῦ παρωπλισμοῦ κατὰ τι ἀνώτερον τοῦ 10 %. Ἡ πτώσις αὐτὴ δύναται κάλλιστα νὰ ὑπερβῇ τὰ 20 %, ὅταν ἡ ὑφεσίς φθάσῃ εἰς τὸ κατώτατον αὐτῆς σημείουν. Κατ' Αὔγουστον τοῦ 1957, χωρητικότης 98 καὶ πλέον ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως 113 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — μέχρι ἀπησχολημένην. Τὸ σύνολον τῶν παρωπλισμένων ἀνήρχετο εἰς 15 ἑκατομμύρια τόνων γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 12 ἑκατομ. τόν. ἀνεδεόντο εἰς σκάφη τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Κατ' Αὔγουστον, διῶς τοῦ 1958, ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου στόλου έξι 119 ἑκατομμυρίων τόνων, ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ διλιγώτεροι τῶν 96 ἑκατομ. τόν. γκρός, τὸ δὲ σύνολον τοῦ παρωπλισμοῦ κατὰ τι ἀνώτερον τοῦ 10 %. Ἡ πτώσις αὐτὴ δύναται κάλλιστα νὰ ὑπερβῇ τὰ 20 %, ὅταν ἡ ὑφεσίς φθάσῃ εἰς τὸ κατώτατον αὐτῆς σημείουν. Κατ' Αὔγουστον τοῦ 1957, χωρητικότης 98 καὶ πλέον ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως 113 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — μέχρι ἀπησχολημένην. Τὸ σύνολον τῶν παρωπλισμένων ἀνήρχετο εἰς 15 ἑκατομμύρια τόνων γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 12 ἑκατομ. τόν. ἀνεδεόντο εἰς σκάφη τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Κατ' Αὔγουστον, διῶς τοῦ 1958, ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου στόλου έξι 119 ἑκατομμυρίων τόνων, ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ διλιγώτεροι τῶν 96 ἑκατομ. τόν. γκρός, τὸ δὲ σύνολον τοῦ παρωπλισμοῦ κατὰ τι ἀνώτερον τοῦ 10 %. Ἡ πτώσις αὐτὴ δύναται κάλλιστα νὰ ὑπερβῇ τὰ 20 %, ὅταν ἡ ὑφεσίς φθάσῃ εἰς τὸ κατώτατον αὐτῆς σημείουν. Κατ' Αὔγουστον τοῦ 1957, χωρητικότης 98 καὶ πλέον ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως 113 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — μέχρι ἀπησχολημένην. Τὸ σύνολον τῶν παρωπλισμένων ἀνήρχετο εἰς 15 ἑκατομμύρια τόνων γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 12 ἑκατομ. τόν. ἀνεδεόντο εἰς σκάφη τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Κατ' Αὔγουστον, διῶς τοῦ 1958, ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου στόλου έξι 119 ἑκατομμυρίων τόνων, ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ διλιγώτεροι τῶν 96 ἑκατομ. τόν. γκρός, τὸ δὲ σύνολον τοῦ παρωπλισμοῦ κατὰ τι ἀνώτερον τοῦ 10 %. Ἡ πτώσις αὐτὴ δύναται κάλλιστα νὰ ὑπερβῇ τὰ 20 %, ὅταν ἡ ὑφεσίς φθάσῃ εἰς τὸ κατώτατον αὐτῆς σημείουν. Κατ' Αὔγουστον τοῦ 1957, χωρητικότης 98 καὶ πλέον ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως 113 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — μέχρι ἀπησχολημένην. Τὸ σύνολον τῶν παρωπλισμένων ἀνήρχετο εἰς 15 ἑκατομμύρια τόνων γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 12 ἑκατομ. τόν. ἀνεδεόντο εἰς σκάφη τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Κατ' Αὔγουστον, διῶς τοῦ 1958, ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου στόλου έξι 119 ἑκατομμυρίων τόνων, ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ διλιγώτεροι τῶν 96 ἑκατομ. τόν. γκρός, τὸ δὲ σύνολον τοῦ παρωπλισμοῦ κατὰ τι ἀνώτερον τοῦ 10 %. Ἡ πτώσις αὐτὴ δύναται κάλλιστα νὰ ὑπερβῇ τὰ 20 %, ὅταν ἡ ὑφεσίς φθάσῃ εἰς τὸ κατώτατον αὐτῆς σημείουν. Κατ' Αὔγουστον τοῦ 1957, χωρητικότης 98 καὶ πλέον ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως 113 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — μέχρι ἀπησχολημένην. Τὸ σύνολον τῶν παρωπλισμένων ἀνήρχετο εἰς 15 ἑκατομμύρια τόνων γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 12 ἑκατομ. τόν. ἀνεδεόντο εἰς σκάφη τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Κατ' Αὔγουστον, διῶς τοῦ 1958, ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου στόλου έξι 119 ἑκατομμυρίων τόνων, ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ διλιγώτεροι τῶν 96 ἑκατομ. τόν. γκρός, τὸ δὲ σύνολον τοῦ παρωπλισμοῦ κατὰ τι ἀνώτερον τοῦ 10 %. Ἡ πτώσις αὐτὴ δύναται κάλλιστα νὰ ὑπερβῇ τὰ 20 %, ὅταν ἡ ὑφεσίς φθάσῃ εἰς τὸ κατώτατον αὐτῆς σημείουν. Κατ' Αὔγουστον τοῦ 1957, χωρητικότης 98 καὶ πλέον ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως 113 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — μέχρι ἀπησχολημένην. Τὸ σύνολον τῶν παρωπλισμένων ἀνήρχετο εἰς 15 ἑκατομμύρια τόνων γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 12 ἑκατομ. τόν. ἀνεδεόντο εἰς σκάφη τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Κατ' Αὔγουστον, διῶς τοῦ 1958, ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου στόλου έξι 119 ἑκατομμυρίων τόνων, ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ διλιγώτεροι τῶν 96 ἑκατομ. τόν. γκρός, τὸ δὲ σύνολον τοῦ παρωπλισμοῦ κατὰ τι ἀνώτερον τοῦ 10 %. Ἡ πτώσις αὐτὴ δύναται κάλλιστα νὰ ὑπερβῇ τὰ 20 %, ὅταν ἡ ὑφεσίς φθάσῃ εἰς τὸ κατώτατον αὐτῆς σημείουν. Κατ' Αὔγουστον τοῦ 1957, χωρητικότης 98 καὶ πλέον ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως 113 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — μέχρι ἀπησχολημένην. Τὸ σύνολον τῶν παρωπλισμένων ἀνήρχετο εἰς 15 ἑκατομμύρια τόνων γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 12 ἑκατομ. τόν. ἀνεδεόντο εἰς σκάφη τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Κατ' Αὔγουστον, διῶς τοῦ 1958, ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου στόλου έξι 119 ἑκατομμυρίων τόνων, ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ διλιγώτεροι τῶν 96 ἑκατομ. τόν. γκρός, τὸ δὲ σύνολον τοῦ παρωπλισμοῦ κατὰ τι ἀνώτερον τοῦ 10 %. Ἡ πτώσις αὐτὴ δύναται κάλλιστα νὰ ὑπερβῇ τὰ 20 %, ὅταν ἡ ὑφεσίς φθάσῃ εἰς τὸ κατώτατον αὐτῆς σημείουν. Κατ' Αὔγουστον τοῦ 1957, χωρητικότης 98 καὶ πλέον ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως 113 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — μέχρι ἀπησχολημένην. Τὸ σύνολον τῶν παρωπλισμένων ἀνήρχετο εἰς 15 ἑκατομμύρια τόνων γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 12 ἑκατομ. τόν. ἀνεδεόντο εἰς σκάφη τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Κατ' Αὔγουστον, διῶς τοῦ 1958, ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου στόλου έξι 119 ἑκατομμυρίων τόνων, ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ διλιγώτεροι τῶν 96 ἑκατομ. τόν. γκρός, τὸ δὲ σύνολον τοῦ παρωπλισμοῦ κατὰ τι ἀνώτερον τοῦ 10 %. Ἡ πτώσις αὐτὴ δύναται κάλλιστα νὰ ὑπερβῇ τὰ 20 %, ὅταν ἡ ὑφεσίς φθάσῃ εἰς τὸ κατώτατον αὐτῆς σημείουν. Κατ' Αὔγουστον τοῦ 1957, χωρητικότης 98 καὶ πλέον ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως 113 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — μέχρι ἀπησχολημένην. Τὸ σύνολον τῶν παρωπλισμένων ἀνήρχετο εἰς 15 ἑκατομμύρια τόνων γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 12 ἑκατομ. τόν. ἀνεδεόντο εἰς σκάφη τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Κατ' Αὔγουστον, διῶς τοῦ 1958, ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου στόλου έξι 119 ἑκατομμυρίων τόνων, ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ διλιγώτεροι τῶν 96 ἑκατομ. τόν. γκρός, τὸ δὲ σύνολον τοῦ παρωπλισμοῦ κατὰ τι ἀνώτερον τοῦ 10 %. Ἡ πτώσις αὐτὴ δύναται κάλλιστα νὰ ὑπερβῇ τὰ 20 %, ὅταν ἡ ὑφεσίς φθάσῃ εἰς τὸ κατώτατον αὐτῆς σημείουν. Κατ' Αὔγουστον τοῦ 1957, χωρητικότης 98 καὶ πλέον ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως 113 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — μέχρι ἀπησχολημένην. Τὸ σύνολον τῶν παρωπλισμένων ἀνήρχετο εἰς 15 ἑκατομμύρια τόνων γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 12 ἑκατομ. τόν. ἀνεδεόντο εἰς σκάφη τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Κατ' Αὔγουστον, διῶς τοῦ 1958, ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου στόλου έξι 119 ἑκατομμυρίων τόνων, ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ διλιγώτεροι τῶν 96 ἑκατομ. τόν. γκρός, τὸ δὲ σύνολον τοῦ παρωπλισμοῦ κατὰ τι ἀνώτερον τοῦ 10 %. Ἡ πτώσις αὐτὴ δύναται κάλλιστα νὰ ὑπερβῇ τὰ 20 %, ὅταν ἡ ὑφεσίς φθάσῃ εἰς τὸ κατώτατον αὐτῆς σημείουν. Κατ' Αὔγουστον τοῦ 1957, χωρητικότης 98 καὶ πλέον ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως 113 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — μέχρι ἀπησχολημένην. Τὸ σύνολον τῶν παρωπλισμένων ἀνήρχετο εἰς 15 ἑκατομμύρια τόνων γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 12 ἑκατομ. τόν. ἀνεδεόντο εἰς σκάφη τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Κατ' Αὔγουστον, διῶς τοῦ 1958, ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου στόλου έξι 119 ἑκατομμυρίων τόνων, ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ διλιγώτεροι τῶν 96 ἑκατομ. τόν. γκρός, τὸ δὲ σύνολον τοῦ παρωπλισμοῦ κατὰ τι ἀνώτερον τοῦ 10 %. Ἡ πτώσις αὐτὴ δύναται κάλλιστα νὰ ὑπερβῇ τὰ 20 %, ὅταν ἡ ὑφεσίς φθάσῃ εἰς τὸ κατώτατον αὐτῆς σημείουν. Κατ' Αὔγουστον τοῦ 1957, χωρητικότης 98 καὶ πλέον ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως 113 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός — μέχρι ἀπησχολημένην. Τὸ σύνολον τῶν παρωπλισμένων ἀνήρχετο εἰς 15 ἑκατομμύρια τόνων γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 12 ἑκατομ. τόν. ἀνεδεόντο εἰς σκάφη τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Κατ' Αὔγουστον, διῶς τοῦ 1958, ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου στόλου έξι 119 ἑκατομμυρίων τόνων, ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ διλιγώτεροι τῶν 96 ἑκατομ. τόν. γκρός, τὸ δὲ σύνολον τοῦ παρωπλισμοῦ κατὰ τι ἀνώτερον τοῦ 10 %. Ἡ πτώσις αὐτ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΛΧΗΜΕΙΑ

ΤΑ ΘΑΛΑΣΣΟΔΑΝΕΙΑ...

ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Αύτά, πού ἔγραφα εἰς τὰ προηγούμενα σημειώματά μου, τῆς 15ης παρελθόντως, κατόπιν τῶν προγραμματικῶν δηλώσεων τοῦ κ. "Υπουργοῦ Βιομηχανίας διὰ τὴν ἐν γένει ὄργανων τῆς ἀλιείας μας καὶ ἐν συνεχείᾳ, τῆς 1ης τρέχοντος διὰ τὰ χορηγηθέντα ἡ χορηγηθόμενα δάνεια εἰς τοὺς ἀλιεῖς διὰ τὴν παράκτιους καὶ υπερπόντιους ἀλιεῖαν, ἔγιναν ἀφορμή νόδιευρυθμή ἢ συζήτησις γύρω ἀπὸ τὸ φλέγον τούτῳ ζήτημα τῶν "ΘΑΛΑΣΣΟΔΑΝΕΙΩΝ". Υπάρχουν δύο μέτωπα συζητήσιτον — ἑκείνων ποὺ ἔλασ-
σον δάνεια καὶ ἑκείνων ποὺ δὲν ἔλαβον — καὶ τρεῖς κατηγορίαι δα-
πλικτιζομένων : α) Τῶν λαβόντων δάνειας καὶ μὴ δυναμένων νὰ τὰ ἔξο-
φλίσουσι, β) τῶν εὐνόηθεντων υπὸ τῶν δανείων καὶ ἀντιτιθέμενων εἰς τὸ
νὰ χορηγηθοῦν παρόμοια εἰς ἄλλους διὰ λόγους ἐπαγγελματικῆς, δῆ-
θεν, κατοχυρώσεως καὶ γ) τῶν ζητούντων ἐπιμόνων δάνεια, ὃν τὸ αἴτη-
μα ἔμεινεν ἐκκρεμεῖς διὰ τὸν Α ἢ Β λόγον.

Είναι ευόνδητον, ότι από δόλας τάς πλευράς τὰ παράπονα δὲν λείπουν καὶ, ὡς εἰδίσται, δύσι μὲν συμφωνών μὲ τοὺς παραπονουμένους εἶνε καλοὶ οἱ καὶ ἐπιτυχημένοι, δύσι δὲ δὲν συμφωνῶν εἰνε ἄξιοι ἀγχόνει! Ἐπειδὴ τὸ δημιουργηθέν ζῆτημα εἴναι μεγίστης τημασίας καὶ ἔαν δὲν τακτοποιηθῇ συντόμως, θά δυσχεράνη, διτωσδήποτε, τὸ ἥδη χωλαίνον τῆς ἀνασταγρότησεως τῆς ἀλειπτικῆς μας διομηχανίας ἐργον, εἰνε σκόπιμον καὶ χρήσιμον συνάμα νὰ ἑκτεθοῦν εὐκρινέστερον αἱ ἀπόψεις τῶν παραπονουμένων καὶ ἔξετασθη προσεκτικῶτερον τὸ αίτημά των. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ότι εἰνε δυνατόν νὰ εὑρεθῇ κάποια λύσις — καὶ πρέπει νὰ εὑρεθῇ — ἐφ' ὅσον «πε ὁ ἢ χρ μά των ὃ λό γος». Τοιάυτης της φύσεως προβλήματα δύνανται, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, νά ἐπιλυθούν ἀναδύσις, μὲ τὸν κατάλληλον πρός τούτο οἰκονομικὸν χειρισμόν.

Καθώς όνφερα είς τό προηγούμενον σημείωμά μου, πρόκειται διά την περίπτωσην ωρισμένων έπιχειρηματιών-φαρδώμων, οι οποίοι, ένθαρρυνθέτες αφ' ένός από τάξ κατ' έπαναλήψην δηλώσεις της Κυβερνήσεως, ότι θὰ ένισχυθούν οίκονομικώς της παραγωγικά της χώρας μας έργα και αι διοικητικά έκειναι, που θὰ συντελέσουν είς την αύξησιν της παραγωγής αγαθών, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται και η άλιεια, αφ' έπερου δε καταπλαγέντες, κυριολεκτικώς. Από τά αποτελέσματα της δ.ά. την υπερπόντιον άλιειαν προσπαθείας και την άποδισην τών υπερπόντιων άλιευτικών πλοίων-ψυγείων, προέβησαν έσπευσμένων είς την αγράν σκαφών τινων, (φαρδώμων της Βορείου Θαλάσσης), με την έλιτριδα, ότι θὰ τύχουν οίκονομικής ένισχυσεως εκ μέρους τοῦ Ο.Χ.Ο.Α. κατά το παράδειγμα τών προγενεστέρων χορηγηθέντων δανείων διά παρόμοια πλοΐα.

Τά μέν πλοια ἡγοράσθησαν μὲ αἰματηράς θυσίας, τὰ δάνεια, δῆμος, δὲν δίδονται ταῖς τούς λόγους, ποὺ ἔξεδεσσα εἰς τὸ προγούμενον σημειώματα μου. Πέρασαν δέκα μῆνες καὶ τὰ σκάφη εἶναι δεμένα τῶν διαφόρους λιμένας ἐν ἀναστολή τῶν μετασκευών, ποὺ θά γίνουν, διὰ νὰ μετατραπούν εἰς συγχρόνα φαράδικα-ψυγεῖα, τὰ ἔξοδα, δῆμος, τρέχουν, αἱ ὑποχρεώσεις των καθημερινῶν αὐξάνουν καὶ ἐαν συντομός δὲν ευρεθῇ κάποια λύσις ἀπαγκιστρώσεως —ἄς ποιμέ — θά πωλθούν για πατισσιέρα. Αὔτοῦ είνε τὸ δράμα τῶν ἐπιχειρηματιών, ποὺ ἀπετολμήσαν νὰ ἀναμιχθούν εἰς μίαν περιπέτειαν, χωρὶς νὰ ἔσασφαλίσουν ἐκ τῶν προτέρων τὰ διὰ τὴν δόλκηρωσαν τούτου ἔργου των κεφάλαια. Τί, δῆμος, πρέπει νὰ γίνεται; Αὐτό τώρα, προέρει.

Οι άνθρωποι αύτοί εύρισκονται εἰς άπόγνωσιν, υπέβαλον αἰτήσεις, μακροσκελή ύπομνήματα, μελέτας και σχέδια εἰς τὸ Ο.Χ. Ο.Α., πλὴν τὸ ζῆτημά των ἀκόμη... μελετᾶται, θὰ μελετᾶται δὲ ἐπὶ ἄρριστον, ἐφόδους οὔτε χρήματα ὑπάρχουν διὰ τὴν μετασκευὴν τόσων πλοίων, οὔτε διάθεσίς ἔκ μέρους τῶν θυνόντων τὸν Ὀργανισμὸν δανειοδοτήσεως διὰ τὴν ἔξερεσιν οἰκονομικοῦ χειρισμοῦ, ἐπιλύνοντος τὸ ἐπίμαχον ζῆτημα. Ήδω μέσος δρος συμβιδασμού τῶν ἐκατέρωθεν ἀπόφεων δὲν χωρεῖ. Ηθὰ ἀφεδούν εἰς τὴν τύχην των οἱ άνθρωποι αὐτοὶ και θὰ καταστραφοῦν τελείως, διότι ἐπίστευσαν, ἔστω και ἀλογίστως, εἰς μίαν δημιουργικὴν ίθεαν, ή θὰ τοῖς δοθῇ χειρὶ βοηθείας διὰ νὰ γνοῦν ἀπὸ τὸ ἀδίεξοδον. Διὰ γὰ ποῦμε ἀσύζητητι, διὰ ἡ πράξις των εἰνες κολάσιμος (sie) και ὡς ἐκ τούτου ἡ ἀξία τιμωρίας, αὐτῷ θὰ εἰνε ὑπερδολικὴ αὐστηρότης, ἡ οποία δὲν θὰ ὀφελησθῇ εἰς τίποτε, τούναντίον, μαλιστα, ἐξ δημιουργούσαν ἔντα κακὸ διὰ τὸ μέλλον παράσειγμα.

τα θημιουργήη ενα κακο σια το μελινα παρασκευη.
Το μόνον που δύναται νά κατασχοιθη εις Βάρος των, ώς
επίκρισις, είνε, ότι ήγόρασαν πλοια «στά κουτουρού», χωρίς
νά έξασφαλίσουν εις τών προτέρων την διά την αποπεράτω-
σιν του έγχειρημάτος των άπατουμένην οικονομικήν ένισχυ-
σην, με την μ υ χ ι αν ί σ ω ξ σ κ έ ψ ι ν» νά παρουσιάσουν
ένα τετελεσμένο γεγονός και έκ τών υστέρων νά πιέσουν—
Ἄς μοι: ἐπιτραπή ή ἔκφασις αυτή ύπο την ἐπιεική, ὡμις, ἔν-
δυσιοιν της—τας ἀγάθας της Πολιτείας διαθέσεις. 'Η μοφή,
δημως, αυτή διάποτελεί ἀσφαλές κριτήριον, διά νά δικάστη
την δημιουργικήν τών ἐπιχειρηματιών προσπάθειαν. "Ας έξε-
τασθη, λοιπόν, με κατανόσιν και περισσήν, ἐπεικειν το ώς
άνω αίτημα και άς μή ταλαιπωρούνται ἐπί πλέον οι ζητή-
τοι την ανθρωπίνη τέσ Πολιτείας.

σαντες την συνδρομη της Πολιτειας.
‘Ως άσχολουμενον με τα άλλειατκα της Χώρας μας, ζητή-
ματα και ως υποστηρικτήν - δημιουργὸν τῆς υπέρποντιου ἀ-
λιείας εν Ἑλλάδι, μοι ἐζητήθη ἐπανειλημμένως νὰ συνηγο-
ρήσω υπέρ τῶν ἀπόφεων τῶν ἐπιχειρηματιῶν - φαράδων, ποὺ

ένεπτάκησαν είς τὴν πολύπλοκον αὐτὴν περιπέτειαν. Εύχαριστος, λοιπόν, τὸ πράττων καὶ ἀπό τῶν στηλῶν τῶν «Ναυπικῶν Χρονικῶν» θὰ ἀποτολμήσω μερικάς, ὑπόδειξεις, ποὺ διὰ συντελέσουν εἰς τὴν ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος.

Ἡρώτησαν κάποτε τὸν Διογένην: Τί είναι ἔκεινο, ποὺ κουράζει καὶ φθείρει περισσότερους τὸν ἄνθρωπον; Καὶ ὁ κυρίως τοῦτον ἔπειτα θεωρεῖσθαι τὸν ἄνθρωπον

ύ πόσχες σις; Είς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ύπόσχεσις τῆς Κυθερώντας, διτί θά ένισχυθῇ κάθε προσπάθεια τείνουσα εἰς τὴν αὔξησιν τῆς παραγωγῆς ἀγαθῶν. Υπάρχουν, λασαύως, τὰ ἀπτά παραδείγματα, διτί ἔχοργηθσαν προγενεστατταὶ δάνεια πρὸς τὸν αὐτὸν σκοπὸν εἰς ἄλλους ἐπιχειρηματίας, ὑπὸ ὡρισμένας, ίσως, προϋπόθεσεῖς, ἢ δικαιολογίας, ὅμως, αὗτῇ δὲν πρέπει νὰ χρησιμοποιήθηται διά την ἄρνησιν τῆς αἵτηθεστος συνδρομῆς. Έάν συμβῇ τούτῳ, θὰ δημιουργηθῇ μεταξὺ τοῦ ἀλιευτικοῦ κόσμου τὸ πικρὸ παράπονο, διτί η Πολιτεία αφειδῶς παρέχει τὴν εὔνοιάν της εἰς τοὺς μὲν, δηλαδὴ εἰς τοὺς ὅλιγους προνομιούχους καὶ τὴν ἀρνεῖται εἰς τοὺς ἄλλους πολίτας, τοὺς μὴ κατέχοντας ισαξίας περγαμηνάς.

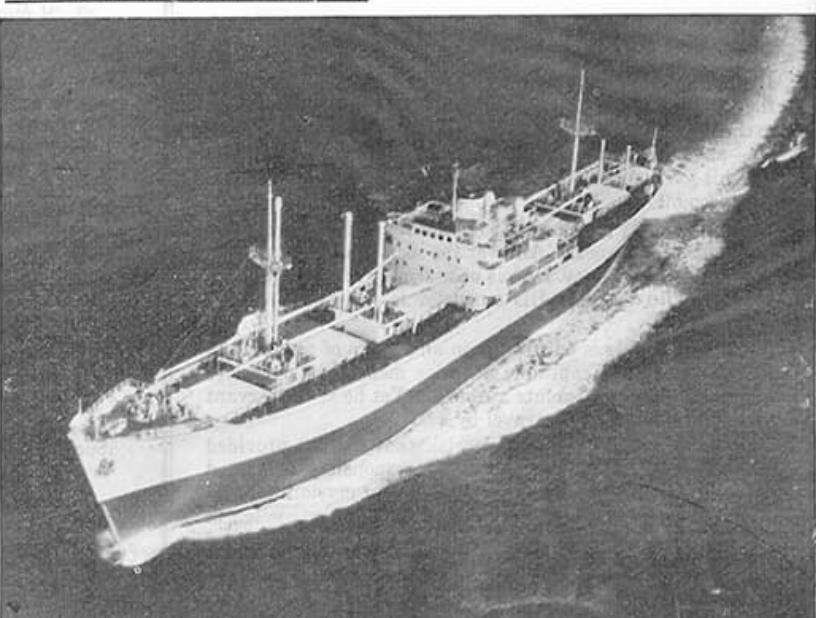
Η προβαλλομένη ύπό νεοφωτίστων τινῶν ἀντίρρησις, διτά δὲ πρέπει νά προστεθούν και ἀλλα σκάφη διά την ὑπερπόντιαν ἀλιείαν, εἰνε ἀνάκια προσοχῆς σοθαρῶν ἀνθρώπων και ἐμφανίζει παντελή ἄγνοιαν της ἀλιευτικῆς βιομηχανίας και τῶν δυνατοτήτων, ποὺ παρουσιάζει αὐτή εἰς μίαν ἔξοχάν ναυτικήν χώραν, ὅπως είνε ή Ἑλλάς. Εἰς τὸ σημεῖον, μάλιστα, τοῦτο θα ὑποδειχτά, διτά αἱ ἀντιρρήσεις διά την εἰς τὸν ἀνώτατον βαθμὸν ἐνίσχυσιν τῆς ὑπερπόντιαν ἀλιείας και τὰ ἀνύπαρκτα ἐμπόδια, προβάλλονται ἀπό κύκλους, ποὺ ἐπιθυμούν νά μεινήται ἡ νέα αὐτή πλαισιοφόρος πηγὴ τιμαρίων των και νά ἀπομαστεύεται μόνον ἀπό αὐτοὺς προνομιακῶς. Νά λειστή, δηλαδή, η πόρτα τῆς μεγάλης ἀλιείας ἐρμητικός εἰς τούς μή μεμπισμένους — με ἀσυναρπήτους δικαιολογίας — διά νά μη βλέπουν τί γίνεται μέσα.

Ημεῖς, δώμα, πλησιέστερον πρός τὸ κλάδον τοῦτον εύρισκόμενοι καὶ νωρίζοντες τὰ πρόσωπα καὶ πράγματα, ἔχομεν ἀντίθετον ἐντελῶς γνῶμην, ἔδραζομένην εἰς τὴν πραγματικότητα. Τοῦποτεριζόμενον, μὲν ἀριθμούς, μέστιαστικάς, μὲ παραδείγματα καὶ μὲ πάσης φύσεως αὐθεντικὰ τεκμήρια, ὅτι τὸ μέλλον, ἡ εὐημερία καὶ ἡ οἰκονομικὴ ἀνεξαρτησία τῆς Χώρας μας δένουν νὰ στηριχθοῦν, κατὰ μέγια μέρος, εἰς τὸν ἄνα τας βαλάσσας καὶ τοὺς ὁκεανοὺς δραστηριότητα τοῦ "Ἐλλήνος ναυτίλου, τὴν γα τι λίαι καὶ τὴν ἀλιείαν, κατὰ τὸ παραδίειγμα τῆς Νορβηγίας, Ἰαπωνίας, Δανίας, Ἀγγλίας καὶ τόσων ὄλλων χωρών. Διά μὲν τὴν ναυτιλίαν δὲν είνε ανάγκη νὰ φιλολογήσωμεν, ἡ χώρα μας είνε ἡ τρίτη ναυτικὴ δύναμις τοῦ κόσμου, μὲ 1.500, περίπου, σκάφη, χωρητικότητος 12.000.000 τόνων.

Ἐάν ἐπιδιωχθῇ ἡ ἔνισχυσις καὶ προσαγωγὴ τῆς ἀλιευτικῆς μας διοικήσιας, μὲ τὸν αὐτὸν ζῆλον — ἔνων την μεγάλην ὑπερπόντιον ἀλιεῖσ-
αν—θὰ καταστῇ δυνατὸν ἐντὸς δλίγων ἔτων ἡ χώρα μας νὰ γίνη, ἐκτὸς ἀπὸ ναυτική, που είναι σήμερον, καὶ ἀλιευτική δύναμις, ἡ οποία, ἀφοῦ, μὲ τὸ ἀποσυρόμενα της θαλάσσης πλούσια προϊόντα της, τροφοδοτήσῃ ἀρκούντως τὸν Ἑλληνικὸν λαόν. Θὰ ἔξαγε τὰ ἴχθυπα της εἰς τὴν Κεντρικὴν Εὔρωπην καὶ τὴν Βαλκανικὴν, διόπου αιδοπήτη ποσότης προϊόντων θαλάσσης είναι εύπρόσδεκτος. Αὐτὴν, λοιπόν, τὴν δύναμιν ἔξελιξε-
ως τῆς ὑπερπόντιου ἀλιείας δὲν πρέπει νὰ τὴν ἀνακόψωμεν μὲ προσχήματα καὶ ἀνεδαφικὰς δικαιολογίας, ἀλλὰ νὰ τὴν ἐνθαρρύνωμεν μὲ πάσσον θυσίαν εἰς τὸν ἄνωταν βαθμόν. “Οχι, πέντε μόνον ἀλιευτικὴ ἡ δε-
κα η ἔικος, πρέπει νὰ ἀποκτήσωμεν, ἀλλὰ ἐκατὸ καὶ πλέον συγχρονι-
σμένα φαραδίκα καλούμεθα νὰ χρησιμοποιήσωμεν διὰ τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν”

Καὶ ἔχονται : Οἱ ἀριθμοὶ δὲν φεύδονται ! Κάθε ύπερπόντιο φαράδικο δύναται νὰ ἀποδώσῃ ἑπτάσιως περὶ τοὺς 1.000 τόνους ίχθυών. Αὐτά δὲν εἰναι παραμύθια, ἀλλὰ ἀπτή πραγματικότης, τὴν δποίαν κάθε καλῆς πίστεως συζητήτης δύναται νὰ ἐλέγχῃ καὶ νὰ διαπιστώσῃ. 'Ἐπομένως, ἐκατὸ φαραδίκα μεγάλα, θὰ ἀποδώσουν ἐκατὸ χιλιάδες τόνους ἐκλεκτῶν ίχθυών κατ' ἔτος. Δεδομένου, δτὶ ἡ ίχθυοπαραγωγὴ εἰς τὴν γάρων μας δὲν ύπερβαίνει τοὺς 45—50.000 τόνους,θὰ συγκεντρώνωμεν εἰς τὴν 'Ελλάδα μας περὶ τοὺς 150.000 τόνους ίχθυών κατ' ἔτος, ποὺ θὰ ἐπαρκέσουν διὰ τὴν εἰς θαλασσινὰ τροφοδότησιν τοῦ υποσιτιζομένου λαοῦ μας.

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ



Τό ύπο τὴν Κυανόλευκον ἐπίλεκτον φορτηγὸν σκάφος ὡς Ἐρμῆς τελοῦν ύπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Ἰ. Κορμᾶ. Παρεδόθη μόλις πρὸ μηνὸς ἀπὸ τὸ ναυπηγεῖον Μπάτραρη, μετὰ ἐπίτυχες δοκιμαὶ, καθ' αὐτὸς τελέσθησαν 18 μιλλίων, εἰς τὰς 118 στροφὰς κατὰ λεπτὸν τῆς μηχανῆς τοῦ. Τὸ Ἐρμῆς εἶναι τὸ πρώτων δύο ἀδέλφων σκαφῶν παραγγελθέντων ἀπὸ τὴν ἑταῖριν «Σάμοσον». Φέρει μηχανὴν δῆκτη ἔξακτονθρόνον, μετέπερθότισιν, δυνάμεως 8000 ἵππων εἰς τὰς 115 στροφὰς. Ὑπηρεσιακὴ τακτικὴ 14.5 μιλλίων.

»7. Τέσσαρα μεγέθη έπιοισόνων θέλουσιν ύπάρχει εν τῷ Ἡμετέρῳ Ναυτικῷ :

A.	μέγ.	μῆκ.	13	μέτρ.	20	ἡ	περίου	43	πόδ.
B.	»	»	8	»	80	»	29	»	
C.	»	»	5	»	80	»	19	»	
D.	»	»	8	»	60	»	12	»	

»Τὸ δὲ πλοιὰ θέλουσι λαμβάνει ἔκαστον ἐν μόνον μεγέθος Ἐπιοισόνος, ὅπου διαφέρει τὸ πλάτος τῶν ὡς ἔγγιστα.

Περὶ Βασιλικῆς Σημαίας

»8. Ἡ Βασιλικὴ σημαία συνισταται μόνον εἰς λευκὸν ἐπὶ κυανοῦ διάδου, ὁ δὲ σταυρὸς, ἑκτενόμενος μέχρι τῶν τεσσάρων πλευρῶν τῆς σημαίας, εἰνε ὅμοκεντρος αὐτῇ καὶ φέρει τὰ Ἡμέτερα παράσημα, ὡς ἐν ἀρθρῷ 2 διεγράφονται.

»9. Ἡ Βασιλικὴ σημαία ἐπαίρεται εἰς τὸν μέγαν ιστόν. Ἐπὶ τῶν λέμβων δὲ ὄσακις διαπορθμεύουσιν Ἡμᾶς, ἑκπετάννυται ἀπὸ ιστοῦ ἐπίτιδες ἰδρυομένους ἐν τῷ μέσῳ τοῦ σκάφους.

»10. Τρία μόνον μεγέθη συγχωροῦνται βασιλικῶν σημαῖῶν, ὡς ἔξης:

A.	μέγ.	πλευρ.	4.80	ἡ	περίου	16	πόδ.
B.	»	»	3.30	»	11	»	
C.	»	»	2.40	»	8	»	

»Ἀναλογίζονται δὲ πρὸς τὰ δύο τρία τοῦ μεγίστου πλάτους τῶν πλοιῶν ὡς ἔγγιστα.

Περὶ Ἐπισήμου

»11. Τὸ ἐπίσημον ὅμοιάζει τὸν Βασ. σημαίαν, ἀλλὰ δὲν φέρει τὰ Ἡμέτερα παράσημα.

»Τὸ σῆμα τοῦτο εἶνε τετράγωνον.

»12. Τὸ ἐπίσημον, ἐπαίρομενον εἰς μὲν τὸν ἀκάτιον ιστόν, διακρίνει τὸν ἀντιναύαρχον, εἰς δὲ τὸν ιστόν τοῦ ἐπιδρόμου ἢ, ἐλλείφει τούτου, εἰς τὸν μέγαν ιστόν, τὸν ὑποναύαρχον. Ἐκπεταννύεται δὲ ἀπὸ στηλιδίου εἰς τὸν πρώταν τῶν λέμβων, ὄσακις διαπορθμεύουσι τοὺς εἰρημένους ἀξιωματικούς ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ ἐν στολῇ.

»Τὸ ἐπίσημον τίθεται καὶ ἐπὶ τοῦ προθόλου τῶν βασιλικῶν πλοιῶν, οὐκὶ πλέον κατὰ τὰς ἑρταίλιμους ἡμέρας ἢ κάριν στολισμοῦ, ἀλλ᾽ ἐν ὄπουσί τοι ναυάρχου ἢ μοιράρχου, ὡς διακριτικὸν σημεῖον τοῦ ἀντιτέρου ἢ ἀρχαιτέρου τῶν κυβερνήσιμων συνορμάντων βασιλικῶν πλοιῶν.

»13. Τρία μεγέθη ἐπίσημου διαφέρουνται ὡς ἔξης :

A.	μέγ.	πλευρ.	2	μέτρ.	40	ἡ	περί.	8	πόδ.
B.	»	»	1	»	65	»	5½	»	
C.	»	»	1	»	10	»	3½	»	

αναλογίζονται δὲ πρὸς τὸ τετράπτυμόριον τοῦ μεγίστου πλάτους τῶν πλοιῶν, εἰς ἡ κορηγοῦνται.

Περὶ Φαλιδωτοῦ Μοιράρχου

»14. Τὸ μοιράρχικὸν σημεῖον εἶνε φαλιδωτόν, δηλαδὴ ἔχει τὸν οὐράνιον δικοτομημένην γνωνιῶδην μέχρι οχεδῶν τοῦ ημίσεος μῆκους τοῦ, φερεῖ δὲ καὶ τοῦτο τὸν λευκὸν καὶ ἰσόκερων σταυρὸν ἀνευ παρασῆμων. Ἡ μὲν ἀναλογία τοῦ πλάτους πρὸς τὸ μῆκος τοῦ φαλιδωτοῦ διρίζεται ἢ τοῦ 5 πρὸς τὸ 9, τὸ δὲ πλάτος τῶν κεράτων τοῦ σταυροῦ εἶνε τὸ πέμπτον τοῦ πλάτους τοῦ διονο σήματος.

»15. Ἐπαίρεται εἰς τὸν μέγαν ιστὸν τῆς Μοιραρχίδος ἢ εἰς τὸν πρώτον τῆς διαπορθμεύουσην τὸν μοιράρχον λέμβου.

»15. Δύο μεγέθη φαλιδωτὰ ὥριζονται ὡς ἔξης :

A. μέγ. 3 μέτρ. 00 ἡ περί. 10 πόδ.

B. » 2 » 00 » 6½ »

καὶ ἀναλογίζονται πρὸς τὸ τριπτυμόριον τοῦ μεγίστου πλάτους τῶν πλοιῶν, ὡς ἔγγιστα.

Περὶ Ξενικῶν Σημαῖων

»17. Αἱ ξενικαὶ σημαῖαι τῶν κυριωτέρων ζένων ἑθνῶν κατασκευάζονται ἐπὶ διαγραμμάτων καὶ πληροφοριῶν ἐπισήμων περὶ τοῦ σχήματος καὶ τοῦ χρωματισμοῦ τῶν.

»18. Αἱ ξενικαὶ σημαῖαι ἐπὶ τῶν λέμβων δὲν ἐπαίρονται, εἰμὶ μόνον πρὸς τιμὴν διαπορθμευμένων ἡγεμόνων.

»19. Δύο μεγέθη ξενικῶν σημαῖῶν θέλουσι ουρράπτεσθαι, ὡς ἔξης :

A. μέγ. μῆκ. 6 μέτρ. 00 ἡ περί. 20 πόδ.

B. » 3 » 00 » 10 »

ἀνολογίζονται, ὡς ἔγγιστα, πρὸς τὸ πλάτος τῶν πλοιῶν.

»20. Εἰδικαὶ διατάξεις τοῦ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν ὑπουργείου θέλουσι κανονίσει τὰς ἐφ' ἔκαστον Βασ. πλοίον κορηγοῦθομένας ξενικά σημαῖας, ἀναλόγως τῆς ἀποστολῆς του.

Περὶ Σημαῖῶν Λιμεναρχείου

»21. Εἰς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς τοῦ Ἡμετέρου Βασιλείου θέλουσι κορηγεῖσθαι σημαῖαι δημοιαὶ ταῖς πρυμνοσίαις σημαῖαις τῶν Βασ. πλοιῶν, ὡς ἔξης :

»Εἰς μὲν τὰ κεντρικὰ λιμεναρχεῖα καὶ εἰς τὸ ὑπολιμεναρχεῖον Πειραιῶν σημαῖαι Β' καὶ Γ' μεγέθους. Εἰς τὰ λοιπὰ ὑπολιμεναρχεῖα Γ' καὶ Δ' μεγέθους καὶ, τέλος, εἰς τὰς ἐπιστασίας λιμένων θέλουσι κορηγεῖσθαι σημαῖαι Ἐλληνικαὶ Δ' καὶ Ε' μεγέθους.

»Ἐν Ἀθηναῖς, τὸν 28 Αὐγούστου 1858

A. ΜΙΑΟΥΛΗΣ.

ΟΘΩΝ

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: Ἐκτὸς τοῦ ἀνωτέρω, ιστορικὰ θέματα ἀφορῶντα τὴν Ἑμπορικήν μας Ναυτιλίαν, κατὰ τὴν ἀναδημοσιγράφιαν της ἀπὸ τὸν 1829 ὅτε κατέπαυσαν αἱ Ναυτικαὶ ἔχθροπραξίαι (δῆμοσιευθέσαν εἰς τὸ ἀνά τεχνας περιοδικὸν μεταξὺ τῶν ἄλλων καὶ τὰ ἔξης).

Α) Τὸ ἀπὸ 11 Νοεμβρίου 1836 διάταγμα ΠΕΡΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ τὸ ὅποιον απέτελεσε τὸ βασικὸν νομοθέτημα μέχρι σχεδόν καὶ τῶν ἡμερῶν μας διὰ τὸ Ἑμπορικὸν μας Ναυτικόν. (Ναυτ. Χρον. T. 33 σελ. 11).

Β) Ο νόμος τῆς 4ης Ιανουαρίου 1834 περὶ Ὀργανισμοῦ τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν. (Ναυτ. Χρον. T. 92 σελ. 14).

Γ) Τὸ ἀπὸ 30 Ιουνίου 1837 διάταγμα διὰ τὰς πρώτας Ναυτικὰς Σχολὰς τῆς Σύρου καὶ τοῦ Ναυπλίου. (Ναυτ. Χρον. T. 169 σελ. 13).

Δ) Τὸ ἀπὸ 4 Απριλίου 1833 διάταγμα διὰ τὴν καθιέρωσιν τῆς σημαῖας τῶν ἐμπορικῶν μας πλοιῶν. (Ναυτ. Χρον. T. 259 σελ. 18).

Ε) Τὸ ἀπὸ 31 Οκτωβρίου 1856 διάταγμα διὰ τὴν πρώτην ἀπογράφην ἔργωντας θαλάσσης. (Ναυτ. Χρον. T. 273 σελ. 14).

ΣΤ) Τὸ ἀπὸ 1ης Μαΐου 1857 διάταγμα περὶ τῆς Ιτικής Ἐλληνικῆς Ακτοπλοϊκῆς Συμβάσεως. (Ναυτ. Χρον. T. 285 σελ. 20).

Ζ) Τὸ ἀπὸ 6 Ιουνίου 1858 διάταγμα περὶ συνομολογησεως ἔξωτερικῆς ἀκτοπλοϊκῆς συμβάσεως μετὰ τῆς Φωκαϊκῆς. (Ναυτ. Χρον. T. 311 σελ. 21).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

Canadian Liberty Ship PARTS

Available from N. Y. STOCK

Also for AMERICAN LIBERTY SHIPS and T-2 TANKERS:

Winch Parts
Winches
Winches (cargo setam),
Winches (mooring & warping)
Windlasses, Anchor
steam, hydraulic & electric
Engine Parts, Steam
Pump Parts
Generator Sets
(steam engine driven)

MANILA and WIRE ROPE

Evaporators (Salt water)

Coils (heat exchange)

Coils (water heater)

Liners (bronze)

Heat Exchange

Rope, Manila

Wire

Anchors

Chain (anchor)

DELIVERED FROM STOCK

AT ALL U.S. PORT

► WHitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

Cable Adress: AMTRADISC
125 BROAD STREET

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

NEW YORK 4, N. Y.

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Οκτώβριος.— Διαπιστώνει ή τελευταία ἐπὶ τῆς παγκοσμίου οικονομικής δραστηριότητος ἀνασκόπησις τῆς «Μιτάρκλεϋς Μπάνκ»: Περὶ τὸ τέλος τοῦ ἔτους θὰ σημειωθῇ ἡ γενικὴ ἀνάρρωσις, ἀν̄ ὅχι ἡ ἐπέκτασις, τοῦ συνόλου τῆς οἰκονομίας.

— «Υπογραμμίζεται ἡ χαλάρωσις τῆς ἐντάσεως εἰς δύο, κυρίως, ἀντιθέτους οἰκονομικὰς τάσεις: Εἰς τὴν πτώσιν τῶν τιμῶν τῶν ἐμπορευμάτων καὶ τὴν ἀμερικανικὴν ὑφεσιν». Ή συστολὴ τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας δὲν εἶχεν εὐτυχῶς τὸν ἀντίκτυπον, ποὺ ἀνεμένετο εἰς τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν.

— «Ἀν αἱ περὶ αὐξήσεως τῶν διαθεσίμων κεφαλαίων τοῦ «Διεθνοῦς Νομισματικοῦ Ταμείου» προσπάθειαι εὐδωδοῦν, χρυσὸς καὶ δολλάρια εἰς μεγαλύτεραν ἔκτασιν θὰ τεθοῦν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ξένων κεντρικῶν Τραπέζων καὶ οὕτα θὰ ἀποφευχθοῦν εἰς τὸ μέλλον αἱ κατὰ χώρας συναλλαγματικαὶ κρίσεις. Ή ἐπάνοδος ἔξ αὐλαῖς τῆς ἐμπιστοσύνης θὰ ἔνισχυσῃ ἀναμφισθῆτας καὶ τὴν ἀγοραστικὴν ικανότητα διὰ πρώτας ὥλας.

— «Υποφέρουν, πράγματι, αἱ παραγωγοὶ πρώτων ὑλῶν χώραι, λόγω τῆς πτώσεως τῶν τιμῶν καὶ περιορίζεται η καταναλωτικὴ τῶν δύναμεις εἰς βιομηχανικὰ προϊόντα. Μία αὐταίμησις τῆς παραγωγῆς τῶν θὰ προκαλέσῃ τὰς ζωηροτέρας συναλλαγάς καὶ τὴν διεύρυνσιν τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, λόγω τῆς μεγαλυτέρας ζητήσεως τῶν προϊόντων τῆς.

• Επιτείνονται αἱ φῆμαι, μετὸ τὰς προσφάτους εἰς Νέον Δελχὶ ἀποφάσεις τῆς συγκεντρεύσεως τοῦ «Διεθνοῦς Νομισματικοῦ Ταμείου», περὶ ἐφαρμογῆς τῆς πλήρους μετατροπής τῆς ἀγγλικῆς λίρας καὶ ἀρσεως τῶν περισσοτέρων περιορισμῶν διὰ τὸ ἀγγλικὸν ἔχωτερικὸν ἐμπόριον.

• Η ἀναδίωσις τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος εἰς τὴν Ἀμερικὴν πιστεύεται, ὅτι θὰ ἀνακοψῇ καὶ τὴν διαρροὴν τοῦ χρυσοῦ (1.750 ἑκατομμ., δολλ. ἐντὸς τοῦ ἔτους) ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸν ἀπόθεμα — τὸ ὑπολογιζόμενον τώρα περὶ τὰ 21 δισεκατ. δολλαρίων.

— Θὰ αὐξηθοῦν, προβλέπεται, αἱ εἰσαγωγαὶ πρώτων ὑλῶν ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν βιομηχανίαν καὶ αἱ ἔξαγονται αὐτὰς χώραι θὰ διαθέτουν τὰ δολλαρία διὰ τὴν ἀγορὰν βιομηχανικῶν προϊόντων. «Ἡδη οἱ εἰσαγωγαὶ τοῦ β'. τριμήνου τοῦ 1958 ἐνεφάνισαν κάποιαν αὔξησιν.

— Ελπίζεται ἀκόμη νὰ ἐπανέλθῃ η διεθνής ἐμπιστοσύνη εἰς τὴν σταθερότητα τοῦ δολλαρίου — ἐπιμόνως διαφεύδονται ἀπὸ τὴν Οὐασιτικῶν αἱ περὶ αὐταίμησεως τοῦ χρυσοῦ φῆμαι — καὶ οὕτα θὰ παύσουν τὰ διάφορα ξένα κράτη νὰ ἐπενδύσουν εἰς χρυσὸν τὰ ἀποθέματά των.

• Τὴν πλήρη ἀνάρρωσιν τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας προδιαγράφουν οἱ ἀρμόδιοι κυβερνητικοὶ παράγοντες ἐντὸς τοῦ 1959. Καὶ ἐν συνεχείᾳ τὴν περίοδον τῆς «πλήρους εὐημερίας», τὸ νέον «μπούμ» τῆς παραγωγῆς καὶ τῆς καταναλώσεως, δὲν ἀποκλείουν διὰ τὰ ἀμέσως ἐπομένα εἴτε.

• Εἶχε καὶ τὴν ἀγαθὴν τῆς, ὡς φαίνεται πλευρὰν ἡ ὑφεσις τῶν ἐργασιῶν εἰς τὴν Ἀμερικὴν. «Ἐξηγάγετε τὴν βιομηχανίαν νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἀποφασιστικότερον τὴν αὔξησην τῆς παραγωγικότητος τῆς, τῶν κερδῶν, συνεπῶς, μὲ διλιγωτέρας ἐργατικὰς χειράς.

— Ἀποτέλεσμα: «Ἡ ἐπαναπρόσληψις τοῦ συνόλου τῶν ἀνέργων δὲν προβλέπεται τώρα πιθανὴ διὰ πολλὰς βιομηχανίας, αἵτινες ἀνεπήρωσαν διὰ μηχανῶν τὸν ἀνθρώπινον παράγοντα, παρὰ τὴν ἐν τῷ μεταξὺ αὔξησην τῶν παραγγελιῶν τῶν. Καὶ η τάσις αὐτὴ ἀνενδότως συνεχίζεται.

• Τὴν αἰσιοδοξίαν διὰ τὴν ἀνάδικην πορείαν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας στηρίζουν οἱ παραστηραταὶ καὶ τὰς ἔξελιξέων τῆς εἰς τὴν ραγδαίαν αὔξησιν τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Γῆς καὶ τὰς σταθερᾶς ἀνταποσύσθετας ἀνάγκας καλυτέρας διαβιώσεως δῶλω τῶν κατοικῶν αὐτῆς.

— Πρόσφατος στατιστικὴ τοῦ Ο.Η.Ε. προβλέπει τὸν πληθυσμὸν τῆς Γῆς διὰ τὸ 1975 εἰς 3.8 δισεκατομμύρια καὶ τὸ 2000 εἰς 4.6 δισεκατομμύρια ἔναντι τῶν 2.5 δισεκατομμυρίων τοῦ 1950. Αὔξησις 56 % ἐντὸς 25ετίας.

— Εὐνόητον εἶνε πόσον αἱ παραγωγαὶ δυνάμεις θὰ πρέπει νὰ βαίνουν ἀνταποσύσθεται καὶ πόσον ὁ ρυθμὸς καὶ τὰ μεσά τῆς παραγωγῆς νὰ ἐπιταχυνθοῦν, ἵνα αἱ ἀνάγκαι τῶν δισεκατομμυρίων αὐτῶν ἔξυπρετηθοῦν.

• Α' ἀπόλυτος ἡ αἰσιοδοξία διὰ τὴν καλὴν ἔξελιξιν τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας. «Ἡ ἀπειλὴ τῆς ἀπεργίας εἰς τὴν βιομηχανίαν αὐτοκινήτων παρήλθεν. «Ἡ ζήτησης νέων αὐτοκινήτων διαγράφεται ζωηρά, η αὔξησης τῆς παραγωγῆς χάλιδος θεωρεῖται βεβαία.

— «Ἡδη η παραγωγὴ φθάνει τὸ 70 % τῆς δυναμικότητος τῶν χαλυβουργείων καὶ η τὸ 4ον τριμήνου τοῦ τρ., ἐτοὺς θὰ ὑπερβῇ τὰ 26 ἑκατομ., τόνων, ὑπερτέρας κατὰ 4 ἑκατομμύρια τοῦ 3ου τριμήνου καὶ κατὰ ἐν ἑκατομ., τόν., τοῦ ἀντιστοίχου περιστοῦν.

— «Ἡ ζήτησης ἐπίσης τοῦ πετρελαίου θὰ εἶνε μεγαλυτέρας κατὰ τὸ 4ον τριμήνου τοῦ ἀντιστοίχου τοῦ 1957 κατὰ 4 % καὶ πλέον.

• Ρεκόρ παραγωγῆς σιτηρῶν προβλέπει διὰ τὸ 1958 η ἀρμοδία ὑπηρεσία τοῦ ἀμερικανικοῦ ὑπουργείου τῆς Γεωργίας.

— Αἱ πρώται λ. χ. πληροφορίαι διὰ τὴν ἐσοδείαν τῆς Ρωσίας καὶ τῆς Κίνας ἐπιβεβαιῶσσιν τὴν καλὴν συγκομιδὴν. Τῶν «Ηνωμένων ἐπιστ. Πολιτειῶν» η σιτοπαραγωγὴ θεωρεῖται λίγαν ικανοποιητικά. Αὐτῶν τῶν τριών χωρῶν, αἵτινες συνήθωσαν παράγοντα τὸ ημισ. τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς, οἱ ἐσοδείαι εἶνε τόσον μεγάλαι, ὡστε νὰ ἀντισταθμίσουν οἰσανδρήτοτε μείωσιν τῶν ἐσοδείων εἰς ἄλλας χώρας, τοῦ Νοτίου κυρίως Ήμισφαίριου.

— Δέν φαίνεται νὰ εἶνε ικανοποιητικαὶ αἱ συνήθαι τῆς καναδικῆς παραγωγῆς. Καλύτεραι ἔναντι τοῦ 1957 εἶνε διὰ τὴν Ἀνδρατράιαν, ἐνώ καλῶς ἔξελισσεται η σπορὰ εἰς τὴν Ἀργεντινήν.

— «Ἐπισημαίνονται, τέλος, ὡς περιωρισμέναι αἱ δυνατότητες συναλλαγῶν διὰ τὸν σίτον, λόγω τῶν υφισταμένων κατὰ χώρας ἀποθεμάτων. Τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης αἱ ἐσοδείαι δὲν ἔχουν θεωρηθεῖσαν εἰσέτι. Προβλέπονται νὰ φθάσουν γύρω ἀπὸ τὸ ἐπίπεδον τοῦ 1957. Εἰς τὴν Ἀνατολικήν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἀσίαν, αἱ ἐσοδείαι φαίνεται νὰ εἶναι

χαμηλότεραι, ὥπως λ. χ. εἰς τὴν Τουρκίαν καὶ ἄλλας τινας χώρας.

• Τὸ χρηματιστήριον ἀξιῶν τῆς Νέας Υόρκης ἐγνώρισε τὴν Παρασκευὴν (4 Οκτωβρίου) τὰς υψηλοτέρας τιμὰς τῆς ιστορίας του.

— Οἱ παραστηραταὶ ἐμρηνεύουν τὴν ἀνεύ προπογουμένων υψωσιν λόγω τῶν κολῶν εἰδῆσεων ἀπὸ τὴν οἰκονομικὴν δραστηριότητα τῶν Ην. Πολιτειῶν, μετὰ τὴν ἐπελθούσαν συμφωνίαν τῆς «Τζένεραλ Μότορς» μὲ τὴν ἀργατικὰ συνδικάτα. Αδιατάρακτος προβλέπεται ἡ ἀνοδος τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς.

• Διαπιστώθαι ἀπὸ σχετικὴν μὲ τὰς ἔξαγωγάς πρώτων ὑλῶν καὶ βασικῶν τίνων προϊόντων μελέτην τοῦ Ο.Η.Ε., ὅτι τὸ τρέχον ἔτος ἐλάχιστα ικανοποιητικὸν ὑπῆρξε διὰ τὰς παραγωγαὶ τῶν ἐν λόγῳ προϊόντων χώρας τῆς Ασίας, τῆς Αφρικῆς καὶ τῆς Λατινικῆς Αμερικῆς.

— «Ἡ σύντητης τῆς μερικῆς ἀξητησίας ἐξηκολούθησε τὸ σόνον εἰς τὸν οἶκον τῶν διακινηθέντων φόρτων ὃσον καὶ τὴν ἀξίαν αὐτῶν, τὴν κατωτέραν ἀπὸ τοῦ πολέμου τῆς Κορέας.

— «Ἀνακοπή, συνεπώς, καὶ τῆς περιπτέρων πρὸς τὴν ἀνοδον πορείας τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος τῶν χωρῶν τῆς Δύσεως μέλλει νὰ προκαλέσῃ, κατὰ τὴν ἔνθεσιν τοῦ Ο.Η.Ε., η τοιαύτη καθυστέρησις τῶν ἔξαγωγῶν ἀκατεργάστων προϊόντων.

• Αὔξησην τῆς καταναλώσεως τοῦ πετρελαίου εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας κατὰ 4 — 5 % διὰ τὸ προσεχές ἔτος ἔναντι τοῦ 1958 καὶ 8 % διὰ τὸν λοιπὸν Κόσμον προβλέπει οἱ διευθυντής της γνωστῆς ἀπαιρίας πετρελαίων «Ταΐνγκουώτερ».

• Τὴν αἰσιοδοξίαν τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν αύριον τῆς ναυλαγορᾶς ἐνισχύει ἡ πληροφορία, ὅτι τὸ Πακιστάνης ἡγόρασεν 800 χιλ. τόν. ἀμερικανικοῦ σίτου καὶ 125 χιλ. τόν. όρυζης ἐνσακκωμένης, μὲ φόρτωσιν ἐντὸς 4—5 μηνῶν ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ Νοεμβρίου. Θὰ πρεπεῖ, ούτως, νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ ημισ. τῶν σιφοφορτίων αὐτῶν θὰ διαφύλαχθούν προνομιακῶς ὑπὲρ τοῦ ἀμερικανικοῦ σκάφους.

— Μεγάλαι, ὡς φαίνεται, θὰ είνει καὶ αἱ μεταφοραὶ σιτηρῶν αὐτῶν ὑψηλοτέρους.

• Σχολιάζεται ποικιλοτρόπως ἡ ἐπάνοδος εἰς τὴν ὑπηρεσίαν σκαφῶν τίνων πολεμικῆς ναυπηγήσεως — λίμπερτς καὶ ἐμπάύρ. «Ηρκεσεν» η μικρὰ διὰ τὰ σιτηρὰ αὐταίμησις τῶν ναυλῶν διὰ νὰ ἀρχίσῃ τὸ ξεκίνημα τῶν ἀργούντων.

— Τοινέσται σχετικῶς, ὅτι διὰ τὰ λίμπερτς ὁ γαύλος τῶν 7 δολλαρίων ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ είνε τὸ κατώτατον ὄριον, δυνάμενον νὰ καλύψῃ τὰς διαπάνας κινήσεως τοῦ σκάφους, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι διεθετεῖτο τοῦ τὰ ζύλινα χωρίσματα τῶν κυτῶν (shifting boards). Θὰ χρειασθῇ, συνεπῶς, ἡ περιπτέρω τῶν ναυλῶν υψωσις, διὰ νὰ δικαιολογηθῇ τῶν λίμπερτς η ἔξοδος ἀπὸ τὴν ἀργίαν.

— Δεδομένης τῆς ἀπασχολήσεως ἀπὸ τοὺς Κινέζους ὑπερεκατὸν δημοσιοκίνητων σκαφῶν χρονοναυλωμάνων, δὲν ἀποκλείται ἡ ζήτησης χωρητικότητος διὰ σιτηρὰν προκαλέσῃ τὴν αὐταίμησιν τῶν ναυλῶν μέχρι τοῦ σημείου, που θὰ καλύπτωνται καὶ αἱ διαπάναι κινήσεως τῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκαφῶν.

• Συμφωνία μεταξὺ Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ Ινδίων προβλέπει τὴν προμηθείαν ἀμερικανικῶν γεωργικῶν προϊόντων ἀξίας 238 ἑκατομμύριων δολλαρίων.

— Συγκεκριμένως θὰ παραχωρηθοῦν 2.8 ἑκατομ. τόν. σίτου, 100 χιλ. τόν. τρ. αρδοσίτου καὶ 200 χιλ. τόν. ἐλασισπόρων.

— «Ἄσ ομειωθῇ, δὲν μέχρι τοῦ γνωστοῦ νόμου περὶ γεωργικῶν ἀποθέματων προιόντα τοῦ 1958 περὶ γεωργικῶν ἀποθέματων προιόντων τοῦ 1950. Αὐτοί τοινών διὰ τὸν Μπουζί. Θὰ ἔχῃ μῆκος 700 χιλιομέτρων.

— Διὰ τὸ 1960 προβλέπεται ἡ διὰ τὸ ἀγωγὸν μεταφορά δέκα εκατομμύριων τόνων, μὲ φόρτωσιν τριῶν δεξαμενοπλοίων ημερησίων εἰς Μπουζί.

• Ζωηροτάτη διαγράφεται κατὰ τὸν ἀπόστασης αὐτῆς ἀνέσως δύο προσεχεῖς μῆνας η ζήτησης αὐτοκινητικῶν σιτηρῶν τοῦ Αγαθούς καταναλώσεων.

— «Ἡ Κόρεδη ἡγόρασε τὰς πρώτας ημέρας τοῦ Οκτωβρίου ἐν ἑκατομμύριον πούποιστου, μὲ φόρτωσιν Οκτώβριον — Νοέμβριον, λιμένας Κόλπου.

• Προχωροῦν αἱ ἐργασίαι τοποθετήσεως τοῦ ἀγωγοῦ καὶ κατασκευῆς τῶν ἀντιλιοστασίων ἀπὸ τὰς πετρελαιοπηγάς τῆς Σαχάρας, πρὸς τὸν λιμένα τοῦ Μπουζί.

— Διὰ τὸ 1960 προβλέπεται ἡ διὰ τὸ ἀγωγὸν μεταφορά δέκα εκατομμύριων τόνων, μὲ φόρτωσιν τριῶν δεξαμενοπλοίων ημερησίων εἰς Μπουζί.

“ΟΛΥΜΠΟΣ,,

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

NAYTIKON ΓΡΑΦΕΙΟΝ

I. K. ARVANITIDΗΣ & ΣΙΑ

AΘΗΝΑΙ

ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ, 4

ΤΗΛΕΦ. 30.078 - 27.541

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 41

ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

Ἐκδόσεις: Αεροπορικῶν Σιδηροδρομικῶν καὶ Α-

τμοπλοϊκῶν Εἰσιτηρίων.

Αποστολαὶ πληρωμάτων — Ναυτικαὶ Εργασίαι

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: “ΟΛΥΜΠΟΥΡΣ,,

• Προβλέπεται ή έντος του άμεσως προσεχούς μέλλοντος εύρυτέρα αύξησις τών έμπορικών συναλλαγών τών κρατών του Σοβιετικού μπλόκο με τις ίδιες υποανταπότακτες χώρες.

— Τα Σοβιέτ είχαν άναγκην των προϊόντων των τροπικών χωρών, ένω και αύται θά είσαγαν στην άπο τάς χώρας της Ανατολικής Εύρωπης προϊόντα βιομηχανικά, άνταποκρινόμενα περισσότερον εις τάς άναγκας των.

— Χώραι, τούναντίον, προηγμέναι δὲν θεωρούν τὰ βιομηχανικὰ προϊόντα τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν ἐπαρκῶς διὰ τὸ βιοτικὸν των ἐπίπεδον τελειοποιημένα.

• Θά παραδοθοῦν εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν, παρὰ τὴν ἔντασιν τῶν σχέσεων τῆς μὲ τὴν Ρωσίαν, αἱ 200 χιλιάδες τὸν στηρῶν, τῶν προβλεπομένων βάσει τῆς ρωσο-γιουγκοσλαβικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας. Σκάφη ἀμφοτέρων τῶν χωρῶν θά ἀπασχοληθοῦν κυρίως εἰς τὴν μεταφοράν.

• Κατάτερος κατὰ 0.9 % δείκτης τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς τῆς Δυτικῆς Γερμανίας κατ' Αύγουστον ἐν συγκρισει μὲ τὸν Ιούλιον. Ανώτερος, ὅμως, κατὰ 3.5 % ἐναντὶ τοῦ Αύγουστου 1957.

— Ή παραγωγὴ τοῦ χάλυβος ἐμειώθη κατὰ 10%, ἐναντὶ τοῦ ἀντιστοίχου περιστοῦ μηνός. Ή παραγωγὴ τοῦ γαιάνθρακος ὑπῆρξεν ἀμετάβλητος.

• Όλιγον τι κατωτέρα ἐναντὶ τῆς ἀντιστοίχου περιστοῦ, ἡ παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὴν Δυτικήν Γερμανίαν κατὰ τὸ ἐννεάμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους (17.439.066 τὸν μειωμένη κατὰ 4%). Όλιγωτερα, συνεπώς, τὰ φορτία σιδηρομεταλλεύματος καὶ γαιανθράκων.

• Σκάφη 1939 ἐν διέπλευσαν τὴν ὁδὸν τοῦ Αγίου Λαυρεντίου κατὰ τὸ πρώτον διμήνιον ἀπὸ τὸν ἀνοίγματος τῆς (5 Ιουλίου). Τὰ 1648 ἥσαν καναδικά. Τὰ λοιπά διαφόρων σηματιῶν. Οὐδὲ ἐν ἀμερικανικῶν οὔτε καὶ ἐλληνικῶν. Ή διόρυξ εἶναι πλευστὴ διὰ σκάφη μὲ βύθισμα 14 μόνον ποδῶν. Απὸ τοῦ προσεχοῦς Ἀπριλίου θά τὴν διαπλέουν σκάφη μὲ βύθισμα 27 ποδῶν.

— Τὸ ἐνδιαφέρον πάντως ὅλων τῶν κρατῶν τῆς Βορείου Εύρωπης διὰ τοξίδια φορτηγῶν κυρίως γραμμῆς πρὸς τὰς Μεγάλας Λίμνας ἐπισημαίνεται ζωηρότατον. Αἱ σημαῖαι τῆς Γερμανίας, τῆς Νορδηγίας, τῆς Αγγλίας, τῆς Ολλανδίας καὶ τῆς Σουηδίας θά ἀντιπροσωπεύονται ἀπὸ τὸν προσεχοῦς ἔτους εἰς τὴν κίνησιν τῆς Διώρυγος μὲ συχνότητα σταθερῶς αὐξανομένην.

• Ή Ρωσία αὐξάνει μὲ ρυθμὸν ἐπιταχυνόμενον τὴν πετρελαιοπαραγωγὴν τῆς. Δὲν εἶναι πλέον ἡ περιοχὴ τοῦ Μπακοῦ, ἡτις ἀποδίδει τὸ μεγίστον μέρος. Ή μεταξὺ Βόλγα καὶ Ούραλίων εἶναι τώρα τὸ «νέον Μπακοῦ».

— Εἰς 111 ἑκατομ. τὸν. θὰ ἀνέλθῃ ἡ ρωσικὴ παραγωγὴ τοῦ 1958. Εἰς αὐτὴν τὸ Μπακοῦ μετέχει μὲ 15 ἑκατομ. τὸν. Ή ύπολοιπος προέρχεται ἀπὸ τὰ ἀποκαλυψθέντα εἰς τὰς νέας πετρελαιοφόρους περιοχὰς κοιτάσματα.

— Ή ρωσικὴ παραγωγὴ ὑπολογίζεται νὰ διπλασιασθῇ μέχρι τοῦ 1965. Ή τοῦ φυσικοῦ ἀερίου ἐπίσης, ἡ μόλις εἰς 6 δισεκατομ. κυβικὰ μέτρα ἀνερχομένη κατὰ τὸ 1950, θὰ φθάσῃ τὰ 60 δισεκατομμύρια εἰς τὸ 1960 καὶ τὰ 150 εἰς τὸ 1965.

— Ή Ρωσία ἔπαισεν ἀπὸ τοῦ 1945 νὰ ἐνδιαφέρεται διὰ τὰς ἔκτος τοῦ ἔδαφους τῆς πηγᾶς πρὸς ἀνεφοδιασμὸν τῆς. Ή κρίσις τῶν πετρελαίων, ἡ ἀμέσως μετὰ τὸν πόλεμον ὀξυτάτη, παρῆλθε, κατόπιν τῆς ἀποκαλυψεως τῶν νεων πηγῶν.

• Έκ τῶν μέχρι τοῦ σήμερον ἀπὸ τὸ Λουξεμβούργον, τὴν ἔδραν τῆς Κοινότητος Γαιανθρακο-Χαλυβοῦ, πρέπει νὰ θεωρήται γεγονός ὁ περαιτέρω περιορισμὸς τῶν εἰσαγωγῶν ἀμερικανικοῦ γαιανθρακοῦ ἀπὸ τὰς ίδιες χώρας τῆς Κοινότητος. Τὰ ὑπὸ μελέτην σχετικά μέτρα ἐμελετήθησαν ἡδη καὶ τείνουν νὰ προστατεύσουν τὴν ἐγγάριον παραγωγὴν.

• Συνέστησε τελευταίως ὁ 'Οργανισμὸς Εύρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας εἰς τὰς μετεχούσας αὐτοῦ χώρας καὶ τὴν Ισπανίαν, ὅπως φροντίσουν πρὸς ἀντιμετώπισιν πάσσης ἀνωμαλίας νὰ διαθέτουν ἀποθέματα ύγρων καυσίμων δι'. ἔνα τούλαχιστον μήνα ἐσωτερικῆς καταναλώσεως.

• Ενθαρρυντική διαπίστωσις. Κατὰ μήνα Αύγουστον ἡ κίνησις τῆς Διώρυγος τοῦ Σουεζ ἐμφανίζεται ηδηνή εἰς παντοῖα φορτία ἐναντὶ τῆς έλλαφρων περιωρισμένης τῶν δύο προηγουμένων μηνῶν κατὰ ἔνα ἑκατοτομμύριον τοννών. Ή ναυτιλιακὴ ἔξι ἄλλου εἰχεν: Αύγουστος 1476 σκάφη, 12.877.688 τὸν. νέτ. ἐναντὶ κινησεως περιστοῦ Αύγουστου 1413 σκαφῶν 12.013.308 τοννών.

• Πλὴν τῆς ἡδη κατασκευαζομένης μεγάλης μονίμου δεξαμενῆς εἰς τὸν λιμένα τῆς Γένοβας, πρόκειται νὰ ἔχοπλισθῇ ἡ βιομηχανία κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν τοῦ λιμένος καὶ μὲ μίαν πλωτήν, ίκανην νὰ δεχθῇ σκάφη μέχρι 60 χιλ. τοννών. Τὰ ἀναγκαιούντα κεφάλαια εξησφαλίσθησαν κατὰ μέγιστο μέρος.

— Η ἀνάγκη τῆς αὐξήσεως τῶν μέσων δεξαμενισμοῦ περιγράφεται εἰς προσφάτους δηλώσεις τοῦ προέδρου τοῦ Αύτονόμου 'Οργανισμοῦ τοῦ λιμένος, ὡς ἐπιτακτική, ίνα ἀνέτως ἡ βιομηχανία ἐπισκευῶν συγκεντρώσῃ μεγαλυτέραν κινησιν.

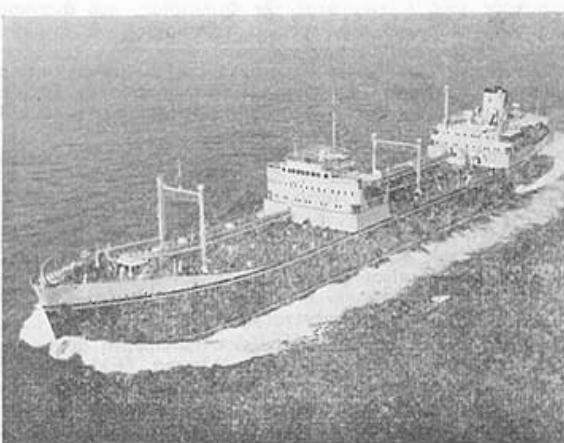
• Διὰ διαθήματος συλλογικοῦ πρὸς τὸ Στέιτ Ντηπάρτμεντ πρόκειται αἱ ναυτικαὶ χώραι τῆς Εύρωπης νὰ ζητήσουν τὸν περιορισμὸν τῶν ἀμερικανικῆς ιδιοκτησίας πλοίων ὑπὸ τὰς «σημαῖαις εὐκολίαις». Θὰ ἐπιμένουν, ὅτι ζωτικὰ τῆς οἰκονομίας των συμφέροντα ἀπειλούνται ἀπὸ τὴν αὔξησην τῶν ασύδυτων πλοίων καὶ τὴν παρεχομένην εἰς αὐτὰ ὑποστήριξιν ἀπὸ τὴν Αμερικήν καὶ τὸ ἀμερικανικὸν κεφάλαιον.

• "Ηρχισαν νὰ ἐμφανίζουν μειώσιν αἱ στατιστικὲς τοῦ ἀργούντος τοννᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων. Ούτως τὴν 29ην Σεπτεμβρίου ἡσσαν παρωπλισμένα 307 σκάφη, τὸν. d.w. 4.739.530, ἐναντὶ 316 σκαφῶν, 4.950.176 τὸν. d.w. πρὸ δεκαημέρου.

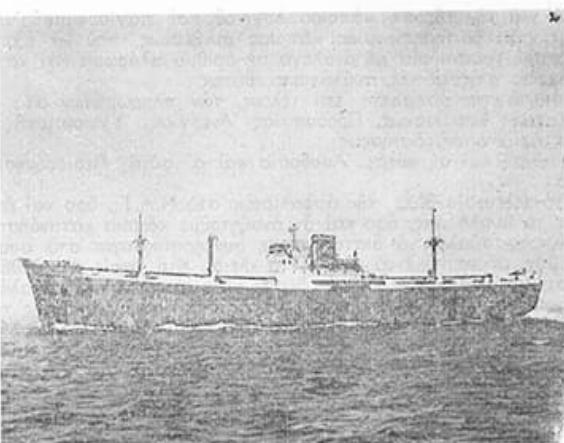
— Ήξειν 92 σκάφη, 1.334.997 τὸν. d.w. ἀνήκον εἰς τὰς ἑταρίας πετρελαίων καὶ 215 σκάφη, 3.404.533 τὸν. d.w. εἰς ιδιώτας ἐφοπλιστάς.

• Ρεκόρ παραγωγῆς ὄρυζης εἰς τὴν Ιαπωνίαν. Ανήλθεν εἰς 400 ἑκατομμύρια μπούσελς. Αἱ εἰσαγωγαὶ θὰ περικοπούν τοσον τῆς ὄρυζης, δύον καὶ τῶν σιτηρῶν.

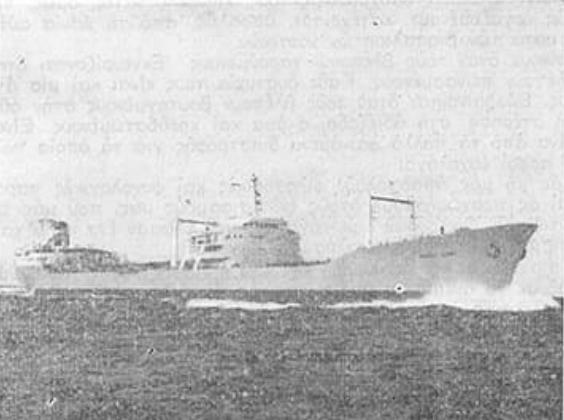
MARINE PAINTS



S. T. VIRGINIA
OWNERS MAVROLEON BROS LTD.



M. V. ARGOBEAM
OWNERS A. LUSI LTD.



S. S. WORLD IDEAL
OWNERS NIARCHOS LTD.

LINALUX AND DULUX MARINE PAINTS

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD.
PAINTS DIVISION,
SLOUGH BUCKS, ENGLAND.

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΟΙ ΔΕΔΗΛΩΜΕΝΟΙ ΕΧΘΡΟΙ ΜΑΣ

Οι «Ελληνες ναυτικοί» θά πρέπει νά αισθάνωνται εύγνωμοσύνην και θυμασμό πρός τους λιμενεργάτας τῆς Φινλανδίας, που άνάγκασαν ἔνα καράβι έλληνικό, ἀπό τα λεγόμενα «Εύκαιριας», νά άνανεώσῃ τὴ σύμβαση ἐργασίας με τους ναυτικούς του.

Πόσο ώραί και πόσο δίκαιο θά ήταν ἀν και οι ἄλλοι λιμενεργάτες ἄλλων κρατῶν ἔκαναν τὸ ίδιο. Φαινόμενο ἀνασφαλίστων ἐργαζομένων και ἐργαζομένων στὸ ἔλεος τοῦ Θεοῦ δὲν θὰ παρουσίας τώρα η θάλασσα ἐν Ετεί 1958.

Καὶ στὸ σημέρον αὐτό, θὰ εἴμαστε ἀχάριστοι ἀν παραγνωρίσουμε τὸ ἐνδιαφέρον μὲ τὸ ὅποιο ή Διεθνής τῶν Μεταφορῶν υἱοθετόυσα τὸ λιαν οὐσιώδες τοῦτο ζήτημά μας, ἀρχίζει ἐνεργῶς νά τὸ ἐπιλαμβάνεται.

Τὴν υπόθεση τῶν καραβιῶν «Εύκαιριας» η ναυτική μας τάξις δὲν θὰ εἰχει κανένα λόγο νά παρακολουθῇ με δυσφορία, ἀν στους ἀπεχειρηματίες αὐτοῦ τοῦ εἰδοῦς δὲν ὑπῆρχαν καὶ ἀρκετοὶ δεδηλωμένοι ἔχθροι τοῦ ναυτικοῦ κόσμου. Δὲν εἶναι Βαρεία ὡτε ἀδικη ἢ μομφή. Τὴν ἀλλαγὴ τῆς σημασίας, δερχίσαι νά τὴ δικαιολογήσουμε ἀναζήτωντας διάφορα ἔρεισματα ὀφέλουμα, που συνεπάγεται ἀπάρτηση τῆς.

Τὶ πειράζει, λέγαμε, ἀν δὲν κυματίζει στὴν πρύνη αὐτὸ τὸ ἔθνικὸ σύμβολο; Τὰ καράβια, μιὰ φορά, εἶναι ἔλληνικά. «Ελληνες τὰ νέμονται, τὰ κυβερνοῦν καὶ τὰ ἐργάζονται». Ακόμα καὶ τὴ φοροδογικὴ ἀσυδσία πρωτημοποιήθηκε μὲ συγχωρήσουμε, ἀναλογίζομενοι ἔχθροι τοῦ ναυτικοῦ κόσμου. Δὲν εἶναι Βαρεία ὡτε ἀδικη ἢ μομφή. Τὴν ἀλλαγὴ τῆς σημασίας, δερχίσαι νά τὴ δικαιολογήσουμε ἀναζήτωντας διάφορα ἔρεισματα ὀφέλουμα, που συνεπάγεται ἀπάρτηση τῆς.

Ἄλλα γιὰ τὶς σχέσεις ἐργοδοτῶν καὶ πληρωμάτων μὲ σύμβαση ἔγγασία;

Ἄλλα γιὰ τὴν τήρηση κάποιου λογικοῦ καὶ παγίου μισθολογίου;

Ἄλλα γιὰ τὴν τήρηση μιᾶς κάποιας συντάξεως, που νά εξασφαλίζῃ τὴν καλή ναυσιπλοΐα μὲ ἀνάλογο σὲ ἀριθμὸ πλήρωμα καὶ κατάλληλα πρόσωπα στὶς εἰδικές, τούλαχιστο, θέσεις:

Ἄλλα γιὰ τὴν ἀσφάλιση, ἐπὶ τέλους, τῶν πληρωμάτων στὰ οἰκεῖα Ταμεα τους ἀσφαλίσεως, Προστασίας, Ἀνεργίας, Υγειονομικῆς περιθάλψεως καὶ συνταξιοδοτήσεως;

«Εύκαιρια» καὶ σ' αὐτά; Ἀσυδοσία καὶ σ' αὐτά; Περιφρόνησις καὶ σ' αὐτά;

Γιὰ τὸ τελευταίο θέμα, τῆς ἀσφαλίσεως στὸ N.A.T., δσο καὶ ἀν κουράζουμε τὸ μισθό μας, δσο καὶ ἀν ἀναζητούμε κάποια κατανόηση, δσο καὶ ἀν προσπαθούμε νά διατηρήσουμε συντηρητικότητα στὰ συμπεράσματά μας, ἀδυνατούμε νά βρουμε τὸ κλεῖδι. Και χωρὶς νά τὸ θέλουμε, ἀφοῦ καμιὰ δικαιολογία δὲν οπεύει νά ρίξῃ τὰ φύτα τῆς, καταλήγουμε στὸ συμπέρασμα πὼς βρισκόμαστε μπρὸς στὸ φαινόμενο αὐτῆς τῆς δεδηλωμένης ἔχθρας τοῦ ἐργοδότου πρὸς τὸν ἐργαζομένο. Καταλήγουμε νά πιστεύουμε πώς βρισκόμαστε μπρὸς σ' ἓνα ἀτασθικό φαινόμενο, που ποὺς ζέρει ἀπό πότε καὶ ἀπό ποὺ πρόγονο ξεκινᾷ γιὰ νά διαιωνίζῃ τὴ μανία στὶς πράξεις αὐτῶν τῶν καραδοκραίων.

Δὲν εἶναι τοῦτο οὔτε νέο, οὔτε περίεργο, οὔτε ἀνεξήγητο φαινόμενο. Εἶναι τὸ ἀντίθετο τῆς φιλανθρωπίας, τῆς φιλαλληλίας, τοῦ ἀλτρουϊσμοῦ καὶ τοῦ ἀνθρωπισμοῦ. Δὲν θὰ είχαν ἀξία τὰ δεύτερα ἀν δὲν ὑπῆρχαν τὰ πρώτα.

Ξεκάθαρες, λοιπόν, κουβέντες. Οι ἐργοδότες που ἀντιπαρέχονται κατὶ τέτοιες ἀνάδυνες ὑποχρεώσεις τους, ἐπωφελέστατες, δμως, πράξεις γιὰ τοὺς ἐργαζομένους, κατέχονται, ἀσφαλῶς, ἀπὸ τὴ μανία αὐτῆς τοῦ μίσους κατὰ τῶν βιοτάλαιοτῶν ναυτικῶν.

Παθαίνουν ὅταν τοὺς βλέπουν χαρούμενους, «Εκευρίζονται ὅταν δὲν τοὺς βλέπουν πεισμένους». Κάθε δυστυχία τους εἶναι καὶ μιὰ ἀγάλιασίς τους. Εύφραινονται ὅταν τοὺς βλέπουν βουτηγμένους στὴν ἀθλιότητα, στὴ στέρηση, στὸ ἀδιέξοδο, ἀκόμα καὶ κρεβδωταμένους. Εἶναι καὶ τοῦτο ἐναὶ ἀπό τὰ πολλὰ φαινόμενα διαστροφῆς γιὰ τὰ όποια ποὺ μιλοῦν οἱ σοφοὶ ψυχολόγοι.

Μὰ ἀς μὴ μᾶς ἀπασχολοῦν φιλοσοφικές καὶ ψυχολογικές παρατηρήσεις καὶ ἀς προχωρήσουμε στοὺς ἐνθουσιασμούς μας, ποὺ μᾶς ἐμπνέει ἡ λεβεντιά τῶν Φινλανδῶν λιμενεργατῶν, που ἔδωσαν ἔνα καλὸ καὶ ἡχηρό ράπτισμα σ' αὐτὸν τὸ ἐπιλήπτισμα ἐργοδότη.

Δὲν πιστεύω δὲ νά ἐπιχειρῆται καὶ ἐδώ ἡ νοθεία αὐτῆς τῆς θυμασίας πράξεως μὲ τὸ ἀνέμισμα κομμουνιστικῆς παρεμβάσεως ἢ τῆς Διεθνοῦς, τόχο, πολεμικῆς κατὰ τῶν Ελλήνων ἐφοπλιστῶν. Οὔτε τὸ πρῶτο οὔτε τὸ δεύτερο πάνει. «Ἀν ὑπάρχῃ μιὰ χώρα ἀπαλλαγμένη ἀπὸ τὴ θεωρία τοῦ κομμουνισμοῦ εἶναι ἡ Φινλανδία. Καὶ ἀν ὑπάρχῃ μιὰ Ναυτιλία, ποὺ καμιὰ δύληση δὲν δοκιμάζει ἀπὸ τὴν Ελληνικὴ ναυτιλίακὴ ἀνάταση ἢ εἰδικότερα ἀπὸ τὰ καράβια τῆς «Εύκαιριας», εἶναι ἡ Φινλανδικὴ. «Ωστε, τὸ κρούσμα εἶναι κοφάρι ἐργατικό. Εἶναι μιὰ εὐγενῆς ἐκδηλωτικὴ τῆς ἐργατικῆς ἀλληλεγγύης κατὰ τῶν παρανοιῶν καὶ τῆς ἀλλης.... «Εύκαιριας».

Χαίρουν καὶ δικαιολογημένα εύγνωμονούν οἱ ναυτικοί μας τοὺς Φινλανδούς συναδέλφους. Ἐπεκτείνουν τὴν εὐγνωμοσύνην τους καὶ στὴ Διεθνή τῶν Μεταφορῶν, χωρὶς νά παραγνωρίζουν, ὅτι σ' ὅλα αὐτὰ ὑπάρχει καὶ ἡ πρωτοδουλία τῆς δικῆς μας Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ομοσπονδίας. Τῆς τὸ ἀναγνωρίζουμε καὶ τὸ λέμε ὅπως λέγαμε καὶ τὶς ἀμελείες τῆς, ὅταν τὶς διεπιστώναμε. Καὶ ἐν συνεχείᾳ θὰ θέλαμε νά βεβαιώσῃ τὴ Διεθνή τῶν Μεταφορῶν καὶ τοὺς Φινλανδούς λιμενεργάτες καὶ δσους ἄλλους διεθνες δργανισμούς συντρέχουν τοὺς δικούς μας ἀγῶνες, ὅτι ἔχουν τὴν συναδελφικὴ μας εὐγνωμοσύνην.

Νά τοὺς διαδιβάσσω ἀκόμη τὰ συγχαρητήρια μας. Θὰ ἀξιώναμε δψως στὰ συγχαρητήρια τῶν ἐργαζομένων συμπεριήρθρουν καὶ τῶν καλῶν ἐργοδοτῶν τὰ συγχαρητήρια. Ποὺ δυσφημοῦνται καὶ αὐτοὶ καὶ ποὺ ταλαιπωροῦνται καὶ αὐτοὶ ἀπὸ τὴν συμπεριφορὰ τῶν ἔχθρων τοῦ ναυτικοῦ κόσμου. Γιὰ τοὺς κακοποιοὺς δὲν διαμαρτύρονται μόνον δσοι γίνονται θύματα τῶν. Διαμαρτύρεται δλη ἡ υγειὴ κοινωνία. Οὔτε ἔχει σημασία ἀν μὲ τὴ δικαίωση τῶν ναυτικῶν δὲν ἔχει νά ἀποκομίσῃ τίποτε ὁ ἐφοπλισμός. Καὶ ἐμεὶς ξενισθήκαμε καὶ πικραθήκαμε καὶ διαμαρτυρηθήκαμε δσο μπορέσαμε ὅταν είδαμε τὶς ἀσφαλίστικὲς διακρίσεις κατὰ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων καὶ ἀς μὴν ἔχουμε κανένα συμφέρον στὴν ὑπόθεση. «Η ἀναγνώρισης τῆς δικαιοσύνης εἶναι πάντα μιὰ εὐγενῆς ἀνθρωπιστικὴ ἐκδήλωση.

Αὐτοὺς τοὺς δεδηλωμένους ἔχθρους μας πρέπει νὰ τοὺς ξέρουμε πιά. Είναι καιρός. Εἶναι ικανοὶ γιὰ πράξεις ἀσύλληπτα ἔγκληματικές. «Ἐχω ὑπ' ὄψιν μου χήρα μὲ μιὰ στάνη παιδιά, δσο δ ὄνδρας της πνίγηκε στὸ ναυάγιο ἐνός καραβίου «Εύκαιριας». «Οχι μόνο στερήνηκε ἀπόζημιώσεως, δσο μόνο ξεινεις ἔξω ἀπὸ τὰ δικά μας Ασφαλιστικό! Ιδρύματα ἀλλὰ δὲν πήρε οὔτε τοὺς δεδουλευμένους μισθούς τοῦ συζύγου της μὲ τὴ δικαιολογία, δτι.... διακαρίτης εἶχε πάρη μεγάλη προκαταδολή!....

«Εύκαιριας» εἶναι αὐτή. Γιατὶ νὰ μὴν ἀπλώσῃ τὴν εὐλογία της σ' δλες τὶς δοσοληψίες;

«Ἐχω ἀκόμη ὑπ' ὄψιν μου καράβι «Εύκαιριας», ποὺ γιὰ νὰ ξεσκωσῃ εὔκολα πλήρωμα ἀπὸ τὸν Πειραιά ἐδήλωσε, δτι προσεχώρησε στὴν ἀσφαλιστική μεσω N.A.T. Καὶ ἀφοῦ πέρασαν ἀρκετοὶ μῆνες, κατόπιος ἐνδιφέρμενος ἀνεκάλυψε, δτι η δηλωσις ἤταν ψευδής. Χρεάστηκε δὲν νὰ ἐδηλωθῇ ἀνταρσία, νά γίνουν καυγάδες καὶ διαμαρτυρίες γιὰ νὰ ἐπιστραφοῦν, τούλαχιστο, στοὺς δικαιούχους τὰ κρατηθέντα ποσά γιὰ τὴν συμετοχή στὸ N.A.T.

Ἐν τῷ μεταξὺ η πολύμηνος αὐτὴ ὑπηρεσία τῶν ἐργασθέντων, εἶπε χρῆση γιὰ συμπλήρωση συντάξεως, εἶτε γιὰ ἀπόκτηση διπλώματος, εἶτε γιὰ περιθαλψη τῶν οἰκείων ἀπὸ ἀσθένεια, πήγε περίπατο πρὸς δόξαν τοῦ ἀνεκδίγητου αὐτοῦ ἐργοδότη.

Θὰ ἀξιέι νὰ παραθέσω καὶ τὸ δόγμα τοῦ πλοίου. Τὸ ἀρινούμα, δμως, τώρα. «Ἀλλὰ εἶμα πρόδημος νὰ τὸ κάμω ἀν προκληθῶ. «Η Ναυτικὴ Ομοσπονδία παρακαλεῖται νὰ ἀκολουθήσῃ τὸν καλὸ καὶ τὸν σεμιὸ δρόμο ποὺ ἔγκαινεται. Εἰνε δική της ὑποχρέωση νὰ συντρέψῃ τὴ Διεθνή τῶν Μεταφορῶν καὶ τὶς Διεθνεῖς Οργανώσεις στὸ ἀνθρωπιστικό τους ἔργο. «Η Ἑλληνικὴ Ναυτιλία δὲν πρόκειται νὰ ζημιωθῇ ἀπὸ τέτοιες παρεμβάσεις. Οι κακοποιοὶ καὶ οἱ δεδηλωμένοι ἔχθροι μας θὰ τιμωρηθοῦν καὶ πρέπει νὰ τιμωρούνται.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

*Serving
ship and owner*



LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

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

Telephone - AVEnue 2000 · Telegrams - Lambert, London.
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.B. LN 80901

ΤΟ ΠΟΡΘΜΕΙΟΝ ΕΛΛΑΔΟΣ - ΙΤΑΛΙΑΣ

Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΗΝ "ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ,"

Διά τού ύπουροφαντος πρακτικού ή προεδρευομένη ύπό του κ. Μ. Σταυροπούλου, άντιπροσέδρου τού Νομικού Συμβουλίου, έπιτροπή διά τό φέρρυ-μπόσυτ "Ελλάδος και Ιταλίας, αιτιολογεί την πρόκρισιν της ναυπηγήσεως τού σκάφους εις τά ναυπηγεία της Λογάρ ή της Γαλλίας ώς έξης: «Κατά τήν έκτιμην της άξιας τού σκάφους ή 'Επιτροπή έλαβεν όντα στοχεία τά όποια ήδηνήθη να συγκεντρώσει καθόσον αι ναυπηγήσεις τοιούτων σκαφών είναι δίλγα και ως έκ τούτου δὲν υφίσταται διεθνώς άνεγνωρισμένη τιμή διά την ναυπηγησιν αύτού».

"Η άναλυτις κόστους κατασκευής τού πλοίου έγινε ύπό του κ. Ε. Σιδέρη, Πλοιάρχου Β. Ν., ή δέ σύγκρισις τῶν προσφορών τῶν διαφόρων ξένων ναυπηγείων ύπό του κ. Π. Γιανουλάτου, έφοπλιστού και μέλους τού διοικητικού συμβουλίου τού 'Ελληνικού 'Οργανισμού Τουρισμού. Συμφώνησε μή την σχετική γνωμοδότησην της 'Επιτροπής, άποτελουμένης έκ τῶν κ. κ. Μ. Σταυροπούλου, Γ. Λυμπερίδη, Χ. Φούφα, Ε. Σιδέρη, Π. Γιανουλάτου, Ν. Σταμπόλη, Π. Λογοθέτη και Δ. Παπαευστρατίου, έχαρακτηρίσθη ώς πλέον συμφέρουσα ή γαλλική πρότασις δεδομένου, διά τό συντελεστή τής δαπάνης τῶν ναυπηγείων τούτων είναι 52 έναντι 90 τῶν Όλλανδικών ναυπηγείων και 63 τῶν Δανικών, τά όποια προέδησαν εις άναλόγους προσφοράς. Παραλλήλως άπερασιοθή, διώσας έπιδωχθή μείωσις τού κόστους τού σκάφους ήποτε 3.150.000 δολαρία (τιμή τῶν Γαλλικών ναυπηγείων) είς 3.000.000.

"Η παράδοσις τού φέρρυ-μπόσυτ πρέπει νά γίνη έντος 18 μηνών, έκριθη δέ άπαραίτητον διώσας έφωδισιοθή τούτο διά «άντιδιαστοχιστικών πτερυγιών» τύπου Νέτενν - Μπράουν, πρός μείωσιν τῶν διαποτίσμων έν περιπτώσει θαλασσοταραχής. Η δαπάνη διά την τοποθέτησιν τῶν πτερυγίων τούτων θά άνέλθῃ είς 200.000 δολαρία.

Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΗΝ "ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ"

Εις τό προσχέδιον τῆς συμφωνίας, ή όποια ήδη ύπουραφή μεταξύ E.O.T και τῆς ιταλικής έταιρίας «Αδριατίκα», διέριται, μεταξύ άλλων, διά «αι εισπράξεις με ἀφαιρέσιν ἐνός ποσοστού διαχειρίσεως σύχι άνωτέρου τού 5 % έκτος τῆς προμηθείας εις τά πρακτορεία και τά γραφεία ταξιδίων μή δυναμένη νά υπερβῇ τὸ 15 %, θά περιέρχονται εξ ήμεσείς εις έκαστον τῶν συμβαλλομένων ή κατά τὴν άναλογίαν τού ἀριθμοῦ τῶν έκτελεσθέντων υφ ἔκπτωση τούτων ταξιδίων έπει τὰ τελευταῖα ταῦτα δὲν είναι ίσα, ἐντὸς μιᾶς περιόδου ἐνὸς μηνός. 'Η λογιστική έκκαθαρίσις τῶν εισπράξεων θά ένεργηται ὑφ ἔκπτησης τῆς πρώτης ἔδους μεβί έκαστον μηνά ἐκμεταλλεύσεως ή δέ έξοδοι προσχέδιον τῶν έκτερων λογαριασμῶν θά ένεργηται ἐντὸς τριών μηνῶν από τῆς λογιστικής έκκαθαρίσεως. Τά διά κοινὸν λογαριασμὸν ταξιδία θά ένεργονται από την Ιταλίου μέχρι 31 'Οκτωβρίου έκάστου έτους. 'Η περίοδος αύτη είναι διανυτόν νά έπιμηκηται κοινή συμφωνία τῶν συμβαλλομένων μερών. 'Εν περιπτώσει μή ἐπιτέχειν τοιαύτης συμφωνίας, έκαστον τῶν μερών διατηρεῖ τό δικαίωμα διά της έκτελη ταξιδίων και πέραν τῆς περιόδου ταύτης δι' ίδιον λογαριασμόν. Τά έξοδα διά την έκτελεσιν ταξιδίων έκαστον πλοίου ἐντὸς τῆς προσδεθείσας περιόδου 1) 4 έως 31) 10 θά βαρύνωσι χωριστά έκάστην έταιριαν έκμεταλλεύσεως.

Δέον νά ληφθη μέριμνα ώστε τό προσωπικού τῶν δύο πλοίων νά είνε δόμιογενές, αι τιμαί δέ τῶν εισιτηρίων, τῆς τροφῆς, τῶν ποτῶν και διαφόρων ἀλλών παροχών νά είνε αι αὐται. 'Επι τού ιταλικού πλοίου νά υπάρχουν μεταξύ τού προσωπικού ἐλληνομαθής, διώσας καὶ ἐπί τού έλληνικου ιταλομαθής, το προσωπικόν δέ και τῶν δύο πλοίων νά περιληφθάνει έπαρκη ἀριθμὸν διμοιλύντων την ἄγγλικην, γαλλικήν και γερμανικήν.

Ο E.O.T. θά φροντίσῃ νά έξοπλισθωσι καλῶς οι λιμένες Κερκύρας και 'Ηγουμενίτης ήσα καθίσταται εὔχερης και ταχεία η φόρτωσις τῶν δημητάτων και νά διατίθεται ή καταλλήλως έξοπλισθωσμένη προκυμαία εις την κοινήν έκμεταλλεύσιν κατ' ἀπόλυτον πρατεριάσιον. 'Ομοίως ή 'Άδριατίκα' θά φροντίσῃ νά γίνη τό αύτού εἰς τού λιμένα Βοιωνίσιου. 'Ο E.O.T. θά μεριμνήσῃ ώστε τό διδικόν δίκτιον νά συμπληρωθῇ και διασκευασθῇ εις τρόπον ώστε νά καταστή εύκολος και εύχαριστος ή διαδρομή 'Ηγουμενίτης-Αθηνών. Θά φροντίσῃ έπίστης διά τὸν ἀναγκαιούντα ξενοδοχειακὸν έξοπλισμὸν τῆς 'Ηγουμενίτης και διά την Βελτίωσιν έπιστης τῶν υφίσταμένων ξενοδοχειακῶν έγκαταστάσεων τῶν πε-

ριοχῶν έκείνων τῆς 'Ελλάδος αι όποιαι ήδηιασέρουν τήν διά τού φέρρυ-μπόσυτον ήπιδωχθούνταν προσπάθειαν. 'Η 'Άδριατίκα', δέ άλλου, θά φροντίσῃ διά τά ἀγακαιούντα δισονόραν αφορά εἰς τήν διαφρύμησιν τῶν πρόσφορον διασκευήν τού ἐκ Βριδησίου ζηνούτος ἀφετηρίαν διδικού δικτύου, διώσας έπιστης και εἰς τήν βελτίωσιν τῶν ένδιασερομένων το Βρινθίσιον ωραίων τῶν σιδηροδρόμων και αύτοκινήτων. Συμφωνεῖται, διτι ύπ' ἔκάστου τῶν συμβαλλομένων θά ένεργουνται έδδομαδισίως 3 τού λάχιστον ταξιδίου μετ' ἀπανδύοντας περιόδουν ἀπό 1ης Απριλίου μέχρι 31 'Οκτωβρίου. 'Εὰν ή πληρότης τῶν πλοίων ύπερβαντο τό 65% τά έδδομαδισία δρομολογία θά αύξανωνται άναλόγως κοινή συμφωνία. Μή ἐπερχομένης συμφωνίας έκαστος τῶν συμβαλλομένων δικαιούται νά ένεργηται πλέον ταξιδίου δι' ίδιον αύτου λογαριασμόν. Συμφωνεῖται, ἔπιστης, διτι αι τιμαί τῶν εισιτηρίων επιβατῶν και δικαιωμάτων μεταφοράς οχημάτων διά περιόδουν τριῶν έτῶν θά είναι αι ἀκόλουθοι: α) 10 δολλάρια κατ' ἄτομον διά δικαίωμα μεταφοράς έπιβατών αύτην τῶν έπιδωχθων χώρων. β) 15 - 30 δολλάρια δικαίωμα μεταφοράς λεωφορείων. γ) 120 δολλάρια δικαίωμα μεταφοράς πλοίων. δ) Οι έπιδωχται οι ταξιδεύοντες εἰς θαλασίσκους θά καταβάλλουν πρόσθετον ποσοστόν. Αι τιμαί τῶν εισιτηρίων θά τροποποιηθούν έφοσον θά δικαιολογηταί οι οικογένειαί της γενικής καταστάσεως τῶν εισιτηρίων θαλασσίων μεταφορών.

"Έκαστον τῶν συμβαλλομένων μερῶν διατηρεῖ τό δικαίωμα διώσας κρίσιν, κατόπιν προειδοποίησεως γενομένην πρό τριῶν μηνῶν, νά καταγγείλῃ την παρούσαν σύμβασιν και νά αποσυρθῇ τῆς έκμεταλλεύσεως.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΔΙΚΑΙ

— Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥ ΚΑΤΑ ΜΙΑΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΙΝ

'Ενδιαφέρον ζήτημα εύθυνης ήγέρθη έξι ἀφορμῆς συγκρύσεως χρονονιαλμένου σκάφους μετά ρυμουλκού κατά τὴν διάρκειαν μετασταθμεύσεως τού σκάφους έποι τού ἀγκυροδολίου του. 'Η διένεξης ἀφέωρα τὴν έταιρίαν «Βίκτορ Κέρριερς 'Ινκ» (τού κ. Όναστη) έναντιον τού ρυμουλκού «Σή Σκάρτου». 'Η πλοιοκτήτης τού βλαβερόντος σκάφους ένηγγαγε τὴν έταιρίαν τού ρυμουλκού, ήπις πάλιν ἐστράφη έναντιον τῶν ναυλωτῶν.

'Η έταιρία ρυμουλκήσεων είχε παραχωρήσει δύο ρυμουλκά και πλοηγὸν εἰς τὴν ύπηρεσίαν τού ύπο μεταστάθμευσιν πλοίου, κατά τὴν διάρκειαν, διώσας, τῆς έργασιας αύτης τὸ ένα τῶν ρυμουλκῶν περιήλθεν εἰς διάρκειαν έναντιον τῶν ναυλωτῶν. 'Η έταιρία ρυμουλκήσεων είχε παραχωρήσει δύο ρυμουλκά και πλοηγὸν εἰς τὴν ύπηρεσίαν τού ύπο μεταστάθμευσιν πλοίου, κατά τὴν διάρκειαν, διώσας, τῆς έργασιας αύτης τὸ ένα τῶν ρυμουλκῶν περιήλθεν εἰς διάρκειαν έναντιον τῶν ναυλωτῶν.

'Ο αδικητής πλοηγός, τὸν όποιον παρέχει ή έταιρία, περιλαμβανομένου τού πλοίων και ή δόλλοι άξιωματού παντός προσχέδιον ρυμουλκού ή τεθένται εἰς τὴν ύπηρεσίαν παροχής βοηθίας πρός σκάφος ἔχοντας ίδιαν ἔλικον ή ρυμουλκήσεως τού σκάφους, ήπις τού τοιούτου σκάφους, είτε τούτο έχει ή δρι, διαθέσιμον πρός χρήσιν πρωστήριον δύναμιν, έξιπακούται και συμφωνεῖται, διτι δέ λόγω πλοηγὸς καθίσταται ύπηρεταις τού σκάφους τούτου και τῶν πλοιοκτήτων του, δι' ούλου τὰς γινομένας πράξεις, τὰς διδομένας διαταγάς ή λαμβανομένας παρ' αύτού τόποφάσεις (ή και παραλειψεις), έφοσον ούτος έωρίσκεται εἰποντες τού σκάφους.

»Ἐπί τό πλέον, έξιπακούται και συμφωνεῖται: α) "Οτι τό σκάφος και οι πλοιοκτήται πον θελούν άναλόβει πάσαν έπιμηκητες απόλειται ή ζημιάν. Και γ) "Οτι έκαστος και πάντες τὸν ἄνω συμβαλλομένων θά έποζημιώνωνται ύπηρεταις τού σκάφους τούτου και τῶν πλοιοκτήτων, δι' ούλου τὰς γινομένας πράξεις, τὰς διδομένας διαταγάς ή λαμβανομένας παρ' αύτού τόποφάσεις (ή και παραλειψεις), έφοσον ούτος έωρίσκεται προσχέδιον, προερχομένας δέ εἰς τοιαύτης άμελεις."

»Ἐπί τού πλέον, έξιπακούται και συμφωνεῖται: α) "Οτι τό σκάφος και οι πλοιοκτήται πον θελούν άναλόβει πάσαν έπιμηκητες απόλειται ή ζημιάν. Και γ) "Οτι έκαστος και πάντες τὸν ἄνω συμβαλλομένων θά έποζημιώνωνται ύπηρεταις τού σκάφους τούτου και τῶν πλοιοκτήτων, δι' ούλου τὰς γινομένας πράξεις, τὰς διδομένας διαταγάς ή λαμβανομένας παρ' αύτού τόποφάσεις (ή και παραλειψεις), έφοσον ούτος έωρίσκεται προσχέδιον, προερχομένας δέ εἰς τοιαύτης άμελεις."

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναγωρήσεις νεοτεύ-
κτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον ψυγείου

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

Δι' ἐμπορεύματα και πληροφορίας ἀπευθυντέον πρός τοὺς Γενικοὺς Πράκτορας ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ Ακτή Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

τάξεις της προηγουμένης παραγράφου και συμφωνεί, όπως άποδημιώνη και διεργάριχή της «μη βλάψασσαν» την έταιριν ταύτην ρυμυνήσκεται και τον έν λόγω πληγούν, καθώς και πάν παρόστων ρυμυλόκων, τούς πλοιοκτήτας του, πράκτορας, ναυλωτάς, διαχειριστάς ή διοικητάς και ένα έκαστον έξι αυτών, ός πρός δύλα τάς άποτελείας, ζημιάς και ή δαπάνας, αἱ οποίαι δύνανται να προκύψουν, συνεπεία του θι τό έν λόγω πρόσωπων ή έταιρια ἐπερεπτό εξουσιοδοτήσεως.

Τὸ δικαστήριον εὗρεν, ὅτι ἡ σύγκρουσις, τῆς ὅποιας συνέπεια ἦτο ἡ ζημία τοῦ σκάφους, ὠφείλετο εἰς συνδεδυσμένον σφάλμα τοῦ πλοηγοῦ, τοῦ σκάφους καὶ τοῦ ρυμουλκοῦ καὶ ὅτι τὸ τιθέμενον νῦν πρὸ τοῦ δικαστηρίου ζήταντο ἥτο η εύθυνη τοῦ χρονοναλωτοῦ τοῦ σκάφους, συμμάχων πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἀνωτέρω ρήτρας. Κατὰ τὸ δικαστήριον, ὃνταν ὁ ναυλωτὴς ἀνέθεσεν εἰς τὴν ἑταῖρον ρυμουλκήσεων νά ἐνεργῆσῃ τὴν μεταστάθμευσιν τοῦ σκάφους, ἥτο ὄντος ἐντημέρος, ὅτι ἡ εἰδικὴ αὐτῆς ρήτρα ρυμουλκήσεως ἦτο μία ἐκ τῶν δύων, ὑπὸ τούς δόπιους παρείχετο ἡ ὑπηρεσία ρυμουλκήσεως καὶ ὅτι ὁ ναυλωτὴς δίδων ἐντολὴν πρὸς παροχὴν τῆς ὑπηρεσίας ταύτης, ἐγνώσει τῆς ρήτρας, ἔδεχετο ταύτην ὡς ἀποτελουσθάνεις μέρος τῆς συμβάσεως ρυμουλκήσεως, καὶ ἥτο δεσμευμένος ἐξ αὐτῆς.

Έκρινεν ἀκόμη τὸ δικαστήριον ὅτι, μολονότι ὁ ναυλωτής εἶχεν ἔξουσιοδοτήσι διὰ τοῦ ναυλουσμάφοντος νὰ προμηθεύσῃ πλοηγῶν διὰ τὸ σκάφος, οὐδέμιαν, ἐν τούτοις, ὁ ναυλωτής εἶχεν ἔξουσιοδοτησιν νὰ δεσμεύσῃ καὶ τοὺς πλοιοκτήτας τοῦ σκάφους διὰ τῶν διατάξεων τῆς ἄνωτέρω ρήτρας πλοηγήσεως. Οἱ ναυλωταί — κατὰ τὸ δικαστήριον — ἐκρίθη, ὅτι ὅντες ἐνύργουν ὡς πράκτορες τοῦ πλοιοκτήτου, ὅταν συνεβάλλοντο μετά τῆς ἑταῖρις ρυμουλκήσεων διὰ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ πλοηγοῦ καὶ ὅτι μηδεμίαν ἔχοντες ἔξουσιαν νὰ δεσμεύσουν τὸ πλοιοκτήτην, ἔδει νὰ θεωρηθούν ὑπεύθυνοι, κατὰ τοὺς ὅρους τῆς ἄνω ρήτρας — δηπως ἀπόκημιώσουσι τὸ πλοιοκτήτην διὰ πάσαν ζημιάν, ηττίς ἥλθεν ὡς συνέπεια τοῖς ἐλλείψεως τοιαύτης ἔξουσιοδοτήσεως. Παρετήρησε τὸ δικαστήριον, ὅτι, ἀν. ὁ πλοιοκτήτης ἦτο δεσμευμένος ἐν τῶν ὅρων τῆς ρήτρας, βάζωφειλε νὰ ὑπέχῃ εὐθύνην διὰ τὸ ημιον τῆς ἐκ τῆς συγκρούσεως προελθούσης ζημιάς, φρειδολομένης εἰς σφάλμα τοῦ πλοηγοῦ τοῦ σκάφους του. Δεδομένου, ὅμως, ὃ πλοιοκτήτης δέν ἦτο συμβατικός δεσμευμένος ὑπὸ τῆς ἄνω ρήτρας, ή ἑταῖρις ρυμουλκήσεως, ὡς ἔργοδότης τοῦ πλοηγοῦ, ἢτο ὑπεύθυνος πρὸς τὸν πλοιοκτήτην καὶ τὸ δικαστήριον ἀπεφάνη, οτι ὁ χρονοναυλωτὴς ὑπέστη νὰ ἀποζημιώσῃ τὴν ἑταῖριν ρυμουλκήσεως διῆν τὴν ἐκ τοιαύτης εὑθύνης τῆς ποσκώνασσαν ἀπώλειαν.

— ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΛΕΙΨΙΣ ΕΓΚΑΙΡΟΥ ΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΔΙΑΙΤΗΤΟΥ

Αγγλικόν δικαστήριον, πρὸ τοῦ ὅποιου ἤχθη αἴτησις τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ φορτηγού «Σαντορίνη» κ.κ. Υἱὸν Γ. Σιγάλα πρὸς ἔκδοσιν ἀποφάσεως, καὶ ἦν ὁ χρόνος διορισμοῦ διαιτητοῦ — ἐπὶ διαφορᾶς μετὰ τῶν ναυλωτῶν τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου «Μάνη Μόχαν Σίγκ καὶ Σιε» τῆς Καλκούττας — θά ἤδηντο νὰ παραταθῆ, δάσσει τοῦ ἄρθρου 57 τοῦ περὶ διαιτησίας νόμου τοῦ 1950, ἀπέρριθμ. Ο συνήγορος τῶν ἑναγόντων ὑπεστήριξεν, ὅτι τὸ ναυλοσύμφωνον, διπερ ἀφέωρα ἔνα ψόνον ταξιδίον, ὠριζέν, ὅτι τὸ σκάφος διὰ ἐφοδίων φορτίον τιμέντων ἐκ Νοθορωσιάκης διεὶς Βιαγκαπατάκη, τῶν Ἰνδιών. "Οταν τὸ πλοίον ἔφθασεν εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ, εὐρέθη πρὸ μεγάλης συμφρέσεως σκαφῶν καὶ ὑπέχρεωθή νὰ ἀναμένῃ ἐπὶ μακράν χρονική περίοδον, προκειμένου νὰ ἐκφορτώσῃ τὸ φορτίον του. Κατὰ τοὺς Ισχυρισμοὺς τῶν πλοιοκτητῶν, αἱ ἐπιστολαὶ διὰ τὸν ἐν λόγῳ χρόνον καθυστερήσεως ἀνήρχοντο εἰς 200 λίσσες ἡμερών·

Συνεφωνήθη τελικώς, όπως το «Σαντορίνη» πλέυση είς Μαντράς, οπου και έξερδότασε τό φορτίο του, άφού υπεβλήθη και έκει είς νέας καθυστερήσεις. Οι πλιοϊκτήται ήσιωσαν άποκυμάσιν 5.200 λιρών δι' έπιστολίδιας και πρός έξασφάλισην της άπαιτησεών της ταύτης κατεκράτησαν τημά του φορτίου. Οι ναυλωτοί πρός άσυν της κατακρατήσεως συνεδρώνησαν διτί θά απεδέχοντο οιανδήποτε άποφασιν διενεργηθησόμενης διαιτησίας. Τό ναυλοσύμφωνον περιελάμβανε την ηττά του ναυλοσυμφώνου τύπου «Centricon», ήτης προέδλεπν, διτί αι διαφύσουμεναι διενέξεις θά έδει νά παρεπέμποντο εις διαιτησίαν και διτί, άν η άπαιτησις δέν υπεβάλλετο έγγραφως και δι διαιτητής δέν διωρίζετο έντος τριών μηνών από της έκφορτώσεως, τότε πάσαι αι άπαιτησεις θά παρεγράφοντο ο πολούτων. Εις την προκειμένη περίπτωσιν, δι διαιτητής διωρίσθη δύτι ήμερας μετά την έκπτων του τριμήνου, δ δέ συνήγορος τών πλιοϊκτηών ύπεμνησεν εις τό δικαστήριον, διτί οι πελάται του θά έπωμιζοντο δυσανάλογον εύθυνην, άν δ χρόνος διορισμού του διαιτητού δέν παρετίνεται κατά δύο μήνες.

Βεβαίωσίς, προερχομένη από τὸν διευθύνοντα τὸ πλοῖον κ. Ἀλέξ. Σιγάλαν, ἀνέφερεν, ὅτι «τὸ δικαίωμα κατακρατήσεως τημάτους τοῦ φορτίου ἡτκήθη παρὰ τοῦ πλοιάρχου τοῦ σκάφους». Πρὸς ἄρσιν τῆς κατακρατήσεως, οἱ ναυλωταὶ ἀνέλθον τὴν ὑποχρέωσιν νὰ πληρώσουν οἰανδήποτε ἀπότημάισιν δι」 ὅσας ἐπιστάλιας ἥθελον τελικῶς εὐρέθη ὑπόφοροι, εἴτε ἀπό μέρους τῆς διαιτησίας, εἴτε κατόπιν ἀμοιβαίς συμφωνίας εἰς διαπομπατέυσεις μεταξύ των. Συγχρόνως, παρέσχον καὶ τραπεζικήν ἔγγυησιν. Σχετικὴ ἔκθεσις, συνταχθεῖσα παοὺς τοῦ πλοιάρχου, ὑπενοφόρη παρὰ τῶν ναυλωτῶν, χωρίς. διωρὰ, νὰ θεωρούται ὅτι ὁρθὸν ἐνίση ἐκ τῶν ἀναφορεμένων γεγονότων. Ἡ ἔκθεσις ἀνέγειρε πρήταν διαιτητοὺς διάφορον ἐκείνης, ἥτις πεοιείχετο εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον καὶ ἥτις δὲν ἔθετε χρονικὴν προθεσμίαν. Οἱ πλοιοκτῆται ἐθέβησαν τοῦτο ὃ σημαίνουν. ὅτι οἱ ναυλωταὶ ἐδέχοντο νὰ γίνη διαιτησία, ἐπὶ τῷ βάσει τῆς προ- διαιτησίας οίτης τοῦ ναυλοσύμφωνου. Εἰς ἑνοούκον κατάθεσιν τοῦ πλοιάρχους κ. Ἰω. Κυριακὸς ὑπεστρίψεν, ὅτι οὐδέποτε ἐσκέφθη, ὅτι διαιτητοὶ τις θὰ ὑπέκειτο εἰς τὸν χρονικὸν περιορισμὸν, ὅστις ἐτάγθη εἰς τὴν ἔκθεσιν καὶ ἀκραδάντως ἐπίστευεν. ὅτι δὲν εἶχον καὶ οἱ ναυλωταὶ σχεδόν τοιοῦτον τι.

Ο συνήγορος των έναντιγόνων ύπερστηρίειν, δτι, ἂν οι πλοιοκτήται ἀ-
πεκλείσοντο, διότι, συμφώνως ποδὸς τὴν ρήτοραν τοῦ ναυλοσυσιδόνου, εἰ-
χον διορίσει διατητὴν δύο ἡμέας μετὰ τὸν ἔκπονην τῆς καθοδοισθείσης
προθεσμίας, ἢ νόμιμοι προτάται ρήτρα δῆτο δι' αὐτούς καταθλιπτική καὶ
δυσανάλογος ποδὸς τὸ σφάλμα τῶν πίεσις. Ὑπῆρχε ποιά τις σύγχυσις
περὶ τοῦ τι εἴχε συιβῆ εἰς Μαντράς, ἂντο, διως, προσφανές, διότι οἱ πλοιο-
κτήται εἶνον παραστηθῆντες ἐν γυναικείω περὶ πλοωμῆς. ἔναντι τοῦ διτὶ^τ
ἀπόδοση ὅπως ἢ διένεγκε ἀνθῆ εἰς διαποσίαν. εἴχε τακτοποιηθῆ. συμ-
φώνων ποδὸς τὴν περιληφθείσαν εἰς τὴν ἔκθεσιν τῶν γεγονότων οἵτονα.
Ἄρτι τὸν περιληφθείσαν εἰς τὴν ἔκθεσιν τῶν γεγονότων οἵτονα.

μα τοῦ δικαστηρίου νά παρατείνῃ τὸν χρόνον διορισμού τοῦ διαιτητοῦ θὰ ἡδύνατο νά ἀσκηθῇ ἐκεῖ διπου θὰ υφίστατο ἀδικος ζημία. Εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν — εἴπεν — ἡ μόνη ζημία ἦτο, διτὶ οἱ πλοιοκτῆται θὰ ἀπελεύθερον ἀπό τοῦ νά ἔγειρουν διεκδικήσεις εἴτε τοῦ θέματος. Δέν ἐπρόκειτο περὶ ὑπόθεσεως, εἰς τὴν ὅποιαν ὑπῆρχε, πράγματι, ἀξίωσίς τις. Οἱ ναυλωταὶ ισχυρίσθησαν, διτὶ, ἐφόσου ὠφείλετο ἀποζημιώσις δι- ἐπιστολαῖς, θὰ ἡδύναντο — ἃν οὕτως ἔνομιζετο — νά ἀξιούσονται καὶ οὐ- τοὶ ἀποζημιώσιν διά ταχυτέρων φράτωσιν. ¹Αν ὑπῆρχε προπά τις σύγχυ- σις εἰς τὴν ὑπόθεσιν, αὐτὴ προεκλήθη μόνον ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου τοῦ σκάφους. Τὸ διτὶ συνέθη, ὠφείλετο εἰς τὸ διτὶ ὁ πλοιάρχος ἔνομισεν. Ωτὶ διασίζεται εἰς τὴν ρήτραν τοῦ ναυλωσυμφώνου, τοῦ ὅποιου, δύμας, δὲν ε- γγυώριε τοὺς σδρούς. Ἡδύνατο τοῦ νά είνει συγχωρητέον, δόσον ἀφορῶ τὸν πλοιάρχον, ἀλλὰ δὲν ἀπέτελει καὶ ἀπόδειν περὶ ἀδικαιολογήτου τοῦ ἀδικου ζημίας εἰς βάρος τῶν πλοιοκτητῶν.

Εἰς ἑνὸρκον κατάθεσιν τῶν οἱ ἐναγόμενοι ἀδήλους, ὅτι ὁ πλοιαρχὸς οὐδένα λόγον εἶχε νά ύποβεσθαι ἢ νὰ πιστεύσῃ, ὅτι δὲν θῆβελον ἐπικάρπησθαι τὴν ῥήτραν διαιτησίας εἰς περίπτωσιν διενέξεως παραπεμπομένης εἰς διαιτησίαν. 'Υπέγραψε τὴν ἔκθεσιν τῶν γεγονότων, ύπο διαμαρτυρίαν, μὲ τὸν σκοπὸν, ὅτι η διαμαρτυρία του καλύπτει, ὅχι μόνον τὰ ἀμφισθίτοιμενα γεγονότα, ἀλλὰ καὶ τὴν ῥήτραν διαιτησίας. Εἶπεν, διτὶ δύο ἐπιστολαῖ γραφεῖσαν ἀπὸ τὸν πλοιαρχὸν ἀπεδεικνύουσαν σαφώς, ὅτι οὗτος ἀντελαμβάνεται πλήρως, ὅτι πάσα ἀπαίτησις, τὴν ὅποιαν ἡδύνατο νὰ ἔχῃ δι', ἐπιστολαῖς, θὰ ἔπερπεται νὰ ρυθμισθῇ συμφώνως πρὸς τοὺς ὄρους τοῦ ναυλοσυμφώνου. 'Ισχυρίσθησαν πειρατέων εἰς τὴν κατάθεσιν τῶν οἱ ἐναγόμενοι, ὅτι ὁ πλοιαρχὸς εἶχε πλανηθῆ, ὡς πρὸς τὴν ῥήτραν, ἀναγράψας αὐτὴν ὑπὸ ἐσφαλμένη διατύπωσιν εἰς τὴν ἔκθεσιν τῶν γεγονότων. 'Ημεσθητησαν ἀκόμη, ὅτι ἡ συμφόρσης εἰς τὸν λιμένα τοῦ Βίζαγκα παταμήτη ἦτο ἡ αἵτια καθυστερήσεως τοῦ σκάφους καὶ ὑπεστήριξαν, ὅτι ἡ ἀληθῆς αἵτια ἦτο ἡ μὴ χορήγησης ἐλευθεροκοινωνίας εἰς τὸ πλοῖον, διότι τούτῳ κατὰ τὸ ταξίδιόν του εἶχε προσεγγίσει εἰς περιφέρειαν, ὅπου ἐπεκράτει ἐπίδημια κιτρίνου πυρετοῦ. 'Ηρνηθήσαν, ὅτι κεφίεται ἀπό-ζημιώσις δι', ἐπιστολαῖς καὶ ήξιώσαν καταβολήν ἀπόζημησθεως διὰ ταχυτέρων ἑκόρτωσιν, τὴν ὅποιαν, πράγματι, εἶχε κερδίσει τὸ σκάφος. Οὐδεμίαν είχεν ἐτέρων ἐπιλογήν, πέραν τῆς ἀρσεως τῆς κατακρατήσεως τοῦ φρούτου, δέρη ἐκούμετο εἰς διαταγὴν τῆς κυβερνήσεως τῶν Ἰνδῶν καὶ ἐξητε τὸ ἐπειγόντως, λόγω τοῦ δοῦτο εἶχε σχέσιν μὲ τὴν βιομηχανικὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας, κατά τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ δευτέρου πενταετοῦ σχεδίου. 'Η πρώτη καὶ μόνη καροκοίνωσις, τὴν ὅποιαν ἐλάσσον οἱ ἐναγόμενοι, ἥτο η ἀξίωσις τῶν πλοιοκτήτων πρὸς διαιτησίαν, ή γνωσθήσαν διὰ τηλεγραφήματος τῆς 'Ἐνώσεως Προστασίας καὶ Ἀποζημιώσεως' (Club), ύπο δημερομηνίαν 31 'Ιανουαρίου 1958. 'Ο συνήγορος τῶν ἐναγόμενων υπεστήριξεν, ὅτι οἱ ἐναγόντες δέν ἐπέτυχον νὰ παρουσιάσουν επικειρήματα, ἐπὶ τῶν ὅποιών θὰ ἡδύνατο νὰ βασισθῇ η διακριτικὴ ἐξουσία τοῦ δικαστηρίου υπὲρ αὐτῶν.

Η ΑΠΟΦΑΣΙΣ: Είς την απόφοιτον του διάρδος δικαστής Πάρκερ έτονισεν, διτί διακριτή ήτο, πράγματι, ή έξουσία του δικαστηρίου πρός επέκτασιν του χρόνου καὶ διτί μόνον εἰς λίαν εκτάκτους περιστάσεις ἀκολήθη αὐτή. Απετέλει ζημίαν διοι κάθε ἀπαιτήπην, ἔχοντα γνωσίαν ἀπαίτησιν, νά ἀποκλεισθῇ τελικών ἀπό τὴν ἀπόληψιν τοῦ χρήματος του ἢ ἀπό τὴν εὐκατίριαν διεκδίκηση τούτο δικαστήριο, ἀλλ' ή η ζημία αὐτῆς δὲν είνει ἀσκετή. Θά πρέπει νά υπάρχουν ἀδίκος ζημία.

Είς την παρούσαν ύπόθεσιν, οἱ ἀγάντοις Ἰσχυρισθήσαν, ὅτι εύρισκον τὸ ἐν πλάνῃ, ἡτὶς προεκλήθη ἢ εἰς τὴν ὁποίαν συνέβαλον οἱ ναυλωταί, διὸν ἀφορᾶ τὴν περὶ διαιτησίας ρήτραν τὴν διαστηματίσθειν εἰς τὴν ἔκθεσιν τῶν γεγονότων. Δὲν κατέστη εἰς τὸν δικαστηνὸν σαφές, περὶ τοῦ τι εἶχε κατὰ νῦν ὁ πλοιάρχος, διὸν κατέγραψε τὴν ρήτραν ἐν τῇ ἔκθεσι. Θά ἡτο ἀξιοσημείωτον, ἂν οὕτος δὲν ἐγνώριζε τὰς ἄκριβεις λέξεις τῆς ρήτρας καὶ οὐδεὶς ὑπῆρχε λόγος νὰ ὑποδέσῃ τις, ὅτι ἐπεκμένως ὁ πλοιαρχὸς ἀπέσκοπε νὰ ἀπομακρυθῇ ἐκ τῆς ἐντύπου ρήτρας καὶ νὰ εἴπῃ, ὅτι ἐκεῖνοι πράγματι ήσαν οἱ μόνοι δροὶ, ύφ' οὓς ἤδυνατο νὰ παράδοση τὸ φορτίον. 'Αφ' ἐτέρου ἐν τῆς ἀνταλλαγείσης κατ' ἕκεννον τὸν χρόνον ἀλληλογραφίας καὶ ίδιᾳ ἐκ τῶν ἐπιστολῶν τὰς ὁποίας ἐγράψεν ὁ πλοιαρχός, προεκύπτει, ότι οὗτος ἤδυνατο κάλιστα νὰ είχε κακὴν ἀντίληψην περὶ τῆς ποσακτικῆς αμυνασίας τῆν λέξειν τῆς ύπτος.

ψιν περὶ τῆς πραγματικῆς συμπασίας τῶν λεξέων τῆς ῥήτορος.

Συνεχίζουν δὲ δικαστής παρεπήρησεν, ὅτι δὲν ἡ δημόσιη θάνατος, ἀντὶ οἵ πλοιοκτήται περιπλήθων εἰς σύγχυσιν καὶ ἄν ἡ σύγχυσις των αὐτῆς προεκλήθη ἀπὸ τοὺς ναυλωτὰς ἢ ὅτι συνέβαλον εἰς ταῦθην οἱ ναυλωταί. Φρονεῖ, τούναντιον, ὅτι πρόκειται περὶ περιπτώσεως, καθ' ἣν οἱ ἐνάγοντες, δι' οἰονδήποτε λόγουν, ἐλησμόνησαν νά δύσσουν εἰδοποίησιν καὶ παρέλειψαν νά διορίσουν ἔγκαιρως διαίτητήν. Εἶνε ἀληθές—προσέθηκεν — ὅτι δύο μόνον ἡμέραι είχον παρέλθει ἀπὸ τὴν τεταγμένην τριμηνον προθεσμίαν, δὲν ἐσημειώθησαν, δύμας, περιστατικά δυνάμενα νά ἀνγακάσουν τὸ δικαστήριον, δῆπας ἀσκήσῃ τὴν βάσει τοῦ νόμου ἔξουσίαν του.

Οι δύο έτεροι δικασταί συνεφώνησαν.

Your shipchandler at Emden

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

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

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



ΓΑΛΛΙΑ

ΠΡΟΣ ΕΝΙΣΧΥΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ

Από σχετικήν μελέτην τού «Οργανισμού Εύρωπαίκης Οικονομικής Συνεργασίας» προκύπτει, διτά το γαλλικών ισοζύγιου πληρώμαν διά τας όπειας θαλάσσης μεταφοράς έμφανιζει, κατά προσέγγισιν, ένα έτησιον έλλειμμα 130 έκατομμυρίων δολαρίων διά την χρονική περίοδον 1954—55. Κατ' αντίθεσιν, το Ιταλικόν ισοζύγιον είναι ένεργητικόν κατά 60 έκατομμυρία δολαρίων, ένω ή αγγλική, ή δλανδική και αι σκανδιναϊκή ναυτιλία απόδιδουν ένα σοβαρόν συναλλαγματικόν ύπόλοιπον εις την οίκονομιαν τών χωρών των.

Λόγω, άκριδώς, τού έλλειμματος τού γαλλικού ισοζύγιου, έπιταχνύεται η διάπτυξης τού έμπορικου στόλου της Γαλλίας, ώστε έντω μελλοντικά έξιπτηται παρ' αυτού μεγαλύτερον ποσοστόν των έθνικών μεταφορών. Προβλέπεται, διτά, κατά το 1962—63, ή δύναμις της γαλλικής χωρητικότητος θά φθάση τα 5 έκατομμυρία τόνων γκρός.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ

Ο έμπορικος στόλος της Δυτικής Γερμανίας άπαρτιζεται σήμερον από 3933 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 4.390.000 τ. γκρός, άναφερόμενα κατά πλειονότητα εις φορτηγά έργον φορτίου, περιλαμβανομένων, δημοσίων, δημως, 102 δεξαμενοπλοίων και 3 μικτών «μεταλλοφόρων-πετρελαιούδρων». Ένας όψει τοις γεγονότος, διτά ή δύναμις αυτη προσεγγίζει τα τριπολεμικά έπιπτεδα τού γερμανικού τονάλ, φαίνεται κάπως παράδοξον, διτά μεταπολεμικών δέν έναυπηγήθη κανένας έπιβατηγόν λάινερ. Από πλευράς ναυπηγικού κόστους, ή κατάστασις σήμερον εις την Γερμανίαν διαγράφεται ως έξης : Η διάπάνη ναυπηγήσεως ένδον ήπερωκεανίου τών 30.000 τόνων γκρός θά έφθανε, περίποτο, τα 200 έκατομμύρια μάρκων. Οι πλοιοκτήται αναμένουν νά ίδουν ποιας άποτελέσματα θά προέλθουν έκ της έμφασεως τών δεριοπρωθουμένων έπιβατηγών άεροσκαφών, έχουν δ' αφ' έτέρου μορφώσει την γνώμην, διτά ένα ποσοστόν τού κινδύνου έκ της παραγγελίας νέων έπιβατηγών λάινερ δέον νά καλυφθή από αυτό το Κράτος. Παρό ταῦτα, μερικαί έταιρια προσαντονούν νά είσερχωνται εις το πεδίον της έπιβατηγών ναυτιλίας, διά της άγοράς μεταχειρισμένων μονάδων.

Το πρώτων δημια πρός την κατεύθυνσιν ταύτην έπετελέσθη πρό 3½ έτών, δηταν το «Βορειοερμανικόν Λόδυ» ήγόρασε το σουηδικόν ήπερωκεανίου «Γκρίπσχολμ», 18.600 τ. γκρός και το μετωνόμασε «Μπέρλιν». Τελευταίως, ή ίδια έταιρια ήγόρασεν αντί τιμῆς 27 έκατομμυρίων μάρκων το γαλλικον μεταγωγικού «Παστέρ», 30.447 τ. γκρός και ήλικιας 20 έτών, ούτινος, δημως, το κόστος, μετά την ήδη διεξαγομένην ριζικήν διασκευήν του, θά φθάση τα 95 έκατομμύρια μάρκων. Αφ' έτέρου ή «Άμβουργο-αμερικαν» ήγόρασε το σουηδικον λάινερ «Πατρίτσια» (ηδη «Αριάδνη»), ήλικιας 7 έτών, αντί τιμῆς 18 έκατομμυρίων μάρκων. Επιτυχηθεωρεται και ή πρόσκτησης από την «Άμβουργο-ατλαντικήν», διά της άγοράς τού ήπερωκεανίου «Άυτοκράτειρα της Σκωτίας», 26.313 τ. γκρός και ήλικιας 27 έτών. Η έταιρια αυτη συνεστήθη ύπο τον «Ελλήνος έφοπλιστον κ. Βερνίκον-Εύγενίδην, έν συνεργασία μετά τον δανούν κ. Κριστενσενον. Η άρχικη άγορα έπετεύχθη αντί 18.000.000 μάρκων μίονον, άλλα το κόστος της ριζικής μετατροπής και της έπιμηκύνσεως του εις τη ναυπηγεία Χόδαλντς, άπήτησε δαπάνην έτέρων 19 έκατομμυρίων μάρκων. Εδημιουργήθη, διά της μετασκευής ένα νέον και συγχρονισμένον σκάφος, το «Χανσεάτικ» ως μετωνομάσθη, άποκτήσαν, μετά την μετατροπήν του, χωρητικότητα 28.003 τ. γκρός. Εν τῷ μετέξυ, δέ έργοστασάρχης σιγαρέτων κ. Ρέεμπομα, διτις τελεύταις μετεβίσαση την εις το «Χάσταγκ Λόδυ» συμμετοχήν του εις τον κ. Β. Σούχμαν, μετέσχεν ήδη εις την «Άμβουργο-ατλαντικήν» έταιριαν κατά ποσοστόν 40%.

Έτερον έπιβατηγόν σκάφος, το «Σέδεν Σήρ» 12.575 τ. γκρός, άπασχολεται εις μεταφοράς μεταναστών διά λογαριασμόν της «Εύρωπαιο-κανονικής γραμμής».

ΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΝ ΕΡΓΟΝ ΤΟΥ ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Οι άριθμοι, οι άναφερόμενοι εις το μεταφορικόν έργον της γερμανικής ναυτιλίας, κατά το πρώτων έξιάμηνον τού τρέχοντος έτους, άποκαλυπτουν, διτά διεκινήθησαν διά γερμανικών πλοίων 26.9 έκατομμύρια τόνων διαφόρων έμπορευμάτων, έναντι 29.3 έκατομμυρίων τόνων της αντιστοίχου περίοδου τού 1957. Το μεγαλύτερον ποσοστόν της κινήσεως ταύτης (19.2 έκατομμύρια τόνων) άνήκει εις γερμανικά είσαγωγάς, ενώ αι έξαγωγαί άνηλθον εις 6.6 έκατομμύρια τόνων. Οι άντιστοιχοι άριθμοι διά το πρώτων έξιάμηνον τού 1957 ήσαν 21.4 έκατομμύρια τόνων διά τάς είσαγωγάς και 6.9 έκατομμύρια τόνων διά τάς έξαγωγάς.

Η ΠΛΩΤΗ ΔΞΕΑΜΕΝΗ ΤΟΥ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ

Η μεγαλύτερα πλωτή δεξαμενή τού Κόσμου, άνυψωτηκής ικανότητος διά βάρος 30.000 τόνων, καθειλκύσθη πρό τινος εις Μπλέξεν, της Δυτικής Γερμανίας και ήδη έρρυμουλκήθη εις τόνια λιμένα τού «Άμβουργου», προκειμένου νά τεθή έν υπηρεσία από τών μέσων του τρέχοντος μηνός. Έχει αυτη μήκος 740 πόδων και ήδη δύναται νά δέχεται σκάφη μέχρι 65.000 τόνων d.w. Πρόκειται, ούσιαστικώς, περί αυτομάτων κινημένης δεξαμενής, ητις διαθέτει ίδιον ήλεκτρικόν σταθμόν και ίδιαν έγκατάστασιν παραγωγής άτμου, ώστε νά παρέχη εις τά δεξαμενιζόμενα πλοία ήλεκτρικόν ρεύμα και α.άτμον. Το πλήρωμα της άπαρτιζεται από 15 πρόσωπα.

ΔΑΝΙΑ

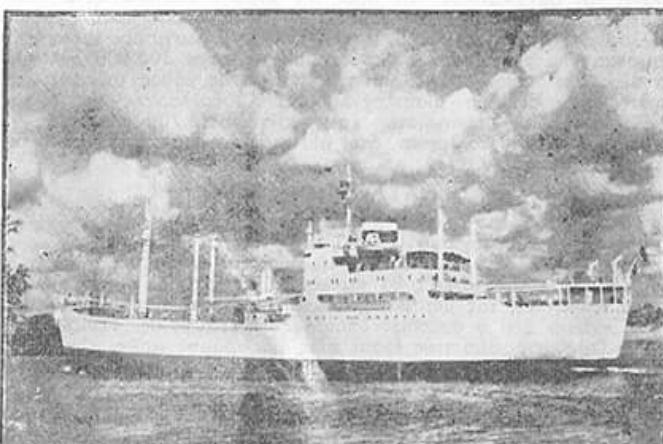
ΝΕΟΣ ΛΙΜΗΝ ΕΙΣ ΓΡΟΙΛΑΝΔΙΑΝ

Η δανική κυβερνησης ένέκρινεν, εις τάς γενικάς αύτού γραμμάς, τό σχέδιον κατασκευής ένος νέου λιμένος εις την Γροιλανδίαν, πρός διαμετακόμισιν έκειθεν τών καναδικών μεταλλευμάτων καθ' ζλας τάς έποχας τού έτους. Έξιτάσθησαν, σχετικώς και αι προτάσεις μιάς έτον τών μεγαλυτέρων άμερικανικών έταιρών χαλιουργίας. Προβλέπεται δησις τά σιδηρομεταλλεύματα τού Καναδά, τών όποιων ή έξαγωγή δέν είνε δυνατή έπι πολλούς μήνας κατ' έτος, λόγω άποκλεισμού έκ τών πάγων τών καναδικών λιμένων, μεταφέρωνται έφεζης και αποθηκεωνται εις την προτεινόμενον νά κατασκευασθή εις Γροιλανδίαν λιμένα, δησις θα παραμένει άνοικτός εις την ναυτιλόταταν κατά τό μεγαλύτερον διάστημα τού έτους. Η μεταφορά και αποθήκευσης τών μεταλλευμάτων έκ Καναδά θα γίνεται κατά τήν θερινή περίοδον εις μεγάλας ποσότητας, αιτίνες και θά έξαγωνται κατά τον ίπολοίπους μήνας έκ Γροιλανδίας δι'. Εύρωπων και Ήνωμένας Πολιτείας. Δύο μεγάλαι έταιρια σιδηρομεταλλεύματων, τού Καναδά, προτίθενται νά χρησιμοποιήσουν διά τάς μεταφοράς ειδικά μεταλλοφόρα σκάφη τών 45.000 τόνων d.w. και νά έξοπλισουν τόν νέον λιμένα με τά κατάλληλα μηχανικά μέσα πρός έκπτηρητησιν τών μεταφορώσεων.

ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Έκυκλοφόρησε τελευταίως από τό ίπουργειον 'Εμπορίου τών 'Ηνωμένων Πολιτειών ένα έγχειριδιον πρός καθοδήγησην τών ένδιαφερομένων έπι τής μεθόδου, βάσει της ίποιας καθορίζονται αι έπιχορηγήσεις έκμεταλλεύσεως πρός τά άμερικανικά πλοιά τακτικών γραμμών. Η ώς έπιχορηγήσις χαρακτηρίζομένη διαφορά κόστους διαχειρίσεως μεταξύ άμερικανικού πλοίου και τών διοιστύπων ξένων καθορίζεται ώς έξης :



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

Η κατά προστόν ύπερτέρα διαφορά είς τὴν μισθωδοσίαν, ἀσφαλίσιν, συντήρησιν, ἐπισκευάς καὶ γενικῶς εἰς τὴν διαχείρισιν ἐνὸς πλοίου ύπο ἀμερικανική σημαίαν καὶ ἐπηγρωμένου μὲν ἀμερικανικὸν πλήρωμα, ἔναντι τοῦ δικαίου καὶ λογικοῦ κόστους τῶν ἀντιστοίχων κονδυλίων ἐνὸς ἔνος πλοίου, μὲν ἔνος πλήρωμα, ἀνήκοντος δὲ εἰς ναυτικὰς χώρας, ἔγνωσμένης συναγωνιστικῆς ικανότητος. Ως τοιαύται χώραι θεωροῦνται ἡ Ὀλλανδία, ἡ Νορβηγία καὶ ἡ Ἀγγλία.

Κατόπιν σχετικῆς ἑρεύνης καθορίζονται ἑτησίως αἱ ἐν λόγῳ διαφοραὶ ἐπὶ σκάφων τῆς αὐτῆς κατηγορίας καὶ χωρητικότητος. Συγκεκριμένων δι' ἓνα φορτηγὸν γραμμῆς τοῦ τύπου «C.2», χωρητικότητος 900 τόνων, ταχύτητος 15 μιλλίων καὶ ἐφόδιασμένου μὲν υπηκόων δυνάμεως 6600 ἵππων, ἡ ἐπιχορήγησις κυμαίνεται μεταξὺ 280.000 ἕως 300.000 δολαρίων ἐπηγρωμένως. Οσον ἀφορᾷ εἰδικάτερον τοὺς μισθώμενος, ἡ ἐφετεινὴ ἔρευνα διεπίστωσε τὰς κάτωθι διαφορὰς μεταξὺ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων καὶ τῶν πλοίων τῶν τριῶν, ὡς ἄνω, χωρῶν:

	Ἀριθμός μελών πληρώματος	Ποσοστόν ύπερωριῶν ἐπὶ τοῦ	Βασικοῦ μισθοῦ	Βασικὴ μισθωδοσία	Υπερωρίαι	Ἄδειαι μετ' ἀποδοχῶν	Διάφορα ἄλλα ἐπιδόματα	Παλινοστήσεις	Κοινωνικαὶ ἀσφαλίσεις	Εἰσιθ. προνοίας, ἀνεργίας κλπ.	Ην. Πολ.	Ολλανδ.	Νορβ.	Ἀγγλία
Ποσοστόν ύπερωριῶν ἐπὶ τοῦ			37.22%	20.39%	22.31%	15.35%								
βασικοῦ μισθοῦ	δολ.	16.900	4.340	4.052	4.240									
βασικὴ μισθωδοσία		6.290	885	904	651									
Υπερωρίαι		850	602	504	429									
Διάφορα ἄλλα ἐπιδόματα ..		—	880	1.179	196									
Παλινοστήσεις			—	350										
Κοινωνικαὶ ἀσφαλίσεις		590	899	247	117									
Εἰσιθ. προνοίας, ἀνεργίας κλπ.		650	501	170	70									
Σύνολον μηνιαίου μισθολογίου δολ.	25.280	8.107	7.406	5.703										
Διάφορο ἐπὶ διαττον		—	17.173	17.784	19.577									

Ἡ διαφορά, δοσον ἀφορᾷ τὸ κόστος συντηρήσεως, ἐπισκευῶν, δεξαμενισμοῦ κλπ. εἶναι κατὰ 50% κατωτέρα διὰ τὰ ὑπὸ σύγκρισιν ἔναντι πλοίων ἀνατοτέλεων τῶν ἀμερικανικῶν. Ὁ πόρος τὴν ἀσφαλίσιν ὑπολογίσεται, ὅτι ὁ ἀμερικανικὸς ἐφοπλιστὴς καταβάλλει δὲ ἀσφαλίστρα ποσὸν 200.000 δολαρίων ἐπηγρωμένως, εἰς τρόπον ὥστε ὁ τελικός ὑπολογισμὸς ἐμφανίζει τὸ ἀμερικανικὸν πλοίον μὲν κόστος διαχείρισεως κατὰ 300.000 δολαρίων ἐπηγρωμένων. Συγκεκριμένως ὑπάρχει εἰς βάρος τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου διαφορὰ μισθολογίου 220.000 δολαρίων, τροφοδοσίας 9.600 δολαρίων, συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῶν 33.700 δολαρίων καὶ ἀσφαλείας 42.000 δολαρίων, ἡτοι μία συνολικὴ διαφορὰ 300.000 δολαρίων καὶ τι πλέον.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΣΙΤΗΡΩΝ

Τὰ ἀμερικανικά τάνκερς, τὰ μεταφέροντα σιτηρά, δὲν θὰ ὑπολογίζωνται εἰς τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ 50 — 50, βάσει τοῦ ὅποιου τὰ φορτία κατανέμονται μεταξὺ ἀμερικανικῶν τράμπτες καὶ ἔνων. Σημαίνει τοῦτο, ὅτι τὰ φορτία τῶν τάνκερς θὰ περικόπιτωνται ἀπὸ τὴν συμμετοχὴν τῶν ἔνων πλοίων εἰς τὰς μεταφορᾶς τῶν ἀμερικανικῶν σιτηρῶν. Αντίθετον γνώμην ἔχει ὁ ἀμρόδιος ὑπουργὸς τῆς Γεωργίας. Τονίζει οὗτος, ὅτι οἱ ζητούμενοι ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν τράμπτες ναῦλοι εἰνὲ ὑψηλοί, διὰ τὰ τάνκερς ἀκριβῶς παρεμβαίνοντα ἐπιτρέπουν τὸν μετριασμὸν τῶν ἀξιώσεων τῶν τράμπτες, αἵτινες ίκανοποιούμεναι θὰ ἐπιβαρύνουν μὲ σηματικὸν ποσὸν τὸν δημόσιον προϋπολογισμόν.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑΙ ΚΑΙ ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΚΟΣΤΟΣ

Τὸ ὑπουργεῖον τῶν Μεταφορῶν παρενέβη εἰς τὰς προσφορὰς τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων πρὸς τοὺς ἔνους ἐφοπλιστὰς καὶ ἐπιμόνως ὑπέδειξεν, ὅτι θὰ πρέπει νὰ σταματήσῃ ἡ ἐκπτωτικὴ τῶν τιμῶν. Συγχρόνως πρὸς τὴν ὑπόδειξιν ταύτην, τὸ ὑπουργεῖον καθώρισε καὶ κατώτατα δριὰ

τιμῶν, μὲ τὰ ὅποια θὰ δύνανται ἐφεξῆς οἱ ναυπηγοὶ νὰ διαπραγματεύωνται τὴν κατασκευὴν πλοίων διὰ λογαριασμὸν ἔνων ἐφοπλιστῶν. Τὰ 150 δολάρια κατὰ τόννον δ.ν. ωθεωροῦνται ὡς ἔνα ἐπιτρεπτὸν δριὸν διὰ τὰ «σούπερ-τάνκερς τῶν 40.000 τόννων δ.ν. καὶ ἄνω καὶ τὰ 180 δολάρια διὰ τὰ τράμπτη φορτηγὰ τῶν 15.000 τόννων δ.ν.

ΙΤΑΛΙΑ

ΑΓΟΡΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΥ

Ἄπειδειχθεὶς κακότυχον μέχρι τοῦτο σκάφος τὸ λαϊνερ «Μαρσεγιέδ», τῶν «Μεσαζέρι Μαριτίμ». Ἡ εἰς τὴν Γαλλίαν κατασκευὴ τοῦ ἥρχισε τὸ 1939, ἀνεκόπτη, παρὰ τὰς καταβληθείσας προσπαθείας ἀπὸ τοὺς Γερμανούς, μέχρι πέρατος τοῦ πολέμου καὶ συνεπήρωθεν τὸ 1949. Τὰ πολιτικὰ καὶ στρατιωτικὰ γεγονότα τῆς Ἰνδοκίνας δὲν ἐπέτρεψαν τὴν συνέχειαν τῶν πρὸ τὴν Ἀπωλεῖα ταξιδίων τοῦ σκάφους. «Ἐπωλήθη εἰς τὴν ἐλεύθετην «Ἀρόζα Λάιν», ἀντὶ 6.5 ἑκατομ. δολαρίων καὶ μετωνομάσθη «Ἀρόζα Σκάρι».

Ἄλλα δὲν ἐπρόκειτο οὔτε ὑπὸ τὴν νέαν ιδιοκτησίαν νὰ ἀποδώσῃ τὸ 17.321 τόν. γκρός λαϊνερ εἰς τὸ γραμμῆς τοῦ Βορ. Ἀτλαντικού. Ἄπειδειχθεὶς ἀντιοκονομικόν, ἐστω καὶ ἄντι ἐταξίδευε μὲ πλήρη τὸν ἀριθμὸν τῶν 867 ἐπιβατῶν του.

Ἄντεμετωπίσθη ἡ μετασκευὴ τοῦ εἰς περιγυγτικὸν πλοίον, μὲ δαπάνην 3 ἑκατομ. δολαρίων. Τελικῶς προετιμήθη ἡ πώλησίς του ἀντὶ 8—9 ἑκατομ. δολαρίων εἰς τὴν Ἰταλικὴν ἐπανίριον Κόστα Λάιν, ἥτις καὶ θὰ τὸ παραλάβῃ εἰς τὴν Γένοβαν τὴν 8ην Νοεμβρίου. Οἱ νέοι ιδιοκτῆται θὰ δαπανήσουν περὶ τὰ 2 ἑως 2.5 ἑκατομ. δολαρίων. Περισσότερα καμπτίναι καὶ κοινόρρηστοι οἱ χώραι θὰ διαρρυθμισθῶν. Τὸ 20 μιλλίων ὑπερωκεάνιον θὰ διατεθῇ εἰς τὸ γραμμῆς Μεσογείου — Νοτίου Ατλαντικοῦ.

ΤΑ ΝΕΑ ΜΕΓΑΛΑ ΛΑΙΤΝΕΡΣ

Ἡ ιταλικὴ κυβέρνησις πρόκειται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν νὰ ἐγκρίνῃ τὸ πρόγραμμα διὰ τὴν ναυπηγείων τῶν μεγαλύτερων, ὑπὸ τὴν ιταλικὴν σπιαίαν, ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεάνιων. Δύο λαϊνερ τῶν 36.000 τ. γκρός, προοριζόμενα διὰ τὰς γραμμᾶς τῆς «Ιταλίας, θὲ ναυπηγηθῶν προκειμένου νὰ ἀντικαταστήσουν τὰ ὑπάρχοντα «Σατούρνια» καὶ «Βουλκάνια», μὲ διάπλουν ἀπὸ Νεαπόλεως εἰς Νέαν Υόρκην ἐντὸς ἑπτὰ ἡμέρων, ἥτις κατὰ μίαν, σχεδὸν, ἡμέραν συντομώτερον, ἔνωνται τοῦ ίδη μεγαλυτέρου ὑπερωκεάνιου «Χριστόφορος Κολόμβος», χωρητικότητος 29.199 τόν. γκρός. Τὰ ὡς ἄνω δύο νέα ὑπερωκεάνια θὰ ἔχουν μεταφορικὴν ικανότητα διὰ 1.300 ἐπιβατῶν τὰς 1.500 τὸ ἔτερον, θὰ διαθέτουν δὲ πλήρη ἐγκατάστασιν κλιματισμοῦ καὶ μηχανήματα εύσταθείας.

Οσον ἀφορᾷ τὸ ὑπερωκεάνιο «Σατούρνια» καὶ «Βουλκάνια», ταῦτα θὰ συνεχίσουν τὴν ίδη ὑπηρεσίαν τὸν ἔκ Βενετίας καὶ Τεργεότης, μέσω Νεαπόλεως καὶ Πατρῶν, πρὸς Χάλιφας καὶ Νέαν Υόρκην ἀλλὰ μὲ περισσότερα διαμέσους προσεγγίσεις εἰς διαφόρους λιμένας τῆς Μεσογείου. Ἀνεκοινώθη, τέλος, ὅτι τὸ κατασκευαζόμενον εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Γένοβας ὑπερωκεάνιον «Λεωνάρτο» τ. γκρός, διὰ τὸν καθελκυσθῆναι εἰς τὰς αρχάς τοῦ 1959. Θὰ ἔχῃ μεταφορικὴν ικανότητα διὰ 1.250 ἐπιβατῶν, θὰ ἔφοδισθῇ διὰ τὴν πρώσων του μὲ μηχανὰς ἀτμοστροβίλους, δυνάμεως 60.000 ἵππων καὶ ἄντα πολύτερη. ὡς πρόβεται, ταχύτητα 23 μιλλίων. Σημειώτεον, ὅτι τὸ μηχανοστάσιόν του θὰ είναι καταλλήλως διεσκευασμένον, ώστε νὰ είναι ἐφικτή ἐν καιρῷ ἡ μετατροπή του δι' ἀτομικὴν ἔνέργειαν.

ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ «ΙΤΑΛΙΑ» ΚΑΤΑ ΤΟ 1959

Τὸ πρόγραμμα τῶν ἀναχωρήσεων τῆς «Ιταλία» διὰ τὸ 1959 προβλέπει τὴν ἐκτέλεσιν 213 δρομολογίων διὰ Βόρειον καὶ Νότιον Ἀμερι-

— Ι ΜΟΝΑΔΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΕΛΛΑΣΙ —

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ.

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑΙ ΤΗΝ ΝΕΩΤΕΡΑΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΝ

ΕΠΙΣΤΗΜΗΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΔΙΑ ΤΩΝ ΜΟΝΑΔΙΚΩΝ

ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ:

ΡΑΝΤΑΡ · ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ · ΑΣΥΡΜΑΤΩΝ · ΗΧΟΒΟΛΙΣΤΙ-

ΚΩΝ · ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ · ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΤΗΛΕΟΡΑΣΕΩΣ ·

ΕΝ ΠΛΗΡΕΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ

Μόνιμα

1) ΣΧΟΛΗ ΤΗΛΕΟΡΑΣΕΩΣ

2) " " ΡΑΔΙΟΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ

3) " " ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΩΝ Ε. Μ.

4) " " ΡΑΔΙΟΤΕΧΝΙΤΩΝ

Μετεπιπλωσεων

1) ΣΧΟΛΗ ΡΑΝΤΑΡ

2) " " ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΩΝ ΠΥΞΙΔΩΝ

3) " " ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗΣ Η. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

4) " " ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ

Ι ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 139 ȝ ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ 11 * ΤΗΛ. 40·986, 471·041 * ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

κήν, με 200.000 θέσεις είς τὰ ὑπερωκεάνιά της. Κατὰ τὰ παρελθόντα ἔξ ἐτη, ἡ «Ιταλία» κατεῖχε τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὴν ἐπιβατικήν κίνησιν μεταξὺ Μεσογείου καὶ ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς καὶ τὴν δευτέραν θέσιν είς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ ὅσον ἀφορᾶ τὸν ἀριθμὸν τῶν μεταφερόντων διὰ τῶν πέντε ὑπερωκεανίων τῆς ἐπιβατῶν. Οὕτο, τὰ λάινερ «Χριστόφορος οἱ Κολόμβος», «Ἀουγκούστους» καὶ «Ιούλιος Καΐσαρ», ἔξυπρετούντα τὴν γραμμὴν Γένοβας — Νέας Υόρκης καὶ τὰ «Βουλκάνια» καὶ «Σατούρνια», ἔξυπρετούντα τὴν γραμμὴν Τεργέστης — Νέας Υόρκης, μέσω Χαλιφᾶς, ὡς πραγματοποίησον κατὰ τὸ 1959, ἐν συνόλῳ, 104 διάπλους τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, μὲ 131.000 διαδεσμούς κλίνας. Εἰς τὴν γραμμὴν Νοτίου Ἀμερικῆς τὰ ριζικῶς διασκευασθέντα ὑπερωκεάνια «Κόντε Γκράντε» καὶ «Κόντε Μπιανκαμάν» θὰ ἐκτελέσουν 30 δρομολόγια, ἐπιπροσθέτως δὲ ἑτερα 6 τὸ «Ἀουγκούστους», προσωρινῶς πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἀποσπώμενον ἐκ τῆς γραμμῆς τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ.

MET. BRETAGNIA

ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ ΤΟΥ "ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ," ΚΑΙ ΛΑΛΩΝ ΛΑΪΝΕΡΣ

Τὸ καθελκυσθὲν πρὸ τινῶν ἔβδομάδων ἐπιβατηγὸν ὑπερωκεάνιον «Ρόττερνταμ» 37.000 τ. γκρός, τῆς «Ολλαντ-Ἀμερικά Λάϊν», μὲ ἀνάδοχον τὴν Βασιλίσσαν Τζουλιαναν, εἶναι ἀπὸ παστοῦ πλευρᾶς ἓνα ἐνδιαφέρον πλοιον. Κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸ μεγαλύτερον ἀμερικανικὸν λάινερ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» 53.330 τ. γκρός καὶ πρὸς διάφορα ἄλλα, ἀτίνα καθειλκυσθησαν ἀπὸ τοῦ 1945 καὶ ἐντεύθεν, τὸ σχέδιον του ἐνδέχεται νὰ σημάνῃ τὴν ἀπάρχῃ νέας τεχνικῆς ἐν τῷ μελλοντι, διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ λάινερς. Ἐν πρώτοις, αἱ καινοτομίαι ἥρχισαν ἀπὸ τὰς καπνοδόχους, τῶν ὅποιων ὁ ἀριθμός καὶ τὸ μέγεθος ἔνεχε κατὰ τὸ παρελθόν υψησθην σημασίαν διὰ τὰ ὑπερωκεάνια ταξίδια. Ἡδη τὸ «Ρόττερνταμ», ἀντὶ καπνοδόχου, βά ἔχη δύο λεπτοὺς ἀγωγοὺς ἑκτονώσεως τῶν καυσαρίων, τοποθετουμένους ἐντελῶς πρύμνην καὶ ἀποδάλλοντας τὰ καυσαρία εἰς υψοῦ 50 ποδῶν ἀπὸ τοῦ καταστρώματος τῶν λέμβων. Συνεπείᾳ, διθεν, τῆς καταργήσεως τῆς καπνοδόχου, τὰ ὑπερκατασκευάσματα του θὰ ἔχουν ἔνιασιν τὴν μοντέρναν ἐμφάνισιν, παραπλησίαν πρὸς τὴν νέου βρετανικοῦ λάινερ «Καμπέρρα» τῆς «Π. Ἑντ. Ο.», διπερ ἥδη κατασκευάζεται εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπέλφαστ. Τὸ «Ρόττερνταμ», ἐπίσης, ἐν τῷ ἀντιμετωπίσει τῆς αὐξήσεως τῶν ἔναιρίων ὑπερπλαντικῶν ταξιδίων, θὰ διασθέτῃ διαμερίσματα διὰ δύο μόνων κατηγορίας θέσεων, πρότην διὰ 500 ἐπιβάτας καὶ τοιωτικήν δι' 900. Ἡ ταχυτῆς του θὰ είναι ἡ τῶν 21 περίπου κόμβων, ἔναντι τῶν 30 ποὺ ἀναπτύσσει κανονικῶς τὸ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι». Φρονεῖ, σχετικῶς, ἡ πλοιοκτήτης ἐταίρισ, ὅτι τὸ μᾶλλον ἐμπορικῶς ὑπολογίσιμον χαρτοκριστικὸν εἰς τὰς ὑπερωκεανίους μεταφοράς κατὰ τὰ ἔρχομενα ἔπη θὰ είναι τὸ κόστος τοῦ ταξιδίου καὶ οὐχὶ τὸ κέρδος χρόνου. Μολονότι τὸ «Ρόττερνταμ» θὰ πραγματοποιεῖ τὸ διάπλουν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ εἰς ἔξ ἡ τὸ πολὺ ἐπτά ημέρας, ἡ χαμηλοτέρα ταχύτης του καὶ ἡ μικροτέρη κατανάλωσις καυσίμου, θὰ τῷ ἐπιτρέψουν — καθ' ἀ φρονεῖ ἡ πλοιοκτήτης ἐταίρια — νὰ κρατῇ τοὺς ναύλους ἐπιβατῶν εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα. Ἡ κατανάλωσις καυσίμου μᾶλλον, πάρα οἱ περιστοροὶ ἐπιβάται, φίνεται ὅτι ἀποτελεῖ τὸ δεσπόζον κόστος εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν ἑνὸς ἐπιβατηγοῦ πλοίου γραμμῆς.

Ἡ ναυπήγησις ἐν τούτοις τοῦ «Ρόττερνταμ» δὲν φαίνεται νὰ ὑπῆρχεν ἰδιαιτέρως ἀξιοσημείωτος, τόσον ἀπὸ ἀπόψεως κόστους, ὃσον καὶ ἀπὸ πλευρᾶς χρόνου παραδόσεως. Ἡ τρόπος του ἐτέθη πρὸ 21 μηνῶν, ἔτεροι δὲ 12 μῆνες εἶναι πιθανὸν νὰ διαφρεύσουν, πρὶν ἡ τὸ σκάφος ἑκτέλεση τὸ παρθενικόν του ταξίδιον. Τὸ κόστος του ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ τὰ 12½ ἑκατοντάρια. λιρῶν Ἀγγλίας, ἥτοι 335 ἔως 340 περίπου λίρας Ἀγγλίας κατὰ τὸν γκρός, ἥ 9000 λίρας περίπου κατὰ κλίνην δι' ἐπιβάτας. Τὸ μεγαλύτερον ἐκ τῶν 58 λάινερς, ἀτίνα ἐναυπηγήσθησαν μεταπολεμικῶς εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν (ἐξ ὧν τὰ 16 ἔξυπρετούν ἥδη τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ) εἶναι τὸ «Καρόνια», τῆς «Κιούναρ Λάϊν», χωρητικότητας 34.172 τ. γκρός. Τούτο, δύνας, ἔναυπηγήθη πρὸ δεκαετίας, ὑπὸ ἐντελῶς διαφορετικὰ ἐπίπεδα τιμῶν. Τὸ δεύτερον ἐκ τῶν ὑπὸ ναυπήγησην ἡ παραγγελίαν ἔνδεικα μεγαλύτερων λάινερς, τὸ «Οριάνα» 40.000 τόν. γκρός, τῆς «Οριεντ Λάϊν», διπερ κατασκευάζεται εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Βίκερς-Ἀρμοτρογκού», ὑπολογίζεται νὰ χρειασθῇ 21 μῆνας ἀπὸ τῆς τοποθέτησεως τῆς τρόπιδος μέχρι τῆς καθελκύσεως του καὶ νὰ κοστισθῇ 380 λίρ. Ἀγγλίας κατὰ τὸν γκρός ἥ 7000 λίρ. κατὰ κλίνην ἐπιβάτου. Ἡ ναυπήγησις τοῦ λάινερ «Καμπέρρα» τῶν 45.000 τ. γκρός, οὐνίος ἡ τρόπις ἐτέθη διλγάς μόνον ἡμέδας μετὰ τὴν τοποθέτησιν τῆς τρόπιδος τοῦ «Οριάνα» κατὰ τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον, ὑπολογίζε-

ται ὅτι θὰ χρειασθῇ δύο ἔτη ἥ καὶ κάτι πλέον, πρὶν ἥ καθελκυσθῇ, κατὰ δέ τοὺς τελευταίους ὑπολογισμοὺς τὸ κόστος του διὰ ἀνέλθη εἰς 15 ἑκατομμύρια λιρῶν Ἀγγλίας, ἥτοι εἰς 330 ἔως 340 λίρας κατὰ τὸν γκρός ἥ 6500 ἔως 6750 λίρ. κατ' ἐπιβατηγα. Τὰ ἐπιβατηγά λάινερς ἀπαιτοῦντα περισσότερον χρόνου ἀπὸ τὰ σούπερ-τάνκερς διά τὴν κατασκευὴν τῶν καὶ συγχρόνως κοστίζουν πολλάς φοράς ἀκριβώτερον.

* * *

Ἡ ἀπομάκρυνσις — ιδιαιτέρως παρὰ τινῶν ἐταιριῶν — ἀπὸ τὴν πατροπαρθετὸν σιλουέτταν τῶν πλοίων, ὡς αὔτη ἐμφανίζεται ἥδη εἰς τὸ λαίνερ «Οὐίνδσωρ Κάστλ», τῆς ἐταιρίας «Γιούνιον Κάστλ», ἐπισύρει τὸ γενικάτερον ἐνδιαφέρον. Τὸ ταξιδιωτικὸν κοινόν, ἀλλὰ καὶ οἱ τεχνικοί, εἰχον συνηθίσει τὰ μακρὰ-χαμηλὰ σκάφη τῆς «Γιούνιον Κάστλ», μὲ τὰς ὑπερκατασκευάς των καὶ τοὺς ὑπωλόους ίστους. Τὸ «Οὐίνδσωρ Κάστλ» παρουσιάζει ἐντελῶς νέαν ἐμφάνισιν, ριζικῶς διάφορον τῆς τῶν προηγμένων σκάφων τῆς Ἐταιρίας. Ἐχει ψηλὰ ὑπερκατασκευάσματα καὶ ἡ γέφυρά του μετετέθη εἰς τὸ μέσον τοῦ σκάφους, εἰς τρόπον, ὡς διδει τὴν ἐντύπωσιν τοῦ λαίνερ «Ορκάδες», τῆς «Οριεντ Λάϊν». Ἡ μετάθεσις αὐτῆς εἰχε προκαλέσει ἀρκετά σχόλια, εύνοικά καὶ δυσμενή, ὅταν τὸ πρώτον — κατὰ τὸ 1948 — ἐφημρύσθη ἐπὶ τοῦ «Ορκάδες». Ἡ τάσις αὐτῆς, πάντως, φαίνεται, διτὶ ἥδη ἐπικρατήσει. Ἡ ἀπομάκρυνσις ἀπὸ τὴν πραγματουμένην, τὴν ὁρθόδοξον, οὐταν εἰπεῖν, τακτικὴν τῆς «Γιούνιον Κάστλ», ὑπῆρξε διλγάτερον αἰσθητή εἰς τὸ ὑπερωκεάνιον «Πεντένιον Κάστλ». Αὐτὸν ἔχει τὴν γνώριμον διά τὰ σκάφη τῆς ἐταιρίας ἐμφάνισιν, ἀλλὰ φέρει, ἐπιπροσθέτως, ψηλὴν καπνοδόχον. Ἐφοδιασμένην μὲ θολωτὸν κορψήν καὶ μὲ ίστον υψούμενον διπισθεῖν τῆς γεφύρας, διατηρηθέντος ταύτοχρόνων τοῦ πρωραίου ίστου. Τὸ «Καμ-

KENTRON ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ ΤΗΣ ΑΝΩΤΕΡΑΣ ΣΧΟΛΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: ΟΔΟΣ ΚΑΡΑΪΣΚΟΥ 53

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:

ΜΕΓΑΡΟΝ "ΠΕΙΡΑΙ'ΚΟΥ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ,"
ΟΔΟΣ ΚΑΡΑΪΣΚΟΥ 104 - ΤΗΛΕΦ. 41-159

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Προεδρος: ΣΙ. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

(τ. 'Υπουργός 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας')

Μέλη: Σ. ΑΓΑΠΗΤΙΔΗΣ, Καθηγητής Α.Σ.Β.Σ. καὶ ΕΜ.Π., Δ. ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ, Σύμβουλος 'Ἐμπορικοῦ - Βιομηχανικοῦ 'Ἐπιμ. Πειραιῶς, Ε. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Καθηγητής Α.Σ.Β.Σ., Δ/ντης Σπουδῶν Κ.Ν.Σ., Π. ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΣ, Εφοπλιστής, ἐκπρόσωπος ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, Α. ΔΗΜΑΔΗΣ, Πρόεδρος Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου 'Ελλάδος, Χ. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ, Καθηγητής Α.Σ.Β.Σ., Δ. ΚΩΤΤΑΚΗΣ, Εκπρόσωπος 'Ελληνικοῦ Ναυτιλιακοῦ Τύπου, Α. ΛΑΙΜΟΣ, 'Αντιπρόεδρος 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, Σ. ΠΑΠΑ·Ι·ΩΑΝΝΟΥ, Διευθυντής Α.Σ.Β.Σ. ὡς Β'. 'Αντιπρόεδρος, Μ. ΠΕΤΡΟΥΛΗΣ, Γεν. Γραμματεὺς Πανελλήνιου Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας, Φ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ, Καθηγητής Κ.Ν.Σ. Γεν. Γραμματεὺς Υ.Ε.Ν. ΜΑΘΗΜΑΤΑ

Ἡ 'Ελληνικὴ Οἰκονομία — Ναυτιλιακὴ Οἰκονομία — Οργάνωσις — Τεχνικὴ τῶν Ναυλώσεων — 'Ασφάλειαι (ιδιό Ναυτικαὶ) Διειθνὲς 'Ἐμπόριον — Δημόσιον καὶ 'Ιδιωτικὸν Ναυτικὸν Δίκαιον — Κυριώτεροι λιμένες — Ναυτεργατικὸν Δίκαιον — Λογιστικὴ Ναυτιλιακῶν 'Ἐπιχειρήσεων — Τεχνικὴ τοῦ πλοίου — Σιδηροδρομικαὶ καὶ ἀεροπορικαὶ μεταφοραί.

ΔΙΔΑΣΚΟΝΤΕΣ

Χ. ΑΓΑΛΟΠΟΥΛΟΣ, Καθηγητής Α.Σ.Β.Σ., τ. γενικὸς Δ/ντης Ι.Κ.Α., Σ. ΑΓΑΠΗΤΙΔΗΣ, Καθηγητής Α.Σ.Β.Σ. καὶ Ε.Μ.Π., Π. ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ, Χ. ΑΧΗΣ, Πλοίαρχος Λιμενικοῦ Σώματος ἡ. ἀ., Ε. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, 'Αντιπλοίαρχος Λ. Σ., Σ. ΖΑΡΚΟΣ, 'Υποναύαρχος Λ.Σ., Χ. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ, Διευθυντής Σ.Ε.Κ., Καθηγητής Α.Σ.Β.Σ., Α. ΚΥΡΚΙΛΙΤΣΗΣ, Καθηγητής Α.Σ.Β.Σ., Διευθυντής Οἰκονομικῶν Μελετῶν Τραπέζης 'Ελλάδος, Η. ΚΡΙΣΠΗΣ, 'Υφηγητής Πανεπιστημίου, Γ. ΠΑΥΛΙΔΗΣ, Φ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ, Γεν. Γραμματεὺς Υ.Ε.Ν., Δικηγόρος, Τ. ΣΑΒΑΝΗΣ Διευθυντής Ι.Κ.Α., Β. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ, Καθηγητής Ε.Μ.Π., Ι. ΧΡΥΣΟΧΟΥ, Καθηγητής Α.Σ.Β.Σ.

MARSEILLE	PORT-DE-BOUC
CABLE: LYDRIKSON	LAVERA - BERRE CABLE LYDRIKSON
SOCIÉTÉ NOUVELLE DES ETS	
A. LYDRIKSON S.A.	
CAPITAL: 13.000.000	
GENERAL SHIPCHANDLERS	
ESTABLISHED 1892	
QUAI DU LAZARET, PARCELLE F	
TEL.: CO 98-84 - 98-85 - 98-86	
DIRECTOR: A. KATSIKALIS	
EXCLUSIVE AGENTS FOR: - MARGARINCENTRALEN	
J.L. TIEDEMANNS TOBAKSFABRIK - HOUSEMANN & THOMSON LTD,	
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.	

πέρασα της έταιριας «Πενίνσουλαρ και 'Οριένταλ», με τάς μηχανάς του έγκατεστημένας πρύμνηθεν, άποτελεί έξεχον παράδειγμα τής έπαναστατικής άπομακρύνεως της έταιριας από τάς συνήθεις γραμμάς τών σκαφών της, τάς όποιας έφθιμοζεν από τον 1935. Εξ αλλου, τὸ προσφέρον διά τὴν γραμμήν τοῦ Εἰρηνικού λάινε «Οριάνων, τῆς αὐτῆς έταιριας, μιλούντι διάφορον κατὰ πάσαν λεπτομέρειαν από τὰ πρηγούμενα ὑπερωκεάνια τῆς έταιριας, δὲν δύναται, ἐν τούτοις, νὰ ἔκληφθῇ ὡς πλοίον ἄλλης έταιριας από τὴν «Οριένταλ Λάιν».

«Πάρασον διάφοροι ἄλλοι έταιρισι, αἵτινες προτιμούν νὰ διατηροῦν εἰς τὰ πλοίά των τάς ἀπό παραδόσεως γραμμάς τῆς ἐμφανίσεώς των, ὡς εἶναι, λ. χ., ἡ «Ρούαγιαλ Μαιηλ Λάιν» καὶ ἡ «Μπλού Φάνελ Λάιν», αἱ διποῖαι από μακράς ἡδη σειρᾶς ἔτῶν ἐμμένουν εἰς τὸ βασικόν των σχέδιον. Έξαιρεσίεν τού νέου ὀλλαδικοῦ λάινε «Ρότερνταμ».

Οὐδὲν ἀλλού παντρισμένην ὑπερωκεάνιον εἰς τὰς ἄλλας χώρας φαίνεται νὰ μεταβάλῃ τὴν ἔξωτερικήν του ἐμφάνισιν κατὰ τὴν αὐτήν ἔκτασιν. Τὸ νέον γαλλικὸν ὑπερωκεάνιον «Φράνς» — ἐπὶ παραδείγματι — θὰ ἀποτελῇ, τρόπον τινά, μακράς διάστημας, μὲν ὁδὸν καπινοδόχους. Δέσιον νὰ ὀμοιογῆθῃ, διτὶ ἡ «Νορμανδία», εἰς ἔμφανισιν, εἰχε προηγηθῆ τῆς ἐποχῆς της. Εἰς τὴν 'Ιταλίαν, ἔξ αλλου, τὸ «Λεονάρδος ντά Βίντσι» μικρὸν μόνον θὰ παρουσιάσῃ διαφοράν, ἔναντι τοῦ «Ἀντρέα Ντόριο». Δύναται — πάντοις — νὰ λεχθῇ, διτὶ ἐπέστη ὁ χρόνος, καθ' ὃν τὸ ἔκ παραδόσεως σχέδιον θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ ὑποχωρήσῃ εἰς τὰ πορίσματα τῶν συγχρόνων ἐπιστημονικῶν ἔρευνῶν.

ΚΡΙΣΙΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΤΗΓΕΙΑ

Η κρίσις εἰς τὰς ναυπηγήσεις ἥρχισεν ἡδη νὰ πλήγῃ καὶ τὴν βρετανικὴν ναυπηγικὴν διομηχανίαν. Τὰ πρώτα ναυτηγεία, ἔκ τῶν ἀπασχολουμένων, κυρίως, εἰς κατασκευάς φορτηγῶν τράμψ, εἶναι καὶ τὰ ὑπόστατα τὰς συνεπείας τῆς ἀπροθυμίας τῶν πλοιοκτητῶν διὰ νέας παραγγελίας. Οὕτω, τὰ ναυτηγεία Μπάρτραιμ καὶ Σόρτ, καθώς καὶ τὰ ναυτηγεία ΖΩΤΙΝ καὶ Πίκερσγκιλ, τοῦ Wear, βλέπουν ἡδη τὰς ἔσχαρας των κενουμένας καὶ τὴν ἐναπομένουσαν εἰς αὐτὰ ἔργασιν μόλις ἔξαρκουσαν πρὸς ἀπασχόλησιν των, κατὰ τὸ ἔρχομενον ἔτος. Ο ρυθμὸς τῆς παραγωγικότητος των θέλει, κατ' ἀνάγκην, ἐπιβραδυνεῖ, ἐν ἀναμονῇ καλυτέρων ἡμερῶν.

NOPBHTIA

ΤΟ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟΝ ΕΙΣΟΔΗΜΑ

Τὰ καθαρὰ ἔσοδα τῆς νορβηγικῆς ναυτιλίας ὑπόλογοίζεται νὰ ἀνέλθουν ἔφετος εἰς 135 ἑκατομμύρια δολλαρίων, με μείστιν 30 ἑκατομμύριών δολλαρίων, ἔναντι τοῦ πασελθόντος ἔτους, πασά τὸ γεγονός — ὡς ἀνεκάνθων σε ἄποδεσί τῆς «Ἐνώσεως τῶν νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν» — διτὶ μόλις κατὰ 7% ηγέρθη τὸ ἀργούν τονιάζ, ἔναντι τοῦ 1957, ἐνῷ τὸ ἐν ὑπηρεσίᾳ τονιάζ ὑπῆρξε μεγαλύτερον, λόγῳ τῆς παραδόσεως ἀρκετῶν νεοτεύκτων μονάδων. Πάντως, οἱ νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ καλύπτονται διὰ μακροχρονίων συμβολάσιων ναυλάσεως, περισσότερον κάθε ἄλλον ἐκ τῶν δένων συναδέλφων των, εἰς τρόπον, ὥστε νὰ θεωρῶνται ἀπό τοῦδε ἔξοφαλισμέναί αἱ καλαὶ εἰσόπραξεῖς των καὶ κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη.

Ἄς σημειωθῇ, διτὶ ἀπὸ τῆς Ιης 'Ιουλίου 1957 μέχρι τῆς Ιης 'Ιουλίου 1958 ὁ νορβηγικὸς ἐμπορικὸς στόλος ηγέρθη κατὰ 948.000 τ. δλ. χωρητ. (περίπου 1.400.000 τ. δ.ω.). Ο στόλος πετρελαιοφόρων ηγέρθη κατὰ 658.000 τ. δλ. χωρ., ἐνῷ δ τῶν φορτηγῶν κατὰ 290.000 τ.

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

Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ πᾶν ζήτημα ἀφορὸν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, ραδιογνωιομέτρων, φαντάρ, βυθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν σας καὶ εἰς τὸν κυριωτέρους λιμένας τῆς θυρογείου.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ
ΠΡΟΣ

ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT
BRUSSELS - BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΩΡΗΣ : 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΑΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Εἰς τὴν Νορβηγίαν σήμερον λειτουργοῦν 369 ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις, κατέχουσαι 1.477 σκάφη, ἐκ τῶν ὅποιων 493 πετρελαιοφόρα καὶ 846 φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Ο ΦΟΒΟΣ ΤΩΝ "ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ"

Ομιλῶν εἰς τὸ κοινοθύούλιον ὁ ὀλλανδός ὑπουργὸς τῶν Μεταφορῶν, ἀνέφερθε εἰς τὴν κρίσιν τῆς ὀλλανδικῆς ναυτιλίας (1.300.000 τ. ἔτελον) ἐν ἀργίᾳ τὴν I 'Ιουλίου) καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐστρεψε τὸν λόγον του εἰς τὴν ἀπειλὴν τὴν προερχομένην ἀπὸ τοὺς στόλους τῶν «σημαῖων εὐκολίας». Ανέφερε, σχετικῶς, διτὶ ἡδη ὠρισμέναις ναυτικαὶ χώρας τῆς Δυτικῆς Εύρωπης, ὡς, λ. χ. ἡ Μεγάλη Βρετανία, καὶ ἡ Δυτικὴ Γερμανία, ἥρχισαν νὰ παραχωροῦν φορολογικάς διευκολύνσεις εἰς τὰς ναυτιλιακὰς τῶν ἐπιχειρήσεις. Εξέφρασε, συνετείξ τούτου, τὸν φόδον, μήπως ἡ τοιάτιη τακτικὴ καταλήξῃ εἰς φορολογικὸν ἀνταγωνισμὸν μεταξὺ αὐτῶν τούτων τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΠΡΟΣ ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διὰ πρώτην φορὰν ἐπὶ τῆς ἐποχῆς μας, ἐμπορικὰ πλοῖα, ναυπηγηθεῖσαν εἰς τὴν Ρωσίαν προσφέρονται πρῶτοι πλοῖσιν εἰς ἀλλοδαπούς ἀγοραστάς. Μέχρι ἐσχάτως ἀκόμη ἡ Σοβιετικὴ Ρωσία εἰσήγει μόνον πλοῖα ἄπινα ἡγόραζεν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἡ ἐναυπήγει εἰς ἔνεας χώρας. «Ἡδη σκάφη διαφόρων ταχυτῶν καὶ μεγεθών, ρωσικῆς κατασκευῆς, πωλούνται ἀπὸ τὴν «Σουντούμπορτ» (Σοβιετικοῦ ὄργανου σημειοῦ — «Ἐξαγωγῶν — Εσαγωγῶν») εἰς Εύρωπαίους φορπλιστάς. Οι ἐκασταχοῦ μερίται ἀγοραπωλησίῶν ἐπειδεῖσαν, διτὶ τὰ γραφεῖα τῶν ἑλαβον γνῶσιν τῆς εἰσόδου της Ρωσίας εἰς τὴν παγκόσμιου ἀγοράν δι', ἀγοραπωλησίας καὶ ναυπηγείσας σκαφῶν, ἔξ ἐνὸς τεύχους τῆς προαναφερόμενης «Οργανώσεως, εἰς τὸ διπόν οἱ περιγράφονται οἱ προσφερόμενοι ὑπὸ τῶν ρωσικῶν ναυπηγείων τύποι πλοίων πρὸς πώλησιν.

Η τοιάτιη είσοδος τῶν Σοβιέτων εἰσέβη εἰς τὴν ναυπηγικὴν ἐπιχείρησιν ἐγένετο εἰς χρόνον, καθ' ὃν τὰ ἀνά τὸν Κόσμον ναυπηγεῖα αἰσθανονται τὸν ἀντίκτυπον ἐπὶ τὴν κρατούσης δέξιας ναυτιλιακῆς κρίσεως. Τελευταῖς ἀκόμη τὸ Συμβούλιον τῶν ἀμερικανῶν ναυπηγῶν διεπίστωσεν, διτὶ ἡ πορχὴ τῆς διοίκησεως τῶν ναυπηγικῶν ἐργαστῶν παρῆλθε. Παρομοία ὑπαρχωρησίας νέων παραγγελιῶν ἀναφέρεται καὶ διὰ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν τῆς Ιαπωνίας, τῆς Ἀγγλίας καὶ τῶν σκανδιναϊκῶν χωρῶν.

Αἱ σοβιετικαὶ προσφοραὶ πλοίοιν προεκάλεσαν, ίδιαιτέρως, τὴν μῆνιν τῶν Δανῶν ναυπηγῶν, οἵτινες θεωροῦν τὴν ἐξέλιξιν ταύτην, τὴν λογικὴν συνέπειαν τῶν ἐναντίων τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας περιοριστικῶν μέτρων, ἄπινα ἐπέδαλεν ὁ N.A.T.O. εἰς τὰς μετά τῶν Σοβιέτων συναλλαγάς τῶν «Ηνωμένων Εθνῶν». Ήτισμοί νότιοι τύποι πλοίων — λέγουν οἱ δανοί ναυπηγοί — κατετάγουν εἰς τὴν κατηγορίαν «ἔτων ζωτικῶν προϊόντων στρατηγικῆς σημασίας» καὶ δεῖ ήτο δυνατόν νὰ πωληθούν εἰς τὰς χώρας τοῦ Παραπετάσματος. Η «Ἐνωσίς» τῶν δανικῶν ναυπηγείων καὶ μπ-

International
τα χρώματα με
την παγκόβια φύση
ΔΙ' ΟΛΑΣ
ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ

"ΑΝΤ. Γ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ"
ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 14 · ΤΗΛ. 40-435 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

χανουργείων έπραγματοποίησε πρό τινος διάβημα παρά τή κυβερνήσει της Κοπεγχάγης πρός έπανεξέτασιν τών περιορισμών τού N.A.T.O., οι όποιοι ήμποδιζαν τήν άποδοχήν σοβιετικών παραγγελιών διά ταχύπλοας δεξαμενοπλοια. Συνεπεία τής τοιαύτης συμμαχικής τακτικής ήπρεξεν ή έγκατάστασις νέων ναυπηγείων εις τάχ χώρας του «Ανατολικού Μιτλόκ» και ή έπετασις υφισταμένων, μέχρι τοιούτου σημείου, ώστε σημαντική άγορά νά άπολεθρή διά τά σκανδιναϊκά ναυπηγεία. Τό αγγλικόν «Λόους' Ρέτζιστερ» διαπιστο, πράγματι, ότι μόνον 74 σκάφη, 134.414 τ. γράφ, έναυπηγήσαν τό 1957 διά σοβιετικού λογαριασμού εις χώρας τής Δύσεως, έναντι 211.962 τ. γκρός, διά τό προηγούμενον έτος.

Διαχειρίσται πλοίων, οινες έτυχε νά μελετήσουν τά χαρακτηριστικά τών προσφερόμενων ύπο τών Σοδιέτ πλοίων, έλεγον, ότι μονον ό τύπος φορτηγού σκάφους τών 16.000 τόνων d.w. παρουσιάζει καπιού ένδιαφέρον. Τό μέγεθος αύτου και ή ταχύτης του τό ποδοθετού εις τήν κλάσι τών νέων σκαφών τών κατασκευαζομένων εις τά ναυπηγεία τής Δύσεως. Πρόκειται περί σκάφους με μήκος 558 ποδών και πλάτους 71.6 ποδών, κινουμένου δι' αποστροφήδιλων και έχοντος ύπηρεσιαν ταχύτητα 18 κόμβων. Βεδαίως, ή ταχύτης αύτη είναι κατωτέρα τής τών άμερικανικών τού τύπου «Μαρίνερ» (21 κόμβοι), άλλα πάντως είνε ίση προς την ταχύτητα τών σχετικών ταχυπλόων μεγάλων φορτηγών, οπίνα καθιστάνται άλλον «ελαϊκώτερα» μεταξύ τών έφοπλιστικών κύκλων τής Δύσεως.

Έκ μιάς άποψεως, τό ρωσικόν αύτο πλοίον—έχον ισχυρόν σκάφος—θεωρείται, ως ύπερτερον τών αντιστοίχων τύπων τής Δύσεως. Έκει όπου τά Δυτικά ναυπηγεία χρησιμοποιούν μαλακόν χάλυβα διά τά έλασματα τού σκάφους, οι Ρώσοι ναυπηγοί χρησιμοποιούν κατώτερον κράμα χάλυβας, φρονούντες, ότι ή τοιαύτη πρακτική ένισχυε τήν αντίστασην τού μετάλλου έναντι τών συνθηκών τού πάγου εις τούς ρωσικούς λιμένας. Οι πλοιοκτήται τής Δύσεως πιστεύουν, ότι ή πρόσθετος αύτη ισχύς δεν είνε οίκονομικών έλκυστική.

Μολοντί έξι άλλου ή γενική διάταξις τού σχεδίου είνε ή συνήθης, με μηχανάς και υπερκατασκευάσματα εις τό μέσον τού σκάφους, τά ένδιαστήματα αποκαλύπτουν, ότι τά ρωσικά πλοία έχουν περισσοτέρους άξιωματικούς, παρ' όσον συνηθίζεται εις τά πλοία τής Δύσεως. Οι άξιωματικοί έχουν εις τήν διάθεσιν τών εύρεις θαλασσών, με ίδιατερον διαμέρισμα διά τόν πλοίαρχον, τόν πρωτόν άξιωματικούν και τόν άρχιμπαχικόν. «Επιπροσθέτως, πέραν τών έντονων άξιωματικών, ύπαρχουν τρεις ήποτελούρχοι (ύπαρχοι), τρεις μηχανικοί, εις ήλεκτρολόγος-μηχανικός, δύο άξιωματικοί άσυρματος και εις «ήλεκτρολόγος ναυσιπλοίσι», αντίστοιχος τού όποιου δέν ύπαρχει εις τά πλοία τής Δύσεως. Ό τελευταίος ούτος άξιωματικός φαίνεται, ότι είνε ύπευθυνος διά τήν ήλεκτρονικήν έγκατάστασην τού πλοίου και διά μίαν έτεραν και άσυνηθη ήπηρείαν, τήν «αύτομάτου άνιχνευσιν».

Η παρουσία τού «αύτομάτου άνιχνευσιν», ένδος δργάνου άκριβείας διά τήν ναυσιπλοίαν, άποτελεί ένδειξην, ότι ή ρωσική πρακτική εις τό έμπορικον ναυτικόν άκολουθεί έκ τού σύνεγγυς τήν πρακτικήν τού πολεμικού ναυτικού τών Σοδιέτ. Πιστεύεται, ότι ή έντονων έξοπλισμός δυνατόν νά έχη καταστή πρότυπον, άφου διεπιστώθη προσηγουμένως ή κανονική λειτουργία τής «αύτομάτου άνιχνευσεως» εις τά μεγαλύτερα πο-

Harbour, coastwise and deepsea towage



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

MORAN

TOWING AND TRANSPORTATION

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

λεμικά σκάφη, Α' έτέρου, έκτος τών ένδιαστημάτων διά πλήρωμα 42 άνδρων, διατίθενται θαλαμίσκοι και διά δώδεκα έπιδάτας, άντας οι μηκοί δικλίνοι θαλαμίσκοι έπιδατων είνε περιωρισμένης χωρητικότητος, έν συγκρίσει πρό τάς παρεχομένας εύκολιας εις τά αντιστοίχου τύπου πλοίοι τής Δύσεως. Παντως, το ρωσικόν αύτό φορτηγόν είνε έφωδασμένων και μέ έγκαταστασιν κλιματισμού. Κατά τους διαχειρίστας πλοίων, ένδεχεται τό έν λόγω φορτηγόν νά έφελκύση περιωρισμένης τινά ζήτησιν έν μέρους ένων πλοιοκτήτων τράπτην. Παντως — τονίζουν — ουδέκια, καθ' ά γνωρίζουν, διαπραγμάτευσις διεξιχθή μέχρι τούδε, ούτως ώστε δέν δύναται νά υπολογίσουν τό κόστος τής ναυπηγήσεως ένως τοιούτου σκάφους.

DIA THN PHALLAIINOΘRIPIAN

«Από τά ναυπηγεία τού λιμένος Νικολάεφ, τής Μαύρης Θαλάσσης, καθειλκύσθη πρό τινος τό πλωτόν έργοστάσιον κατεργαστας φαλαινών «Σοβετακάγια Ούκραίνα», χωρητικότητος 46.000 τόνων d.w. Θά τό πλασισώνυν εις τάς άλιευτικάς του έξορμήσεις 20 ταχύτητας φαλαινονθηρικά σκάφη. Τό πλωτόν τούτο έργοστάσιον, πρωαζούμενον με δύο δηλεομηχανάς δυνάμεις 15.000 πόντων. Θά έχη ικανότητα έπειργασίας 65 φαλαινών ήμερησίων και θά δύνται νά άποδηκεύει εις τάς δεξαμενάς του 28.000 τόν. φαλαινελασίου. Τό πλήρωμά του και οι έπι τού σκάφους ειδικοί διά τήν έπειργασίαν τών φαλαινών θά περιλαμβάνουν 500 έν δύλ πρόσωπα, διά τήν ψυχαγωγίαν τών δόπιων θά διατίθενται κινητογράφος, δι' διοθήη και άφρετοι διλλοί κοινόχρηστοι χώροι. «Ενα μέρος τού τεχνικού έξιπλισμού τού σκάφους έχει παραγγελθή εις τά ναυπηγεία Χοβαλτσέρκε, τού Κιέλου.

Έν τώ μεταξύ, ή διεύρυνσης τού σοβιετικού ένδιαφέροντος διά τήν φαλαινοθηριαν τάς ή αύξουσα συμμετοχή ρωσικών στολίσκων εις τήν έν λόγω άλιευτικήν έπιχειρησιν, ήρχισε νά έπισύρη τήν ζωροτάτην αντιδρασιν τών νορβηγών. οίνες — ώς γνωστόν — έκμεταλλεύονται μέχρι σήμερον κατά μέγα ποσοστόν τήν άλιείαν της φαλαίνης.

KAI ALLARANIKH NAYTIALIA

Είχομεν άναγράψει εις προηγούμενον τεύχος μας, ότι εις τά βουλγαρικά ναυπηγεία κατεσκευάζοντο μικρά τινά φορτηγά και έπιδατηγά σκάφη διά λογαριασμούν χωρών τού Παραπετάσματος, περιλαμβανομένων και δύο άκτοπλοικών σκαφών διά τήν Άλβανίαν. Έν τό μεταξύ και τάς εις Στεττίνον, τής Ανατολικής Γερμανίας, ναυπηγεία είχον παραγγελίαν δι' άλβανικόν λογαριασμόν. Πράγματι, καθειλκύσθη έκει πρό μηνών, ύπο τήν άλβανικήν σημαίαν, ένα μικρόν σκάφος, χωρητικότητος 2555 τ. γκρός, εις τό όποιον έδόθη τό σύνομα «Partizani».



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

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

350 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

ITALY

DITTA ALESSANDRO GAETA
Via XX Settembre, 14
GENOA

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

GREECE

D. N. VLACHOS
7, Leocharous Street—Tel. 42.248
PIRAEUS

EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS
25, Sultan Hussein
PORT SAID

(also at Alexandria & Suoz)

HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES
Zalmhaven 48-47
ROTTERDAM

BELGIUM

M. T. E. BUYSSE
Kapdorp, 26
ANTWERP

GERMANY

HANS FICK & CO.
Agnosstr. 38
HAMBURG

(also at Bremen, Bremerhaven, Emden & Riel)

DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.
32, Amaliegade
COPENHAGEN

INDIA - CEYLON

JOHN F. FIDELE
350, Dadabhai Naoroji Road Petr
BOMBAY

(also at Calcutta & Colombo)

NEW ZEALAND

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

SWEDEN

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

NORWAY

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

KRISTIAN HERLOFSSEN
Dronningensgt. 81
KRISTIANSANDS.

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)J 1713
After Hours J. 6869
Cables « PORTADPROV »

Aden

ATHANAS MAVROUDIS

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

Amsterdam

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

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

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

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

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

Baltimore

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

MARYLAND SHIP CEILING CO. INC.
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 5229

Cape Town

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

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

Casablanca

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

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

Ceuta: NORTH-STAR
(RIERA & AMARANTINIS)
Folengo 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 Brd Pinet Laprade Cables « OVERALL »

Dunkirk

SOCIÉTÉ DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES
1 Quai Freycinet Tel. Dunkirk Cables: 1971

•TRAVINDUS» STEVEDORES

STEVEDORES AND CONTRACTORS

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

SHIPCHANDLERS

Durban

JOKELSON & HANDTSÆM

Tg Place des Nations
Tele: 7825 Cables CKELSON»

STEVEDORES

GUNDELINGER & SON (PTY) LIMITED.

110, Victoria Embankment,
Box 1477, Phone 2-8337. Telex-inter DX 61. Cables « MIDSHIPMAN »

SHIPPING, CLEARING
AND TRAVEL AGENTS

J. E. PALMER & CO. (Pty) LTD.

220/224 POIND ROAD DURBAN
Cables: « ROULETTE »

STEVEDORES

Finland

ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES, SHIP'S STORE MERCHANTS

MEMBERS AT ALL PORTS

Fremantle

NICHOLLS PTY LIMITED

26 Mouatt St. Tele: L 1044 Cables « STEVNICHOL »

STEVEDORES

FREMANTLE PROVIDORING CO. PTY. LTD.

Leake Street, FREMANTLE
Telephone: L-1036-7-8 Cables « PROVIDORE »

SHIPCHANDLERS

Georgetown (Dem)

S. R. WILTSHIRE & SONS.

41 & 42 New Market & Mundy Streets
Tele: Central 814 Cables « WILBUT »

SHIPCHANDLERS

Gibraltar

JAMES MOLINARY LTD.

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

SHIPCHANDLERS

Hamburg

THOR NILSEN

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

STEVEDORES

BASTE & LANGE

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

Hull

P. E. HOLLAND, LTD.

11, Hedon Road—HULL
Cables: « DUCAL » Tel: 31370

STEVEDORES

HUMBER STEVEDORING CO. LTD.

11, Hedon Road, HULL
Cables « STEVEDORE » Tel: 33371

STEVEDORES

Karachi

COWASJEE & SONS

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

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

Liverpool

REA LIMITED

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

STEVEDORES

London

A. E. SHEPPARD & CO. LTD.

Bevis Marks House, Bevis Marks, E.C. 3.
Telephone: AVenue 26712.

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

Lourenco Marques

VITORIA LIMITADA

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

SHIPCHANDLERS

N. KASSIMATIS

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

SHIPCHANDLERS

Madras & Coast Ports

N. SELVARAJALOU CHETTY & CO

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

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

Melbourne

UNITED STEVEDORING PTY LTD.

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

STEVEDORES

THE FLEET FORCE PTY LTD.

Tel: MX 5231 9113 Lorimer St. SC 5
Cables « FLEETWAYS »

SHIP REPAIRERS

UNITED SERVICES PTY LTD.

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

SHIP'S FITTINGS

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 40-658
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

Εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 157 Α'. φύλλον τῆς «Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως» τῆς 10ης Οκτωβρίου δημοσιεύεται τὸ Β. Διάταγμα επερι καταργήσεως τῆς ὑπ' ἀριθ. 204)1953 πράξεως τοῦ «Υπουργικοῦ Συμβουλίου καὶ ἀπαγορεύσεως ἐκτελέσεως ωρισμένων μεταφορῶν δι' ἔλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων».

Διὰ τοῦ πρώτου ἄρθρου τοῦ Διατάγματος δύοζεται, διὰ ἀπὸ τῆς Ισχύος τοῦ παρόντος καταργεῖται ἡ διά τῆς ὑπ' ἀριθ. 204)17.3.1953 Πράξεως τοῦ «Υπουργικοῦ Συμβουλίου, ὡς αὐτὴ ἐκυρώθη διὰ τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Ν. Δ. 2398)1953, ἐπιβλήθησα ἀπαγόρευσις.

Διὰ τοῦ δευτέρου ἄρθρου, διὰ ἀπαγορεύεται εἰς τὰ ἔλληνικά πλοῖα νὰ μεταφέρουν ἔξι οἰουδήποτε λιμένος, εἰς λιμένας ἐλεγχομένους ὑπὸ τῆς Κεντρικῆς Κυβερνήσεως τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Κίνας καὶ τῶν Ἀρχών τῆς Βορείου Κορέας ὡς καὶ μεταξὺ τῶν λιμένων τῶν χωρῶν τούτων, εἴδη φορτίων ἐκ τῶν χαρακτηριζομένων ὡς πολεμικῶν. Καὶ διὰ τοῦ 3ου ἄρθρου, διὰ ἀνειλημμένης ἢ ἀναληφθόσμενας ὑπὸ πλοιοκτητῶν ἔναντι Ἐλληνικῶν ἢ ξένων Ἀρχών εἰδικῶτερα δεσμεύεται σχετικά πρὸς περιορισμούς ἀναφερομένους εἰς μεταφοράς διὰ πλοίων ὑπὸ Ἐλληνικήν σημαίαν πέραν τῶν ἐν τῷ προηγουμένῳ ἄρθρῳ 2 μημανευομένων, παραμένουν ἐν Ισχύ, μὴ θιγόμεναι ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ ἐν λόγῳ ἄρθρου.

ΤΟ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟΝ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ

Ὦς πληροφορούμεθα, ὑπὸ τοῦ «Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας θὰ συσταθῇ δευτέρα ἐπιτροπή, ἡ διόπια θὰ ἀποφανθῇ δριστικῶς ἐπὶ τοῦ βαθμοῦ ἀσφαλείας, τὴν διόπιαν παρέχει ὁ δρμος τῆς Ἐλευσ νος εἰς τὰ ἀργούντα ἑκὲν παντοπότη σκάφον. Εἰς τὴν ἐπιτροπὴν αὐτὴν, εἰς τὴν διόπιαν θὰ μετάσχουν οἱ ἀρμόδιοι διευθυνταὶ Μελετῶν, Ναυτιλίας καὶ Ἀστυνομίας τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας, θὰ παρακληθῇ νὰ ἑκέσηται τὰς ἀπόφεις τοῦ, ὃ ἐνταῦθα ἐκπρόσωπος τῶν Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν κ. Σῶντερς. Αἱ ἀπόφεις τοῦ ἐκπρόσωπου τῶν ἀσφαλιστῶν θὰ ληφθοῦν βασικῶς ὑπὸ ὅφιν, προκειμένου ὁ δρμος τῆς Ἐλευσίνος νὰ θεωρηθῇ ὑπὸ τῶν ἀσφαλειῶν ὡς ἀπολυτῶς ἀσφαλῆς διὰ τὰ παροπλιζόμενα ἔκει σκάφον.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εἰς τὸ ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδλήθη αἵτησις τῶν ἐκπροσώπων τῆς «Marlindo Compania Naviera S.A.», διὰ τῆς διόπιας ζη-

Melbourne

Messrs E.P.&A.FRASER
Phosphite House, 515, 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 DIS-
CHARGING ALL CARGOES

N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK
Tele: 28868 Baines 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: 22340-3884-3885-6127
Cables: «PROVISIONS»

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

Sydney n.s.w.

N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD.
Tele: B 4037 & BW 1528 28 O' Connell Street
Cables: «MOTIVE»

STEVEDORES

Vancouver B.C.

EMPIRE STEVEDORING CO.
Tele: Pacific 85413 395 Railway Street
Cables: «DESPATCH»

STEVEDORES

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

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

τεῖται, ὅπως τὰ ναυπηγούμενα εἰς Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα φορτηγά δηζελόπλοια «Πλειάδες» καὶ «Πολλάρις», κόρων δλικῆς χωρητικότητος 9.350, ἐκαστον. νηολογθούν δάσει τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ.2687 τοῦ 1953.

— 'Ἐπίσης, ἐξητήθη ἡ νηολόγησις, δάσει τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν. Δ. 2687)1953, τοῦ φορτηγοῦ ἀτμοπλοίου «Δύναμις», κόρων δλικῆς χωρητικότητος 7248, τελούντος στήμερον ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας. Εἰς τὸ σκάφος, κατὰ τηλεγράφημα ἐκ Λονδίνου, ἔχορηγήθησαν πρασωρινά ναυτιλιακά ἔγγραφα.

ΑΙ ΑΚΥΡΩΣΕΙΣ

«Ἐγνώσθησαν αἱ κάτωθι ἀκυρώσεις ναυπηγικῶν συμβολαίων: Διὶ ἔνα φορτηγὸν τῶν 13.800 τόνων d.w., παραγγελθὲν παρὰ τοῦ κ. I. Χατζηπατέρα εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέκας, μὲ παράδοσιν 1959—60. Διὰ τὴν ἀκύρωσιν λέγεται διὰ τὴν κατεδλήθη ἀποζημίωσις 150.000 λιρῶν. Διὶ ἔνα φορτηγὸν τῶν 10.500 τόνων, παραγγελθὲν εἰς τὰ βελγικὰ ναυπηγεῖα Ταμιὲ, διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Λ. Νομικοῦ, δότις εἰχε παραγγείλει δύο ἀδέλφα σκάφα. Τὸ ἔτερον θὰ ναυπηγηθῇ ἀργότερον. Καὶ διὶ ἔν εἰκόνας εἰχον παραγγελθῆ παρὰ τὸν κ. Κ. Αδέλφων Συνδινού εἰς τὰ βελγικὰ ναυπηγεῖα τῆς Μπούζ. Ἡ ἀκύρωσις, τοῦ ἐνδὸν σκάφους φείλεται εἰς ἀδυναμίαν τῶν ναυπηγῶν, δύτως συνεχίσουν δημαλῶς τὰς ἐργασίας των, λόγῳ οἰκονομικῶν δυσχερειῶν.

ΜΑΤΑΙΩΣΙΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ

Εἶχομεν ἀναγράψει εἰς προηγούμενον τεῦχος μας τὴν πληροφορίαν περὶ παραγγελίας εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούμπισι ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Γ. Π. Λιβανοῦ δύο φορτηγῶν, τῶν 16.000 τόνων d.w., μὲ μηχανᾶς ἀτμοστροβίλους, δυνάμεων 9000 πόπων, ἀντὶ τιμῆς 2.550.000 δολλαρίων διὶ ἐκαστον σκάφος καὶ μὲ πίστωσιν διὰ τὰ 60 % τῆς ἀξίας των. Μεταδιδεται δὲν ἔχει Ἱαπωνίας νεωτέρα πληροφορία, καθ' ἦν ἡ ἀνωτέρω παραγγελία δέν ηχητὶ τῆς ὑπογραφῆς τῶν διστικῶν συμβολαίων, διότι τὸ Ιαπωνικὸν ὑπουργεῖον παραγράψει τὸν τιμὴν διὰ λίαν χαμηλήν.

ΝΕΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

«Ἀνεγράφει εἰς τὸν Ιαπωνικὸν Τύπον ἡ πληροφορία, διότι ἐπίκειται ἡ ὑπογραφὴ συμβολαίου διὰ τὴν κατασκευὴν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ούράγκα τοιῶν φορτηγῶν τῶν 12.500 τόνων d.w. διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Π. Α. Μαργαρών, ἀντὶ τιμῆς 2.340.000 δολλαρίων κατὰ σκάφος. Παράδοσις 1959—1960.

Εἰς τὰ δλανδικὰ ναυπηγεῖα Ντὲ Σέλντε παραγγελθῇ παρὰ τῆς «Λόντον τοῦ κατασκευὴν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ούράγκα τοιῶν φορτηγῶν τῶν 12.500 τόνων d.w. διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Π. Α. Μαργαρών, ἀντὶ τιμῆς 2.340.000 δολλαρίων κατὰ σκάφος. Παράδοσις 1959—1960.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Παρὰ τοῦ κ. Π. Κ. Λαιμού καὶ ἀντὶ τιμῆς 225.000 λιρῶν ἡγοράσθη τὸ ἀνήκον εἰς τὸν «Μεσσαζερή Μαριτίμη δηζελοκίνητον γαλλικὸν φορτηγόν «Monkay» 9769 τόν. γκρός, 11.245 τόνων d.w. καὶ ναυπηγίσεως 1944, μὲ σερβέν τοῦ 1958. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος πρόκειται νὰ παραληφθῇ ἐντὸς τοῦ Οκτωβρίου εἰς λιμένα τῆς Βορείου Γαλλίας.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

«Ἄπὸ τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ρουέν καθειλκύσθη τὴν 30 Σεπτεμβρίου διὰ λογαριασμὸν ἑταῖρας παραφύδος τοῦ ἐφοπλιστικοῦ συκροτήματος τοῦ κ. Νιάρχου, τὸ φορτηγὸν «Gouärln Φελίτσια» 8000 τ. γκρός ἢ 13.000 τόνων d.w.

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 Masso

Cables: «PUCCI BROS»

SHIPCHANDLERS & BONDED
WAREHOUSE OWNERS

New York

MORAN TOWING & TRANSPORTATION CO. INC.

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

TUGOWNERS

Penang

S. V. K. PATCHEE BROS (Manum)

Tele: 1085 15 Bishop Street Cables: «ISMALIA»

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

Philadelphia

INDEPENDENT TOWING CO. *

Pier 34, South Wharves

Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERC»

TOWAGE

INDEPENDENT PIER CO. INC.

Pier 34, South Wharves

Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERC»

STEVEDORES

MURPHY COOK & CO.

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

STEVEDORES

Rangoon

COMOITO SON & CO. LTD.

P. O. Box No 139, Cables: «MACOTTO»

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

'Από τὰ ναυπηγεῖα Ἰσικαβατζίμα παρελήφθη τὴν 10 Σεπτεμβρίου, μετὰ ἐπιτυχεῖς δοκιμάς, καθ' ἄς ἀνέπτυξεν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 16 μιλλίων, τὸ φορτηγὸν ἔνθετον εἰς χώμα (bulk carrier) «Ἀνδρος Μάτζικ», 14.300 τόν. γκρός ἡ 20.000 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Μονόφρετ» (παραφαύδα τῆς «Ὀράιον»). Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐφωδιάσθη διὰ τὴν πρώσιν του μὲ ἀτμοστροβίλους, δυνάμεως 12.000 ἵππων.

— 'Ἐπίσης ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι παρελήφθη τὴν 11ην Σεπτεμβρίου παρὰ τῆς ἑταιρίας «Ἰντερκοντινέντα Τράνσπορτ» (διαχείριστος Οίκου N. I. Γουλανδρῆ) τὸ φορτηγὸν «Ντόρσετ» 10.395 τόν. γκρός ἡ 15.212 τόνων d.w., εφωδιασμένον διὰ τὴν πρώσιν του μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 7150 ἵππων. Τὸ σκάφος ἀνέπτυξε κατὰ τὰς δοκιμάς του ταχύτητα 17.68 μιλλίων, εὐθὺς δὲ μετὰ τὴν παραλαβὴν του ἀπέπλευσε διὰ Βαγκούθερ ἐκτελοῦν τὸ παρθενικὸν του ταξίδιον.

— Παρελήφθη πρὸς ἡμέραν εἰς Τάιν τὸ ἀγόρασθεν παρὰ τῆς ἑταιρίας «Μαγικώρα» ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Corfittle» 1803 τόν. γκρός (τοῦ 1934) καὶ τεθέν ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Καπετάν Μανώλης».

— Τὸ ἀγόρασθεν παρὰ τοῦ κ. Μαστιχαλίδην μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Moorlands» 420 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραληφθὲν πρὸς ἡμερῶν εἰς Σόρεχαμ, ὑψωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, μετωνομάσθη «Χρῆστος» καὶ ἀπέπλευσεν ἐκείθεν διὰ Πειραιᾶ.

— 'Ἐπίσης τὸ ἀγόρασθεν παρὸς Ἐλλήνων ὀλλανδικὸν λίμπερτον «Aldebaran» 7269 τ. γκρός (τοῦ 1943) παραληφθὲν εἰς τὸ Ρότερνταμ ὑψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ἀπτασούρια».

— Τὸ πωληθὲν εἰς ἀλλοδαποὺς ἀγόραστάς φορτηγὸν «Θεομάννα Όδηγητρια» 8424 τ. γκρός (τοῦ 1956) παραδόθεν εἰς Ἀμερέσαν εἰς τοὺς ἀγοραστὰς του, ἐτέθη ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Formandor».

— Τὸ λίμπερτον «Ἀγγελικ Φόρες» 7249 τ. γκρός (τοῦ 1944) ἀντικατέστησεν εἰς Φλώσιγκ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν διὰ τῆς Κυανολεύκου καὶ μετωνομάσθη «Δύναμις».

— Τὸ ἀγόρασθεν γερμανικὸν ἀλιευτικὸν «Elster» 150 τόν. γκρός (τοῦ 1907) παραληφθὲν εἰς Νόρτεγχαμ, ὑψωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Κωστάκης». 'Ηδη, τελεί ἐπὶ πλῷ δι' Ἐλλάδα.

— Εἰς Χάρτελεπούλ παρελήφθη τὸ ἀγόρασθεν παρὸς Ἐλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Fireguard» 2016 τόν. γκρός (τοῦ 1943) καὶ τεθέν ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας μετωνομάσθη «Ποθούλα II».

ΤΑ "ΣΟΥΠΕΡ-ΤΑΝΚΕΡΣ" ΤΩΝ ΜΕΓΙΣΤΑΝΩΝ

Μεταδίδεται ἐκ Κιέλου, ὅτι εἰς τὰ ἑκεῖ ναυπηγεῖα «Χοδαλτσέρκε» συμπληρώνυται κατ' αὐτὰς ἡ κατασκευὴ τοῦ πρώτου ἐν Εὐρώπῃ ναυπηγουμένου σούπερ-τάνκερ τῶν 65.000 τόνων d.w., διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ὁνάση. Πρόκειται περὶ τοῦ πρώτου ἐν μιᾶς σειράς 6 ἀδελφῶν σκαφῶν, συνυλικῆς χωρητικότητος 380.000 τόνων d.w., παραγελθέντων πρὸς καιροῦ. 'Η καβέλκυστος τοῦ πρώτου ἔχει προγραμματισθῇ διὰ τὰ μέσα Δεκεμβρίου, τὸ δὲ σκάφος θὰ εἰνεῖ ἔτοιμον πρὸς ὑπηρεσίαν τὸν προσεχῆ Μάρτιον. Εὐθὺς μετὰ τὴν καθέλκυστον, θὰ ἀρχίσῃ ἡ ναυπήγησις ἐτέρου δεξαμενοπλοίου τῶν 65.000 τόνων d.w. διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Στ. Νιάρχου μὲ προβλεπόμενην παράδοσιν ἐντὸς τοῦ φθινοπώρου τοῦ 1959.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας λίμπερτον «Ἀρχων Γαβριὴλ» 7198 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεων 1943, ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Κόντινεντ, μὲ παράδοσιν εἰς Στεττίνον, διόπου ἀργεῖ ἀπὸ μηνῶν. Τιμὴ πωλήσεως δὲν ἔγνωσθη. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος φέρει ἐκτεταμένας ζημιές, συνεπείᾳ βαρείας προσαράσσεως.

— 'Επωλήθη ἐπίσης εἰς διαλυτάς τοῦ Κόντινεντ, τὸ ἀργοῦν εἰς Ρίθερ Μπλαγκούσωτέρ ἀπὸ τῆς 24ης Νοεμβρίου 1957, ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγὸν μας «Πουνταρένα» 4928 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1924. Καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτη δὲν ἔγνωσθη ἡ τιμὴ πωλήσεως.

— 'Επωλήθη ἐπίσης εἰς Ιταλούς διαλυτάς ἀντὶ μὲ γνωσθείσας τιμῆς καὶ μὲ ἄμεσον παράδοσιν εἰς Γένοβαν, διόπου ἐπύρισκεται παρωπλισμένον ἀπὸ τινῶν μηνῶν, τὸ ὑπὸ παναματικὴν σημαίαν φορτηγὸν μας «Νικόλα» 6109 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1920.

ΤΑΧΥΤΑΤΟΝ ΓΙΩΤ ΔΙΑ ΤΟΝ Κ. NIAPRON

Ἐκ Λονδίνου μεταδίδεται ἡ πληροφορία, ὅτι δὲ ἐφοπλιστής κ. Στ. Νιάρχος ἐξῆτησεν ἀπὸ ἔνα βρετανικὸν ναυπηγεῖον τὴν κατασκευὴν διὰ λογαριασμὸν τοῦ μιᾶς πολυτελοῦς θαλασσηγοῦ, μὲ κύριον χαρακτηριστικόν, ὅτι αὐτὴ πρέπει νὰ εἶναι τὸ ταχύτερον πλοίον τοῦ Κόσμου. 'Επιδιόκει δὲ κ. Νιάρχος διὰ τὴν νέαν θαλασσηγοῦ τοῦ ταχύτητα 45 κόμβων τὴν ὥραν (περίπου 52 μιλλίων). Σχεδιαστής θὰ εἶναι ὁ κ. Πλήτερ Ντί Κέιν, εἰς τὸν διόπου διεθέλονται τὰ σχέδια διὰ τὸ «Γαλάζιο πουλί», μὲ τὸ διόπου δὲ βρετανὸς πρωταθλῆτης Κάμπτελ εἰχεῖς ἐπιτύχει νὰ καταστρέψῃ τὸ παγκόσμιον ρεκόρ ταχύτητος ἐν τῇ θαλασσῇ. 'Ο κ. Κέιν ἐδίλλωσε σχετικῶς: «Μοῦ ἐξῆτησεν ὁ κ. Νιάρχος κάτι τὸ παράτολμον. Νό κατασκευάσω, δηλαδή, σκάφος διὰ 30 ἐπιβάτας, διόπου νὰ ἀναπτύξῃ ταχύτητα 52 μιλλίων. Θά χρησιμοποιήσω πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν στροβίλους τύπου «Πρωτεύες», μὲ τοὺς ὀποίους κινοῦνται τὰ ἀεριοπρωθούμενα σέροπτλάνα τύπου «Μπρίστολ Μπριτάνιας». 'Ελπίζω νὰ ἐπιτύχω!»

CABLES : MARVEYOR-PIRAEUS

TELEPHONE : 471748

Η ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΑΝΑΔΟΧΟΣ

Ἐπιβεβαιοῦται ἡ πληροφορία τῶν στηλῶν αὐτῶν, ὅτι ἡ A. M. η Βασίλισσα Πολιτείας ὡς ἀνάδοχος τοῦ καθελκυούμενου διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου ἀπὸ τὰς ἐσχαρας τῶν ναυπηγείων Μτέθλεμ τῆς Βοστούνης μεγαλου δεξαμενοπλοίου — τοῦ μεγαλύτερου ναυπηγηθέντος μέχρι τούσδε εἰς τὴν Ἀμερικὴν — τόνων 70 χιλιάδων.

Ἡ Κυανόλευκος θὰ κυματίσῃ ἐπὶ ἔγος ἐκ τῶν ἐλαχίστων ἐν ὑπηρεσίᾳ σύουπερ-τάνκερ.

Η ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΣΙΣ

Ὑπεγράφη ὑπὸ τῶν ὑπουργῶν Συντονισμοῦ, Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν κοινὴ ἀπόφασις, διὰ τῆς δποιας ἐγκρίνεται ἡ ἀπὸ τῆς 2ας Ιουλίου 1958 ληφθείσα ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ N. A. T. ἀπόφασις «περὶ καθορισμοῦ ἀνωτάτου δρίου συντάξεως».

Συμφώνως πρὸς τὴν ἐγκριθεῖσαν ἀπόφασιν, πρῶτον, ἡ σύνταξις τοῦ ναυτικοῦ ἡ τῆς οἰκογενείας του, δεῦν δύναται νὰ εἴναι ἀνώτερα τοῦ 80% τοῦ μέσου δρου τῶν κατὰ τὸν ὑπόλογισμὸν τῆς συντάξεως λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν μισθῶν τοῦ τελευταίου δωδεκάμηνου ναυτικῆς αὐτοῦ ὑπηρεσίας. Δεύτερον, τὸ οὐτών καθοριζόμενον ἀνώτατον δρίου συντάξεων ἀφορᾶ πάσας τὰς περιπτώσεως συντάξιοδοτήσεως ἐκ τοῦ N.A.T., ἔξαιρεται μόνον τῆς περιπτώσεως καστρού καστρού ἢν ὁ ναυτικὸς ὑπηρετής κατατέθη τοῦ διπλῶματος ὃν διακάμηνον τῆς περιπτώσεως του εἰς θέσην κατατέθη τοῦ διπλῶματος πιτυχίου της ικανότητος, δι' οὐ εἴναι ἐφωδιασμένος καὶ κέκτηται εντὸς τῆς τελευταίας, πρὸ τῆς ἀποχωρήσεως του ἐπὶ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος διεκετάς, τριετὶ τούλαχιστον ὑπηρεσίαν ὑπὸ τὸ ἀνώτατον τούτο δίπλωμα ἢ πιτυχίου.

Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη ἡ σύνταξις αὐτοῦ ἡ τῆς οἰκογενείας του δὲν δύναται νὰ εἴναι ἀνώτερα τῶν 80% τοῦ ισχύοντος ἐκάστοτε διὰ τὰ πληρώματα τῶν ἀντιστοχών κατηγοριῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων, μισθού, διὸ ἐλάμβανεν τὴν συντάξιοδοτήσεως, δάσει τοῦ ἀνωτάτου διπλώματος ἢ πιτυχίου δι' οὐ εἴναι ἐφωδιασμένος.

Τρίτον, οἱ περὶ ὧν αἱ δύναμις προηγούμενα παράγραφοι μισθοί, προσαυξάνονται ἐκάστοτε κατὰ τὸ ὑπὸ τῆς διατάξεως τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἀριθμοῦ 31 τοῦ Νόμου 3170)1955 προβλεπόμενον ποσοστὸν, ἐφ' ὅσον συντρέχουν αἱ ὑπὸ ταύτης δρίζομεναι προϋποθέσεις καὶ δροῦ.

Αἱ προϋποθέσεις αὗται εἰνεῖ αἱ ἀκόλουθοι : Δι' ὑπηρεσίαν κτηθεῖσαν ἐπὶ πλοίοιν, ὧν ἡ μισθοδοσία τοῦ πληρώματος καταβάλλεται εἰς ξένον νόμισμα, μαζιθάνεται ὑπὸ διοισθῶν ἐνεργειας διὰ ισχύων πλοίων τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων. Διὰ τὴν ἐπὶ τῶν ὡς ἀνωτάτων πλοίων κτηθεῖσαν ὑπηρεσίαν ἀπὸ τῆς Ιανουαρίου 1948 καὶ ἐφεξῆς ὁ ἀνώτερων μισθούς ἐνεργειας προσαυξάνεται κατὰ ποσοστὸν ἐπὶ τούτου δρίζομενον ἐκάστοτε δι' ἀποφάσεως τοῦ Διοίκου. Συμβουλίου τοῦ N.A.T., ἐγκρινομένης ὑπὸ τοῦ ὑπουργού. Τὸ ποσοστὸν τῆς τοιαύτης προσαυξήσεως δὲν δύναται νὰ εἴναι ἀνώτερον τῶν 40 %, οὐδὲ κατώτερον τῶν 20 %.

Τέταρτον, ἡ παράγρ. 2 τῆς παρούσης ἀποφάσεως ισχύει ἐφ' ἀπάσιν τῶν ὑπὸ τῆς ισχύος τοῦ N. 3170)1955 ἀπογεμηθεισῶν τὸ πρῶτον παροχῶν.

Πέμπτον, αἱ ἀπονεμηθεῖσαι ἡδη τὸ πρῶτον παροχαὶ δάσει τῆς προγενεστέρας ὑπὸ ἀριθ. 34789)13.7.1955 κοινῆς ἀποφάσεως. δύνανται νὰ ἀναπτροσαρμοσθοῦν, κατόπιν αἰτήσεως τῶν ἐνδιαφερούμενων, ὑποβαλλομένης ἐντὸς ἐνὸς ἔτους ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τῆς παρούσης.

Τοποχρέωσις καταβολῆς τούχον ἐπὶ πλέον προκυπτουσῆς διαφορᾶς εἰς τούς δικαιούχους, γεννάται ἀπὸ τῆς πρώτης τού έπομένου μηνὸς ὑπὸβολῆς τῆς ὡς αἰτήσεως ἀναπτροσαρμογῆς.

Ἄπο τῆς δημοσιεύσεως τῆς παρούσης καταστοίται ἡ ὑπὸ ἀριθμὸν 34789)1323)13.7.1955 προγενεστέρα κοινῆς ἀπόφασις.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΙΗΣΙΝ ΤΩΝ "ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ"

Τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας εἰς ἀπάντησιν τοῦ ὑποδιληθέντος ὑπὸ τῆς 'Ενώσεως τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν ὑπόμνηματος σχετικῶν μὲ τοὺς δροῦς ἀντικαταστάσεως πλοίων «Λίμπερτυς» καὶ «Τ.2», ἀποκτηθέντων τη̄ ἐγγυότης ἡ παρεμβάσει τοῦ Κράτους, ἐγγύωρισε δι' ἐγγράφου τοῦ ἀκόλουθα :

«Συμμερίζομενοι τὰς ὑπὸ τῆς ἡμετέρας 'Ενώσεως ἐκτεθειμένας ἀπόφεις καὶ ἐνθαρρυνόμενοι ἀπὸ τὴν σταθερῶν συνεχίζομένην νηοδηγησιν πλοίων ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, πιστεύοντες δὲ ὅτι, σὺν τῷ χρόνῳ ἡ ἀνταγωνιστικὴ ικανότης τοῦ ἐλληνικὰ χρώματα θὰ εἴναι ὁμοίως ἐπιθυμητή, ἀλλὰ καὶ συμφέρουσα, ἀπεφασίσαμεν τὴν τροποποίησιν τῶν διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθμὸν 4725)109)15)1)58 ἐγκυκλίου ἐξαγγελεῖσιν ἀντικαταστάσεως τῆς ἐγγυήσεως τῆς παρούσης τοῦ Κράτους ἀγόρασθεντος ἐξ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς πλοίων τύπου «Λίμπερτυς» καὶ «Τ.2».

»Οὕτω παρέχεται οὐδιστακῶν πλήρης ἐλαυνθερία εἰς τὴν διασερίσιν τῶν πλοίων τούτων, ἐφ' ὀφελεία τῶν συνθηκῶν ἐκμεταλλεύσεων αυτῶν. 'Ηδη η πρὸς ἀλλοδαπούς ἐκποίησις τῶν πλοίων αὐτῶν, κατὰ ποσοστὸν ἐπιφέρον μεταβολή τῆς σημαίας των, θὰ εἴναι δυνατή, κατόπιν ἀδείας

N. BOGDANOS
CONSULTING ENGINEER AND MARINE SURVEYOR
COVERING MEDITERRANEAN AND CONTINENTAL PORTS
T. A. N. P. Y. BUILDING - PIRAEUS, GREECE

τού "Υπουργού" Εμπορικής Ναυτιλίας, ή όποια θὰ χορηγήται, σταν θά καλύπτονται αἱ κάτωθι προϋποθέσεις:

»1) Ταύτοχρονος νηολόγησης χωρητικότητος πρὸς ἀντικατάστασιν τοῦ ἐκποιουμένου πλοίου ἡ παροχὴ ἑσαφαλίσεων, διὶς ἐν καιρῷ θὰ πραγματοποιηθῇ ἡ ἀντικατάσταση.

»2) «Η νηολογουμένη εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ ἐκποιουμένου πλοίου χωρητικότητος, θὰ τελῇ ὑπὸ την διαχείρισιν τοῦ ἑφοπλιστικοῦ γραφείου, εἰς δ ἀντεῖ τοῦ ἐκποιουμένου καὶ ἔδινε μεταπολεμικῆς κατασκευῆς.

»3) «Ἐὰν πλοιοκτήτης τῆς πρὸς ἀντικατάστασιν τοῦ ἐκποιουμένου, νηολογουμένης νέας χωρητικότητος, εἰνε ἐλληνικὴ ἑταῖρις ἡ Ἑλληνικά, φυσικά πρόσωπα, κατὰ προστον τούλαχιστον 51 %, ἀρκεῖ ὅπως ἡ νηολογουμένη χωρητικότητες εἶναι τούλαχιστον ἵση πρὸς τὴν χωρητικότητα τοῦ ἐκποιουμένου πλοίου.

»4) «Ἐὰν ἡ πλοιοκτησία τῆς νεονηολογουμένης χωρητικότητος ἀνήκει εἰς ἀλλοδαπά νομικά ἡ φυσικά πρόσωπα, τότε αὐτὴ πρέπει νὰ εἶναι δ ἔγγιστα διπλασία τῆς ὑπὸ ἐκποιήσιν χωρητικότητος.

»5) «Ἡ νηολογουμένη χωρητικότητος, θὰ απολαύῃ τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ ὄρθρου 13 τοῦ Ν. Δ. 2687/1953.

»6) Ηροκειμένων περὶ πλοίων τύπου «ελίμπερτ» βαρυνομένων δι' ὑποθήκης ὑπὲρ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δημοσίου, θὰ ισχύσουν, ὡς εἰκός, καὶ οἱ εἰς τὰ οικεία συμφωνητικά δροῖ.

ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπενθήμερον τοῦ μηνὸς Ὁκτωβρίου 1958, ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεων εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κατωτοὶ πλοίων ὑπὸ ἔξιας σημαίας ἐλληνικῶν συμφερόντων: «Ἐβῆ» λιβεριανὸν τόννων γκρὸς 7.247, «Τζάην Β. Λ.» λιβεριανὸν τόννων γκρὸς 7232, «Μάρσα» λιβεριανὸν τόννων γκρὸς 7212, «Μήτζελφιν» λιβεριανὸν τόννων γκρὸς 7212, «Δημοσθένης Δ.» λιβεριανὸν τόννων γκρὸς 10.360, «Μπάττης» λιβεριανὸν τόννων γκρὸς 10.661, «Ἀμίγκος» λιβεριανὸν τόννων γκρὸς 3800, «Χριστιάνα» λιβεριανὸν τόννων γκρὸς 4031, «Ἀνδρέας» λιβεριανὸν τόννων γκρὸς 7.176, «Ἄσπρα» λιβεριανὸν τόννων γκρὸς 7177, «Επιστόθις ΙΙ» λιβεριανὸν τόννων γκρὸς 7206, «Ἀφρόδη» παναμαϊκὸν τόννων γκρὸς 7198, «Τζέο Γ.» λιβεριανὸν τόννων γκρὸς 10.494, ἀπὸ 1 Ὁκτωβρίου 1958, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. Νικ. Εύσταθιος, «Αἴλαντ Ἐντζίνιερ» λιβεριανὸν τόννων γκρὸς 10.020 ἀπὸ 15ης Ἰουλίου 1958, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Μαδᾶ, «Ἀνδρος Μάτζικ» λιβεριανὸν τόννων γκρὸς 14.300 ἀπὸ 10ης Σεπτεμβρίου 1958, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Θ. Παπαγγελοπούλου, «Μάστερ Κομηνός Κ.» παναμαϊκὸν, τόννων γκρὸς 2.457, ἀπὸ 10ης Ὁκτωβρίου 1958, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Σοφώτου καὶ «Αἴλαντ Μάρινερ» λιβεριανὸν, τόννων γκρὸς 10.020, ἀπὸ 17ης Ὁκτωβρίου 1958.

Οὕτω, τὸ σύνολον τῶν πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων, ὑπὸ ἔνεας σημαίας, τῶν διποίων τὰ πληρώματα ἔχουν σήμερον ἀσφαλισθή ἐις τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον, ἀνέρχονται εἰς 609 τόννων γκρὸς 5.645.845.

Σ.Η.Μ. «Ναυτικῶν Χρονικῶν»: «Ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἀσφαλισμένων εἰς τὸ Ν.Α.Τ. πλοίων διεγράφησαν, ὡς πωλήθεντα εἰς ἀλλοδαπούς, τὰ ἔξι: «Μάστερ Νίκος», σημαία Κοσταρίκας, «Μπενίτα», λιβεριανόν, «Νάσιοναλ Φρέντομ», λιβεριανόν καὶ «Τράνς Κίππερ» λιβεριανόν.

Η ΙΑΤΡΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΕΝ ΘΑΛΛΑΣΣΗ

Τὸ Διευθέντος Κέντρου «Ιατρικοῦ Ἀσυρμάτου» (CIRM) ἐδημοσίευσε τελευταῖς ἓναν νέον ἔγχειριδιον ἀπόσκοπον νὰ διευκολύνῃ τοὺς πλοιάρχους ἐμπορικῶν σκαφῶν, μὴ ἔχοντας ἐπί τοὺς λαθρόν, εἰς τὴν διὰ τοῦ ἀσυρμάτου ἀπίκαιωντα πρὸς ἀμέσων παροχὴν ιατρικῆς βοηθείας εἰς περιπτώσεις ἀσθενείας ἢ ἀτυχημάτων. Τὸ ἔγχειριδιον, συντεταγμένον εἰς τὰς στάσεας διαλέκτους (ἀγγλικήν, γαλλικήν, ιτανικήν καὶ ιταλικήν) διαιρεῖται εἰς δύο τόμους: «Ο πρῶτος ἀποτελεῖ τὴν τελεγραφικὸν κώδικα διὰ τὴν ἀνταλλαγὴν ιατρικῶν ραδιοτηλεγραφικῶν μεταξὺ πλοίων καὶ ξηρᾶς ἡ μεταξὺ πλοίων, διὰ συνεννόησεις προσώπων ὁμιλούντων διαβάτους. Ο δεύτερος τόμος ἀναφέρεται εἰς «εθοίθειαν καὶ ἀμέσων περιθάλψιν ἐπὶ τοῦ πλοίου», πραγματεύεται δὲ διάφορα, ιατρικοῦ περιεχομένου καὶ τῆς ἀντιστοίχου βοηθείας, θέματα καὶ συνδέονται ἀπὸ παραστατικάς εἰκόνας καὶ ἀπὸ περιγραφάς διαφόρων ἐπεμβάσεων βοηθείας διὰ καταγμάτων, ἔξαρθρωσης, ἐπιδέσμους κλπ. Τοιουτορόπως ὁ πλοιάρχος, ὅταν τὸ πλοίον του δέν κατορθώνει νὰ ἔλθῃ εἰς ἐπαφὴν διὰ τοῦ ἀσυρμάτου μὲ τασθμόν τινα ἐπὶ τῆς ξηρᾶς ἢ μετ' ἄλλων ἐπὶ πλάστασιν, διὰ ἔχη τὴν εὐχέρειαν νὰ παράσῃ τὴν πρώτην — τούλαχιστον — βοήθειαν εἰς τὸν τοῦ πλοίου του ἀσθενῆ, ἐν ἀναμονῇ πραγματοποιήσεως τῆς ἐπικοινωνίας του μετά τινος ιατροῦ.

Ἔχουν ἔξι ἀλλού δημοσιευθῆ εἰδικοὶ «ραδιοτηλεγραφικοὶ τύποι» ἀποσκοπούντες νὰ διευκολύνουν τὸν πλοιάρχον καὶ νὰ τὸν καθοδηγοῦν εἰς τὴν σύνταξιν τῆς ραδιο-ιατρικῆς αἵτησεως, καθαρῶς ἡ συνθηματικῶς, ἐν περιπτώσεις ἀσθενείας ἢ ἀτυχημάτων εἰς μέλη τοῦ πληρώματός του.

Τὸ δημοσιευθὲν ἔγχειριδιον θὰ ἀποδειχθῇ, ἐν τῇ ἐφαρμογῇ του, λίαν χρήσιμον διὰ τοὺς πλοιάρχους τῶν στερεωμένων ιατρού σκαφῶν καὶ ισιά διὰ τὴν παροχὴν, ἐν τῷ διεύθυνθε πεδίῳ, ιατρικῆς βοηθείας διὰ τοῦ ἀσυρμάτου. Διὰ τοῦ ἐν λόγω Κώδικος ἔξετελέσθησαν ἡδη παρ' ιατρῶν τοῦ

Διευθέντος Κέντρου «Ιατρικοῦ Ἀσυρμάτου» ραδιο-ιατρικαὶ ἀσκήσεις ἐπὶ πολεμικῶν σκαφῶν, τῆς συνεργασίας ἀεροπορικῶν παρεχομένων βοηθείας καὶ ἐπὶ παρουσίᾳ ναυτικῶν σπουδαστῶν. «Αριστα ὑπῆρχεν τὰ ἔκ τῶν ἀσκήσεων συμπεράσματα, ὡς πρὸς τὴν ταχύτητα καὶ εύχερειαν τῆς μετάδοσεως τῶν ιατρικῶν ραδιοτηλεγραφικῶν. Σημειώτεον, ὅτι τὸ Διευθέντος Κέντρου «Ιατρικοῦ Ἀσυρμάτου» μελετᾷ δῆλα τὰ προβλήματα, τόσον εἰς τὸ ἔννοικόν, (τὸ ιταλικόν), δύον καὶ εἰς τὸ διεθνές πεδίον, προκειμένου νὰ ἔνισχυθῇ ἔτι περισσότερον ἡ παροχὴ βοηθείας πρὸς τὴν ἀθρωπίνην ζωὴν, ἐν θαλάσσῃ.

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ Γ.' ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Κατὰ τὰς διενεργηθείσας ἔξετασεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀτομομηχανικοῦ γ. ταξέως καὶ ἐκ τοῦ τρίτου τμῆματος ἐπέτυχον οἱ κ. κ. Γ. Ἀγγελόπουλος, Τζ. Ἀνδρούλακης, Ιω. Ἀράνης, Θ. Ἀντύπας, Μ. Ἀρκουλῆς, Μ. Ἀλιφραγκῆς, Θ. Βασιλειάδης, Ηλ. Βιντιάδης, Ιω. Βαρκάδης, Γ. Βαζαίος, Κων. Γραμματίκος, Γ. Γκιάκος, Ιω. Γλυμπάτσος, Π. Γαργαλάκης, Μ. Γαστράπας, Εύ. Δεληγιανιδίδης, Γ. Δεληλάμπρου, Ν. Δαμιόγος, Ν. Δερμάτης, Θ. Ζώρζος, Ιω. Ζωεράς, Μ. Ἰωακείμ, Τρ. Κολώνας ἢ Κοντόπουλος, Αν. Κωπτάκης, Χαρ. Καλαϊτζίδης, Φ. Καρράς, Γ. Κολοδέντζος, Π. Κριθιώτης, Ν. Κωστάκος, Ν. Καλαϊτζής, Ν. Καστόπης, Αν. Καλαφάτης, Φ. Καδουράκης, Μ. Κουλουράκης, Λ. Κοντίδης, Γ. Καραγιάνης, Εύ. Καλαδάκης, Κ. Λιακόπουλος, Γεώργ. Λορέντης, Π. Λύρας, Εύ. Μπασμαρέσσος, Γ. Μακαντάσης, Β. Μπεντίνος, Σ. Μαρίνος, Γ. Μπάνος, Κ. Μπέκας, Κ. Μαντζώρος, Αλ. Μαντζίκης, Π. Μπουμπούλης, Κ. Μπογιατζῆς, Σπ. Μπουγιούρης, Λ. Μαραγκός, Εύ. Ντούμας, Ν. Οικονόμου, Κ. Ούγουρλόγλου, Δημ. Ολυμπίδης, Ι. Παπακωνσταντίνου, Σπ. Πέτρου, Θ. Πετράκης, Εμ. Παπινώτης, Γ. Πετρόπουλος, Αν. Πασούρης, Ιω. Παπεράκης Εύ. Πογκόπης, Απ. Πάτρας, Κ. Παπαδόπουλος, Άρ. Ρούσσος, Ν. Ρουσινός, Στ. Ρήγας, Σπ. Σιγάλας, Χαρ. Σκαφούρδης, Α. Σαρρής, Νικ. Σπανός Θ. Σπυρόπουλος, Άρ. Σταύλης Εύ. Σάρδης, Θ. Σωτηράκος, Εύ. Σιγάλας, Γ. Σάμιος, Π. Τόγιας, Δ. Τσατσαρώνης, Γ. Τσεκούρας, Π. Τσιμπούρης Γ. Υφαντής, Λ. Χάλαρης, Χρ. Χαραλαμπίδης, Εύ. Χαμηλός, Π. Χατζῆς καὶ Μιχ. Ψαριάνος.

ΠΡΟΑΓΩΓΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

Εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» ἀπεστάλη πρὸς δημοσίευσιν τὸ Διάταγμα διὰ τοῦ διποίου προάγεται εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ πλοιάρχου δ ἀντιπλοίαστρος ιαρχος-λιμενικὸς κ. Ισιδωρος Βασιλειάδης.

Ἐπίσης, κατόπιν τῆς ἀποστρατείας τοῦ κ. Τσενεμπή, προάγεται εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ πλοιάρχου διὰ τοῦ Νικ. Βλαδίμηρος, ἀντιπλοίαστρος ιαρχος-λιμενικός.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΑΝΕΡΓΟΥΣ

Ὑπὸ τοῦ «Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας» καταρτίζεται Διάταγμα διὰ τοῦ διποίου δρίζεται, διὰ τὴν τυχαίους ἔξαιρετικῆς προστασίας εἰκόνας τοῦ Οίκου τοῦ Ναύτου καὶ οἱ ἐπὶ παρωπλισμένων πλοίων ναυτολογημένοι δινεργοί ναυτικοί ἐπιδοτούμενοι ἐκ τοῦ Κεφαλίου Ἀνεργίας.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΕΙΣ ΒΕΛΓΙΟΝ ΑΝΕΡΓΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Εἰς τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας ἀνεφέρθη, διὰ δὲ ἐν Γάνδῃ Βέλγος λιμενάρχης ἔζητησεν, διπας ἐπιβάλη περιορισμούς εἰς τοὺς ἐπὶ παρωπλισμένους πλοίους ἔργαζομένους υπὸ μορφὴν φυλάκων «Ελληνας ναυτικούς. Συγκεκριμένοις εἰδοποίησε τὰς «Ελληνικας Προξενικάς ἀρχάς ὅτι, κατ' ἀρχὴν θ' ἀντικαταστήσῃ τοὺς «Ελληνας ναυτικούς διὰ Βέλγων, δεδομένου, ὅτι, κατὰ τὴν ἀντίληψιν του οὗτοι εἰνε ἀπλοὶ φύλακες καὶ δὲν ἀποτελοῦν συγκεκριμένα πλοωμάτων πλοίων εἰνενέαν δὲν δύνανται νὰ ἔργαζωνται ἐπὶ παρωπλισμένων πλοίων.

Ο ἐν «Αμέριση» προξενικοὶ λιμενάρχης Κ. Στέφ. Μούντρικας ἔζηγησεν εἰς τὸν Βέλγον λιμενάρχην, ὅτι οἱ παραμένοντες ἐπὶ τῶν παρωπλισμένων υπὸ ἐλληνικῆς σημαίας καὶ ἐλληνικῶν συμφερόντων πλοίων ναυτικοί δὲν εἰναι ἀπλοὶ φύλακες ἀλλ' ὅτι ἔχουν ἀναλάβει τὴν συντήρησιν τῶν σκαφῶν διὰ νὰ τὰ διατηροῦν ἐντομένους πλοίους καὶ μεταδούντων εἰς ἄλλους λιμένας, ἀλλοτε δὲ φίλοικον εἰδονέαν τὰ πλοία καὶ μεταδούντων εἰς ἄλλους λιμένας, ἀλλοτε δὲ φίλοικον εἰδονέαν τὰ πλοία πρόσωπα.

Ἡδη τὰ ἐλληνικὰ πληρώματα εἰδοποιήθησαν νὰ ἔγγραφούν εἰς τὰ βιβλία τῶν ἐν λόγω ναυτικῶν εἰδῶν μὲ ἐνδεχομένων σημάνων τὴν ὑπαγωγὴν τῶν ἐν λόγω ναυτικῶν εἰς τοὺς περὶ κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως Νόμους καὶ φόρους, τοὺς ιασχύντας ἐν Βελγίῳ.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω δὲν έργαζεν η Βριξέλλαις «Ελληνης πρεσβευτής προέδηε εἰς τὰ άναγκαῖα διαβήματα παρὰ τῷ Βελγικῷ ὑπουργείῳ τῶν «Εξωτερικῶν».

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

«Εμβάσματα εἰς ΕΛΛΑΔΑ, ΚΥΠΡΟΝ καὶ ΑΙΓΥΠΤΟΝ. — Ταχεῖα καὶ ἀκριβῆς ὑπηρεσία. —

«Ο καλλίτερος, οἰκονομικώτερος καὶ ἀσφαλέστερος τρόπος εἰναι τὰ Σπέσιαλ Τσέκς.

«Ἐξαργυρώνονται διατυπώσεων.

KENTRIKON KATASTHMA

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

MEMBER FEDERAL DEPOSIT INSURANCE CORPORATION

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

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

Δέον νά σημειωθή, ότι είς τὸν λιμένα τῆς Γάνδης εύρισκονται παραπλισμένα 13 πλοΐα, έκ τῶν δύοιν 4 ύπό έλληνηκήν σημαίαν εἰς τοὺς λιμένας Bruges καὶ Zeebrugge 45 πλοΐα, έκ τῶν δύοιν 10 ύπό έλληνηκήν σημαίαν.

ΠΡΟΣΤΙΜΟΝ ΔΙΑ ΥΠΕΡΦΟΡΤΩΣΙΝ

Ηγυέλθη έκ Χόγκ Κόγκ, ότι τὸ ἔκει ναυτικὸν δικαστήριον κατεδίκασε τὸν κ. Λάμπτρον Φαστῆνη, πλοίαρχον τοῦ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν φορτηγοῦ «Καπετάν Καρράς» 8798 τ. γκρός, εἰς πρόστιμον 12.000 δολαρίων τοῦ Χόγκ Κόγκ (800 λιρών Αγγλίας), με τὴν κατηγορίαν τῆς υπερφορτώσεως τοῦ σάφους κατὰ 6½ ίντσας Τὸ «Καπετάν Καρράς» προήρχετο ἐκ Τζιμπούτι καὶ μετέφερε φορτίον 13.100 τόν. μεταλλεύματος.

ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Περιελάδομεν εἰς τοὺς πίνακάς μας τὰ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν λίμπετρος «Άλιτερστοτ» 7243 τ. γκρός (τοῦ 1944) καὶ «Ρίτζφιλεντ» 7217 τ. γκρός (τοῦ 1945), καθὼς καὶ τὰ ὑπὸ λιβεριανὴν ἐπίστησην σημαίαν φορτηγά «Αμύγκος» 2884 τόν. γκρός (τοῦ 1944) καὶ «Κριστιάν» 4031 τ. γκρός (τοῦ 1956), ώς ἀνήκοντα εἰς ἑταῖριας καλυπτούσας ἐλληνικὰ συμφέροντα. Τὰ πληρώματα καὶ τῶν πέντε αὐτῶν σκαφῶν ἡδη εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

— Τὸ ὑπὸ ἄγγλικὴν σημαίαν φορτηγόν «Ασημίνια Κ.» 7.142 τόν. γκρός (τοῦ 1943), δύπερ εἴνε παρωπλισμένον εἰς τὸ Αμερικανὸν ἀπὸ τῆς 20ῆς Σεπτεμβρίου 1957, μεταδιδούσεν εἰς ἀλλήν ἑταῖριαν, μετωνόμασθον «Ιωάννης Βαπτιστής». Ἡ ἄγγλικὴ σημαία διετηρήθη.

— Τὸ μικρὸν φορτηγόν «Πάρνητς» (ex «Sølgryg») 750 τόνων d. w. ἡγοράσθη παρὰ τῆς κ. Φωτεινῆς Κ. Σιδεράτου, τὸ δὲ ὑπὸ μετατροπῆν εἰς φορτηγόν ηηρού φορτίου, δεξαιμενότοιον «Παρασάσσος» (ex «Biscuiti») 9967 τ. γκρός, 14.157 τόνων d.w. καὶ γνωργήσωνας 1937, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Αντ. Γαγάνη καὶ τῆς κ. Φωτεινῆς Σιδεράτου. Αμφότερα, ώς γνωστόν, ἐτέθησαν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ» (δεξαμ.): Εξετελέσθησαν ικανοποιητικά εἰς τὸ Σουέζ ἐπικενταὶ ζημίας εἰς τὰς μηχανᾶς καὶ τὸ σκάφος ἀποπλεύσαν ἐκείθεν διῆλθεν ἐκ Πόρτ Σαιδ.

«ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ» (Κοσταρίκας): Αποπλέωνταν ἐμφόρον ὅποι Οιξέπιλλαν τὴν 24ῆ Σεπτεμβρίου διὰ Ρόττερνταν, ὑπέστη κλίσιν καὶ τὴν 29ῆ προσήρπει 10 μιλία βορείως τοῦ φαροπλοίου Βίλλα. Ανεκυδόντεν ἔξωθι τοῦ «Εσπερόκαρ», με διαρροήν εἰς τὸ κύτον τοῦ ὄρθι. Τὸ σκάφος καὶ εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Τὸ ὑδάτινα συνεκρατοῦντο ἀπὸ τὰς ἀντίλιας τοῦ σκάφους, τὸ δὲ πλοίον συνεχίζοντὸν τὸ ταξίδιον τοῦ, εὑρίσκοτεν τὴν Ιηνή Οκτωβρίου ἔξωθι τοῦ «Εμπέν», μὲ κλίσιν 23 μοιρῶν. «Εσπερόμενον είτα ἐπ’ ὀλίγον εἰς τὴν νήσον Μπόρκουμ καὶ ἐν συνεχείᾳ προσφράσαν ἔγγυς τοῦ Ντεφέλι οἰς δύμῳθή θέσιν. Ανεκυδόντεν ἡ Βοηθεία ρυμουλκού τοπετλεύσαν εἰς Ντεφέλι τὴν 3ην Οκτωβρίου, ὅπου καὶ ὑπεδίχθη νὰ ἐκφράσῃ δόλλαρον τὸ φορτίον του, πρὶν ή κατευθυνθῇ εἰς τὸ Ρόττερνταν.

«ΑΛΑΤΗΣ» (λιβερ.): Κενὸν ἐκ Γλασκώνης διὰ Μόντρεαλ, ἀνέφερ διὰ τὸ διαυμάρατον τοῦ ὄποιον πλάτους 55-24-5 Β. καὶ μήκους 7-43 Δ. διὰ ὑπέστη ἐπικινδύνουν κλίσιν καὶ ἔχει ὑδάτινα εἰς τὸ κύτον του. Τὸ σκάφος δὲν είχεν ἀνάγκη βοηθείας καὶ ἡγυροβόλησεν εἰς Λόφο Σουίλι. Βραδύτερον ἀνέκοινώθη, διὰ τὸ κίνδυνος παρῆθεν, διὰ τὰς κλίσιν τοῦ κύτου την πληντεύσαν.

«ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΤΚΣ» (παν. δεξαμ.): Εμφόρον ἐκ Σιδήνος προσήρπει εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ Νιού Βατεργουάνη τὴν 26ην Σεπτεμβρίου, ἀλλὰ ἀνειλικύσθη τὴν βοηθεία ρυμουλκούν.

«ΑΡΡΣΕΝΑ» (παν.): Προερχόμενον ἐκ Ντακάρ, μὲ ἑκτεταμένας ζημίας ἐκ προσαράξων, ἔφενον εἰς Ρόττερνταν ρυμουλκούμενον.

«ΓΑΛΑΤΕΙΑ» (λιβερ.): Καταπλέων ἐκ Πειραιῶς εἰς Μπιζέρταν ὑπέστη ζημίας, ἐνώ ἔστελει ἀλιγμούς πρὸς πλύρισμαν. Δύο λέάσματα του ἐδιάσθησαν. Τὸ σκάφος διὰ συνεχίση τὸν πόλυον, προκειμένου νὰ ἐπιθεωρηθῇ μεταγενεστέρως εἰς δεξαμενήν.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΤΟΣ» (λιβερ. δεξαμ.): Απὸ Ράς Τανόρα διὰ Ρόττερνταν μὲ φορτίον 39.730 τόνων ἀκεβάτου πετρελαίου, ἔθασε τὴν Ιηνή Οκτωβρίου εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ. Τὸ σκάφος είχε βύθισμα κατὰ 3½ ίντσας μεγαλύτερον τοῦ ἐπιτροπέμονος διὰ τὰς διελιξίσεις δρίου τῶν 35 ποδῶν, δι’ ὃ καὶ ὑπεδίχθη ἐκφράστης 450 τόν. πετρελαίου ίνα τῷ ἐπιτρόπῳ διάπλους.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ» (λιβερ. δεξαμ.): Κατευθυνόμενον ἐκ Φιλαδελφείας εἰς Πειραιῶν Κόπαλον, ὑπέστη ζημιὰν τινὰς εἰς τὰς μηχανᾶς του πλησίον τῶν Αζορῶν καὶ ἔκσηδούσθη τὸν πλόνιον του με τοχύτη 5-6 μιλιάριαν.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΞΤ» (πανα., δεξαμ.): Κατέπλευσεν εἰς Μπόναν τὴν 7 Οκτωβρίου μὲ ζημίαν εἰς ἓν τὸν λεβότων του. Υπεδίχθη ἡ ἀντικατάστασις 28 αὐτῶν, ἡ δὲ σχετικὴ ἐπισκεψὴ ἤρχεται ἀμέσως.

«ΜΑΣΤΕΡ ΚΟΜΗΝΟΣ Κ.» (πανόμ.): Απὸ Πόρτ Λάστι διὰ Ρόττερνταν ὑπέστη βλάσην τῶν μηχανῶν του εἰς θέσιν πλάτους 37 — 5 Β. καὶ μήκους 4 — 11 Α. καὶ παρέμεινεν ἀκυρόντον. Τὸ σκάφος είχεν ἀνάγκη ρυμουλκεύσεως, εὐρίσκετο δὲ πλάσιον του τὸ νορθρικὸν μότορ - τάκνερ «Σαπάριορ».

«ΝΕΦΕΛΗ» (λιβερ. δεξαμ.): Απὸ Περσικὸν Κόλπον ἐμφόρον διὰ Λάσσεντ (διοταγάς) καὶ βύθισμα 35 ποδῶν, προσφρόν: διὰ τὴν 25ην Σεπτεμβρίου εἰς τὸ 75ον καὶ 74ον χιλιόμετρον τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, δὲλλ’ ἀνειλικύσθη ὑπέστη ζημιὰς καὶ χωρὶς νὰ ὑποστῇ ζημίας.

«ΣΑΝΜΠΗΜ» (λιβερ. δεξαμ.): Απὸ Καρπίτιο ἐμφόρον διὰ Αμερίσαν ἔξωθι διὰ τὴν διώρυγα τοῦ Καρπίτιον τὴν 5 Οκτωβρίου ἐπὶ μεταλκοῦ βυθοῦ, ἀνειλικύσθη δὲ μὲ τὴν βοηθείαν ἐξ ρυμουλκῶν καὶ ἀρριψιῶν εἰς τὴν θάλασσαν 2267 τόν. πετρελαίου. Τὸ σκάφος ἐπιτεωρηθὲν εἰς Πόρτ Σπαινί Ελασ. πιστοποιητῶν καὶ τὴν 7ην Οκτωβρίου εἰς τὸν Καρπίτιον ἀπέπλευσε διὰ τὸ προσρισμόν του.

«ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ»: Απὸ Κόρπου Κρίστι διὰ Βομβάνην ὑπέστη βλάσην παρὰ τὴν Ελληνική. Οπή εύρεσθαι εἰς τὸ κύτος Νο 5 ἐκλείσθη διὰ τοιμεντοκιβώτην 14ην Οκτωβρίου εἰς Βομβάνην.

(Οκτωβρ. 2)

COMPLETE ORIENTAL REPRESENTATION



--- MAIN OFFICE ---
501 Insular Life Bldg.
Manila, Philippines

SAN FRANCISCO
703 Market Street
SHANGHAI
51 Canton Road
TOKYO
Naka 8 Building
SEOUL - KOREA
P. O. Box 258
SINGAPORE
Bank of China Bldg.

ΠΡΟΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΝ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

Ἡ μόνιμος ἐπιτροπὴ τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου πρόκειται νὰ συνέλθῃ ἐντὸς τοῦ μηνὸς εἰς σύκεψιν εἰς τὸ Λονδίνον. Θὰ συζητηθῇ ἡ ἐκθεσίς τῆς ὁρισθείσης κατὰ μηνὰ Ιουλίου ὑποεπιτροπῆς διὰ τὴν μελέτην σχεδίου, δυναμένην νὰ γίνῃ ἀποδεκτόν, διὰ τὸν παραπλεύσμον τοῦ πληθωρικοῦ τοννᾶς τῶν τάχις της φορτηγών.

Πράγματι, ἡ ὑποεπιτροπὴ κατήρτησεν ἔνα τοιστού σχεδίου βάσει τῶν εἰσηγησέων τῶν «Αγγλων» φορτηλατών καὶ τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκούντην. Ἐλπίζεται τοῦτο νὰ τύχῃ τῆς ἀναγκαίας ὑποστρίβειας.

Ὦς γνωστόν, ὁ κ. Κουλουκούντης ἔχει τὴν γνώμην, ὅτι οἰσιδήποτε σχεδίου συνεργασίας διὰ τὰς τῶν 5.000 τόγγων γκρός τράμπης, θὰ πρέπει νὰ ἀποδέπτηε εἰς τρεις ἐκ παραλλήλου ἐπιδιώξεις: Τὸν καθηρισμὸν κατωτάτων ὄρων ναυλών, τὸν ἔλεγχον τοῦ τοννᾶς καὶ τὴν ἀποκημίσων τῶν ἀποσυρμένων τῆς ὑποηρείας πλοίων, ἐν σύστασιν κεφαλαίου διαλύσεως τῶν παρηλίκων.

H N A Y A L A G O R A

Μετὰ τὸν τόσους μηνὸς ἀπραξίας ἔγνωρισεν ἡ ναυλαγορά κατὰ τὸ διαρρέων 15θημερον ημέρας ζωηρᾶς κινήσεως, ἐλπιδοφόρου διὰ τὴν καλυτέραν αὔριον.

Ἄν τας πολλὰς διασταγάς τῶν σιτηρῶν ἀπὸ τὴν Βόρ. Αμερικήν, ἀπὸ τὸ Πλέιτ καὶ τὴν Αύστραλιανήν ἡ οιανθρακες, οἱ ναυλοὶ αἰσθητῶς θάνατημόντων καὶ κάποια ἀποκατάστασις ἴσορροπίας μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητησεως θὰ ἐδημιουργεῖτο, λαμβανομένων ὑπ’ ὄψιν καὶ τῶν κινεζικῶν τάμι-τσάρτερς, ἐρόσιν, Βεβαίως, τὰ πολλὰ ἀργούντα πλοία σπάζουν εἰς τὴν ὑπηρείαν.

Θετικόν, πάντως, ἡτο τὸ κέρδος ἀπὸ τὴν κίνησιν τῶν σιτηροφτίων. Οἱ ναυλοὶ ἔφενον εἰς δρια, ἐπιτρέπονταν ἐνεργητικόν τι ὑπόλοιπον διὰ τὰς κινητήσεις ανατύμωσις. Ή παρέμβασις διὰ τὴν τάνκερς καὶ οἱ ὀλιγώτεραι συνεχείας τῶν φορτωτῶν εἶναι τὸν ὑποτίθεμον.

Τὸ 5.55 δολαρία ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ (Οκτ.) ἐπληρώθησαν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ μηνὸς διὰ νὰ κατέλησουν ἐν συνεχείᾳ οἱ ναυλοὶ ἀπὸ τὸν Κόλπον εἰς τὰ 5.25 (Νοέμ.). Διὰ τὴν Αγγλίαν 51)3, καὶ 48)9, τὴν Δανίαν 6.75 δολ., καὶ τὸ Ρίον δολ. 6.15 (Οκτ.). Διὰ τὸ Περσικό δολ. 4.50 (Οκτ.-Νοέμ.), καὶ τὴν Ισπανίαν 8.50 δολ., Τάνκερ 37.000 τόν. (Λιβανοῦ) ἐπληρώθη κατ’ ἀποκοπήν δολ. 140.000 φίο διὰ τὸ Κόντινεντ (4.25 δολ. περίπου).

Ζωηροτάτη ἡ κυκλοφορία διαταράων διὰ σιτηρὰ πρὸς τὰς τὰς Ινδίας. Οὕτως ἀπὸ τὸν Αγίον Λαυρέντιον ἐπληρώθησαν τὰ 70)—, ἐναντὶ τῶν 60)— ἀρχικῶς προσφερθέντων, διὰ διάτικην ἀκτὴν (ὅψιόν 72)6 ἀνατολικήν, ἐν συνεχείᾳ, δυμας, εἰς τὰ 66)3 δύο σκάφη ἐκλείσθησαν (Νοέμβριον). «Ἐπισήμης διὰ τὴν Αγγλίαν (ώρισμένους λιμενάς) 42)6 καὶ 43)6 (Οκτ.-Νοέμ.). Κρίθη ἐν συνεχείᾳ ἐπληρώθη μὲ τὸν χαμητότερον ναυλῶν τῶν 42)6 διὰ δυτ. ἀκτὴν Αγγλίας καὶ σιτηρὰ 40)— διὰ τὴν Χαῦλ (Νοέμ.). Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ 58)9 δι’ Ιρλανδίαν καὶ δολ. 4.60 δι’ Αμερίσαν διὰ Ρόττερνταμ (Νοέμ.) καὶ 47)6 δι’ ὡρισμένους λίμενας Αγγλίας.

Αἱ ζαχάρεις τῆς Κούβας δι’ Ισπανίαν 62)6 (Νοέμβριον) φίο καὶ ἐλεύθερον ψόρων. Διὰ Μόντρεαλ δολ. 4.50 περίπου.

Τὸ Πλέιτ ἐκτάκτως σταθερόν, δι’ ἔγγυτέρας, Ιδία, ήμερομηνίας. Τὰ 75)—— ἐπληρώθησαν εἰς σκάφη Οκτωβρίου μὲ κυδισμόν 65 ποδῶν δι’ Αγγλίαν καὶ ἐν συνεχείᾳ τὰ 81)3 (Οκτ.-Νοέμ.) τοὺς 65 κ.π. Διὰ τὴν Ισπανίαν 87)6 (70 κ.π.) Νοέμβριον.

Οἱ Βόρειοι Εἰρηνικοί, μετά τὴν ἀπέργαντα τῶν λιμενεργαστῶν, μὲ εὐρυτέρας μορφής ἔργασιαν, ἥτις προεβλέπετο νὰ συνεχισθῇ. Σιτηρὰ διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 7.25 καὶ δι’ Αγγλίαν 65)— καὶ 68)— (Δεκ.) πέντε καὶ ὅκτω σελλ. περιστόρων προηγουμένης ναυλώσεως καὶ 57)6 ἐν συνεχείᾳ ἀπὸ τὸ Βανκούμερ διὰ Λοιδίνον (Νοέμβριον).

Οἱ ἀμερικανοὶ γαιανθρακες μὲ περιωρισμένην ζητησιν. Τὰ 3.65 καὶ 3.75 δολ., ἐπληρώθησαν διὰ Δυτικήν Ιταλίαν καὶ 24)— καὶ 25)6 διὰ τὸ Κόντινεντ. Διὰ τὸ Ρίον δολ. 6.15 (Οκτ.-Νοέμ.) καὶ εἰς σκάφη 14 χιλ. τὸν 5.90 δολ.

Βελτιωμένοι ναυλοὶ ἔφενον ἐπραγματοποιήθησαν καὶ ἀπὸ τὴν Αύστραλιαν. Σιτηρὰ ἀπὸ δυτικούς λιμενάς δι’ Αγγλίαν σκάφη

C. F. SHARP
AND COMPANY, INC.
STEAMSHIP-AGENTS-OPERATORS-SHIP BROKERS
SALES & PURCHASES - NEW BUILDINGS JAPAN

AIR & SURFACE TRAVEL

BRANCH OFFICES
PORT SWETTENHAM - PENANG
MALAYA
Sime Darby Bldg.
YOKOHAMA
P. O. Box 93
KURE
Iwakata Dorl.
INCHON - KOREA
CABLE ADDRESS
ALL OFFICES - ALL CODES
P. O. Box 22
FUSAN-KOREA
P. O. Box 22
“SUGAR CRAFT”

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Έκ Βορείου Αμερικής και Καναδά

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (Κοστορ.) από «Αγιον Λαυρέντιον 9100 έως 10.000 τόν. γενημάτων διά Μάλταν δολ. 7.75, με 700 τόν. έκφρτωσιν «γκρός-τέρμη», φόρτωσις 10—28 Οκτωβρίου.

«ΧΡΥΣΗ Σ. Μ.» (λιβερ.) από Νόρδερν ρέιντζ 9500 τόν. γενικών έμπορευμάτων διά Ρίβερ Πλέιτ, κατ' άποκοπήν δολ. 53.500 φίο, βάσιν ένα λιμένα, φόρτωσις 1—9 Οκτωβρίου.

«ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ» (λιβερ.) από «Αγιον Λαυρέντιον 12.500 τόν. γενημάτων διά Ρόττερνταμ και ένα γερμανικό λιμένα 40/3, με 3000 τ. έκφρτωσιν «γκρός-τέρμη», φόρτωσις 8—13 Οκτωβρίου.

«ΑΛΤΗΣ» (λιβερ.) από «Αγιον Λαυρέντιον 9500 τόν. γενημάτων διά Βυτικής άκτην «Ινδιών 70» — φίον δι' ανατολικήν άκτην «Ινδιών 72» δολ. 5,50 με 1000 τόν. λεύθερος έκφρτωτικών, φόρτωσις 18—30 Οκτωβρίου.

«ΕΠΑΝΑ» (λιβερ.) από άμερικανικός λιμένας Κόλπου 12.500 τόν. γενημάτων διά Αμερίσων—Αμεριδύργον ρέιντζ δολ. 5.50, με 3000 τόν. λεύθερος έκφρτωτικών, φόρτωσις 20—30 Οκτωβρίου.

«ΧΡΥΖ. Χ.» (λιβερ.) από άμερικανικός λιμένας Κόλπου 9500 τόν. γενημάτων διά Βραζιλίας δολ. 6.15, φόρτωσις Οκτώβριον.

«ΦΟΙΟΒΟΣ» (λιβερ.) από άμερικανικός λιμένας Κόλπου 12.300 τόν. γενημάτων και άλευρων διά Αμερίσων—Ρόττερνταμ δολ. 5.25, με φίον 3.000 τόν. χρήσης 25 σάντες έξτρα, έαν βρώμη 50 σάντες επί πλέον, 3000 τόν. λεύθερος έκφρτωτικών, φόρτωσις 5—25 Νοεμβρίου.

«ΤΡΙΝΙΤΗΣ» (λιβερ.) από Μόρχεντ Σίτου, Φιλαδέλφειον ή Βαλτιμόρην 14.500 τ. άλευρων διά Ρόττερνταμ δολ. 4.25, έαν φόρτωσιν από δύο λιμένας δολ. 4.50 φίο, φόρτωσις Οκτώβριον.

«ΔΟΥΣ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ» (σημ. άγγλικη) από «Αγιον Λαυρέντιον 8800 τ. γενημάτων διά Βυτικής άκτην «Ινδιών 70» — φίον δι' ανατολικήν άκτην «Ινδιών 72» δολ. 5,50 με 1.000 τόν. λεύθερος έκφρτωτικών, φόρτωσις 15—25 Οκτωβρίου.

«ΜΑΝΤΙΣΙΩΝ ΜΠΕΛΛΑ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων διά Ρίον «Ιανέριον δολ. 6, με 900 τόν. έκφρτωσιν 60 σάντες, φόρτωσις 9—20 Οκτώβριοι.

«ΔΗΜΟΣ ΣΩΘΕΝΗΣ» από Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων διά Ρίον «Ιανέριον δολ. 6, με 900 τόν. έκφρτωσιν 60 σάντες, φόρτωσις 14—27 Οκτώβριοι.

«ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡΑ» (λιβερ.) από άμερικανικός λιμένας Κόλπου 11.000 τόν. γενημάτων διά Περουβίαν δολ. 4.50, με 1000 τόν. λεύθερος έκφρτωτικών, φόρτωσις 20—25 Οκτωβρίου.

«ΣΗ Α·Ι·Λ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 9000 τ. γαιανθράκων διά Ρίον «Ιανέριον δολ. 6.15, με 600 τόν. έκφρτωσιν είς τά 60 σάντες, φόρτωσις 20 Οκτώβριοι — 5 Νοεμβρίου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛΑ» (παναμ.) από Χάμπτον ρόδης 11.000 τόν. γαιανθράκων διά Λιχχαδώνα δολ. 5.25, με 1000 τόν. λεύθερος έκφρτωτικών, φόρτωσις 10—20 Οκτώβριοι.

«Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (νεότευκτο λιβεριανόν τάνκερ), από άμερικανικός λιμένας Κόλπου 37.000 τόν. σίτου (1.800.000 κ. π. διά γενημάτων) διά Ρόττερνταμ κατ' άποκοπήν δολ. 140.000, έαν δι' Αμβούργον δολ. 148.000, φίον δι' άμφοτέρους δολ. 153.000 φίο, φόρτωσις 20—27 Οκτώβριοι.

«ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΑ» (σημ. άμερικ.) από «Αλμπαν και Νέαν Υόρκη 9500 τόν. γενημάτων διά Έρεβον—Αμβούργον ρέιντζ δολ. 11.20, με 2500 τόν. λεύθερος έκφρτωτικών, φόρτωσις Οκτώβριον.

«ΚΙΤΚ ΜΙΝΩΣ» (σημ. Άλμπαν) από Χάμπτον ρόδης 13.200 τ. γαιανθράκων διά Βατόρητα—Ρόττερνταμ—Αμερίνταν ή Ζεμπρούγκε 25/6, με 3000 τ. λεύθερος έκφρτωτικών, φόρτωσις 7—25 Νοεμβρίου.

«ΚΡΕΣΤΑ» (λιβερ.) από «Αγιον Λαυρέντιον 9800 τόν. γενημάτων διά Βυτικήν άκτην «Ινδιών 70» — φίον δι' ανατολικήν άκτην «Ινδιών 72» δολ. 6, έαν διά δύο λιμένας της Ιδιαίας άκτης 2/6 έξτρα, με 1000 τόν. λεύθερος έκφρτωτικών, φόρτωσις 20—30 Οκτώβριοι.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ» (λιβερ.) από «Αγιον Λαυρέντιον 11.300 τ. γενημάτων διά Μπαναγάκορ ή Κάντελ 70—, έαν δι' άμφοτέρους 2/6 έξτρα, με 1000 τ. λεύθερος έκφρτωτικών, φόρτωσις 20—27 Οκτώβριον.

«ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΙΝΤ» (λιβερ.) από Νόρδερν ρέιντζ 9500 τόν. γενημάτων διά Αγγλίαν 46)—, φόρτωσις 5—15 Δεκεμβρίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 14.000 τόν. γαιανθράκων διά Ρίον «Ιανέριον δολ. 5.90, με 900 τ. έκφρτωσιν είς τά 60 σάντες, φόρτωσις 20—30 Οκτώβριοι.

«ΑΝΤΙΩΠΗ» (παναμ.) από άμερικανικός λιμένας Κόλπου 9000 τόν. γενημάτων διά Δανίαν δολ. 6.50, με 1200 τόν. λεύθερος έκφρτωτικών, φόρτωσις 10—25 Νοεμβρίου.

«ΚΟΡΩΦΙ» (παναμ.) από άμερικανικός λιμένας Κόλπου 9500 τ. γενημάτων διά Ειδονόμασθ 48/9, φόρτωσις 20 Νοεμβρίου—1 Δεκεμβρίου.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΟΥΛΙΣΣΕΣ ΙΙ.» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 9500 τόν. γενημάτων διά Αγγλίαν 60)—, έαν φίον κρήτην από Πρίνς Ρούπερτ 65)—, φόρτωσις 14—25 Οκτώβριοι.

«ΕΡΜΗΣ» από Βρετανικήν Κολομβίαν 13.500 τόν. γενημάτων διά Λονδίνον και Χιλήλ 60)—, φόρτωσις 5 Δεκεμβρίου—5 Ιανουαρίου.

«ΕΒΗΚΟΥΗΝ» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 14.000 τόν. γενημάτων διά Αμερίσων—Αμβούργον ρέιντζ 47)—, με 3000 τόν. λεύθερος έκφρτωτικών, φόρτωσις 13—28 Οκτώβριον.

«ΝΤΕΡΜΠΥ» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 14.000 τόν. γενημάτων διά Τόκιο—Χακάτα ρέιντζ δολ. 5.25, με 1000 τόν. λεύθερος έκφρτωτικών, φόρτωσις 6—30 Οκτώβριον.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 12.000 τόν. γενημάτων διά Ότάροι—Χακάδαντην ρέιντζ δολ. 5.75, φίον κρήτην δολ. 6, με 1000 τόν. λεύθερος έκφρτωτικών, φόρτωσις 20 Οκτώβριοι—5 Νοεμβρίου.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 14.000 τόν. γενημάτων διά Αρμερίσων—Αμβούργον ρέιντζ 60)—, φόρτωσις 4—11 Οκτώβριον.

«ΖΟΥ·Ι·ΝΤΕΡΖΗ» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 9500 τόν. λιπασμάτων διά Ινδονησίαν δολ. 8 φίο, φόρτωσις Οκτώβριον.

DODWELL & COMPANY LTD.

P. O. Box 297

TOKYO JAPAN

Πρακτορεύσεις, άγοραπωλησίαι πλοιών και ναυλώσεις.

Αντιπρόσωποι τών Βρετανικών ύφαλοχρωμάτων (Torpedo Brand) Γραφεῖα είς Οζάκα, Κόμπε και Γιοκοχάμαν, ύποπτρακτορεῖα είς δόλους τους βασικούς λιμένας της Ιαπωνίας.

70) — Βάσις, δέκα σελλ., περισσότερον τών πρό μηνός ναύλων, ένα συνεχείς δέ έπληρωθησαν 75) — (Δεκ. — Ιανουάριο). Μεγαλύτερα έσημετα θέματα αυξησίας είς τάς ζαχάρεις του Κουμπλάν δι' Αγγλίαν. «Εναντί τών 97) 6 προηγουμένων 117) 6 έπληρωθησαν. Γαιανθράκες από την Πολωνίαν διά το Πλείστ 35) — και 35) 6 (Οκτ. - Νοέμ.).

Διά τά τάιμ-τσάρτερες διά κύριος παράγων υπήρξεν ή συνεχισθείσα ζήτησις διά κινεζικού λογαριασμού. Έκ συμπαθητικής έκδηλώσεως οι ναύλοι ανετιμήθησαν πως. Τό διά σημειώσεων γεγονός υπήρξεν, διά οι Κινέζοι ναυλωταί αγνοήσαν την τακτικήν των διά την ναυλώσιν συγχρισμένων μότοριστας, έστραφθησαν καί πρός τα πλευρικά ναυπηγήσεως σκάφη διά χρονοναυλώσεις 4) 7 μηνών. Τά 12 σελλίνιαν και 13 σελ. διά 2) 4 μηνάς έπληρωθησαν είς τύπου «Φόρτ» σκάφη. Μότοροπιτ (532.000 κ. π. διά δέματα) έπληρωθη 16) — διά ταξίδιον Δυτικής Αφρικής.

Μεταλλεύματα Βορ. Αφρικής είς τά 20) 6 από Μπενισάφ διά την Ολλανδίαν και Σάφι διά Πολωνίαν 21) —.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Τό κύριον χαρακτηριστικόν της ναυλαγοράς υπήρξεν ή έκτακτος και παροδική ζήτησις έτοιμου, ιδία, τοννάς από τον Περιορικόν Κόλπον. Τά σκάφη, πάντως, με φόρτων Νοεμβρίου διαπιστώνται υπεραρκετά διά να καλύψουν την ζήτησην άπωτέρων ήμερομηνών.

Τά 52 ½ % μειον τού άμερικανικού ναυλολογίου έπληρωθησαν είς έποιμον του σκάφους (27.000 τόν.) διά το Νόρδερν Ρέιντζ, έναντι των 60 % μειον προηγουμένης ναύλωσεως. Ένα συνεχείς σύντεραν την άμερικανικού ναυλολογίου. Διά Γαλλίαν 52 % μειον τού άμερικανικού ναυλολογίου. Διά Ταξίδιον έπληρωθησαν 58 % μειον τού άμερικανικού ναυλολογίου (Οκτ.) και δι' Ιταλίαν 56 % μειον τού αύτου ναυλολογίου. «Υπεραστικούν ταξίδιον έπληρωθησαν είς έποιμον σκάφους (23.000 τόν.) 60 % μειον τού άμερικανικού ναυλολογίου και ένα συνεχείς σκάφους 34.000 τόν. έκλεισθη είς τά 65 % κάτω τού αύτου ναυλολογίου. Σκάφους 18.000 τόν. έπληρωθη 47 ½ % της Της Κλίμακος δι' Αγγλίαν ή Κόντινεντ. «Ετερον σκάφους 30 χιλ. τόνων έκλεισθη είς τά 55 %.

Διά τάιμ-τσάρτερες 5—7 έτών προσεφέρθησαν σκάφη 16—19 χιλ. τόν. με ναύλον 23) — και 24) — και με παράδοσιν ένωρίτερον πως τής ημερίδεισης 1960) 61).

Από Ταξίδιο διά Νέαν Ύόρκην 50 % και 45 % κάτω τού ναυλολογίου.

Καθαρόν φορτίον από την Μαύρην Θάλασσαν (Κωνστάντζαν) διά Γαλλίαν έπληρωθη 20 % κάτω της Κλίμακος.

Η ΠΕΙΡΑΙ·ΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

«Άτονος, με λίγα περιωρισμένας διαταγάς και σπειραρκής διατάξεις, διά την περιορισμένη έποιμον της σκάφους από Κωνστάντζαν διά Περιορικόν Κόλπον 46) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 47) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 48) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 49) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 50) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 51) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 52) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 53) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 54) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 55) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 56) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 57) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 58) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 59) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 60) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 61) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 62) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 63) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 64) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 65) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 66) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 67) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 68) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 69) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 70) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 71) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 72) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 73) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 74) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 75) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 76) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 77) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 78) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 79) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 80) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 81) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 82) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 83) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 84) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 85) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 86) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 87) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 88) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 89) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 90) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 91) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 92) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 93) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 94) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 95) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 96) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 97) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 98) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 99) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 100) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 101) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 102) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 103) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 104) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 105) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 106) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 107) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 108) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφους 109) 6 φίο, άν από την παραπλησιέν της σκάφ

ΕΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λιβερ.) από Πρίνας Ρούπερτ 14.000 τόν. γεννημάτων δι' 'Ειδονημάσιθ (με 5% κριθήν) 65)—, φόρτωσις 28 'Οκτωβρίου — 15 Νοέμβριοι.

«ΝΤΟΡΣΕΤ» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν ή Βόρειον Ειρηνικὸν 13.500 τόν. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 5.25, έανν κριθήν 25 σύντης έξτρα, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 Νοεμβρίου—15 Δεκεμβρίου.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ» (δύνουρ.) από Ζρετανικήν Κολομβίαν 9500 τ. ξυλείας καὶ γεννικῶν ειδών (499.000 κ.π. διὰ δέματος δι' ἀμερικανικὸν λιμένα 'Ατλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάττερας) κατ' ἀποκοπὴν δολ. 85.000 φίο, φόρτωσιν 'Οκτωβρίου ή 90.000 δολ. φίο, διὰ φόρτωσις Νοεμβρίου.

'Εκ Νοτίου Αμερικῆς

«ΧΡΥΣ Χ.» (λιβερ.) από Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 9500 τόν. μεταλλευμάτων διὰ Νόρδερν πείντη δολ. 4 φίο, με 1500 τόν. έκφορτωσιν δολ. 1.10, καντσέλλο 5 'Οκτωβρίου.

«ΟΡΟΣ ΘΘΡΥΣ» (λιβερ.) από Σάντος ή Ρεοφί 9500 τόν. ζαχάρεως εἰς σάκκους διὰ Κολόμπιαν 77)6, φίο καὶ στόσουεντ, με 750 τόν. φόρτωσιν και 750 τόν. έκφορτωσιν, φόρτωσις 1 12 Νοεμβρίου.

«ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ» (Κοσταρίκας) από Ρίζερ Πλέϊτ 8000 τόν. γεννημάτων δι' 'Αμερίσιαν — 'Αμεριδύργον πείντη 65)—, ένα λιμένα, όφιδον διὰ δύο λιμένας 2)6 έξτρα, έαν δι' 'Αγγλίαν 70)—, φόρτωσις 25 'Οκτωβρίου—20 Νοεμβρίου.

«ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ» (Κοσταρίκας) από Ρίζερ Πλέϊτ 9000 τόν. γεννημάτων δι' 'Αμερίσιαν—'Αμεριδύργον πείντης 60)—, όφιδον δι' 'Αγγλίαν 65)—, έαν Δανίαν 64)6, δολ. 4, διὰ δολ. 1.10 'Αδριατικοῦ 68)—, φόρτωσις 10 Δεκεμβρίου—10 Ιανουαρίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΛΑ» (λιβερ.) από Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 14.000 τόν. μεταλλευμάτων δι' ἀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάττερας) δολ. 4, με δολ. 1.10 έκφορτωτικά, φόρτωσις 15 Νοεμβρίου—10 Δεκεμβρίου.

'Εξ Αγγλίας — Κόντινεντ

ΦΟΡΤΗΓΟΝ από Σεπτεμβρίου 5100 έως 5400 τόν. λιπασμάτων διὰ Θεσσαλονίκην 36)6 φίο καὶ στόσουεντ, φόρτωσις Νοεμβρίου.

'Εκ Μεσογείου καὶ Ἀδριατικῆς

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» από Στρατώνι 1500 τόν. σιδηρομεταλλεύματος δι' ένα λιμένα Δουνάβεως 18)—, ἀμερίσος φόρτωσις.

«ΛΑΚΩΝΙΑ» από Στρατώνι 1750 τόν. σιδηρομεταλλεύματος δι' ένα λιμένα Δουνάβεως 18)—, ἀμερίσος φόρτωσις.

«ΜΟΤΟΛ» από Ρίζεκαν 500 τόν. οινοπνεύματος διὰ Πάτρας καὶ 'Ελευσίνα δολ. 14, ἀμερίσος φόρτωσις.

«ΑΥΓΑΙΣ» από Δυρράχιον 5000 τόν. μεταλλευμάτων χρωμίου δι' ένα λιμένα Δουνάβεως δολ. 2.70, φόρτωσις τέλη 'Οκτωβρίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (Κοσταρίκας) από Ριγιέκαν 2500 κ. μ. ξυλείας δι' 'Αλεξανδρείαν 24)— τό κ.μ., φόρτωσις 'Οκτωβρίου.

«ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» (Κοσταρίκας) από Μπιζέρταν 2000 τόν. τοιμέντων διὰ Σαΐγκον δολ. 12.15, φόρτωσις ἄρχας 'Οκτωβρίου.

«ΚΑΤΙΝΑ» (Κοσταρίκας) από Σεπτέντικο καὶ Ριγιέκαν 2500 τόν. όραδοσίτου διὰ Ρότερντραν 44)6, ἀμερίσος φόρτωσις.

«ΠΟΩΘΟ» (Κοσταρίκας) από Συρακούσας 3250 τόν. ὄσφαλτου εἰς βαρέλια δι' 'Ακάπα 57)6, ἀπόντερ-τέρμης, ἀμερίσος φόρτωσις.

«ΚΟΡΑΛΛΙΑ ΙΙ» από Δυρράχιον 2500 τόν. μεταλλευμάτων χρωμίου διὰ Βραττανῶν δολ. 2.75, ἀμερίσος φόρτωσις.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ» από Πειραιά 2650 τόν. τοιμέντων εἰς σάκκους διὰ Τζέδδαν 34)—, ἀμερίσος φόρτωσις.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ἀγγλικόν) από Ιτέαν 4400 τόν. μεταλλευμάτων βωξίτου διὰ Λονδίνου 30)6, με 500 τόν. έκφορτωσιν 1)— καὶ 500 τόν. έκφορτωσιν 1)—, φόρτωσις Οκτωβρίου.

«ΓΕΡΓΡΙΟΣ Λ» από Βηρυτόν 1500 τόν. φωσφάτων δι' ένα λιμένα Δουνάβεως 19)—, φόρτωσις ἄρχας 'Οκτωβρίου.

'Εκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» από Γαλάται 2200 κ. μ. ξυλείας διὰ Βηρυττόν 23)—, φόρτωσις 'Οκτωβρίου.

«ΦΡΑΓΚΗΣ» από Γαλάται 1700 κυβ. μέτρα ξυλείας δι' 'Αλεξανδρείαν 23)6 φόρτη, φόρτωσις ἄρχας 'Οκτωβρίου.

«ΑΙΒΥΗ» από Νοβερωράϊσκην 2500 τόν. τοιμέντων διὰ Μασσάβαν καὶ Τζιμπούτι 47)— φίο, ἀμερίσος φόρτωσις.

'Εξ Αιγαίου, Ινδιῶν καὶ Απω Ανατολῆς

..... (εκ «Hermelinus») από Ραγγούν 9500 τόν. ὄρύζης εἰς σάκκους δι' Ινδονησίαν 26)— φίο, φόρτωσις 'Οκτωβρίου.

«ΤΡΙΝΤΕΝΤ» (λιβερ.) από Κελόκη 9200 τόν. γεννημάτων χύμα δι' 'Αγγλίαν (περιλαμβανομένων Μάντζεστερ καὶ Ντάντον) 80)—, φόρτωσις 20 Νοεμβρίου—21 Δεκεμβρίου.

«ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» από Μαυρίκιον 11.500 τόν. ζαχάρεως διὰ Λονδίνου 60)—, με 900 τόν. φόρτωσις καὶ 750 τόν. έκφορτωσιν, φόρτωσις 25 'Οκτωβρίου—15 Νοεμβρίου.

«ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ» (λιβερ.) από Μαρμαρίκα 9800 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρότερντραν 39)—, με 700 τ. φόρτωσιν 2)— καὶ 2000 τ. έκφορτωσιν 2)—, φόρτωσις 22 'Οκτωβρίου—15 Νοεμβρίου.

'Εκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΜΑΡΙΑΝΝΑ» (παναρ.) από Ντάρμπαν 11.000 τόν. όραδοσίτου χύμα διὰ Ρανίναν 50)—, με 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικῶν, φόρτωσις 27 'Οκτωβρίου — 15 Νοεμβρίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (γερμανικόν) από δύο λιμένας Βορείου Σουηδίας 400 στάνταρτος υπελείας διὰ δύο ελληνικούς λιμένας 305)— τὸ στάνταρτο, ἐλεύθερον έκφορτωτικῶν, φόρτωσις 'Οκτώβριον.

«ΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» από Μογκαντίσιο 2500 τόν. κόνεως γαιανθράκων δι' ένα λιμένα Περσικοῦ Κόλπου 70)— φίο, φόρτωσις 'Οκτώβριον.

«ΑΥΓΙΣ» από 'Ακάμπαταν 5000 τόν. φωσφάτων δι' ένα λιμένα Γιουγκοσλαβίας 27)—, δημερίσος φόρτωσις.

«ΕΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.» (λιβερ.) ἐκ Τουρκίας 3200 τόν. γεννικῶν ειδῶν διὰ Ρόττερντομ, κατ' ἀποκοπὴν λιτρας 6.500, φίο, δημερίσος φόρτωσις.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ελληνικόν) από Κασσίπην 5000 τόν. φωσφάτων δι' ένα λιμένα Δουνάβεως 27)—, φόρτωσις 'Οκτώβριον.

«ΡΙΤΑ» από Κοσσέπι 2000 τόν. φωσφάτων διὰ Πειραιᾶ 22)—, 'εγκρός-τέρμης, φόρτωσις 'Οκτώβριον.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.» (λιβερ.) από ἀμερικανικούς λιμένας Νοτίου 'Ατλαντικοῦ 9500 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διὰ δέματος διὰ Δυτικήν Ιταλίαν, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 65.000 φίο, φόρτωσις 6—15 'Οκτώβριον.

«ΧΡΥΣ» (λιβερ.) από ένα δύο λιμένας Βορείου ή Νοτίου Κούβας 9500 τόν. ζαχάρεων διὰ Καζαμπλάγκαν δολ. 4.50 φίο καὶ στόσουεντ, φόρτωσις 13 — 20 'Οκτωβρίου.

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» από Ντάρμπαν 9800 τ. σιδηρομεταλλεύματος διὰ Μπουένος 'Αύρες 37)— φίο, με 750 τ. φόρτωσιν και 1500 τ. έκφορτωτικῶν, φόρτωσις 20 'Οκτωβρίου—15 Νοεμβρίου.

Αἱ χρονοναυλώσεις

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΛΑ-Ι-ΤΟΡ (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Νοτίου 'Ατλαντικοῦ 14.414 τόνων d.w. (708.000 κ.π. διὰ δέματα, ταχύτης 15 μιλλίων, με κατανάλωσιν 38 τ. φιούλη διλ), τάιμ-τσάρτερ δι' ένα κυκλικὸν ταξίδιον Ειρηνικοῦ (μέσῳ δυτικῆς ἀκτῆς Κεντριάς Αμερικῆς) δολ. 30.000 μηνιαίως, παράδοσις εἰς Οζίκαν, 'Οκτώβριον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τῆς Α'. Λ. Η.) 12.500 τόνων d.w. (620.000 κ.π. διὰ δέματα, ταχύτης 13 μιλλίων, με κατανάλωσιν 15 ½ τ. ντηζέλ διλ), τάιμ-τσάρτερ διὰ δύο λιμένας μηνίας (ταξίδιον ἐπιστροφῆς δι' 'Απω 'Ανατολίης εἰς Εύρωπαν) 17)—, παράδοσις εἰς Χόγκ Κόγκ 1—10 'Οκτωβρίου, ἐπαναπαράδοσις εἰς εύρωπακόν λιμέναν. ΕΓΡΑΚΟΜΗΠΗ (σημ., ἀγγλική) 13.670 τόνων d.w. (642.000 κ.π. διὰ δέματα, ταχύτης 14 έως 14½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 19 τ. φιούλη διλ), τάιμ-τσάρτερ διὰ δύο λιτέρων τέσσαρος μηνίας 18)6, παράδοσις εἰς Ναγκοσάκι 7 — 15 'Οκτωβρίου καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς 'Αμερίσιον—'Αμεριδύργον πείντη ή Μεσογείου.

«ΛΟΥΣΥΞ» (λιβερ.) 12.600 τόνων d.w. (580.000 κ.π. διὰ δέματα, ταχύτης 15 μιλλίων, με κατανάλωσιν 20 τόν. φιούλη διλ οὐδὲ τόνον ντηζέλ διλ), τάιμ-τσάρτερ διὰ δύο λιτέρων ταξίδιον ἐπιστροφῆς δι' 'Ινδιάν εἰς Εύρωπαν 20)—, παράδοσις εἰς Καλκούταν 15—31 'Οκτωβρίου, ἐπαναπαράδοσις εἰς 'Αγγλίαν ή Κόντινεντ.

«ΜΕΡΤΣΑΝΤ ΠΡΙΝΣΕΣ» (σημ., ἀγγλική) 9490 τόνων d.w. (532'000 κ.π. διὰ δέματα, ταχύτης 11 ½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 10 τ. ντηζέλ διλ), τάιμ-τσάρτερ διὰ κυκλικὸν ταξίδιον Δυτικῆς Αφρικῆς 16)—, παράδοσις εἰς Κόρδιφ 18—25 'Οκτωβρίου.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 18.000 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου διὰ Νέαν Υόρκης 50% ἐπὶ θάττον τῆς βάσεων τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 12 'Οκτωβρίου.

«ΚΑΣΤΕΛΛΑΔΑ» (λιβερ.) από λιμένας Περούκον Κόλπου 25.000 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' ἀμερικανικὸν λιμένα 'Ατλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάττερας) 55% ἐπὶ θάττον τῆς βάσεων τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 12 'Οκτωβρίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 17.000 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αλεξανδρείαν δι' ἀμερικανικὸν λιμένα 'Ατλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάττερας) 45% ἐπὶ θάττον τῆς βάσεων τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 12 'Οκτωβρίου.

«ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΑ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 18.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' Σάντος 47 ½% ἐπὶ θάττον τῆς βάσεων τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 16 'Οκτωβρίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝΣ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 20.000 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου διὰ Νόρδερν πείντη 47 ½% ἐπὶ θάττον τῆς βάσεων τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 22 'Οκτωβρίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑ-Ι-ΚΑΟΥΝΤΣ» (β', ταξίδιον) από Ταμπίκο 16.500 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διὰ Νόρδερν πείντη 52 ½% ἐπὶ θάττον τῆς βάσεων τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 29 'Οκτωβρίου.

«ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ» 16.628 τόνων d.w., τάιμ-τσάρτερ διὰ 40 έως 60 ημέρας (μεταφοραὶ πετρελαιοειδῶν) δολ. 2.35, έναρξες τέλη 'Οκτωβρίου.

«ΦΑΝΤΟΜ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 30.000 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου διὰ Γαλλίαν 60% ἐπὶ θάττον τῆς βάσεων τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις ἄρχας Νοεμβρίου.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Ο γνωστὸς Ναυτικὸς Εκδοτικὸς Οίκος ΑΔΕΛΦΩΝ

I. ΛΙΟΝΤΗ, Βασ. Κωνσταντίνου - Τσαμαδοῦ ἐν Πειραιεῖ ἐκυκλοφόρησε τὸ 'Αγγλο-'Ελληνικὸν Λεξικὸν Ναυτιλιακῶν

ὅρων τοῦ κ. NIK. KOΥΡΜΠΕΛΗ εἰς τετάρτην ἔκδοσιν συμπληρωμένην καὶ ἐπηγειμένην διὰ 5.000 ΝΕΩΝ ΟΡΩΝ.

Τὸ βιβλίον τοῦτο γνωστῆς χρησιμότητος ἐκ προγενεστέρων ἐκδόσεών του εἰς τοὺς περὶ τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὰς ναυτιλιακὰς ἐργασίας ἀσχολούμενους ὡς καὶ εἰς τοὺς Εἰσαγωγεῖς - 'Εξαγωγεῖς ἐμπόρους, πωλεῖται εἰς τὸ ημέτερον κατάστημα ὡς καὶ εἰς ὅλα τὰ μεγάλα βιβλιοπωλεῖα 'Αθηνῶν - Πειραιῶς.

HELLENIC SHIPSTORES
BREMEN
NIC. FOTOU & CO.

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΝ ΒΡΕΜΕΝΗΣ"
BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM

Νωπά καὶ ξηρά έφοδια, έφοδια Τράνζιτ
ϋλικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ NIKOLOAS B. FOTOU

Office: Bremen 13, Waller Heer Str. 213
Telephones: 80656, 80657
Night Phone: N. Fotou 18191
Telegrams: FOTOU, Bremen

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα»	57	11630	διπλής Κων) πολιν 2 'Οκτ. διά Τουάφε
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	διπλής Ούζαν 6 'Οκτ. διά Πειραιά
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	άδ. Σιγάλα	04	2433	άργει Πειραιά
ΑΓΙΑ ΖΩΗΣ	Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πειραιά από 21 Νοεμ. 1957
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεχ. Βαγκούδερ 26 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ		55	8450	έφθ. Ριγιέκαν 3 'Οκτ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Ευγενία I. Χανδρή	18	2974	εις Κολόμπα από 27 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άργει Αμπελάκι από 7 'Ιουλ. 1957
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Yioi Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άργει Πέραμα από 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. Κ. Χατζηπατέρας	43	7231	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 8 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεχ. Σύρου 22 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικολέρπη - Παπάζογλου	27	1887	ένεβ. Βαγκούδερ 2 'Οκτ. δι' Σαφάγκα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	άδ. Τσουρινάκη	22	988	εις Κωνσταντζαν 12 'Οκτ.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	άνεβ. Βαγκούδερ 2 'Οκτ. δι' Αγγλίαν
ΑΓΚΥΡΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	1982	άνεχ. Βαγκούδερ 2 'Οκτ. δι' Αγγλίαν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άργει Κυνδούσουραν από 11 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2744	έφθ. Λονδίνον 5 'Οκτ.
ΑΘΗΝΑΙ	Έλλ. Γραμμή N. Αμερ.	53	3575	άνεχ. Μοντεβίδεο 9 'Οκτ. διά Πειραιά
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	44	7125	άργει Γάνδην από 6 'Απρ.
ΑΚΤΗ	«Αδ. Λιθανού» Α.Ε.	44	7176	άργει Μπρούζες από 27 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμψαρα»	42	7191	άργει Μπρούζες από 19 Δεκ. 1957
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	άδ. Τσουρινάκη	20	1112	εις μεταφοράς Στρατωνίου-Πειραιώς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατας «Ανδρεάδης	44	7207	άργει Ελευσίνα από 25 Φεβρ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7266	άργει Αστόρια από 14 'Απρ.
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιθανού» Α.Ε.	43	7194	άργει Μπρούζες από 26 'Ιουλ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άργει Κάρδιφ από 14 Σεπτ. 1957
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Νιτζέαν»	37	5683	εις Πειραιάς από 26 'Ιουλ. (έπισκευα)
ΑΝΩΠΗΝΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ν. Μιχαλος»	33	2362	εις Λονδίνον από 7 Σεπτ.
ΑΝΙΑ	'Ινκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7176	άργει Μπρούζες από 11 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	άργει Ντωντές από 20 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	άδ. Κυρτάτα	29	6022	άργει Βρέμην από 6 'Ιουν.
ΑΞΙΟΣ	Α. Δημάδη - Δ. Γκιούλη	43	7253	άργει Έλευσίνα από 27 Δεκ. 1957
ΑΡΓΩ-ΔΗΛΟΣ	έτ. Καορά	58	10300	εις Θλωσική, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	έτ. Καρρά	58	10100	άνεχ. Λονδίνον 8 'Οκτ. διά Κοπεγχάγην
ΑΡΓΩ - ΟΔΑΝΔΙΑ	έτ. Καρρά	57	10376	έφθ. Σαγκάν 19 Σεπτ.
ΑΡΓΩ - ΣΟΥΝΙΟΝ	έτ. Καρρά	58	10100	εις Όλλανδιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ - ΧΙΟΣ	έτ. «Σιγκού Ντεθέλη»	58	10000	πλησίον Σιγκαπούρης 5 'Οκτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιθανός» Α.Ε.	41	7460	εις Πειραιάς από 15 Σεπτ. (έπισκευα)
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	«Γκρηκ Λάιν»	31	20256	άνεχ. Κόμη 10 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΑΡΜΟΝΙΑ	Δ. Εύθυμημου κλπ.	24	2740	έφθ. Μπαχρέιν 5 'Οκτ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	άργει Βαλτιμόρην από 26 'Απρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	'Ασημ. Γκούμα	39	1007	ανεχ. Πειραιά 4 'Οκτ. διά Τρίπολιν
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Εκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Αμβέρσαν 1 'Οκτ. διά Καναδά
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιθανός	43	7176	διπλής Λάς Πάλμας 7 'Οκτ. διά Τακοράντι
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Άνας»	58	9724	άνεχ. Πούλο Μπουκούμ 16 Σεπτ. δι' Αμπιντζάν
ΑΥΛΙΣ	έτ. «Άθανας»	21	3275	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 25 Σεπτ. διό Ριγιέκαν
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελίδη»	44	7176	άργει Πέραμα από 5 Μαΐου
ΑΧΑΙΟΣ	έλληνικη έταιρια	36	5795	άνεχ. Αγίον Βικέντιον 2 'Οκτ. διά Λίθερπουλ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΘΡΕΙΑΣΕΡΙΚΗ	Έθν. Γραμμ. Έλλ. - Αμερ.	27	21329	άνεχ. Νέαν Υόρκην 9 'Οκτ. διά Πειραιά
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	εις Πειραιάς από 10 Σεπτ. (έπισκευα)
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α. Ε.	45	1982	άνεχ. Λονδίνον 7 'Οκτ. διά Χοδείδα
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	άργει Ντάρτμουθ από 5 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	άδ. Κοντού	30	739	άργει Πειραιᾶ
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	διπλής Κωνσταντινούπολιν 5 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	K. I. Στεργιόπουλος	22	3846	άργει Σύρον από 17 Δεκ. 1957
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	έφθ. Βρέμην 8 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	N. Λαμπήρης	31	967	άνεχ. Βεγγάζην 8 Σεπτ. διά Τρίπολιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΟΣ	άδ. Γράτου	44	5728	άργει Πέραμα από 7 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος	21	1317	άργει Πειραιά 21 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΘΕΡΙΤΗΣ	άδ. Καθέρεπτ-Π. Τούρλος	07	35654	άργει Είεναν 22 Νοεμ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	43	7233	άργει Είεναν 4 'Ιαν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. 'Ανδρεάδην	38	2265	παρελθόμενα εἰς Ρόττερνταμ
ΓΚΛΟΜΠ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ	έτ. «Ουδόρλαν Τάκερες»	54	20991	έφθ. Ασπρόποργον 12 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	διπλής Γιβραλτάρ 3 'Οκτ. διά Νταμάμ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	έλληνικη συμφέροντα	43	593	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Οκτ. διά Τεργεστόν
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	Άλεξάτος - Δούκας	23	1566	έφθ. Ζντάνωφ 9 'Οκτ.
ΔΑΝΑΗ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	εις Θάλασσαν B. Κίνας 3 Σεπτ. δι' Ινδονησίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	«Φρίντον»	18	5275	άργει Κυνόσουραν από 28 Φεβρ.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	άργει Πειραιάς από 10 'Οκτ. 1957
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	έτ. Βερωτή	44	7207	διπλής Τρίνινταν 2 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7260	άργει Γένοβαν από 16 'Απρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. «Φούρκερο»	58	9092	έφθ. Καλκούτταν 27 Σεπτ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	Άδ. φοι Πατέρα	43	7280	άργει Κυνόσουραν από 18 Σεπτ.
ΔΙΡΦΟΥΣ	έτ. «Ζωδόχοψ»	44	7249	άργει Θλωσική, ύπο συμπλήρωσιν
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Δωριεύς»	58	6750	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 1 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΔΩΡΙΕΥΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7256	άργει Καρδιό από 7 Νοεμ. 1957
ΕΒΡΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος	27	4164	άργει Ούντεθάλλα από 7 Σεπτ. 1957
ΕΙΡΗΝΗΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	άδ. Τυπάλδου	27	6346	άργει Ρόττερνταμ από 12 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)	«Αλκυονή» Α. Ε.	44	7253	άργει Ρίβερ Στόουρ από 7 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	άδ. Κουλουκουντή	38	5500	άνεχ. Μπουένος Αύρες 3 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Δ. Σταθάτος & Σια	43	7176	έφθ. Πειραιά 12 'Οκτ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Κουμαριανού - Πρίντεζη	21	1549	άργει Πειραιάς από 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΕΥΣΙΣ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άνεχ. Γένοβαν 8 'Οκτ. διά Νέαν Υόρκην
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	«Ελληνική» Α. Ε.	56	2746	άργει Καλάμας από 18 'Ιαν.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άργει Καλάμας από 18 'Ιαν.

POR T SUDAN
MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
 INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

CABLES: "MARITIME,"

ADDRESS: P. O. Box 309

ΕΛΛΗΝΙΝΑ		Εύτ. Γκούμας	22	1055	εις Πειραιά ἀπό 23 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ		«Ελληνική Α.Ε.»	57	7068	έφθ. Καλκούτταν 24 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ		«Ελληνική Α.Ε.»	39	6281	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Οκτ. διά Μανζανίλλο ἀνεχ. Πειραιά 10 'Οκτ. διά Θεσσαλονίκην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		«Ελληνική Α.Ε.»	44	7207	έφθ. Κολόμπο ρόδα 4 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ		«Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. διά Πουέρτο Πάντρε ἀνεχ. Άμποντάν 4 'Οκτ. διά Κόρραμασχρ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ		«Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	ἀνεχ. Νέαν Ύόρκην 4 'Οκτ. διά Νταμάρι διπλήθε Γιβραλτάρ 30 Σεπτ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		«Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	έφθ. Βιζαγκαπατάν 10 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		«Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	εις Βιρυττών ἀπό 30 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΟΥΡΑΝΟΣ		«Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	έφθ. Πειραιά 9 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ		«Ελληνική Α.Ε.»	56	7063	άρρει Βαλτιμόρων ἀπό 10 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΣ		Άγγ. Λούζης	43	7302	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 9 'Οκτ.
ΕΠΙΣ		Π. Πρίτεςης	19	1492	· ανεχ. Σάντερλαντ 29 Σεπτ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ		«Επιδαύρος» Α.Ε.	43	7176	άρρει Κυνδουρών ἀπό 17 Αύγ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ		Νεγρεπ. - Σταθάτος	44	7251	διπλήθε Σουεζ 1 'Οκτ. διά Τζέδδαν
ΕΡΜΗΣ		«Σάμοσος»	58	9650	διπλήθε Χονολουλού 25 Σεπτ. δι' "Ωκλαντ διπλήθε Χωνοταντινούπολιν 8 'Οκτ. δι' 'Οδησσόν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	έφθ. Μάρζι 10 'Οκτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ.		άδ. Γ. Δομεστίνη	28	1707	άρρει Ρίθερ Στόουρ ἀπό 10 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ		«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	ἀνεχ. Ν. 'Ορλεάνην 9 'Οκτ. διά Χαδάννων
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)		Παπᾶ - Ελευθεδιάδην	17	3976	άρρει Σύρον ἀπό 22 'Οκτ. 1957
ΕΥΑΝΓΙΑ		Υιοι Πέτρ. Γουλανδρή	43	7244	άρρει Επερνάντα 29 Μαΐου
ΖΑΤΟΥΝΑ - ΠΟΛΙ		Θανόπουλος - Κουτλάκης	08	1699	έφθ. Πειραιᾶ 27 Σεπτ.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		άδ. Κουλουκουντῆς	38	5548	έφθ. Πειραιά 9 'Οκτ.
ΗΡΩΝ ΙΙ.		Δ. Ν. Κουφός	49	1815	άρρει Ρίθερ Στόουρ ἀπό 11 'Ιαν.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Αντεν 9 'Οκτ. διά Μεσογείου
ΘΕΜΩΝΗ		έτ. «Κάσος» Α.Ε.	44	7198	άρρει Σύρον ἀπό 22 'Οκτ. 1957
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ		«Θεοφανος» Α.Ε.	37	6636	άρρει Επερνάντα 29 Μαΐου
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)		Κ. Διαμαντῆς	29	2231	έφθ. Πειραιᾶ 27 Σεπτ.
ΙΓΟΡ		Άπ. Πεζάδης	43	7207	έφθ. Πειραιά 27 Σεπτ.
ΙΝΑΙΚΟΣ (δεξαμ.)		άδ. Τυπάλδου	30	7924	εις Ριόν Ιανείρον ἀπό 16 Σεπτ. (έπισκευαι)
ΙΩ. ΠΤΓΛΕΣΗΣ		Υιών Δ. Ιγγλέσην	42	7035	ἀνεχ. Μαυρικίου 8 'Οκτ. δι' "Αγγλίαν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ		άδ. Γουλανδρή	44	7176	άρρει Μπρούζες ἀπό 9 Αύγ.
ΙΩ. Π. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)		έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	άρρει Επερνάντα 17 'Οκτ. 1957
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		I. & άδ. Κ.Χ. πατέρας	43	7244	άρρει Μπρούζες ἀπό 11 'Ιαν.
ΚΑΙΔΙΟ Σ.		Καδώ Σιγάλα	17	2032	άρρει Πέραμα ἀπό 29 Αύγ.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ		Ίω. Παράσοχος κλπ.	13	1877	άρρει Κυνδουρών ἀπό 11 'Ιαν.
ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ ΙΙ (δεξ.)		έτ. Καλαφάτην	42	468	άρρει Μασσαλίαν 4 'Οκτ. διά Ρόδον
ΚΑΛΑΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ		«Ζεπάνκας»	57	9092	ἀνεχ. Κόμπο 20 Σεπτ. διά Σιμίδου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		«Μιχαλίνος»	44	7198	έφθ. Χάδφαν 26 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ		έτ. «Στροβίλη»	56	6538	διπλήθε Λός 8 'Οκτ. δι' 'Αγγλίαν
ΚΑΠΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ		άδ. Ποταμάνου	19	5182	έφθ. Ριγιέκαν 5 'Οκτ.
ΚΑΠΤΑΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ		Σκαρβέλης	43	7176	άρρει Μπρούζες ἀπό 28 Μαρτ.
ΚΑΣΤΟΣ		(Κάσος) Α.Ε.	39	5215	άρρει Σύρον ἀπό 7 'Απρ.
ΚΑΣΤΩΡ		άδ. Γράτσου	44	7198	άρρει Κυνδουρών ἀπό 24 Μαρτ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)		«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	άρρει Τάραντα 22 Μαΐου
ΚΕΔΑΛΛΗΝΙΑ		άδ. Τυπάλδου	25	1816	άρρει Πέραμα ἀπό 29 Μαΐου
ΚΕΧΡΕΑ		Θ. Επιφανειάδης	44	7176	άρρει Κυνδουρών ἀπό 4 'Ιαν.
ΚΙΡΚ ΑΙΓΑΙΚΑΙΟΥΣ		Μ. Νομικός	56	8429	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΚΙΡΚ ΜΙΝΩΣ		Μ. Νομικός	58	10500	διπλήθε Λάδσεντ 6 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδας
ΚΡΗΤΗ		Ν. Κονδύλης	44	7244	άρρει Πέραμα ἀπό 5 'Ιουλ.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ		Θ. Επιφανειάδης	43	7198	άρρει Κυνδουρών ἀπό 14 Μαρτ.
ΚΟΡΑΙΑ III.		άδ. Γ. Δομεστίνην	34	1802	διπλήθε Κωνώπολιν 2 'Οκτ. διά Βραίλαν
ΚΟΡΘΙΟΝ		άδ. Γουλανδρή	23	4693	άρρει Πέραμα ἀπό 30 Σεπτ. 1957
ΚΡΙΟΣ		Μ. Εμπειρίκος	45	3805	άρρει Σύρον ἀπό 15 'Οκτ. 1957
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ		έτ. «Ντιαμάντε»	55	6110	εις Καλόμπο ἀπό 3 Σεπτ.
ΚΥΜΑ		(Άδ. Λιβανού) Α.Ε.	43	7244	άρρει Μπρούζες ἀπό 9 'Ιουν.
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)		έτ. «Τρανοπετρόλη»	20	6496	άρρει Κυνδουρών ἀπό 12 Αύγ.
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ		έτ. «Αύρα»	56	9086	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 6 'Οκτ. διά Σπέτζιαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ		άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άρρει Αμπελάκι ἀπό 13 Σεπτ. 1957
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		Μιχαλινός	45	7176	έφθ. Πόρτ Σουδάν 1 'Οκτ.
ΚΩΣΤΗΣ		άδ. Λώς	56	8474	έφθ. Σαγκάνη 12 Σεπτ.
ΛΑΚΟΝΙΑ		Άλεξάτος - Δουκάς	25	964	διπλήθε Χωνοταντινούπολιν 25 Σεπτ. δι' 'Οδησσόν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ		Θεόδ. Τεργιάλος	43	7176	διπλήθε Ντόρερ 9 'Οκτ. δι' 'Αμβούργον
ΛΕΩΝΙΔΑΣ		Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άρρει Κυνδουρών ἀπό 27 Αύγ. 1957
ΛΕΥΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ		έτ. Καμπάνη	43	6766	άρρει Αμπελάκι ἀπό 18 Φεβρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ		Α) φοι Κυρτάτα	22	2225	έφθ. Αντεν 10 Σεπτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 'Οκτ.
ΛΙΒΥΗ		Ίω. Λάτσος	24	1556	διπλήθε Σουεζ 29 Σεπτ. διά Μασσάδαν
ΛΙΓΥΡΙΑ		έτ. «ΕΛ-ΜΕΣ»	37	1113	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 8 'Οκτ. διά Χίον
ΛΙΛΗ		έτ. «Αργώ»	11	1459	άρρει Κέαν ἀπό 4 Δεκ. 1957
ΛΙΛΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		«Μιχαλινός» Α.Ε.	25	5525	άρρει Ντέβονπορτ ἀπό 12 'Απρ.
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		Εύάγγ. & Μ. Νομικός	43	7176	άρρει Αριθμότατην 19 'Ιουν.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ		(Ιθανάς) Α.Ε.	45	7281	άρρει Ρίθερ Στόουρ ἀπό 18 Φεβρ.
ΜΑΙΟΤΙΣ		άδ. Συνοδινού	19	3858	έφθ. Αντεν 8 Οκτ. διά Μασσάδαν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ		Άντ. Παπαδάκης	42	7044	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 8 'Οκτ. διά Χίον
ΜΑΝΕΣ		Ν. Εύασθανοι	55	8526	άρρει Πειραιᾶ 3 'Οκτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ		Άδελφοι Ρούσσου	27	1554	άρρει Ρετζίο 14 Μαρτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ		Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	άρρει Αμπελάκι ἀπό 3 Μαρτ. 1957
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)		έτ. «Χανδρής»	21	6703	άρρει Ρέττερνταντ 6 Ιαν.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		Γ. Μ. Κουλουκουντῆς	43	7187	άρρει Ρέθερ Μπλακούντερ 19 Δεκ. 1957
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Γερ. Σταθάτος	43	7176	άρρει Σπαλματόρι 23 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΜ		«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7243	έφθ. Πειραιᾶ 20 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑΝΘ ΤΣΑΒΛΙΡΗ		έτ. «Νιτζέανη»	40	5237	άρρει Πέραμα ἀπό 3 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ		Ίω. Λάτσος	20	6490	διπλήθε Σουεζ 28 Σεπτ. δι' "Ερυθράν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)		Μάρκος Νομικός	54	11577	άρρει Πέραμα ἀπό 1 'Οκτ. 1957
ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ.		Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	άρρει Ρίθερ Στόουρ 5 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		Άδ. Κουλουκουντῆς	38	5500	άνεχ. Πόρτ Αλμπέρνι 1 'Οκτ. δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας
ΜΑΤΡΟΖΟΣ		έτ. «Φονδάνη»	57	9138	άνεχ. Πειραιᾶ 7 Οκτ. διά Σαφάγκαν
ΜΕΓΑΛΟΧ...		Νικολέρης - Πατ. ζούγλου	16	2081	άνεχ. Πειραιᾶ 20 Σεπτ.

CARGO & TANKSHIP MANAGEMENT CORPORATION
 CABLE ADDRESS: "STARNAVES,"
 MAR - TRADE CORPORATION
 CABLE ADDRESS: "POSEIDON,"
 KULUKUNDIS SHIPPING AGENCY, INC
 CABLE ADDRESS: "AMPHITRITE,"
 TELEPHONE: Digby 4-5900
 80 BROAD STREET NEW YORK 4, N.Y.

ΜΕΝΤΩΡ	Εκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	διπλήθε λάδσεντ 5 'Οκτ. διά Τάμπαν
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάδες»	57	9200	άνεχ. Μόζι 19 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΜΙΧΑΗΛΑ	«(Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7207	άργει Ντόρτρεκτ από 13 Αύγ. 1957
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Ευσταθίου	44	7176	άργει Ρίβερ Μπλακγουάτερ από 6 Μαρτ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμή Ν. Άμερ.	34	2709	διπλήθε Ρεσιφ 8 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ	έτ. Φαφαλίου	57	9345	άνεχ. Κολόμπο 4 'Οκτ. διά Ντώρμπαν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	12500	άνεχ. Χούστον 1 'Οκτ. διά Γκάλβεστον
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπη	43	7264	άργει Καλαμάς από 20 Φεβρ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Λούζπος	44	7247	άργει Βαλτιμόρην από 4 'Ιαν.
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	δδ. Γουλανδρή	22	16991	διπλήθε Ντόβερ 7 'Οκτ. διά Μπρεμερχάφεν
ΝΕΔΟΝ	έτ. «Εύγενιος»	43	7264	άργει Ελευσίνα από 7 Μαΐου
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7261	άργει Μπρούζες από 28 Μαρτ.
ΝΗΡΕΥΣ	«Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	άργει Ζεσμπρούγκε από 22 Δεκ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σια	43	7176	άργει Πέραμα από 9 Μαρτ.
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	Ωμάς «Επιφανειάδης	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 26 'Ιαν.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	δδ. Στινιά	43	7244	άργει Πέραμα από 10 Μαΐου
ΝΙΚ. ΚΑΙΓΡΗΣ	Ε. Κουλουκ. - Ι. Καϊρης	43	7233	διπλήθε Παναμάν 1 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	41	7176	άργει Κέαν από 11 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Οκτ. διά Σαγκάνη
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εφιλον»	58	6750	άνεχ. Αντεν 22 Σεπτ. διά Κίναν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ	«Νιτζέαν»	30	7003	άργει Ημπελάκι από 24 Αύγ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7231	εις Χαϊφαν ύπο παραλαβήν
ΝΙΟΒΗ	ελληνικά συμφέροντα	42	7248	εις Όλλανδιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πάροντο	58	8630	διπλήθε Λίζαρπτ 28 Σεπ. διά Γκάλβεστον
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	'Αντ. Παπαδάκης	58	8639	άνεχ. Ντάρεν 7 'Οκτ. διά Τοιγκτάο
ΟΦΩΝ	έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	έφθ. Νέαν Υόρκην 8 'Οκτ.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	παραλαμβάνεται εν 'Αγγλία
ΟΛΓΑ	'Εμπορ. - Έφοπλιστική	44	7176	εις Πειραιά από 30 Αύγ.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2745	άργει Μπρούζες από 29 'Ιουν.
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	άργει Ρόττερνταμ από 13 'Απρ.
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7258	άργει Βαλτιμόρην από 29 'Ιουν.
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρδέλης	43	7176	εις Αγιον Φραγκισκον από 15 Σεπτ. (έπισκευα)
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιούδης	17	3703	έφθ. Πειραιά 7 'Οκτ.
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύς»	56	9942	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 8 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραδίας	43	7176	άνεχ. Μπαλίκ Παπάν 30 Σεπτ. δι' "Αντεν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Δράκος - Χ' Πατέρας	43	7176	άνεχ. Βρέμην 29 Σεπτ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	εις Κυνόσουραν από 11 Σεπτ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Εύπλοιο»	45	7240	διπλήθε Ντόβερ 10 'Οκτ. δι' "Εμδεν
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	ελληνικά συμφέροντα	37	9968	άργει Πέραμα από 13 'Ιουλ.
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α. Ε.	47	2754	άργει Αστορία από 9 'Απρ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	άργει Αμπελάκι από 23 'Απρ. 1957
ΠΑΣΙΟΦΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	έτ. «ΠασιφικΚογκέρορ»	57	10314	άνεχ. Λάς Πάλμαν 30 Σεπτ. διά Κείπ Τάουν
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. «Εμπειρίκος	45	3861	εις Ιαπωνιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΕΤΡΟΣ	Υιο Π. Γουλανδρή	41	11762	άργει Ελευσίνα από 25 'Ιαν.
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7258	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 9 Σεπτ. διά Τασμάκογκ
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνά»	44	7207	άργει Κυνόσουραν από 25 'Ιαν.
ΠΙΝΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τζένεραλ Θίνανς»	22	7053	εις Ιαπωνιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομιμέρσιαλ» κλπ.	54	6154	άργει Κωνσταντζάν 9 'Οκτ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Νορλίντον»	58	9350	άργει Αγιον Φραγκισκον από 15 Σεπτ. (έπισκευα)
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Ιμπάνιεθ»	58	9350	έφθ. Πειραιά 7 'Οκτ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. «Ανδρέαδης	43	10193	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 8 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	7213	άνεχ. Αδεν 9 'Οκτ. διά Σαγκάνη
ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Φιλιόρι»	43	7124	άργει Αδεν 9 'Οκτ. διά Σαγκάνη
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σια	16	1808	άνεχ. Βαγκούθερ 6 'Οκτ. (διαταγάς)
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Γουέστ Αφρικα»	58	8414	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 26 Σεπτ. δι' 'Ειλάτ
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Αλλαριζ»	55	16718	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 26 Σεπτ. δι' 'Ειλάτ
ΡΙΤΑ	έτ. «Μαριοτρέλλα»	44	7133	άργει Σερβίαν 26 Μαρτ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΪΟΝΕ	Υιο Σιγάλα	25	1412	έφθ. Πειραιά 28 Σεπτ.
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Γαλαζίας»	45	7176	άργει Σερβίαν 26 Μαρτ.
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Πειραιά 28 Σεπτ. δι' "Αντεν
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Τρανοπετρόλ»	18	5563	άνεχ. Βρέμην 29 Σεπτ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιο Δ. Ιγγλέον	43	7268	εις Ιαπωνιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	Υιόν Σιγάλα	43	7176	άργει Κωνσταντζάν 9 'Οκτ.
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	έτ. «Σάντα Ελένα»	19	2472	άνεχ. Κωνσταντζάν 9 'Οκτ.
ΣΟΥΕΖ	Α. Πρίτεζης	28	1660	άργει Βρέμην 29 Σεπτ. διά Βούρβαν
ΣΟΥΣΑΝΝΑ	Ίω. Λάτσης	24	1564	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 8 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΙΔΑΤΟΥ	έτ. «Κάμαρον»	18	849	έφθ. Κωνσταντζάν 9 'Οκτ.
ΣΟΦΙΑ Τ.	Νικ. Παπαδάτος	22	2201	άργει Αμπελάκι από 20 Αύγ. 1957
ΣΠΥΡΟΣ (δεξ.)	Τουρινάκης	21	933	εις Πειραιά (έπισκευα)
ΣΤΑΜΟΣ	Ίω. Λάτσης	26	5648	διπλήθε Κωνσταντινούπολιν 8 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Φάραλλον»	56	8789	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	διπλήθε Κρήτην 29 Σεπτ. διά Βούρβαν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	έτ. «Κάσσος»	44	7223	άργει Σύρον από 5 'Ιαν.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	άργει Βαλτιμόρην από 19 'Ιαν.
ΤΑΞΜΑΝΙΑ	δδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	εις Αργοστόλιον 28 Σεπτ.
ΤΑΞΙΔΗΡΗΣ	Έλλην. Μεσού. Γραμμή	40	7637	άργει Πέραμα από 29 Σεπτ. 1957
TZENNY	Mix. Καραγιώργης	24	877	έφθ. Πειραιά 4 'Οκτ.
TΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Μαριφόρτούνα»	43	7135	άργει Γάνδην από 3 Φεβρ.
ΤΟΥΡΚΙΑ	Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	άργει Γάνδην από 5 'Ιαν.
ΤΡΙΤΟΝ	έτ. «Τρανοπατόφικ»	56	2745	άργει Βοστώνην 6 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
ΥΔΡΑΙΟΣ II	δδ. Γράτσοι	44	7207	εις Θέσιν 55.30 Β.-29.46 Δ., Οκτ. 6 διά Κοπεγχάγην
ΩΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Κληρ. Αθ. Κουλούρα	30	4557	άργει Κυνόσουραν από 16 'Απρ.
ΦΟΙΒΟΣ	Λουκάς Νομικός	21	1783	εις Πόρτ Όκο από 16 Σεπτ.
ΦΡΑΓΚΙΣ	έτ. «Άμφιων»	57	9950	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 1 'Οκτ.
ΦΡΥΓΙΑ	Θ. Σταφυλοπάπτης	27	755	έφθ. Αλεξανδρειαν 3 'Οκτ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	Καθρέπτης - Φουντής	07	1117	άργει Πέραμα από 28 'Ιαν.
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ελ. Μές»	37	1230	διπλήθε Σουεδ 8 'Οκτ. δι' "Αντεν
	«Κάσσος» Α. Ε.	45	7240	άργει Σύρον από 12 Δεκ. 1957
	Χ. Χατζηπαπέρας	44	7176	άνεχ. Βαγκούθερ 6 'Οκτ. (διαταγάς)

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

ΧΕΛΑΤΡΟΣ		44	7176	άργει Σύρον από 13 Νοεμ. 1957
ΧΙΟΣ		56	10748	έφθ. Χάμπτον ρόδας 7 Οκτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.)		44	1293	είς μεταφοράς Έλλαδος — Μαύρης Θαλάσσης
ΨΑΡΑ		45	7247	άργει Αμπελάκι από 23 Σεπτ. 1957

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΗ		44	7158	άργει Ελευσίνα από 11 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΦΟΡΣ (Κοστ.)		44	7249	έφθ. : «ΔΥΝΑΜΙΣ», σημαία ελληνική είς Σουέζ 16 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κοστ.)		21	1173	άργει Μασσαλίαν από 17 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)		44	7261	άργει Ελευσίνα από 3 Απρ.
ΑΓΓΕΛΟΣ (Κοστ.)		44	7314	άργει Ρόττερνταμ από 5 Φεβρ.
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (λιβ.)		43	7228	άνεχ. Περαιώκον Κόλπον 1 Οκτ. διά Τεργέστων
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λιβ. δεξ.)		56	20153	άργει Βαλτιμόρην από 4 Μαρτ.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιβ.)		43	7238	άνεχ. Χούστον 24 Σεπτ. διά Χάδρην
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ		43	7176	διπλήθε Σουέζ 1 Οκτ. διά Χάδρην
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ. δ.)		56	20140	άργει Πέραμα από 21 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		10	1471	άνεχ. Έμδεν 6 Οκτ. διά Φλώσιγκ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)		44	7214	είς Πειραιά από 30 Αύγ. (έπισκευα)
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (Κοσταρ.)		09	2890	άργει Καλάμας από 27 Δεκ.
ΑΔΑΜΑΣ		44	7265	άργει Αμπελάκι από 29 Αύγ.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λιβ.)		29	3714	άνεχ. Πόρτ. Αλφρεντ 23 Σεπτ. διά Μαρακάιμπο
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)		53	13675	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 Σεπτ. διά 'Αρχάγγελον
ΑΔΩΝΙΣ (Κοστ.)		14	2467	διπλήθε Πόρτ. Σαΐδ 8 Οκτ. διά Σπέτζιαν
ΑΕΛΛΑΩ (λιβ. δεξ.)		57	21000	άργει Βαλτιμόρην από 24 Δεκ.
ΑΖΙΑΝ		42	7223	άργει Κάρδιφ από 25 'Ιουλ. 1957
ΑΖΟΥΕΡΟ		44	7176	άνεχ. Κιουρασάο 26 Σεπτ. διά Θρή Ρίθερς
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λιβ. δεξ.)		44	7201	έφθ. Πειραιά 9 Οκτ. (έπισκευα)
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)		24	3658	είς Πέραμα από 7 Αύγ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (Λιβάνου)		20	1618	έφθ. Ντελφζύλ 3 Οκτ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.)		20	5227	έφθ. Ροζάριο 24 Σεπτ.
ΑΘΑΜΑΣ (Κοστ.)		41	4729	άργει Αιδούργον από 2 'Ιαν.
ΑΘΕΝΕΣ (Κοσταρ.)		44	7161	έφθ. Τάιν 4 Οκτ.
ΑΘΗΝΑ (λιβερ.)		44	2893	άνεχ. Λός "Αντζελες 30 Σεπτ. διά "Αγ. Θραγκίοκον
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.)		54	18784	διπλήθε Κωνωναντίνουπολιν 27 Σεπτ. διά Γαλάται
ΑΘΟΣ (Κοσταρ.)		29	3958	άνεχ. Αιδούργον 1 Οκτ. διά Χάμπτον ρόδας
ΑΙΓΑΙΟΝ		58	10020	είς Κρήμηπον, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.)		58	10020	διπλήθε Παναμάν 17 Σεπτ. διά Μόζι
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιβ.)		58	10020	διπλήθε Πιμπράλα 7 Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιβ.)		31	8879	άργει Νέαν 'Υρκην από 27 Νοεμ. 1957
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ — ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δεξ.)		43	7197	έφθ. Γκάλθεστον 2 Οκτ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.		44	2547	άργει Χάμπτον ρόδας 7 Οκτ.
ΑΙΝΟΣ		57	8184	άργει Μπρούζες από 2 'Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ (λιβ.)		43	7144	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Οκτ. διά Χάμπτον ρόδας
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιβ.)		56	8835	άργει Μπρούζες από 29 'Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (λιβ.)		44	7058	άργει Μπρούζες από 13 Δεκ. 1957
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λιβ.)		44	7240	διπλήθε Νίτον 6 Οκτ. διά Φλόεϋ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥ'ΛΟΡ		58	24000	άνεχ. Καμπάνα 2 Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ. δ.)		57	13000	άνεχ. Καμπάνα 23 Σεπτ. διά 'Αργεντινήν
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΛ (λιβ. δεξ.)		57	13000	άργει Κυνόσουραν από 9 'Ιαν.
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ' (λιβ. δεξ.)		44	7135	άργει Κυνόσουραν από 18 'Απρ.
ΑΚΡΟΝ (λιβ.)		28	5244	άνεχ. Πορτοφεράγιο από 18 'Απρ.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ				
ΑΚΤΗ (λιβερ.)		43	7093	άργει Σύρον από 12 'Ιαν.
ΑΚΤΙΟΝ (λιβερ.)		43	7213	άνεχ. Αιδούργον 1 Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ		54	28738	έφθ. Κόμπε 4 Οκτ.
ΑΛΑΣΚΑ (λιβ.)		43	6989	άργει Ελευσίνα από 8 'Απρ.
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)		25	2323	έφθ. Νέμουρς 6 Οκτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (λιβ.)		56	10482	έφθ. Βαγκούρερ 8 Οκτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λιβ. δεξ.)		56	20926	διπλήθε Σουέζ 29 Σεπτ. διά Μένα Σαούδ
ΑΛΟΕΑ (λιβ. δεξ.)		58	24000	είς Ιωνιανάν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)		18	5555	άργει Πέραμα από 30 Αύγ. 1957
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)		53	7409	άνεχ. Ναγκόγια 9 Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοσταρ.)		24	5026	άργει Ελευσίνα από 31 Δεκ. 1957
ΑΛΚΗΣ (λιβερ.)		42	7066	άργει Αιδούργον από 6 Οκτ. 1957
ΑΛΚΙΜΟΣ (Κοστ.)		43	7176	άργει Βρέστον από 16 Δεκ. 1957
ΑΛΚΥΩΝ (λιβ.)		44	7063	άργει Κυνόσουραν από 29 Σεπτ. 1957
ΑΛΑΜΑ (λιβερ.)		41	7401	άργει Κέαν από 21 Μαρτ.
ΑΛΜΕΡΙΑ (λιβ.)		21	4355	άργει Πέραμα από 20 Αύγ. 1957
ΑΛΜΙΓΑ		44	7233	άνεχ. Σάντος 1 Οκτ. διά Ντεμεράραν
ΑΛΜΙΓΑ (λιβ.)		43	7231	άργει Φάλμουθ από 21 Δεκ. 1957
ΑΛΜΙΕΡΤΑ		42	3304	άργει Φιλαδέλφειαν από 27 Μαΐου
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λιβ. δεξ.)		53	12897	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 2 Οκτ. διά Αιμουαίν Μπαιν
ΑΛΝΤΕΡΣΟΤ (λιβ.)		44	7243	άργει Αιμπελάκι από 26 Σεπτ.
ΑΛΑΤΑΙΡΑ (λιβ. δεξ.)		50	10426	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Οκτ.
ΑΛΤΗΣ (λιβ.)		41	5175	άνεχ. Γλασκώνην 9 Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΑΜΑΝΤΑ (πανα. δεξ.)		18	8571	άργει Φλωινγκ από 3 Αύγ.
ΑΜΑΝΤΑ (λιβ. δεξ.)		44	10721	άργει Βαλτιμόρην από 27 'Απρ.
ΑΜΑΝΤΑ II (Κοσταρ.)		11	3131	άργει Ελευσίνα από 7 Φεβρ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ		45	7201	άργει Κάρδιφ από 6 Οκτ. 1957
ΑΜΕΛΙΑ (λιβ. δεξ.)		43	10578	άργει Βαλτιμόρην από 13 'Απρ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβ.)		44	7164	είς Ρόττερνταμ από 23 Μαΐου (έπισκευα).
ΑΜΙΓΚΟ (λιβ.)		44	2884	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 20 Σεπτ. διά 'Ονδούραν
ΑΜΠΑΛΟΝ (λιβ.)		44	7258	έφθ. Χάμπτον ρόδας 15 Σεπτ.
ΑΜΦΟΤΡΙΤΗ (λιβ. δεξ.)		38	7949	άργει Ρίθερ Στόουρ από 18 'Απρ.
ΑΝΑΣ (λιβ.)		55	8332	άνεχ. Τωρτσιλλ 5 Οκτ. διά Κοντινέντ
ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ (λιβ. δεξ.)		31	7910	άργει Αιμοτεράντην από 5 'Ιουλ. 1957
ΑΝΑΣΣΑ (λιβ.)		43	7237	άνεχ. Ταιβιταβέκιαν 6 Οκτ. διά Χάμπτον ρόδας
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιβ. δεξ.)		42	7999	άνεχ. Κιουρασάο 2 Οκτ. διά Κόρνερ Μπρούκ
ΑΝΑΛΑΟΥΣΙΑ (λιβ.)		42	7132	άργει Ζεεμπρούγκε από 17 Δεκ. 1957
ΑΝΔΟΡΑ (λιβ.)		45	7282	διπλήθε Πόρτ. Σαΐδ 7 Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΔΡΕΑΣ (λιβ. δεξ.)		56	13262	διπλήθε Σουέζ 5 Οκτ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιβ. δεξ.)		55	21075	άργει Κυνόσουραν από 4 Φεβρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (Κοστ.)		29	4913	άνεχ. Κοκούμπιο 3 Οκτ. διά Ταλάρα
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιβ. δεξ.)		57	11978	άργει Αιμοδούργον από 8 Δεκ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ (λιβ.)		43	7188	έφθ. Νέαν 'Υρκην 8 Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (δεξ.)		53	18736	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 Οκτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕΥ' (λιβερ.)		43	8459	

Telephone: MUtual 1-6633

TRANS-OCEANIC SHIPPING AGENCY ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

Cable Address: KARABROS
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Ε. P. KARADONTIS

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

ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	7136	διπλήθε Παναμάν 24 Σεπτ. διά Χουάσκο
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Ανδρός»	53	17845	άνεχ. Βοστώνην 2 'Οκτ. διά Λά Σαλίνα
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕΙΓΑ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	57	10048	έφθ. Καμαία 8 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΙΝΤΕΡ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8432	άνεχ. Λίβερπουλ 2 'Οκτ. διά Βικτωρίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	56	10048	άνεχ. Βρέπτων 1 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	56	10080	άνεχ. Φίλαδελφειαν 25 Σεπτ. διά Ροζάριο
ΑΝΔΡΟΣ ΗΓΚΑ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8394	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Οκτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Οράιον»	57	25183	άνεχ. Χάρρην 23 Σεπτ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΙΛΑ (Λ. δ.)	έτ.	«Σάν Τζερονυμού»	58	24500	άνεχ. Κόμπη 27 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΟΥΝΤΥ (Λιθ.)	έτ.	«Μοντεπάντο»	43	8390	άνεχ. Φίλαδελφειαν 27 Σεπτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΙΠ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Μαροσεάνο»	56	24520	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 16 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Μπεναδέντε»	56	24502	άνεχ. Κόμπη 28 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΟΥΝΤ (παν. δεξ.)	έτ.	«Οράιον»	40	8427	άργει 'Αμπελάκι από 14 'Οκτ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΜΕΤ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8423	έφθ. Τρινινταντ 25 Σεπτ. διά Μόμπιλ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΑ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	45	8557	έφθ. Φίλαδελφειαν 6 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (Λιθερ.)	έτ.	«Οράιον»	41	7257	άργει Ρόττερνταμ από 31 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΛ (Λιθερ.)	έτ.	«Οράιον»	42	7010	έφθ. Βαλτιμόρην από 5 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΡΚ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Οράιον»	44	10530	έφθ. Καμπάνα 4 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΔΗΣΕΝΤ	έτ.	«Οράιον»	43	7206	έφθ. Καλλάο 26 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΓΙΟΝ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	7239	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 'Οκτ. διά 'Αγιον Θραγκίσκον
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΙΗΝΤΕΝ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	57	13909	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	57	14300	έφθ. Καλλάο 7 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (Λιθ.)	έτ.	«Μονφόρτε»	58	14300	διπλήθε Παναμάν 6 'Οκτ. (από Χουάσκο)
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΤΖΙΚ (Λιθερ.)	έτ.	«Μονφόρτε»	58	14300	Κουκουμπό 7 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8434	διπλήθε Παναμάν 8 'Οκτ. (από Περού)
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8466	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. διά Πιομπίνο
ΑΝΔΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8462	διπλήθε Παναμάν 8 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	45	7136	διπλήθε Βικτωρίαν 6 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΥ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8395	διπλήθε Τρίνινταν 4 'Οκτ. διά Φίλαδελφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΡΑ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8371	άνεχ. Φίλαδελφειαν 25 Σεπτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΠΙΛΑΓΚΡΙΜ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8444	έφθ. Βαλτιμόρην 7 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Οράιον»	44	6725	εἰς Πάλερμον από 25 Σεπτ. (έπισκευαι)
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ'ΥΛΟΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Οράιον»	56	23232	διπλήθε Παναμάν 6 'Οκτ. (από Κουντέρο)
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ.	«Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Σουέζ 8 'Οκτ. (από Κουντέρο)
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΜΕΝ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8443	άνεχ. Βαγκούσερ 1 'Οκτ. διά 'Ιανωνιάν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	7197	άνεχ. Βαγκούσερ 16 Σεπτ. διά 'Ιανωνιάν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	44	7242	άνεχ. Μπόρμπαντος 7 'Οκτ. διά Αιμέρσαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8465	άνεχ. Σαλβαντόρ 6 'Οκτ. διά 'Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΟΥ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Οράιον»	43	10459	διπλήθε Σουέζ 8 'Οκτ. διά Περούκον Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΙΡΙΓΚ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Οράιον»	56	23232	διπλήθε Σουέζ 9 'Οκτ. διά Τοιμπά
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	56	10059	άνεχ. Φίλαδελφειαν 2 'Οκτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8479	άνεχ. Αγ. Θραγκίσκον 20 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΟΥΕΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Σάντα Τερέζα»	58	24500	έφθ. Λός Αντζελες 8 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΜΠΕΣΤ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Εστρέλλα»	58	28200	εἰς Ιανουαρίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΓΟΜΟΦ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Οράιον»	57	27400	εἰς Ιανουαρίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (Λ. δ.)	έτ.	«Οράιον»	58	23600	έφθ. Βαλτιμόρην 24 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΕΤΙΝΤΕΡ (Λιθ.)	έτ.	«Αίλα Κάστρο»	58	28500	άνεχ. Γένοβαν 8 'Οκτ. διά Κέιπ Βέρντε
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	8394	άργει Θάλμουσθ από 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΥΤΕΡ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	43	7233	έφθ. Χούστον 5 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΝ (Λιθ.)	έτ.	«Οράιον»	44	8453	άργει Γάνδην από 3 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (Λιθερ.)	έτ.	«Οράιον»	44	7166	άνεχ. Ν. Υόρκην 7 'Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ.	«Ανδρός»	54	17847	άργει Μόμπιλ από 29 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕΙΤΣ	έτ.	«Οράιον»	45	7256	άνεχ. Περοίκον Κόλπον 7 'Οκτ. διά Τεργέστην
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)	έτ.	«Ρίο Βεντούραντο»	53	18735	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 5 'Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΝΑ Κ. (Λιθ.)	έτ.	«Ελντοράντο»	57	25441	άνεχ. Λίβερπουλ 8 'Οκτ. διά Μπουένος Άιρες
ΑΝΝΑ Ο. (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	άνεχ. Νέαν 'Ορκην 4 'Οκτ. διά 'Αρούμπαν
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (Κοστ.)	έτ.	«Καρρίμπια»	45	10708	άνεχ. Τζιμπούτι 24 Σεπτ. διά Μαντράς
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ.	«Νολίντο»	20	4992	άργει Βαλτιμόρην από 12 Δεκ. 1957
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ.	«Βαλέκας»	45	7149	έφθ. Λός Αντζελες 8 'Οκτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	έτ.	«Σάντα Άννα»	44	7258	διπλήθε Παναμάν 7 'Οκτ. (από Γκούλφορτ)
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (Λιθ.)	έτ.	«Αννίτσα»	44	7165	άνεχ. 'Αμβέρσαν 4 'Οκτ. διά Μπουένος Άιρες
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ. (Λιθ.)	έτ.	«Μίνας»	36	5017	άνεχ. Βρέμην 4 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΤΑΡΕΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Κάνονους»	08	1763	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 29 Σεπτ. διά 'Αρούμπαν
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Κοριάννα»	57	11976	άνεχ. Κατάνων από 16 Νοεμ. 1957
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (Λιθ.)	έτ.	«Σαδόνη»	44	7259	άργει Ελευσίνα από 24 'Ιαν.
ΑΝΤΙΟΝΗ	έτ.	«Μαριτάιμ»	41	7061	άνεχ. Νόσ 6 'Οκτ.
ΑΝΤΡΕ	έτ.	«Ντέλ Νόρτε»	43	7176	άργει Ρόττερνταμ από 1 'Ιαν.
ΑΝΤΩΝΥ	έτ.	«Αντάρες»	44	7126	άργει Χαλκίδα από 11 'Ιαν.
ΑΝΤΩΝΥ II (Λιθ.)	έτ.	«Πασιφίκ»	57	10889	άνεχ. Βρέμην 4 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Πασιφίκ Τράιντιγκ»	57	11009	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 29 Σεπτ. διά 'Αρούμπαν
ΑΝΤΟΝΙΟΣ (Λιθ.)	έτ.	«Γκρίνθιλλ»	43	7244	άργει Κατάνων από 16 Νοεμ. 1957
ΑΝΤΟΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ.	«Σηφάριγκ»	43	7131	άργει Ελευσίνα από 24 'Ιαν.
ΑΟΥΡΟΡΑ ('Ονδουρ.)	έτ.	«Ηγκλ»	44	7249	εἰς Πάλερμον από 5 'Απρ.
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (Λιθ.)	έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	43	7269	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 'Οκτ. διά Κωνστάντζαν
ΑΠΕΣ (Λιθ.)	έτ.	«Απεξ»	41	6706	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 8 'Οκτ. διά Γερμανίαν
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Απόλλων»	10	3314	άνεχ. Αμοτερνταμ 30 Σεπτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΠΟΛΛΩΝ (Λιθ.)	έτ.	«Αθήνιαν»	57	9452	άργει Νέαν 'Ολεάνην από 18 Μαρτ.
ΑΡΑΓΚΟΝ (Λιθ.)	έτ.	«Σεγκόδια»	56	10180	διπλήθε Τρίνινταν 6 'Οκτ. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΑΡΤΚΟΣΥ (Λιθ.)	έτ.	«Φοίνις»	44	7078	άνεχ. Κούν Μπαί 6 'Οκτ.
ΑΡΓΚΥΛΑ (Λιθ.)	έτ.	«Βιλανουέζα»	56	10657	διπλήθε Ντόθερ 7 'Οκτ. διά Πολωνίαν
ΑΡΕΝΑ (παν.)	έτ.	«Φινανσιέρα»	19	1754	άνεχ. Σύρον από 12 Αύγ. 1957
ΑΡΕΤΗ Σ. (Λιθ.)	έτ.	«Άλμπιον»	43	7265	άργει Φάλμουθ από 2 Φεβρ.
ΑΡΕΤΗ	έτ.	«Απόστολο»	20	3330	άργει Φάλμουθ από 11 Φεβρ. 1957
ΑΡΙΑ (Κοστ.)	έτ.	«Σοράγια»	21	1498	άνεχ. Περαιάδ 3 'Οκτ. διά Βόλον
ΑΡΙΑΝΑ (Λιθάνου)	έτ.	«Πυθέας»	21	1153	άργει Κέαν από 5 'Απρ.
ΑΡΙΕΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Κάννονους»	57	11897	άργει Κυνδασσουραν από 30 'Ιαν.
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (Λ. δ.)	έτ.	«Ατλαντίκ Όιλ»	58	23500	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 8 'Οκτ. διά Χούστον
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ.	«Αριστομένης»	43	7254	άργει Ελευσίνα από 11 'Ιαν.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (Λιθ.)	έτ.	«Αγκουαρούστα»	43	7120	άργει Σύρον από 12 Αύγ. 1957
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ.)	έτ.	«Μιραφλόρες»	38	10277	άργει Φάλμουθ από 2 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ.	«Αριστομένης»	43	7244	άργει Αμβούργον από 12 Δεκ. 1957
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Μαριτάιμ»	40	10224	άργει Φερρόλ από 11 Φεβρ.
ΑΡΙΩΝ (Λιθ.)	έτ.	«Αριάτε»	44	7216	άργει Ελευσίνα από 1 'Ιαν.
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Αρίων»	28	1707	διπλήθε Κύπροι πολι 23 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ.	«Φερπλαίν»	53	18283	διπλήθε Σουέζ 9 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΡΜΑΡ (Λιθ.)	έτ.	«Αστρα»	43	7273	άνεχ. Μόμπιλ 7 'Οκτ. διά Σάντος
ΑΡΟ (Λιθ. δεξ.)	έτ.	«Αρο»	30	7221	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Οκτ. διά Κόντινεντ
ΑΡΣΕΝΑ	έτ.	«Μαρπουέντε»	43	7236	έφθ. Ρόττερνταμ 3 'Οκτ.

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

CABLE ADDRESS :
"SMYRNIODI, BALTIMORE"

SHIP SUPPLIES
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

BALTIMORE 2, MD.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 8 'Απρ.
ΑΡΧΑΝΑΞ (λιθ.)	έτ. «Λάιμπ. Ση Τράνσον.»	43	7288	εἰς θέσιν 46.14 B.-7.54 Δ., 'Οκτ. 7 δι' "Αμστερνταμ
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σαουθατλάντικ»	44	7283	έπιοκευαι
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	έτ. «Σιέρρα»	45	7198	άργει Γάνδην ἀπό 13 Μαρτ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άργει Μπρούζες ἀπό 9 Μαρτ.
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πενέντο»	44	7161	άργει Ελευσίνα ἀπό 2 'Απρ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκουέλη»	28	4809	άργει Γάνδην ἀπό 3 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	έτ. «Σάν Γκαμπριέλη»	44	7176	άνεκ. Μοντεβίδεο 29 Σεπτ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	έτ. «Θήρα»	56	12415	άργει Αμπελάκι ἀπό 9 'Οκτ. 1957
ΑΣΠΙΡΕΓ'ΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ντιάμοντι	44	7210	άργει Αμπελάκι ἀπό 8 'Οκτ. 1957
ΑΣΤΡΩΝ	έτ. «Φάργηγουντ»	42	7176	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8560	άργει Κυνόσσουραν ἀπό 26 'Ιαν.
ΑΤΑΛΑΒΙΔΑ (Κοστ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	ἔφθ. Βαλτιμόρων 26 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΪ. ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Κορτελέανες»	43	2861	άνεκ. Σάντος 8 'Οκτ. δι' 'Αμμουαίν Μπαίν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤΕΣ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	ἔφθ. Σάντος 3 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (λ. δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	58	20500	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 26 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	58	20608	άνεκ. Γιοκοχάμαν ἀπό 8 Αυγ. δι' Αυτοραλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΠΑΝΤΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	57	10100	άνεκ. Ρόττερνταμ 27 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ'ΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10096	διπλήθ. Σουέζ 4 'Οκτ. διά Καράται
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10093	άνεκ. Χάμπτον ρόδας 3 'Οκτ. δι' 'Αμμέροαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΕΒΝΟΡ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10092	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10091	άνεκ. Σπάττλ 9 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 5 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ	έτ. «Άστρορολύν»	44	7250	ἔφθ. Βαλτιμόρην 1 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7257	άργει Ελευσίνα ἀπό 15 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	17062	άνεκ. Περα. Κόλπον 6 'Οκτ. διά Χάρηρν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	9869	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 3 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	51	10351	άργει Χάμπτον ρόδας ἀπό 17 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΉΓΚΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	10758	άνεκ. Ρόττερνταμ 6 'Οκτ. διά Τεργεστίν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	9833	άνεκ. Όραν 4 'Οκτ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άργει Ελευσίνα ἀπό 16 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	57	24831	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Οκτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	58	18183	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 3 'Οκτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (λ.δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	58	18500	εἰς Βέλγιον, ὑπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	44	7176	άργει Ελευσίνα ἀπό 23 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57	24812	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λιθ. λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	55	12985	άργει Πειραιά ἀπό 3 'Ιαν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	11322	άνεκ. Φάρα 27 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	11248	άνεκ. Μπάκια Μπλάγκαν 4 'Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	55	11241	άργει Χάμπτον ρόδας ἀπό 28 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	12966	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 3 'Οκτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	12712	ἔφθ. Σάντος 6 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	52	11767	άργει Ελευσίνα ἀπό 29 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7200	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδας 1 'Οκτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑ'ΙΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	14839	άργει Ελευσίνα ἀπό 11 'Οκτ. 1957
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	52	10930	άργει Πειραιά ἀπό 8 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	50	8631	άργει Νέαν 'Ορλεάνην ἀπό 26 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (λιθ.)	έτ. «Ορίόλλα	43	7248	άργει Πειραιά ἀπό 19 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 8 'Οκτ. διά Καριπίτο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	48	10928	άνεκ. Προδίντενς 8 'Οκτ. διά Βενεζουέλαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	10908	ἔφθ. Ροζάριο 28 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	10087	άνεκ. Κόμπο 5 'Οκτ. διά Λός "Αντζελες
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΑΛΑ'ΙΤ (λιθ.)	έτ. «Ουσεαν Κάργκο»	58	10500	άνεκ. Φλώσιγκ 4 'Οκτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ (λιθ.)	έτ. «Ουσεαν Κάργκο»	58	10087	διπλήθ. Γιβραλτάρ 3 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (λιθ.)	έτ. «Ουσεαν Κάργκο»	58	10077	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεκ. Ν. 'Υόρκην 27 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙΓΥ.	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άργει Ελευσίνα ἀπό 30 'Ιαν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	άργει Ελευσίνα ἀπό 6 'Ιαν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10087	άνεκ. Γιοκοχάμαν 3 'Οκτ. διά Βαγκούερ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	άργει Ελευσίνα ἀπό 21 Μαΐου
ΑΤΡΕΥΣ (Κοσταρ. έπιβ.)	έτ. «Άλγκακο»	14	1554	άργει Βρυξέλλας ἀπό 4 Μαΐου
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Άτλαντικ»	27	5214	άργει Ελευσίνα ἀπό 9 Φεβρ.
ΑΥΓΗ (λιθ.)	έτ. «Μπιθέρερ»	56	10312	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 29 'Ιαν.
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλέμα»	42	7177	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 6 Φεβρ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άρκτούρους»	27	5006	άργει Ελευσίνα ἀπό 23 'Οκτ. 1957
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Ρίο Βαλίζο»	44	7198	άργει Φλώσιγκ ἀπό 16 Φεβρ.
ΒΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	17	1293	εἰς Πειραιά ἀπό 21 Αύγ. (έπιοκευαι)
ΒΑΛΜΑΡ (δεξαμ.)	έτ. «Τσεύκαλι»	30	9720	άργει Χάμπτον ρόδας 18 'Ιουλ.
ΒΑΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	άργει Φάλιουσθ ἀπό 20 Φεβρ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Λά Γκουαγιάρι»	44	7211	άργει Φαλιάδηρην ἀπό 22 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άργει Αμστερνταμ ἀπό 24 Δεκ. 1957
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αϊδαλη»	44	7242	άργει Κυνόσσουραν ἀπό 5 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νουέβα Βιστα»	55	10507	άνεκ. Τρίνιταντ 30 Σεπτ. διά Λάδεσντ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίσοιπτο»	12	5944	διπλήθ. Θέουταν 10 Σεπτ. διά Πειραιά
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Φίλαι»	42	6751	άργει Φλένονταρηκ ἀπό 1 Μαρτ.
ΒΕΓΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαρλίντο»	57	21000	άργει Ιννούμια ἀπό 12 Φεβρ.
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)	έτ. «Γκλόμπο»	20	7631	άνεκ. Αντεν 4 'Οκτ. δι' Αγγλίαν
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισρέα»	10	8089	διπλήθ. Σουέζ 8 'Οκτ. δι' Ερυθράν
ΒΙΒΑ II	έτ. «Βίβα»	23	5906	άργει Αμβούργον ἀπό 7 Δεκ. 1957
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρτομάντε»	52	11362	άργει Κυνόσσουραν ἀπό 24 'Ιαν.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. N. I. Γουλανδρῆς	57	28200	διπλήθ. Σουέζ 25 Σεπτ. διά Μένα Σαούδ
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 24 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νουέβα Βιστα»	57	12123	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Οκτ. διά Κιουρασάο
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	έτ. «Βιργίνια»	44	7281	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 15 'Ιαν.
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίο»	42	7076	άργει Σύρον ἀπό 23 Δεκ. 1957
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	άνεκ. Ρόττερνταμ 29 Σεπτ. δι' Αγιον Λαυρέντιον
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23500	έπιοκευαι
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιθ.)	έτ. «Αντες»	56	9462	διπλήθ. Βιρμαλάτρη 4 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδας
ΓΑΛΗΝΗ (λιθ.)	έτ. «Βόγλα»	56	9462	διπλήθ. Γιβραλτάρ 7 'Οκτ. διά Βόρ. Αμερικήν

LOUCAS HAJI IOANNOU
P.O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ,
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΕΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ, & ΟΛΥΜΠΟΣ,

ΤELEGRAMS: LOUCAS JEDDAH

ΓΑΛΙΚΙΑ (λιθ.)	έτ. «Αστούριας»	44	7149	άργει Βρινδήσιον από 10 Φεβρ.
ΓΕΡΟΠΤΟΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7271	άργει Ρόττερνταμ από 5 Νοεμ. 1957
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιθ.)	έτ. «Παντλαντ»	44	7205	άργει Μπρούζες από 22 Φεβρ.
ΓΕΩΒΙΛΑΚΑ (λιθ.)	έτ. «Μίραμάρη»	18	5210	άργει Νοτρεχτ από 25 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΕΑ (λιθ.)	έτ. «Σέντεραλ»	45	7253	άργει Κέιπ Τάουν 3 Οκτ. διά Ντώρμπαν
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζελία»	27	5407	άργει Πέραμα από 8 Αύγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδια»	51	5739	άνεχ. Λός Αντζελες 5 Οκτ. δι' Αγγλίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	έτ. «Μάρ ντελ Πιρέο»	16	1449	άργει Άμπελάκι από 15 Ιαν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (παναμ.)	έτ. «Γιόργκε»	45	522	άνεχ. Λονδίνον 26 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ»	54	18790	διπλήθε Σουέζ 5 Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	όδ. Λύρα	55	10490	άνεχ. Πούλοι Μπούκομ 28 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (Κοστ.)	έτ. «Μέντ-Κόντη»	23	4701	διπλήθε Σουέζ 1 Οκτ. δι' Ερυθράν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιθ.)	έτ. «Έπος»	21	1975	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 2 Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκρέτα»	43	7273	άνεχ. Βρέμην 3 Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Αρκουλ»	22	271	άνεχ. Γένοβαν 6 Οκτ. διά Τεργέστην
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ντέλ Πασιφίκο»	42	7142	άργει Μπρούζες από 7 Απρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	διπλήθε Παναμάν 18 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΚΑΠΙΤΟΛ (λιθ.)	έτ. «Γιούνιον»	28	6610	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 8 Οκτ. διά Χάδρην
ΓΙΟΥΡΠΑΝ ΤΡΕΙΤΙΠΕΡ	έτ. «Γιουρόπολη»	43	7207	άργει Φιλαδέλφειαν από 28 Απρ.
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μπάχιο Σαλίνας»	42	7303	έφθ. Νταμάρι 30 Σεπτ.
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	άνεχ. Περοικόν Κόλπον 28 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΑΥ. ΜΕΝΤ (Ιλίσου)	έτ. «Μέντη»	27	2766	έφθ. Βαλτιμόρην 20 Σεπτ.
ΓΚΕΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ούρανία»	38	9397	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Οκτ. δι' Ούζαν
ΓΚΛΑΝΤΙΕΤ ΙΤΟΡ	έτ. «Πάλμαρ»	43	7252	άνεχ. Γιοκοχάμαν 27 Σεπτ. διά Βαγκούθερ
ΓΚΛΑΝΤΥΣ (λιθ.)	έτ. «Τοστερ Όρε»	43	3304	άνεχ. Ριγιέζαν 4 Οκτ. διά Γιεραλτάρ
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Μίνι Ατλαντικ»	43	7229	εις Φινλανδίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	55	20667	άργει Μπρούζες από 13 Φεβρ.
ΓΚΟΥΛΦΟΥΤΕΡ	έτ. «Εστέλλα»	43	7254	άνεχ. Περο. Κόλπον 20 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΓΛ (λιθ.)	όδ. Γουλανδρή	56	8800	διπλήθε Σουέζ 30 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λιθ.)	όδ. Γουλανδρή	57	8800	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 8 Οκτ. διά Μπολίκ Παπάν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λιθ.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9500	άνεχ. Περο. Κόλπον 18 Σεπτ. διά Λός Αντζελες
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΤΙΠΕΡ (λιθ.)	έτ. «Γουέστερν Τ.Κ.»	58	9000	άνεχ. Περο. Κόλπον 1 Οκτ. διά Λάδεσντ
ΓΟΥΙΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	εις θέσιν 38.38 Β.-123.52 Δ., Οκτ. 2 διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΓΝΗΑΛ (λιθ. δεξ.)	Στ. Νιάρχου	57	26032	διπλήθε Γιεραλτάρ 10 Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52	20131	άνεχ. Πόρι ντε Μπούκ 8 Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΕΤΙΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διενήνης»	57	13750	άνεχ. Πόρι ηρακλειαν 8 Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΟΥΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Γκλέν»	53	13321	άνεχ. Σπέζιαν 4 Οκτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Γκλεϊντ»	52	13005	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (λ. δ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	54	27812	άνεχ. Περο. Κόλπον 4 Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	εις θέσιν 13.29 Ν.-95.47 Α., Οκτ. 2 διά Γκπλόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΝΤΑΝΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	άργει Σκαραμαγκάν από 24 Σεπτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πανοσεάνικη»	55	25317	άργει Σκαραμαγκάν από 3 Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	54	20580	έφθ. Ράς Τανούρα 22 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΤΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	διπλήθε Σουέζ 6 Οκτ. διά Λάδεσντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (λιθ. δεξ.)	Στ. Νιάρχος	57	13750	διπλήθε Φιλαδέλφειαν 5 Οκτ. διά Λάδεσντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	53	20536	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Σεπτ. διά Μπαντάριαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΩΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Θώτη»	43	10591	διπλήθε Σουέζ 6 Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΟΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Θρίφτη»	43	10513	άνεχ. Σκαραμαγκάν από 24 Σεπτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΕΡΙΣΙΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τσέοτος Μπαίνη»	57	25489	άργει Σκαραμαγκάν από 3 Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχος	57	25490	έφθ. Ράς Τανούρα 22 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχος	56	26031	διπλήθε Σουέζ 6 Οκτ. διά Λάδεσντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΖΕΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπέλμοντ»	57	24883	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Οκτ. διά Λάδεσντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	56	26032	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 4 Οκτ. δι' Όλλανδιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κίνκ Ούτλ Μπαίνη»	57	26031	διπλήθε Σουέζ 6 Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μπράντον»	57	25000	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 29 Σεπτ. διά Μένα Σαούδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52	20125	έφθ. Αμοτερνταμ 28 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντ Λάτζιον»	43	7244	άργει Μπρούζες από 6 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντ Λάκη»	42	7257	άργει Σκαραμαγκάν από 10 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (λιθ.)	έτ. «Γουόρλντ Λόγιατλου»	42	7231	άργει Σκαραμαγκάν από 22 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	49	17738	διπλήθε Σουέζ 10 Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (λ. δ.)	έτ. «Γουόρλντ Μάντη»	53	13321	άνεχ. Σόρκην 4 Οκτ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΝΝΕΡ (λ. δ.)	Στ. Νιάρχος	58	21000	διπλήθε Σουέζ 2 Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λιθ. δεξ.)	Στ. Νιάρχος	57	27902	διπλήθε Αζόρας 1 Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λιθ. δεξ.)	Στ. Νιάρχος	57	20019	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 7 Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙΓΑ (λ. δ.)	έτ. «Γουόρλντ Ντείλη»	52	13008	εις θέσιν 22.45 Β.-132.37 Δ., Οκτ. 2 δι' Ανακόρτες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	49	10892	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 Οκτ. διά Καρθαγένην (Κολ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	διπλήθε Σουέζ 3 Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΘΑΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ηότον»	58	14000	εις Σουηδίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μέρκιουρυ Τάνκερς»	55	20731	διπλήθε Γιεραλτάρ 9 Οκτ. διά Λίθανον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	έφθ. Κιουρασάο 29 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ	Στ. Νιάρχου	58	14000	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. Μερκοντίλε Τάνκερ	57	25000	διπλήθε Γιεραλτάρ 6 Οκτ. διά Μπανίας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάιντ»	43	10448	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Οκτ. δι' Αιώνιαν Μπαίν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (λιθ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	άργει Σκαραμαγκάν από 27 Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΕΜΕΝ (λιθ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Οκτ. διά Σπέτζιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	διπλήθε Πρινίνταντ 30 Σεπτ. διά Μπουένος Αύρες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντόρεστ»	57	10449	άνεχ. Αντζελες όπα 4 Σεπτ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	διπλήθε Ούζαν 2 Οκτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΙΓΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τόιλ»	44	10448	άνεχ. Σάντος 15 Σεπτ. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. Γ. Τρανσπόρτερ	43	10195	άργει Σπαραμαγκάν όπα 1 Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΙΡ (δεξ.)	έτ. Γ. Τραβέλελρ	43	10195	άργει Σπαραμαγκάν όπα 16 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρητη	43	10448	άργει Σπαραμαγκάν όπα 29 Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρόφη	43	10195	άργει Σπούντα Καρντόν 25 Σεπτ. διά Σουάνον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρούθη	43	10595	άργει Σπαραμαγκάν όπα 9 Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τράστ	43	10195	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 3 Οκτ. διά Ναγκασάκι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.)	έτ. Γ. Τρεντίσιον	44	10535	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τέμπεστ	45	10570	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΙΤΝ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρέιντ	44	10448	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙΓΟΜΟ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τράιομφ	44	10172	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρέζαρ	43	10488	

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.
SHIPPING AGENTS & STEVEDORES
CALLE COLON 1570
MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP
TELEPHONE : 82226
)) NIGHT : 412905

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	άργει Σκαραμαγκάν από 13 'Ιαν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (λιθ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	58	8000	εις Γαλιάν, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	διπλήθε Σουέζ 5 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 'Οκτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΟΥΡΙ	έτ. «Ατλας»	41	6056	άνεχ. Πουύλο Μπούκοι 16 Σεπτ. διά Κουβεΐτ
ΓΡΑΝΑΔΑ (λιθ.)	έτ. «Σαγκόδια»	56	10180	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 28 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΔΑΦΝΗ (λιθ.)	έτ. «Τρανσοστοεάνικα»	54	5779	άργει 'Αργοστόλιον από 6 'Απρ.
ΔΕΛΦΙΝ (λιθ.)	έτ. «Χιαν»	45	7255	άνεχ. Οζάκαν 17 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.)	έτ. «Ρίο 'Αντον»	45	7252	έφθ. Μπουένος Αύρες 2 'Οκτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7216	άργει Φλώσιγκ από 8 'Απρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουεστ 'Λφρικαν»	55	6100	έφθ. Μπάχια Μπλάγκαν 7 'Οκτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Πάλμα»	44	7153	έφθ. Τσάρλεστον 4 'Οκτ.
ΔΕΣΠΩ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άργει Καλάμας από 16 Νοεμ. 1957
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (παναμ.)	έτ. «Θρή Ντιάμοντς»	21	4012	διπλήθε Σουέζ 6 'Οκτ. δι' Ερυθράν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αγγελίκα»	43	2878	άνεχ. Χαμίνο 6 'Οκτ. δι' Αλεξανδρειαν
ΔΗΜΟΣ (Λιθάνου)	Φ. Κυπριανού	27	4824	έφθ. Καιμάριεν 26 Σεπτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιθ.)	έτ. «Καρντενόζα»	55	10360	διπλήθε Χολτενάου 27 Σεπτ. διά Γδυνιαν
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς»	54	6042	έφθ. Κέιπ Χα.τιέν 8 'Οκτ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Μητία Σαλίνας»	43	7260	άργει Μπρούζες από 25 Μαρτ.
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθ.)	έτ. «Γουορλντούσιν»	43	7031	άργει Πέραμ από 2 'Ιουλ. 1957
ΕΒΗ (λιθ.)	έτ. «Μπάλκι»	43	7247	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 4 'Οκτ. διά Γαλλιαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μονρόβια Τ.»	57	13000	άνεχ. Άντεν 7 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λιθ.)	έτ. «Νταρόκα»	56	10692	άνεχ. Μόζι 27 Σεπτ. διά Κόμπε
ΕΒΗΚΥΝΙΑ	έτ. «Σάν 'Εμιλιο»	44	8247	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 27 Σεπτ. διά Μόμπιλ
ΕΒΗΛΙΖ (λιθ.)	έτ. «Ρίο Καριμπιά»	44	8327	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 27 Σεπτ. διά Νιούπορτ
ΕΒΗΜΠΕΛΛ	έτ. «Σηκρεστ»	44	7253	άργει Ρόττερνταμ από 6 'Ιαν.
ΕΘΝΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τρίτων»	56	10318	εις Κολόμπο από 18 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ειρήνη»	13	1462	έφθ. Φιλαδελφειαν 7 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πουντα 'Αρένας»	29	6941	άργει Μπρούζες από 27 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	11	4465	έφθ. Μπουένος Αύρες 25 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ Λ. (λιθ.)	έτ. «Ελτράνοπορτ»	56	10289	άνεχ. Μπάνιας 3 'Οκτ. διά Βρέμην
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιθ.)	έτ. 'Αντ. Π. Στεφάνου	43	7192	άργει Αμπελάκι από 21 'Οκτ. 1957
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.)	έτ. «Νουέδο Μούντο»	41	7289	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Σεπτ.
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	έφθ. Κολόμπο 8 'Οκτ.
ΕΛΕΝΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βιστα Ρίος»	36	8064	άργει Ρόττερνταμ από 8 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Πουέρτο Λιμπερτάντη»	44	7213	έφθ. Αμοτέρτον 23 Σεπτ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΛΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παπαχρόπιδην»	57	12500	άργει Σύρον από 13 Φεβρ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	43	7218	άργει Φάλμουθ από 2 'Ιαν.
ΕΛΛΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Οξιλιάρ»	30	4123	διπλήθε Τρίνινταν 8 'Οκτ. διά Λιθερουλ
ΕΛΛΗΝΑΡΗ (λιθ.)	έτ. «Μαρπεζά»	44	7138	άνεχ. Περο. Κόλπον 8 Σεπτ. (διαταγάς)
ΕΛΛΗΝ (λιθ.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	είς Ιαπωναν, ύπο συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΝΕΠΟΝΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ελληνεποντος»	44	7189	έφθ. Καλάρο 23 Σεπτ.
ΕΛΛΗΡΑ (λιθ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	άργει Σύρον από 28 'Οκτ. 1957
ΕΛΠΙΣ (λιθ.)	έτ. «Κεςόταμιλ»	44	8541	διπλήθε Σύρον από 12 Μαΐου
ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ	έτ. «Τρανσοπαϊκα»	43	7207	άργει Νιούπορτ από 2 Δεκ. 1957
ΕΜΠΕΡΑΙΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Εμπερλίνιν»	58	21500	άνεχ. Ιαπωναν, ύπο συμπλήρωσιν
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζουάλ»	42	7058	έφθ. Σύρον από 28 'Οκτ. 1957
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	άργει Μπάρρου από 19 Σεπτ. 1957
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)	έτ. «Λατοιφέρους»	43	7264	άργει Βαλτιμόρην από 27 'Απρ.
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόγγος»	41	7122	άργει Κάρδιφ από 28 'Οκτ. 1957
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ντε Μάρφιλ»	44	7245	άργει Ρόττερνταμ από 19 Θερ.
ΕΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Εντυ»	25	3320	εις Ρόττερνταμ από 8 'Απρ.
ΕΠΙΚ (λιθ. Δ.Μ.)	έτ. «Ερκουλες»	58	29200	εις Κόμπε, ύπο συμπλήρωσιν

ΕΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Στάρ»	26	3503	εις Τεργέστην από 29 Αύγ.
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτ. «Άγαντνιτς»	57	10317	άργει Βαλτιμόρην από 28 'Ιαν.
ΕΣΤΕΡΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μαροφάρ»	27	5843	άργει Ρίβερ Μπλακγουάτερ από 12 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	άργει Αργοστόλιον από 31 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Οράνιο»	56	10053	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 29 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε. (λιθ.)	έτ. «Πλός Σάντος»	57	8800	έφθ. Βίλλα Κονοτοπούσιον 28 Σεπτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκ Όιλ»	54	18730	διπλήθε Σουέζ 30 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. Νέπιτουν Τάνκερς	56	30150	διπλήθε Ντόβερ 10 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΟΔΑΛΑΣΣΟΣ	έτ. «Γκόλφο Ντεζεάντον»	44	7264	έφθ. Βαλτιμόρην 7 'Οκτ.
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8800	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Οκτ. διά Κολόμπο
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	έφθ. Βαλτιμόρην 8 'Οκτ. (διά Κόμπε)
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	58	13900	διπλήθε Λάδεστην 21 Σεπτ. διά Πούντα Καρντόν
ΕΥΡΥΚΛΕΑΣ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	άνεχ. Κιασιούνικ 25 Σεπτ. διά Θάσο
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	47	7176	άργει 'Αργοστόλιον από 23 Νοεμ. 1957
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Μπαζίλιο»	57	8775	διπλήθε Παναμάν 8 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ 'Ατλαντικ»	36	9927	άνεχ. Αρούπον 5 Σεπτ. διά Νιού Χάφεν
ΕΥΡΥΝΥΛΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ 'Ατλαντικ»	41	7874	άργει Καρθαγένην από 20 'Ιαν.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν 'Αντόνιο»	45	7170	άργει 'Αργοστόλιον από 26 'Απρ.
ΕΥΡΥΤΑΝ (λιθ.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	άνεχ. Ριγιέκαν 9 'Οκτ. διά Μασσαλίαν
ΕΦΗ (λιθ.)	έτ. «Μαλάγια»	43	7194	άργει Αμπελάκι από 27 'Ιουν.
ZANE B. Λ. (λιθ.)	έτ. «Πόλις Σπίτι»	43	7282	εις θέσιν 47 Β.-14 Δ., 'Οκτ. διά Ρουέν
ZANO (Αιθιοπ.)	έτ. «Ζαννής»	08	1982	άνεχ. Τζιμπούτι 19 Σεπτ. διά Μπάραν
ΖΕΟ Γ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	10641	άργει Τζάκοσνθιλ από 29 Δεκ. 1957
ΖΕΥΡΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	άργει Φλώσιγκ από 7 Σεπτ. 1957
ΖΕΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ούλτραμάρη»	44	4296	έφθ. Κεμπέκ 5 'Οκτ. (διά Καρθαγένην Κολ.)
ZINI (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	άργει Βαλτιμόρην από 23 Μαΐου
ZΟΖΙΑΝ (Κοσταρ.)	Κ. 'Απυκίδης	20	7638	άργει Γένοβαν από 15 Θερ.
ZΟΥΓΙΝΤΕΡΖΗ (λιθ.)	έτ. «Αγκουσαλίντα»	45	7211	άνεχ. Κόμπε 21 Σεπτ. διά Σπάττα
ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Αφρικαν Κέρριερς»	43	8318	άργει Βρέστην από 24 'Ιαν.
ΗΛΙΑΣ (λιθ.)	έτ. «Ηλίας»	42	7025	έφθ. Σάντος 22 Σεπτ.
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7161	άργει Ζεεμπρούγκε από 1 Σεπτ.
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	εις Ρόττερνταμ από 6 Αύγ.
ΘΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ορίζων»	56	10316	άργει Βαλτιμόρην από 10 'Ιαν.

**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 'Οργάνωσις των καὶ τὸ 'Εμπειρον Διδακτικὸν τῶν Προσωπικὸν ἀποτελούμενον ἀπὸ ἀξιωματικοὺς ἐνέργεια, σᾶς ἔγγυνται τὴν ἀσφαλή ἐπιτυχίαν σας εἰς τὰς ἐκάστοτε ἔξετάσεις.
Εἰς τὸ Φροντιστήριον λειτουργεῖ ειδικὸν τμῆμα διεκπεραιώσεων, τῶν ἀπαραίτητων, διὰ τὰς ἔξετάσεις πιστοποιητικῶν, ὡς καὶ τμῆμα πληροφοριῶν.
Δύνασθε νὰ μᾶς γράψητε δι' οινδήποτε ζήτημά σας.
Εκ τῆς Διευθύνσεως

KNOZARKA	έτ. «Ορόγια»	44	7159	έφθ. Σάντε Φε 27 Σεπτ.
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιθ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	άργει Μπρούζες από 2 Απρ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	13	9424	άργει Κυνόδοσουραν από 8 Νοεμ. 1957
ΚΟΜΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 2 'Οκτ. δι' 'Αγγλιαν
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Αγκουΐλλα»	19	2949	έφθ. Λείδες 6 'Οκτ.
KONTINENTAL (λιθ.)	έτ. «Σάν 'Αγκουστίν»	42	7178	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Σεπτ. διά Τάμπαν
KOPH (Κοοταρ.)	έτ. «Οξιλιαρ»	41	5173	έφθ. Ταρραγκώνα 27 Σεπτ.
KOPH (λιθ.)	έτ. «Αγιαλάγκο»	44	7239	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 Σεπτ. δι' Ούζάν
KORMORANT (λιθ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 25 Σεπτ. διά Χόθρων
KORNOURA (λιθ.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	διπλήθε Λάδεστ 30 Σεπτ. διά Σμαλκάντεν
KORFOU ΑΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Ζίτα»	43	7075	άνεχ. Κέπ Τάουν 27 Σεπτ. διά Καναδᾶν
KOSMIK (λιθ. δεξ.)	έτ. «Χομ»	57	30332	εις Βαλτιμόρην από 13 Αύγ.
KOYHN	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7198	άργει Κυνόδοσουραν από 1 Δεκ. 1957
KREESTA (λιθ.)	έτ. «Βιλλαβιδέζα»	44	7187	έφθ. Γλασκώνη 22 Σεπτ.
KRHNES (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μάρα»	56	24000	άνεχ. Αγιον Θραγκίδον από 5 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
KRIE'ITOP (λιθ.)	έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7275	άργει Καλάμας από 2 Μαΐου
KRIESTIAN (λιθ.)	έτ. «Λαιμπρίριαν»	56	4031	άνεχ. Ν. Υόρκην 3 'Οκτ. διά Πουέρτο Λιμπερταντόρ
KRONOS (λιθ.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	άνεχ. Ν. Υόρκην 2 'Οκτ. διά Παραμαρίμπο
KYANOS (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κυανός»	43	10448	άργει Αμπελάκι από 4 'Οκτ. 1957
KYKNOΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	54	10608	άνεχ. Κοιν 3 'Οκτ. διά Κάντλα
KYMO (Κοοταρ.)	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	άργει Κυνόδοσουραν από 31 Μαρτ.
KYMO (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Οκτ.
KYPRINIA (λιθ.)	έτ. «Άντρια»	43	7133	άργει Χαλκίδα από 27 Νοεμ. 1957
KYRIAKOULΑ (Κοοταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	έφθ. Κορούναν 8 'Οκτ.
KΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άργει Βαλτιμόρην από 19 Δεκ. 1957
KΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Ντέ Κάρυκα»	44	7214	άργει Μόμπιλ από 13 'Ιαν.
KΩΣΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Κωπής»	44	7243	έφθ. Χιούστον 9 'Οκτ.
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (Ούρουν.)	έτ. «Ναβ. Κομμέριαλ»	21	1833	εις ταξίδια Πλέιτ
ΛΑΙΑΥ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ. «Εργάσια»	53	11262	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Οκτ. διά Σαιν Κίττ'ς
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπλάτικα»	43	10195	άργει Κυνόδοσουραν από 29 Μαρτ.
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πεντρεγκαλ»	45	7247	άργει Μπαρρόου από 26 'Ιαν.
ΛΑΡΓΚΟ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάργκα»	56	23880	διπλήθε Σουεζ 6 'Οκτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	άνεχ. Λός 'Αντζελες 2 'Οκτ. διά Κιουρασσό
ΛΙΛΑ (λιθ.)	έτ. «Κορούνα»	43	7156	άργει Μόμπιλ από 19 'Απρ.
ΛΙΛΗ (λιθ.)	έτ. «Φορταλέζα»	43	7030	διπλήθε Λάδεστ 28 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7256	άργει Ρόττερνταμ από 26 'Απρ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοοταρ.)	έτ. «Άτλαντικα»	43	7176	άργει Κυνόδοσουραν από 14 Μαρτ.
ΛΟΙΝΤΑ (λιθ.)	έτ. «Ριο 'Αζούλ»	44	8536	άνεχ. Βικτωνα 2 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λιθ.)	έτ. «Γουέστ 'Ιντιες»	44	1910	διπλήθε Παναμάν 5 'Οκτ. (διαταγάς)
ΛΟΥΛΟΥ (Λιθάνου)	έτ. «Λέβαντ»	17	1936	άργει Κυνόδοσουραν από 10 Μαρτ.
ΛΟΥΛΟΥ (παναμ.)	έτ. «Ορίενταλ»	20	2051	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 30 Σεπτ.
ΛΟΥΣΕΥ (λιθ.)	έτ. «Μονρόβια»	57	7350	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΥΡΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Θηάτρα»	43	10428	άνεχ. φιλαδέλφειαν 7 'Οκτ. διά Μπόγκερον
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπράντινη»	44	7160	άργει 'Ελευσίνα από 16 Δεκ. 1957
ΜΑΓΓΑΛΑΝΕΣ (λιθ.)	έτ. «Μαγγαλάνες»	44	7215	άνεχ. Χιούστον 7 'Οκτ. διά Μαντζανίλλο
ΜΑΙΡΗ (Κοοταρ.)	έτ. «Παρένα»	21	1489	διπλήθε Κωνσταντινούπολιν 6 'Οκτ. διά Γαλάτοι
ΜΑΙΡΗ (λιθ.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5685	άργει Μπρούζες από 27 Σεπτ.
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (λιθ.)	έτ. «Διμπτρά»	37	4839	έφθ. Μορμουγκάδ 5 'Οκτ.
ΜΑΙΡΗ - ΣΟΦΙΑ (λιθ.)	έτ. «Αουρόφρα»	57	8000	διπλήθε Σουεζ 29 Σεπτ. διά Μαντράς
ΜΑΚΡΩΝ (λιθ.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	άργει 'Ελευσίνα από 29 'Ιουλ. 1957
ΜΑΛΜΕΝ (παναμ.)	έτ. «Μάστιθλ»	18	920	άργει Πειραιάδ από 1 'Ιουλ.
ΜΑΝΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μάννα»	37	7991	άργει Μπωμόν από 21 'Ιουλ.
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοοταρ.)	έτ. «Ολύμπεντο»	43	7210	άργει Βρινδήσιον από 14 'Ιαν.
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (λιθ.)	έτ. «Μάντισον»	44	7216	έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 'Οκτ.
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λιθ.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	44	7138	άργει Μπρούζες από 11 'Ιουν.
ΜΑΟΥΝΤ ΘΕΡΥΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7128	άνεχ. Γένοβαν 9 'Οκτ. διά Σάντος
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λιθ.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	άργει Εργασίαν από 27 Φεβρ.
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ	έτ. «Ράλλο»	19	6862	έφθ. Κέπ Τάουν 29 Σεπτ.
ΜΑΡΑΘΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσαν Κάρυκο»	56	20500	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7244	εις Πόρτλαντ (Όρ.) από 30 Αύγ.
ΜΑΡΘΑ (Κοοταρ.)	έτ. «Λά Προπέλλα»	34	4163	εις 'Αμβούργον (έπισκευαι)
ΜΑΡΙΑ II. (λιθ.)	έτ. «Κριότομπαλ»	44	7163	διπλήθε Σουεζ 18 Σεπτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΜΑΡΙΑ Λ. (λιθ.)	έτ. «Κοντάνιαν»	56	10311	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 'Οκτ. διά Κιασσιούγκ
ΜΑΡΙΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Γουέστ 'Αφρικαν»	56	6250	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ. διά Χούστον
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ (λιθ.)	έτ. «Παρπάντα»	44	7289	άργει Βάλον από 5 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέναρα»	43	7176	άργει Αργοστόλιον από 14 Δεκ. 1957
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)	έτ. «Μαγκλιβέρας»	45	8966	διπλήθε Σουεζ 29 Σεπτ. διά Σάντος
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοοταρ.)	έτ. «Αρκουλ»	22	4949	άργει Ρέτζιο από 28 'Ιαν.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 2 'Οκτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	εις Αύγούστον 2 Σεπτ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8046	άνεχ. Τάμεσιν από 6 'Ιουν.
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ II. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	40	8142	άργει Γάνδην από 14 'Απρ.
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιθ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7242	εις Τάραντα, ύπο συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Νέπτουνη»	58	8700	άργει 'Αμπελάκι από 1 'Οκτ. 1957
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοοταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	άργει Αμδούργον από 24 Νοεμ. 1957
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λιθ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7245	εις Πειραιάδ 2 'Οκτ.
ΜΑΡΙΟΝΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Αρντένα»	46	9091	άνεχ. Χάρδαν από 22 Μαΐου
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμ.-'Εουρόπα»	44	10668	άργει Αύγούστον από 16 Μαΐου
ΜΑΡΙΣΤΕΡΛΑ (λιθερ.)	έτ. «Μαριστρέλλα»	21	8396	άργει Σπέτζιον από 14 'Οκτ. 1957
ΜΑΡΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Εύκαριερς»	43	7033	άνεχ. Βαγκούδεο από 5 Σεπτ. διά Κοκούμπο
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιδερσαλ»	55	8961	άργει Σπέτζιον από 18 'Απρ.
ΜΑΡΣΑΔΑ (λιθ.)	έτ. «Μάρσαλ»	44	7212	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 28 Σεπτ.
ΜΑΡΣΕΑ Μ. Χ. (λιθ.)	έτ. «Τράνσοπτ»	44	7251	άνεχ. Φόλεύ 8 'Οκτ. διά Μπάνιας
ΜΑΣΚΟΤ	έτ. «Ορίενταλ»	17	2042	άργει Πειραιάδ 2 'Οκτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κόδομικ»	55	23871	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΚΟΜΗΝΗΣ Κ.	έτ. «Μίνωας»	27	2457	διπλήθε Τζιμπούτι 4 'Οκτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιθ.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 4 'Οκτ. διά Βηρυττόν
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπόσα»	54	18763	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονβία»	57	8906	διπλήθε Εξετασεών 21 'Ιαν.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	55	8425	άργει 'Ελευσίνα από 21 'Ιαν.
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (λιθ.)	Δ. Καπότας	20	1512	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 4 'Οκτ. διά Βηρυττόν

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

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

Εις τὰ Φροντιστήρια Α.Ν.Φ.Ε.Ν. λειτουργούν κανονικώς καθ' όλην τὴν διάρκειαν τοῦ έτους όλα τὰ τμήματα διά τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος οἰασδήποτε τάξεως.

Πάντοτε, ή Διεύθυνσιν καὶ οἱ κ. κ. Καθηγηταὶ οἱ όποιοι εἰνέασιωνατικοὶ τοῦ Β. Ν. ἐν ἐνεργείᾳ, εὐρίσκονται KONTA ΣΤΟΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΧΗΝ ΕΩΣ ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ.

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

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

'Εκ τῆς Διευθύνσεως

ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7250	εις Σάντεφιορδ ἀπὸ 7 Νοεμ. 1957
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	εις Πειραιά ἀπὸ 15 Αὔγ. (έποκευαι)
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μάρ Μπάπη»	42	6997	ἀργεὶ Ηόττερνταμ ἀπὸ 27 Οκτ. 1957
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	ἀνεχ. Τζιμπούτι 28 Σεπτ. διὰ Καλκούτταν
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Μοντετζούμα»	43	7132	ἀργεὶ Πειραιά ἀπὸ 23 Νοεμ. 1957
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κομμέροιαλ»	43	7188	ἀργεὶ Σύρου ἀπὸ 7 Δεκ. 1957
ΘΕΟΠΑΝ (λιθ.)	έτ. «Τρανσποαίφικ, Τ.Κ.»	43	7240	ἀνεχ. Γρ.νινταντόνι ἀπὸ 2 Σεπτ. διὰ Καναδᾶν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λιθ.)	έτ. «Λας Περλας»	43	7167	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 'Οκτ. διὰ Γένοβαν
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κομμέροιαλ»	43	7185	ἀργεὶ Καλάμας ἀπὸ 15 'Οκτ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνδ.)	έτ. «Εύτολμια»	43	7176	διπλήθε Τρινιντάντ 5 'Οκτ. διὰ Λάδσεντ
ΙΝΤΑΣ ΓΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	ἀνεχ. Σπαττλ 8 'Οκτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΙΝΤΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαιφάρη»	56	10410	διπλήθε Ουράν 8 'Οκτ. δι' Ελλάδα
ΙΩΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ναδίκ Κριοτομπάλ»	44	7176	έφθ. Λός Αντζελες 8 'Οκτ.
ΙΟΥΛΙΑ Κ.	έτ. «Πετρόλεσεουμ Κ.Κ.»	53	13555	ἀνεχ. Σπαττλ 1 'Οκτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μαιφάρη»	56	10422	διπλήθε Σουέζ 29 Σεπτ. διὰ Περα. Κόλπον
ΚΑΔΜΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσοσεανού»	53	15826	ἀνεχ. Τρινιντάντ ἀπὸ 10 Αὔγ. δι' Ινδονησίαν
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Νάδιγκ Κριοτομπάλ»	44	7198	έφθ. Νέαν Ύόρκην 30 Σεπτ.
ΚΑΙΤΗ Δ. (λιθ.)	έτ. «Τρανσόδεεαν»	53	13485	ἀργεὶ Σιγκαπούρων ἀπὸ 14 'Ιουν. 1950
ΚΑΛΛΗ (λιθ.)	Γ. Χατζηλίας	44	7223	έφθ. Νεάπολιν 7 'Οκτ.
ΚΑΛΛΗ Λ. (λιθ.)	έτ. «Τζουλία - Νίκο»	22	1323	έφθ. Δουκέργην 3 'Οκτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιθ.)	έτ. «Σάουε Ατλάντικ»	56	10122	ἀργεὶ Κιελον
ΚΑΛΩΦΑ	έτ. «Χάρρο»	58	13750	ἀργεὶ Φάλμουθ ἀπὸ 13 'Ιαν.
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Κορεαντόρ»	43	7176	διπλήθε Χολτενάου 17 Σεπτ. διὰ Γδύνιαν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Πλατοφίκα»	41	7176	ἀνεχ. Γκάλθεστον 5 'Οκτ. δι' Αμβούργον
ΚΑΝΤΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαρίν Τράπορτ»	57	8650	ἀνεχ. Μπουένος Αύρες 9 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Ελ Τρέιντερς»	44	7255	έφθ. Μπέλφαστ 3 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Αουρόρα»	57	8758	έφθ. Αμβέρσαν ἀπὸ 18 'Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοοτ.)	έτ. «Κάλφα»	26	2031	έφθ. Μπουένος Αύρες 1 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Αρεκούπα»	43	7257	έφθ. Μπουένος Αύρες 23 'Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοοτ.)	έτ. «Κανόπους»	44	7138	ἀνεχ. Μόντρεαλ 29 Σεπτ. δι' Αρούμπαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	53	12897	ἀργεὶ Κυνόσουρων ἀπὸ 22 Αὔγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοοτ.)	έτ. «Απηγανος»	44	7279	έφθ. Κουβέιτ 26 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοοτ.)	έτ. «Τράνονπορτ»	41	5588	έφθ. Αμπελάκι ἀπὸ 25 Νοεμ. 1957
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοοτ.)	έτ. «Κρήνη»	43	1790	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. διὰ Βαμπόα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Φιάντζις»	56	10015	ἀργεὶ Καλάμας ἀπὸ 2 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοοτ.)	έτ. «Λουντεφιονίδη»	24	5185	εφθ. Σπετζιαν 1 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Φιάντζις»	56	10015	ἀνεχ. Αλγερίουν 28 Σεπτ. διὰ Ραθένναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (λιθάν.)	Ν. Ι. Νομικός	07	1075	ἀργεὶ Καλάμας ἀπὸ 20 'Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (λιθ.)	έτ. «Λουνίνιδη»	19	5173	έφθ. Βάγεριον 1 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνιδη»	20	6157	άνεχ. Ιτισαδώνων 8 'Οκτ. διὰ Γκρανθίλλ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοοτ.)	έτ. «Τράμπη»	55	8798	έφθ. Αμβέρσαν 7 'Οκτ. διὰ Φλώσιγκ
ΚΑΠΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (λιθ.)	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1606	έφθ. Κόρραμασχρ 26 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΝ ΔΑΣΚΑΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τράμπη»	54	8005	πυρελήνηπον εις δίνιν
ΚΑΠΤΑΝ ΘΕΟ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	28	2407	ἀργεὶ Πέραμα ἀπὸ 19 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΝ ΘΕΟ (δεξ.)	έτ. «Μαγγιόρα»	34	1803	ἀργεὶ Καλάμας ἀπὸ 2 'Ιαν.
ΚΑΠΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Λουνίνιδη»	19	5331	έφθ. Χούγκ Κόγκ 1 'Οκτ.
ΚΑΠΤΑΝ Μ. ΛΥΡΑΣ (λ.)	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	άνεχ. Βέρα Κρούη 30 Σεπτ. διὰ Πουέρτο Ρίκο
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (λ.δ.)	έτ. «Κρίνα»	57	9235	εις Ριγιέκαν, υπὸ συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ιρίς»	42	6782	άνεχ. Σπαττλ 30 Σεπτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΚΑΠΤΑΝ ΖΑΣΚΑΛΟΣ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	58	8000	εις Μπουένος Αύρες 27 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΝ ΖΕΩ (λιθ.)	έτ. «Άντόρα»	43	7129	εις Κυνόσουρων ἀπὸ 27 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΝ ΖΕΩ (δεξ.)	έτ. «Στάρ»	41	8325	εις Ηλείαν 9 'Οκτ. δι' Ινδίας
ΚΑΠΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7123	ἀνεχ. Χοῦτον 7 'Οκτ. διά Μαρακάϊμπο
ΚΑΠΤΑΝ Μ. ΛΥΡΑΣ (λ.)	έτ. «Εθερμία»	58	8961	έφθ. Αλεξανδρείαν 9 'Οκτ.
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (λ.δ.)	έλληνικά συμφέροντα	45	10523	διπλήθε Σουέζ 9 'Οκτ. δι' Ινδίας
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κορτέζη»	43	7161	ἀργεὶ Ελευσίνα ἀπὸ 7 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	ἀνεχ. Χοῦτον 7 'Οκτ. διά Μαρακάϊμπο
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ (λιθ.)	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	έφθ. Αμπελάκι ἀπὸ 29 Μαρτ.
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΣΤΑΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαρίν Στάρ»	44	10551	εις Πειραιά ἀπὸ 10 Σεπτ.
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιθ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	εις Βαλτιμόρην ἀπὸ 25 Αὔγ.
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοοταρ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	ἀργεὶ Μπρούζες ἀπὸ 15 'Ιαν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10268	έφθ. Μαντράς 8 'Οκτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕΥ'ΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	42	9796	διπλήθε Σουέζ 6 'Οκτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πίονιρ»	36	10291	
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (λιθ.)	έτ. «Τρανοκοντινένταλ»	43	7150	
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Πλανμάρ»	43	7245	
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	
ΚΑΤΑΛΩΝΙΑ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	42	7120	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρρέτο»	43	7068	
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Σάν Μπερντάνο»	45	7255	
ΚΑΤΙΝΑ (Κοοταρ.)	έτ. «Ροσίνο»	13	2000	
ΚΕ'ΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ηοντέλινταντ»	57	12500	
ΚΕ'ΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έλληνικά συμφέροντα	43	7093	
ΚΕ'ΙΠ ΠΑΛΑΜΑΣ	έτ. «Χάρτλαντη»	42	7176	
ΚΕ'ΙΠ ΡΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Οσεάνικα»	44	7141	
ΚΕ'ΙΠ ΣΤΑΡ	έτ. «Λαιμπιπέριαν»	44	7281	
ΚΕ'ΙΠ ΩΡΑ	έτ. «Γκάλλαρο»	37	5282	
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κάνονους»	41	7431	
ΚΕΦΑΛΑΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τζ. Σε Τσανόπορτ»	26	5717	
ΚΗΦΕΥΣ (λιθ.)	έτ. «Τρανοκοντινένταλ»	43	7150	
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ (άγγλ.)	έτ. «Νταλάχαουζ»	57	9153	
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μυρμηδώνη»	58	20500	
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιθ.)	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Τράμπη»	43	7248	

A DEN

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.,

Steamship Agents & Stevedores

P.O.B 55 (crater)

Tel. Add. "PHRONTIS,

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

Affiliated with:

RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ (Κοστ.)	έτ.	«Πιουνάιτεντ»	41	7195	άργει 'Αμβέρσαν ἀπό 12 Δεκ. 1957
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (λεβ.)	έτ.	«Ματζεολιά»	27	6144	άνεχ. Περοικόν Κόλπον 5 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΜΑΤΟΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ.	«Νόρθ Παισίφικ	43	7176	έφθ. Σαντακάν 5 'Οκτ.
ΜΑΧΗΤΗΣ (λιθ.)	έτ.	«Πιουνιβέρσαλ»	57	9200	έφθ. Μάναχ Μπλάκων 8 'Οκτ.
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ.	«Ινκάικα»	45	7254	έφθ. Βαγκούμερ 5 'Οκτ.
ΜΕΛΙΤΗ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Αλγιέργκας»	57	11800	άνεχ. Λιθόρον 19 Σεπτ. διά Καριπίτο
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιθ.)	έτ.	«Λινάρές»	44	7198	άργει Φάλμουθ ἀπό 17 'Οκτ. 1957
ΜΕΜΟΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Πανεξίτο»	44	10611	διπλής Σουέζ 1 'Οκτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ.	«Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	άργει Κυνόσουραν ἀπό 7 Μαρτ.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Αστούριας»	58	21000	εις 'Ισπανίαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΜΕΡΑΙΝ (λιθ.)	έτ.	«Σάντ Πέντρο»	45	7190	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Οκτ.
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΓΩ (λιθ.)	έτ.	«Εύπότημα»	58	8961	έφθ. Κόλδουπο 20 Σεπτ.
ΜΙΚΑΕΛΛΑ (παν.)	έτ.	«Μίκαελλα»	42	2847	άργει Γένοβαν ἀπό 21 Σεπτ.
ΜΙΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Καστέλλα»	55	20630	άνεχ. Περο. Κόλπον 6 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ.	«Μίντρικ»	25	6806	εις Σουματράν ἀπό 12 Μαρτ.
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Η. Κορντόμπα»	44	7215	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ.
ΜΙΡΑΝΤΟΡ (δεξ.)	έτ.	«Μιραντόρ»	57	21000	εις 'Αλεξανδρέτταν ἀπό 26 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λιθ.)	έτ.	«Σαιν Μικέλη»	29	2666	έφθ. Μορμουγκά 6 'Οκτ.
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	έτ.	«Άρθιγκταν»	43	7228	άργει Γάνδην ἀπό 24 'Ιαν.
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Φορμεντάτρο»	56	8390	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Οκτ.
ΜΙΧΑΗΑ Ζ. (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Πουέρτο Ρίκο»	37	7140	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 8 'Οκτ. διά Περουβίαν
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λιθ.)	έτ.	«Αντριά»	56	8000	άνεχ. Μπουένος 'Αρερς 28 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ	έτ.	«Οσεανικ Πετρόλεουμ»	57	24000	διπλής Σουέζ 6 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δεξ.)	έτ.	«Σάντ Αντρές»	53	11289	άνεχ. Χάμπτον πόρταν 29 Σεπτ. δι' 'Αμμουδιν Μπαίν
ΜΟΝΒΟΒΙΑ (λιθ.)	έτ.	«Ηοτέρνι»	43	6674	έφθ. Κουβένι 11 Σεπτ.
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δεξ.)	έτ.	«Ιντερνάσιοναλ»	57	12400	διπλής Πόρτ Σαϊδ 3 'Οκτ. δι' 'Ισπανίαν
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (λιθ.)	έτ.	«Μοντεπλάτα»	42	7137	άργει Μπρούζες ἀπό 7 Μαΐου
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λιθ.)	έτ.	«Καλλάδο»	43	7125	άργει Κυνόσουραν ἀπό 20 Μαρτ.
ΜΠΑΖΙΑ II (λιθ.)	έτ.	«Ντιέγκο»	45	7176	άνεχ. Μπιζέρταν 5 'Οκτ. διά Μαδαγασκάρην
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Σεγκούριτας»	55	9922	άνεχ. Κόμπε 7 'Οκτ. δι' 'Αγιον Θραγκίσκον
ΜΠΑΤΗΣ (λιθ.)	έτ.	«Δροντέρα»	56	10661	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Οκτ.
ΜΠΕΝΤΙΤΑ (λιθ.)	έτ.	«Ελλακάριερς»	44	7233	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 27 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (λιθ.)	έτ.	«Μπετακούριζ»	44	7289	άργει Επιτωτές ἀπό 12 Σεπτ.
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λιθ.)	έτ.	«Μπετακρούζ»	44	7235	άργει Ντωντές ἀπό 18 'Ιουν.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ.	«Ντιαμάντε»	56	10061	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδας
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ	έτ.	«Άλμα»	44	7256	άργει Νιούπορτ ἀπό 23 Σεπτ. 1957
ΜΠΡΙΓΚΙΤΑ (δεξ.)	έτ.	«Στανδόλι»	30	9243	διπλής Σουέζ 26 Σεπτ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	έτ.	«Γκαρραγούαίν»	42	7303	άργει Μασσαλίαν ἀπό 17 Σεπτ. 1957
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιθ.)	έτ.	«Μαραθών»	43	7314	άργει Μπρούζες ἀπό 4 'Απρ.
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ.	«Σάντα Βαρδύρα»	16	3528	άργει Κυνόσουραν ἀπό 8 Δεκ. 1957
ΜΥΡΙΑΜ III. (λιθ.)	έτ.	«Οδεαν Τ. Λ.»	45	7255	άνεχ. Ελευσίνα 9 'Οκτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΜΥΤΤΟ	έτ.	«Αρίστα»	43	7176	άργει Μπρούζες ἀπό 12 Μαρτ.
ΜΥΤΡΟ					
ΝΑΒΑΡΡΑ (λιθ.)		«Τόδα»	18	2297	
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λιθ.)		«Έλληνικά συμφέροντα	42	7131	
ΝΑΙΝΙΑΝΤ		«Ιντάλγκο»	56	9990	
ΝΑΠΙΕΡ (λιθ. δεξ.)		«Σάν Ρόκο»	25	4954	
ΝΑΣΙΟΝΑΑ ΓΙΟΥΝΤΙ (λιθ.)		«Μοντεβέρντι»	57	24000	
ΝΑΣΙΟΝΑΑ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ.)		«Νόγια»	45	7176	
ΝΑΣΙΟΝΑΑ ΛΙΜΠΕΤΤΡ (λιθ.)		«Νάσιοναλ»	44	8500	
ΝΑΣΙΟΝΑΑ ΠΑΟΥΕΡ (λιθ.)		«Νάσιοναλ»	56	9970	
ΝΑΣΙΟΝΑΑ ΠΙΓ' Σ (λιθ. δεξ.)		«Πανεξίτο»	43	10611	
ΝΑΣΙΟΝΑΑ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λιθ.)		«Βιάννα»	56	10044	
ΝΑΣΙΟΝΑΑ ΠΡΟΓΡΚΕΣ (λιθ.)		«Νάσιοναλ»	56	9972	
ΝΑΣΙΟΝΑΑ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιθ.)		«Νάσιοναλ»	43	8510	
ΝΑΣΙΟΝΑΑ ΤΡΕΓ' ΙΝΤΕΡ (λιθ.)		«Νάσιοναλ»	43	8490	
ΝΑΣΙΟΝΑΑ ΘΑ'Υ ΤΕΡ (λιθ.)		«Άλμαγκρο»	43	7228	
ΝΑΣΙΟΝΑΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λιθ.)		«Άλμανκρο»	43	8479	
ΝΑΣΙΟΝΑΑ ΧΟΠ (λιθ.)		«Αντροβάτορ»	43	8428	
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δεξιού)		«Αχιλλέων»	58	12524	
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λιθ. δεξ.)		«Μάρκραντι	57	24150	
ΝΕΒΑΔΑ (λιθ.)		«Νεθάδα»	29	4142	
ΝΕΛΛΑ		«Νέλλα»	38	5106	
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθ.)		«Εσπέρια»	54	5669	
ΝΕΦΕΛΗ (λιθ. δεξ.)		«Πολάρις»	58	25000	
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιθ. δεξ.)		«Πέργκο»	52	11267	
ΝΙΚΟΛΑΑΣ (λιθ. δεξ.)		«Πετρόλεουμ»	53	12395	
ΝΙΚ Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ		«Σάντα Μαρίνα»	18	2437	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ		«Ντονόζο»	44	7255	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιθ.)		«Λειβάδια»	43	7121	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λιθ. δεξ.)		«Πίονιρ»	37	7991	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (λιθ.)		«Έλληνικά συμφέροντα	43	7294	
ΝΙΚΟΛΟΔ (λιθ.)		«Παναμά»	42	7290	
ΝΙΚΟΣ		«Αζόρες»	45	7003	
ΝΙΚΟΣ Σ. (λιθ.)		«Τρικοντίνενταλ»	44	7275	
ΝΙΚΥ (λιθ.)		«Πουέρτο λά Πλάτα»	53	9188	
ΝΙΚΟΙΔΑ (Κοσταρ.)		«Αφρόσεσα»	18	3335	
ΝΟΕΜΗ (Κοστ.)		«Παναμ-Γιουρόπα»	28	9002	
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λιθ. δεξ.)		«Παναμ-Γιουρόπα»	28	6857	
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)		«Πολαμέντες»	56	10632	
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)		«Πανκοκούντα»	58	10600	
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιθ.)		«Πετρόλεασ»	52	12191	
ΝΟΡΘ ΚΙΓ'Κ (δεξ.)		«Παλμύρα»	53	5826	
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιθ.)		«Πετούνισ»	41	5079	
ΝΟΡΘ ΛΑΙΑΗ (λιθ.)		'Αντ. Παπαδάκης	58	12500	
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (λιθ. δεξ.)		«Πετρολέαρ»	55	18210	
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λιθ. δεξ.)		«Πρίμουλα»	43	7027	
ΝΟΡΘ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ.)		«Πετρόλεασ»	52	12029	
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)		«Μπέλ Μόντε»	44	7248	
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ		«Ατλάντικα»	44	7054	
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ		«Σίλετ»	42	7251	
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ		«Νέπτουνη»	22	7765	
ΝΟΡΜΑ (δεξ. Κοστ.)		«Θάραλον»	45	7148	
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ		«Θάραλον»	43	7176	
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ		«Θάραλον»			

FIRST ESTABLISHED 1928

SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.

SHIPPING AGENTS

IMPORTERS & DISTRIBUTORS

MANUFACTURERS REPRESENTATIVES

PORT SAID (EGYPT)

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

Head Office

30, Fouad 1st Avenue

Depots:

5, Tantah Street

30, Fouad Street

Branch Office

Rached Street

Tel. 2012

PORT-TEWFIK (Suez)

ΝΟΥΤΣΙ (λιθ.)	έτ. «Λιμπέρ. Θράίτερι»	44	7061	άνεκ. Τσωρτσιλ 5 'Οκτ. διά Κόντινεντ
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	έτ. «Ούντγουαρντ»	58	29000	έφθ. Βαλτιμόρην 5 'Οκτ.
ΝΤΑΡΝΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12577	άνεκ. Βαλτιμόρην 28 Σεπτ. διά 'Αρούμπαν
ΝΤΑΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιθάλετ»	24	5789	έφθ. Κιουρασάο 2 'Οκτ.
ΝΤΕΒΟΝ (λιθ.)	έτ. «Βιλλανουέβα»	56	10545	έφθ. Πόρτ 'Αλφρεντ 6 'Οκτ.
ΝΤΕΛΙΚΗ ΓΚΑ (λιθ.)	έτ. «Σή 'Εντερπράΐ»	58	12800	εις 'Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΝΤΕΡΠΙΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαΐν»	57	10200	έφθ. Βαγκούθερ 3 'Οκτ. (δι 'Ιαπωνίαν)
ΝΤΟΜΙΝΕ'ΙΤΟΡ	έτ. «Παρνασσός»	44	7256	άργει Ντάρτμουθ άπό 13 Μαρτ.
ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Νούέδα Βιστα»	46	8257	εις θέσιν 36.15 Β.-4 Δ., Σεπτ. 13, διά Βενεζουέλαν
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτα Μαντρίνα»	31	8210	άργει Ντάρτμουθ άπό 17 'Ιουλίου.
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν.-'Ευρόπα»	58	9500	εις Τεργέστην, ύπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν-'Ευρόπα»	57	9400	έφθ. Χούστον 2 'Οκτ.
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν-'Ευρόπα»	54	11208	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 28 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν-'Ευρόπα»	57	9400	άνεκ. Χούστον 27 Σεπτ. δι 'Αμερέσαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν-'Ευρόπα»	56	8716	άνεκ. Κράλεστον 25 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λιθ.)	έτ. «Έθυμράνιο»	58	10360	εις Τόκιο άπό 29 Αύγ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Παναμέν-'Ευρόπα»	55	11380	άνεκ. Ν. 'Υόρκην 2 'Οκτ. διά Μαρακάϊμπο
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμέν-'Ευρόπα»	55	8690	διήλθε Ντόρθερ 10 'Οκτ. δι 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπά»	44	7244	άργει Κάρδφι άπό 30 Αύγ. 1957
ΝΤΟΡΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Ρεζολόύτ»	56	10580	έφθ. Βαγκούθερ 3 'Οκτ.
ΝΤΟΡΙΚ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7190	άργει Κυνόδουραν άπό 30 'Ιουλ.
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	εις 'Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΡΣΕΤ (λιθ.)	έτ. «Ιντερκοντίνεταλ Τρ.»	58	10200	άργει Τάραντα άπό 26 Φεβρ.
ΝΥΜΟΗ	έτ. «Τρανσοστεάνικα»	54	8062	εις Πέραμα 28 Σεπτ.
ΟΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Οία»	11	1881	έφθ. Λούμπεκ 30 Σεπτ.
ΟΙΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΗΝ	έτ. «Σάν 'Αντόνιο»	43	7051	άργει 'Αμπελάκι άπό 2 'Ιουν. 1957
ΟΙΚΑΤ (λιθ.)	έτ. «Καρμέλο»	43	2875	διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Οκτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΙΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσαστάλντικα»	53	17362	άργει Φερρόλ άπό 3 'Απρ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	13652	εις Ρόττερνταμ άπό 5 Αύγ. (έπιοκευαί)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13652	άνεκ. Σάντος 7 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	άνεκ. Αμβούργον 21 Σεπτ. δι 'Αμμουδαίν Μπαιν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΜΕ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	48	11298	εις Αμβούργον άπό 26 Μαρτ. (έπιοκευαί)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙ'ΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	14047	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (λ. δ.)	έτ. 'Αρ. 'Ονάσον	58	27500	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	50	17791	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	53	14221	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΛΑΪΤ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτσ»	53	14009	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	49	17725	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΛΕΓ'ΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13678	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	53	13660	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΙΡΙΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13934	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	55	13700	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'Γ'Λ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13713	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	55	13934	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13665	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάνούταν 'Ατλαντικι	55	18790	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	55	13934	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	20595	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13665	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	49	17792	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	49	17792	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΓ'ΙΜ	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	50	17791	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13580	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουνσάναντο»	54	20611	
ΟΙΛΥΜΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονούδαρο»	43	7028	
ΟΙΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	
ΟΙΜΝΙΟΥ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ομνιούσι Κέρριερ»	43	7256	
ΟΙΜΝΙΟΥ ΦΡΑΙΤΕΡ	έτ. «Ομνιούσι Φράιτερ»	44	7255	
ΟΙΜΝΟΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ενωσιές»	12	2174	
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λά 'Εμπρέσα»	55	20616	
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιθερ.)	έτ. «Νόρλο»	43	7211	άργει 'Αγ. Φραγκίσκον άπό 2 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερ»	52	12065	άνεκ. Ν. 'Ορλεάνην 7 'Οκτ. διά Μαρακάϊμπο
ΟΣΕΑΝ ΝΙΜΕΤ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν Τρ.»	44	7176	άργει Βαλτιμόρην άπό 5 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιδλλ»	43	7176	άργει Κιελώνι άπό 8 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μπλού Μπαιν»	43	7194	άνεκ. Ράς Τανούρα 3 'Οκτ. διά Τρίνινταν
ΟΣΕΑΝ ΣΗΘ (λιθ.)	έτ. «Χάνοβερ»	42	7221	διήλθε Σουέζ άπό 4 Σεπτ. διά Μένα Σαούδ
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)	έτ. «Χάνοβερ»	43	7256	άνεκ. Περο. Κόλπον 25 Σεπτ. δι 'Αγ. Φραγκίσκον
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	52	11349	εις Κιελον άπό 29 'Απρ. (έπιοκευαί)
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑΊΖ	έτ. «Αουντάρι»	23	7246	διήλθε Τρίνινταν 5 'Οκτ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΟΥΑΐΤ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Ούάΐτ Στάρ»	44	7248	άργει Φερρόλ άπό 22 Δεκ. 1957
ΟΥΛΙΣΣΕΣ ΙΙ. (λιθ.)	έτ. «Ούλισσες»	42	7234	άνεκ. Ρίζερ Μπλαγκουώντερ άπό 23 Αύγ. 1957
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	άνεκ. Τρίνινταν 6 'Οκτ. διά Παραμαρίμπο
ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ούρανία»	32	6430	άνεκ. Κάλθεσον 7 'Αυγ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	άργει Βαλτιμόρην άπό 24 Δεκ. 1957
ΟΥΡΑΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Όρια»	56	12807	άργει Κυνόδουραν άπό 7 Αύγ. 1957
Π. ΠΡΕΚΛΑ	έτ. «Πανώρα»	43	7224	άνεκ. Σάντος 8 'Οκτ. διά Καριπίτο
ΠΑΓΛΙΤΩΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7176	άργει Γιασδάτα 25 Σεπτ. διά Κιασοιούγκ
ΠΑΛΑΜΑ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7136	άργει Χαλκίδα άπό 14 'Απρ.
ΠΑΛΜΙΤΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πλάμα»	20	5182	άργει Βαγκούθερ άπό 13 Αύγ.
ΠΑΝ	έτ. «Άριας»	56	10496	άργει Χαλκίδα άπό 4 Δεκ. 1957
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολύκολα»	26	4494	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 Σεπτ. διά Βέρα Κρούζ
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πόρτο 'Αλεγκρέ»	56	16100	άργει Βαλτιμόρην άπό 18 Αύγ. 1957
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΛΤΗ (λ.)	έτ. «Κασάγια»	58	10700	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 'Οκτ. διά Μορμουγκάο
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Άκμε»	57	10000	άνεκ. Γιοκοχάμαν 5 'Οκτ. διά Βαγκούθερ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιθ.)	έτ. «Βαλιέντε»	55	9857	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 9 'Οκτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. (λιθ.)	έτ. «Ελικίνικ Τράνσοπτη»	57	8500	εις Ρόττερνταμ άπό 19 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΖΥΛΑΣ	έτ. «Αντάριος»	44	7212	διήλθε Παναμάν 9 'Οκτ. (άπο Ζαμάϊκον)
ΠΑΝΑΓΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν 'Ιγνάτιο»	44	7281	άργει Θόδεύ άπό 6 Φεβρ.
ΠΑΝΔΩΡΑ (άμερ.)	έτ. «Βάντα»	43	7280	άργει Τάραντα άπό 23 Νοεμ. 1957
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλια»	29	6598	άνεκ. Μόμπιλ 24 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ριο Χόντο»	43	8474	άργει Φιλαδέλφειαν 9 'Οκτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Κοστ.)	έτ. «Κορφιάτα»	09	715	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδις 4 Σεπτ. διά Τζακάρταν
ΠΑΝΤΡΕ (παναμ.)	έτ. «Εστρέλλαο»	20	2734	άργει Πέραμα άπό 28 Μαρτ.
ΠΑΝΥΡΑ Μ.	έτ. «Στύλιμα»	36	1974	εις Πειραιά άπό 26 'Ιουλ.
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Παραπόρτι»	25	4687	άργει Μπαρρόδου άπό 17 'Οκτ. 1957
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	έφθ. Σαίν Ναζιρ 5 'Οκτ.
ΠΑΡΚΟΡΑΙ (λιθ.)	έτ. «Κοράλλι»	30	3806	έφθ. Κολόμπο 19 Σεπτ.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	διήλθε Τρίνινταν 4 'Οκτ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΠΑΣΙΟΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ (άμερ.)	έτ. «Πεγκόρ»	45	7202	διήλθε Θέουταν 6 'Οκτ. διά Ριγιέκαν
ΠΑΣΙΟΙΚ ΓΟΥΙ'ΝΤ (λιθ.)	έτ. «Πασιφικ Γουίντ»	44	7255	διήλθε Ντόρθερ 10 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΣΙΟΙΚ ΕΝΤΟΥΡΕΝΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Αίτζιαν Μάρε»	37	9933	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδις 7 'Οκτ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΠΑΓ'ΟΝΙΡ (λιθ.)	έτ. «Πασιφικ Πασινόρ»	56	10060	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 1 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	έτ. «Πιούνιτεν Ο.Μ.Κ.»	25	6605	άνεκ. Κολόμπο 28 Σεπτ. διά Μπάραν
ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Κοντίνεντόλλ»	44	7254	άνεκ. Αμδούργον 16 Σεπτ. διά Χούστον
ΠΑΣΙΟΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (λιθ.)	έτ. «Πασιφικ Τοάλλεντζερ»	57	10173	έφθ. Χάμπτον ρόδις 26 Σεπτ.
ΠΑΣΙΟΙΚΕ'ΙΤΟΡ (λ. δ.)	έτ. «Στενάκας	57	12630	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 'Οκτ. διά Πούντα Καρντόν
ΠΕΛΟΨ (λιθ.)	έτ. «Σάμοσκι	45	7054	άργει Σαβάνναν άπό 14 Δεκ. 1957
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Παλιζάνα»	44	7212	άργει Αμπελάκι άπό 28 Δεκ. 1957
ΠΕΡΑ Α'.Ι.ΛΑΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	άργει Μπρούζες άπό 8 Μαΐου

ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ (λιθ.)	έτ. «Λιβανός	58	8600	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 2 'Οκτ.
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μονρόβια»	58	13000	διπλός Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. διά Περσ. Κόλπον
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λιθ.)	έτ. «Μονρόβια»	56	8001	έφθ. Καλκούτταν 6 'Οκτ.
ΠΕΡΑ ΣΗ (λιθ.)	έτ. «Μονρόβια»	56	8240	άνεχ. Λίθερπουλ 9 'Οκτ. διά Χάλιφας
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	55	15800	διπλός Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πήγασος»	43	7221	έφθ. Ντώρμπαν 6 'Οκτ.
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κάνονους»	57	10800	άνεχ. Πρινς Ρούπερτ 30 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λιθ.)	έτ. «Ελληνόποντος»	45	7056	άργει Σύρον από 9 'Οκτ. 1957
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7190	άργει Μπρουζές από 9 'Ιουλ.
ΠΛΑΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Ορενς»	43	7228	έφθ. Ραγγούν 5 'Οκτ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ (λιθ.)	έτ. «Νορλίντον»	58	9360	ίσες : «ΠΙΛΕΙΑΔΕΣ», ομραία έλληνική
ΠΛΟΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	άργει Μπρούζες από 28 'Απρ.
ΠΟΦΟΥΛΑ II (Κοστ.)	έλληνικα ουμφέροντα	43	2016	παρελθόφη εις Χαρτλεπούλ
ΠΟΘΩ (λιθ.)	έτ. «Πόθος»	16	1999	άνεχ. Βενετιαν 4 'Οκτ. διά Συρακούσας
ΠΟΛΑΡΙΣ (λιθ.)	έτ. «Ιμπανέθ»	58	9360	'Ιδε : «ΠΟΛΑΡΙΣ», ομραία έλληνική
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. «Γρόμολας»	45	7159	άργει Φλώσιγκ από 21 'Ιαν.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λιθ.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	άνεχ. Κοπεγχάγην 25 Σεπτ. διά Μόμπιλ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (λιθ.)	έτ. «Αντριά»	57	9167	έφθ. Ριον 'Ιανέριον 28 Σεπτ.
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρρις»	43	7257	άνεχ. Μπουένος Άγρες 2 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΠΗ	έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	38	2646	διπλός Λάδεντ 6 'Οκτ. διά Πειραιά
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7267	άργει Σύρον από 29 Σεπτ. 1957
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ρέντ Κάνυον»	43	10576	άνεχ. Σαβάνναν 7 'Οκτ. δι' 'Αμμουνάιν Μπαιν
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	άργει Ντάρτμουλ από 11 'Απρ.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν από 26 Νοεμ. 1957
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	έφθ. Βενετίαν 29 Σεπτ.
ΠΡΟΚΥΩΝ (λιθ.)	έτ. «Κανόπους»	57	11500	άνεχ. Αμβούργον 27 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Προμηθεύς»	43	10448	άργει Σύρον από 1 Νοεμ. 1957
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Ελληνόποντος»	43	7128	άργει Κυνόσουραν από 20 'Ιαν.
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY (λιθ.)	έτ. «Προσπέριτυ»	44	7230	άργει Ζευμπρουγκέ από 4 Μαρτ.
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7192	άνεχ. Σιμότουσ 6 Σεπτ. διά Σουμάτραν
ΡΑΝΝΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λιγκουε»	57	24000	άργει Φάλμουθ από 17 'Ιαν.
ΡΑΥΟΝΤY (λιθ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Ντώρμπαν 17 Σεπτ. διά Μπάραν
ΡΕΝΕ	έτ. «Νόγκα»	11	2255	άργει Φάλμουθ από 31 'Ιαν.
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (λιθ.)	έτ. «Νέστωρ»	43	7112	άργει Μπρούζες από 18 Σεπτ. 1957
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Παταϊφίκα»	44	7226	έφθ. Καρντένας 3 'Οκτ.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λιθ.)	έτ. «Νέστωρ»	44	7111	άνεχ. Περαικόν Κόλπον 20 Σεπτ. διά Καλιφόρνιαν
ΡΙΤΖΕΦΙΕΛΤ (λιθ.)	έτ. «Ριτζέφιελτ»	45	7217	άργει Βαλτιμόρην από 20 Μαΐου
ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τουέστερν Σή»	55	21050	άνεχ. Τζιμπούτι 13 Σεπτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΡΟΜΠΕΡΤΒΙΛΛ (λιθ.)	έτ. «Μπάσσα»	44	7183	άργει Βαλτιμόρην 8 Μαρτ.
ΡΟΥΛΑ (λιθ.)	έτ. «Μαρκούστα»	24	5509	εἰς 'Ιννοβίαν από 15 Μαΐου (έπισκευα)
ΡΥΘΜΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κλόψη»	56	10000	άνεχ. Ιγκάρκα 30 Σεπτ. διά Χούλλα
ΣΑΒΙΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανοσεάνικα»	56	21000	άργει Γάνδην από 20 'Οκτ. 1957
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	άνεχ. Τάμπαν 25 Σεπτ. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Σαιντ»	44	7176	
ΣΕΛΑΜΑΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Στάνχαλ»	30	4105	
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10652	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζα»	23	5372	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν 'Αντριόνι»	17	5685	
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσεράντζα»	06	2084	
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικα»	44	10546	
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7283	
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	
ΣΑΝΘΗ (λιθ.)	έτ. «Ρεκόρντη»	42	7125	
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πολύφωμος»	18	1260	
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Σάν Τζόρτζ»	57	9939	
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπόρες»	43	7257	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λιθ.)	έτ. «Σαίν Τζών»	44	7176	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λιθ.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Οράκουνόνα»	43	7164	
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιθ.)	έτ. «Παναθήνα»	43	7179	
ΣΑΝΜΠΗΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκόλφα Σ.»	45	10656	
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	
ΣΑΝΤΟΥΤ' ΙΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	
ΣΑΠΩΦ	έτ. «Τέμεραρη»	44	7212	
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιθ.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	44	7066	
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	55	16216	άργει Αμβούργον 7 'Οκτ. διά Λίθανον
ΣΗ ΑΓΓ (λιθ.)	έτ. «Γιανιβίρσαλ»	42	6117	άνεχ. Κόνακρυ 6 'Οκτ. διά Κάζα 'Αιλαντ
ΣΗ ΜΑΪΝΤΑΙΝ (λιθ.)	έτ. «Βίκτωρ 'Ιντερν.»	44	7257	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 Σεπτ. διά Χαδάνναν
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαρίτιμα»	44	7063	άργει 'Αμπελάκι από 18 Σεπτ. 1957
ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ (λιθ.)	έτ. «Γιουνινίθερο. Τράμπη»	43	7191	άνεχ. Γκάλεστων 1 'Οκτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	άργει Βαλτιμόρην από 9 Μαρτ.
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	άργει Ρόττερνταμ από 1 Μαρτ.
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σιράμη	42	7146	άργει Πεταλιούν από 5 Μαΐου
ΣΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Νουέβα Βαλένθα»	42	6907	άργει Σύρον από 4 'Οκτ. 1957
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	διπλός Σιγκαπούρην 5 'Οκτ. διά Προμπόλιγκο
ΣΟΥΙΤΓΟΥΟΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Σουίτγουώτερ»	43	10172	έφθ. Βαλτιμόρην 5 'Οκτ.
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμποι»	19	6547	άνεχ. Αντεν 23 Σεπτ. διά Κομπε
ΣΟΥΝΙΟΝ (λιθ.)	έτ. «Κηφισιάδη»	43	7236	άργει Καρθαγένην από 4 'Ιουν.
ΣΟΦΙΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Εξέδιλιορ»	57	10398	διπλός Χολτενάου 29 Σεπτ. διά Δάντοις
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιθ.)	Κ. «Ατυχίδης»	25	6810	άργει Μπρούζες από 7 Αύγ.
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αιολος»	43	7199	άργει Σπαλμάτορι από 16 Μαΐου
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. Τενερίφαν από 5 'Οκτ. διά Σάντος

JOHN MANNERS & CO. (MALAYA) LTD.

SINGAPORE M. N. MAVROLEON

CABLE ADDRESS: MANNERS

Shipowners - Brokers

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

CHARTERED BANK CHAMBERS,

BATTERY ROAD,

P.O.BOX NO. 1382,

SINGAPORE, 1.

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

ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΓΛΑΝΤ (Κοστ.)	έτ. «"Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	διπλάθεν "Άγιον Βικέντιον 26 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΟΥΡΥ (Κοστ.)	έτ. «"Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5185	διπλάθεν "Άγ. Βικέντιον 5 'Οκτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Κοστ.)	έτ. «"Ιζόλα Σπέτσαι»	28	4778	διπλάθεν "Άγ. Βικέντιον 25 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (Κοστ.)	έτ. «"Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	άνεκ. Μοντεβίδεο 5 'Οκτ. διά Ιταλίαν
ΣΠΕΤΣΑΙ ΣΕΥΛΠΟΡ (Κοστ.)	έτ. «"Ιζόλα Σπέτσαι»	18	5268	άνεκ. Κάρθαρ 1 'Οκτ. διά Κωνσταντίνζαν
ΣΠΕΤΣΑΙ ΣΤΑΡ (Κοστ.)	έτ. «"Ιζόλα Σπέτσαι»	19	5282	άνεκ. Μοντεβίδεο 3 'Οκτ. διά "Άγιον Βικέντιον
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΕΙΟΥΝ (Κοστ.)	έτ. «"Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	εις Τεργέστην από 25 Φεβρ.
ΣΠΗΝΤΤΟΥΑΙΝ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «"Γκοθίκι»	57	20638	διπλάθεν Σουέζ 8 Σεπτ. διά Λάδσεντ
ΣΙΓΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. Νέπτουν Τάνκερς	56	30159	διπλάθεν Πόρτ Σαιδ 8 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΣΤΑΡ (Λιθ.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άργει 'Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σταράς»	21	4779	άργει Μπάρρυ από 1 Δεκ. 1957
ΣΤΑΡΑΙΤ (Λιθ.)	έτ. «Ινσουλάρη»	55	8799	εις Ρόττερνταμ από 29 Αύγ.
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Πινογκάνα»	43	7282	άργει Χόλι Λόχ από 27 Φεβρ.
ΣΥΜΦΟΝΥ (Λιθ.)	έτ. «Μαργκό»	44	7253	άργει Φάλμουεθ από 14 Φεβρ.
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικο»	54	11914	διπλάθεν Σουέζ 7 'Οκτ. διά Περα. Κόλπον
ΤΑΝΑΓΡΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άργει Καλάμας από 6 Φεβρ.
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Μπελένη»	43	7235	άνεκ. Βοϊβάνη 8 'Οκτ. διά Κολόμπο
ΤΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάνι Ατανάσιο»	15	2557	εις Περιαρά από 19 Σεπτ. (επισκευαί)
ΤΑΥΓΓΕΤΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Μόναδαρη»	43	7131	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 15 Δεκ. 1957
ΤΑΥΡΟΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανοκοντινεντάλη»	56	20250	έφθ. Χάλιφας 6 'Οκτ.
ΤΖΕΤΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (Λιθ.)	έτ. «Σπεκέριερς»	43	7231	άργει Βαγκουσέρ από 25 Μαρτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθ.)	έτ. «Οσεάνικη»	43	7040	άργει 'Ελευσίνα από 31 Δεκ. 1957
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Λιθ.)	έτ. «Οσεάνικη»	43	7026	άργει 'Ελευσίνα από 27 Φεβρ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΓΙΜ	έτ. «Γκλοριάννα»	44	7055	άργει Γάνδην από 16 Φεβρ.
ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	άνεκ. Φλωσιγκ ρόδης 11 Σεπτ. διά Ζαντκρήα
ΤΖΟΥΑΙΑ	έτ. «Κονκόρδια»	20	3526	άργει Χίον από 11 Σεπτ. 1957
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπά»	54	18717	άνεκ. Ν. Υόρκην 26 Σεπτ. διά 'Αμμουαίν Μπαίν
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Λίμπερτς»	53	27853	διπλάθεν Σουέζ 30 Σεπτ. διά Περα. Κόλπον
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρόση»	52	12523	άργει Βαλτιμόρην από 17 Ιουν.
ΤΙΡΥΝΣ (Λιθ.)	έτ. «Νερέιντ»	44	7258	άργει Γάνδην από 12 Μαρτ.
ΤΟΡΜΟΪΓΑ (Λιθ.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	άργει Βαλτιμόρην από 13 Απρ.
ΤΟΥΛΑ Ν. (Λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7160	άργει Φλωσιγκ από 28 Αύγ. 1957
ΤΟΥΡΓΑΙΑΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	άργει Κυνόσουραν από 10 Μαρτ.
ΤΡΑΝΕ ΓΚΟΥΔΗ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανούδη»	57	24150	άνεκ. Κόμπε 20 Σεπτ. διά Περα. Κόλπον
ΤΡΑΝΚΑΡΙΜΠ (Λιθ.)	έτ. «Κοντινεντάλη»	29	5949	άνεκ. Χούλι 30 Σεπτ. διά Βιγκό
ΤΡΑΝΣΙΑΣΩΝ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανιάσων»	31	8933	άργει Συρακούσας από 28 'Ιαν.
ΤΡΑΝΣΚΑΣΤΩΡ (όνδη. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάρες»	30	9097	άργει Συρακούσας από 10 Φεβρ.
ΤΡΑΝΣΕΚΙΠΠΕΡ (Λιθ.)	έτ. Ηλ. Γ. Κουλουκουντῆς	44	7388	άνεκ. Χονολουλού 30 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΤΡΑΝΣΜΑΡΞ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρανοσαλάντικη»	43	9795	άνεκ. Σάντος 29 Σεπτ. διά Καριπίτο
ΤΡΑΝΣΠΟΛΛΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανοκάστωρ»	30	9100	άργει Ρίθερ Στόουρς από 22 'Ιαν.
ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	44	7191	άνεκ. Μοντεβίδεο 21 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΤΡΙΝΙΤΙΤΥ (Λιθ.)	έτ. «Ντέ Κολόνη»	57	10493	άνεκ. Βόττερνταμ 5 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΤΡΙΝΙΤΙΤΥ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Λιθ.δεξ.)	έτ. «Τρίνιτι»	44	10441	άργει Βερμούδας 5 'Οκτ. διά 'Αρούμπαν
ΤΡΙΤΟΝΙΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Λ. δ.)	έλληνικά συμφέροντα	36	7096	άργει Κυνόσουραν από 8 Σεπτ.
ΤΡΙΤΩΝ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Μάρε Νότορουμ»	44	7235	έφθ. Βαλτιμόρην 22 Σεπτ.
ΤΣΑ	έτ. «Ρέντ Κάννυον»	45	10448	άνεκ. Τενερίφφαν 1 'Οκτ. διά Μπατόν Ρουζ
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάνου)	έτ. «Μεριντιάνα»	20	4028	άργει Κυνόσουραν από 24 Ιουλ. 1957
ΤΕΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ	Π. Κυπριανού	18	5285	άργει Κυνόσουραν από 8 Μαρτ.
ΤΥΧΑ	Φ. Κυπριανού	18	5729	άργει Μπρούζες από 1 Αύγ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ρούαγιαλ»	42	7035	διπλάθεν Γιβραλτάρ 5 'Οκτ. διά Σιδώνα
ΦΑΙΤΡΤΡΕΙΤΝΤ (Λιθ.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	20615	άργει Σπέτζιαν από 21 Μαΐου
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Φαιρτρέιντ»	21	6675	άργει Ζεεμπρούγκε από 25 'Ιαν.
ΦΑΝΤΟΜ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	άνεκ. Περα. Κόλπον 5 'Οκτ. διά Χούστον
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Μιρμαΐντη»	57	24000	άνεκ. Χάμπτον ρόδης 28 Σεπτ. διά Δουβλίνον
ΦΑΤΙΝΑ (Λιθάνου)	έτ. «Ινκάικα»	45	7263	άργει Σύρον από 2 Αύγ.
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (Λιθ.)	Κ. Αργύρης	17	1875	άργει Πέραμα από 1 Αύγ.
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (Λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7140	άργει Αργοστόλι από 1 Αρτ.
ΦΟΙΟΙΣΒΟΣ ΙΙ. (Λιθ.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	άργει Κάρλοκαμιν από 28 Μαρτ.
ΦΛΩΡΑ	έτ. «Οσεαν Γουαίνη»	36	2678	έφθ. Κων) πολιν 5 'Οκτ.
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	έφθ. Κιουρασόδ 6 'Οκτ.
ΦΟΥΛΜΑΡ (Λιθ.)	έτ. «Σάνι Πέντρο»	44	7087	άργει Ζεμπρούγκε από 15 Μαρτ.
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.)	έτ. «Νολίντον»	21	3522	άργει Μόμπιλ από 12 Αύγ. 1957
ΦΡΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑΓΙΖ (Λιθ.)	έτ. «Ναιτζιαν»	42	7181	άργει 'Αμβούργον από 10 'Ιαν.
ΦΡΗ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (Λιθ.)	έτ. «Ναιτζιαν»	43	7333	άργει 'Αμβούργον από 9 'Ιαν.
ΦΡΗ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Ναιτζιαν»	42	7172	άργει Ελευσίνα από 7 'Ιαν.
ΦΩΤΕΙΝΗ (Λιθ.)	έτ. «Ντέ Κολόνη»	56	10483	άνεκ. Τζιμπούτι 21 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΦΩΤΟΥΛΙΑ (Λιθ.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7151	άργει Σύρον από 15 Σεπτ. 1957
ΧΑΡΡΙΕΡ (Λιθερ.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	43	7165	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 7 'Ιαν.
ΧΑΡΙΟΤ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	διπλάθεν Σουέζ 8 'Οκτ. διά Περα. Κόλπον
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10583	έφθ. Γιοκοκάμαν 3 'Οκτ.
ΧΕΡΑΛΛ Λιθ.)	έτ. «Γκόθαμ»	43	7242	άργει Κάρλοκαμιν από 28 Μαρτ.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΑ (Κοστ.)	έτ. «Παιονιρέζα Σιπ.»	53	8453	έφθ. Κων) πολιν 5 'Οκτ.
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (Λιθ.)	έτ. «Πτερωτή»	43	7224	έφθ. Κιουρασόδ 6 'Οκτ.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τράνοντορ»	38	9475	άργει Ζεμπρούγκε από 15 Μαρτ.
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Τρανοστοεάνικα»	54	15749	άργει Μόμπιλ από 12 Αύγ. 1957
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	άργει 'Αμβούργον από 10 'Ιαν.
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	άργει 'Αμβούργον από 9 'Ιαν.
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Λίδον»	44	7150	άργει Ελευσίνα από 7 'Ιαν.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρόση»	53	12513	άνεκ. Τζιμπούτι 21 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΧΡΥΣ Λ. (Λιθ.)	έτ. «Γκράντντη»	43	7258	άργει Σύρον από 15 Σεπτ. 1957
ΧΡΥΣ Χ. (Λιθ.)	έτ. «Ούνιδωρο»	43	7243	έφθ. Ταμπικο 7 'Οκτ. (διά Μπράουνοβιλλα)
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (Λιθ.)	έτ. «Σέντραλ»	43	7180	εις Νέαν Ορλεάνην από 13 Σεπτ. 1957
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (Λιθ.)	έτ. «Γιούν. Σιππερφ»	55	23930	άνεκ. Βικτώριαν 25 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άργει Νισύπορτ από 13 'Ιαν.
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (Λιθ.)	έτ. «Μαρακαΐν»	44	7256	έφθ. Φίλαδελφειαν 2 'Οκτ.
ΟΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανοστοεάνικα»	42	7084	άργει 'Αμπελάκι από 8 ωκ. 1957
ΟΚΕΑΝΙΣ (Λιθ.)	έτ. «Ρόμπλον ντε Όρο»	40	5557	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 22 Δεκ. 1957
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	έφθ. Χάμπτον ρόδης 7 'Οκτ.

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.

DAWOOD & C°

7. RAFFLES QUAY - SINGAPORE

Cables: «LATHIPHIA» Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 86

DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors Stevedores, Provision

MERCHANTS, Lighter Suppliers, ShipChandlers & c.

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL

STEAMSHIP COMPANIES

AGENTS IN UNITED KINGDOM: JONES ROBERTS & CO.

CHAPEL STREET, LIVERPOOL

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ. ΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

HELLENIC SUPPLY

DION ASKITIS & C°

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΝ ΑΜΒΟΥΡΓΩ,"
Fresh and dry stores, Bonded stores,
Deck-and Engine Stores

Office and Warehouse

HAMBURG-FREREPORT

Auf dem Sande 1

After office - Hours: 45 21 21

Telegrams: ASKITIS

Telephone: 36 71 13/14

E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ - ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

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.

VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP CHANDLERS

Πρακτορεύσεις και τροφοδοσίαι των Ελληνικών
πλοίων.

Address: Riva Schiavoni 4159
Cables: VISCONTI-VENICE

Phones: 28779
Private: 29065 - 34715

VENICE - ITALY

PHONES: 31478.25889

Teladdr: HERMES
CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS (PTY) Limited

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ & Α. ΠΡΩΤΟΥΔΗΣ

Τρόφιμα, ψάρια, μηχανής, καταστρώματος
και «TRANSPORT»

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

J. P. KATSOULAKOS

CONSULTING ENGINEER AND MARINE SURVEYOR

RIZARIOS BUILDING

AKTI POSIDONOS 24

PIRAEUS-GREECE

CABLES: "EZKOS," - PIRAEUS

TELEPHONE: 42.753

ΚΕΡΚΥΡΑ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ΚΟΝΤΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ — ΓΑΙΑΝΟΡΑΚΕΣ

ΤΗΛ. 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

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

Telegrams: "POLLEXFEN," Telephone: CENTral 72067.
THOMAS BROCK & CO., 29, Waterloo Street.
Telegrams: "LINDEN," Telephone: CENTRAL 1914

AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING CO. PTY. LTD.

ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

19 BRIDGE STR.
"SCOTTISH HOUSE," TEL. CABLES: "SPIRO,, SYDNEY
SYDNEY - NSW
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Γ. Δ. ΗΑΙΔΗΣ

GENERAL SHIPPING AGENCY

E. ARVANITOPOULOS & CO.

SHIPPING AGENTS & BROKERS
CLEARING & FORWARDING AGENTS

PORT-SAID

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

SUEZ
P.O.B. 1

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

Telegraphic Address: (Both Offices) ARVANITOPOULOS

C. PAVLEDIS & CO

SHIPS AGENTS & SHIPCHANDLERS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ, ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

4, WOOD STREET HEAD OFFICE CALCUTTA

ELITE CLUB, THOMPSON STREET VISAKHAPATNAM
NORTH BEACH ROAD MADRAS

TELEGRAMS FOR ALL PORTS NAFTIKA

Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΣ ISTANBUL

'Από τὸ 1920 P. O. BOX 79 GALATA

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΗΛΕΦ.: ΡΥΛΟΣ, ISTANBUL ΤΗΛΕΦ.: 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

LIVERPOOL 8.

183/185 REGENT ROAD

SALFORD, 5, MANCHESTER

Telephone: ROYAL 4482

24 Hour Service

Telephone: TRAFFORD PARK 0573

Telegrams: "REPLENISH., ALL PORTS

Πλήρως κατηγορισμένον Ελληνικόν τμῆμα θά σας παράσχῃ όμεσον και όμεμπτον έξυπηρέτησιν.

DINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

Telegrams: MITHA SHIPBROKERS AND AGENTS
PIRAEUS PIRAEUS - GREECE

475652
40851
40798

NTINOS MITROPOULOS - AΘ. ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ

NAYTIKOI PRAKTORES - ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

*Άκτη Ποσειδώνος 3—Τηλ. 475.652, 40.851, 40.798
Γύλεγο, Διεύθυνσις: ΜΗΤΧΑ—ΠΕΙΡΑΙΑ

ENG CHEONG PENG KEE LIMITED

SHIP CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS
COLD STORAGE PROPRIETORS

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

SINGAPORE / (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 718 BURY COURT, LONDON E.C. 3

ADD TELEPHONE No. AVENUE 5807/9

ALTER TELEGRAPHIC ADDRESS TO READ "SEABURDOCK LONDON TELEX.

STEVEDORING & TALLYING K.L.P.

Πλήρες δίκτυον άνταποκριτῶν εἰς τοὺς κυριωτέρους
Λιμένας

Διευθύνεται προσωπικῶς ύπό τοῦ "Ελληνος
Κου ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ

Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτισιν του εἰς τὰ
Ναυτιλιακά Έπιπλα.

GEBR. SCHOEMAKER

BREMEN

ESTABLISHED 1888

TEL. NR. 26146/48 OFFICE SCHLACHTE 29
TELEGRAMS: AUSRUETUNG BREMEN

AGENTS OF MOBIL OIL A.G.
BELDAM PACKING & RUBBER CO. LTD. LONDON
PIETER SCHOEN MARINE PAINTS ROTTERDAM

SHIPPING - BUTCHERS - SHIPCHANDLERS

MANAGER OF THE GREEK DEPARTMENT

JOANNIS KARAGIANNIDIS TEL. 53.154

ΑΔΕΛΦΟΙ ΡΑΧΩΒΙΔΗ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

ΤΡΟΦΙΜΩΝ, 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.

Johannishollwerk 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.

Telephones:
AVenue 2671/2

For World Wide Information

Cables:
"AESALPORTS, London

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

CONSULT A. E. SHEPPARD & CO. LTD.

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

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS • BROKERS OF CHARTERING • FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

PORT-SAID

SUEZ

P.O.Box 1746

P.O.Box 55

P.O.Box 9 (PORT TEWFIK)

Members of the Baltic and International Maritime Conference

TELEGRAMS: ALL OFFICES "DIORYX."

ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

STEAMSHIP BROKERS & AGENTS

CABLE ADDRESS: ORIONSHIP

80 BROAD STREET

NEW YORK, N.Y.

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

ROTTERDAM OFFICE
WESTERLAAN 3
TEL. 113994 - 113984 - 24510
TELEGRAMS: DIOSKUROI

N. MAVROLEON AMSTERDAM
SHIPBROKERS & AGENTS DAMRAK 89
TEL. 40115

LIVIERATO & C°

TELEGRAMS: "PIRAMIS"
P. O. Box 1224
STEAMER - POINT ADEN

SHIPCHANDLERS
SERVICE QUALITY
SATISFACTION GUARANTEED

SHIPCHANDLER
NEPTUNE
GEORGE SVORONOS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ
AVENUE 3 Y STREET 101 NO 2A-22
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: NEPTUNE

MARACAIBO VENEZUELA

PHONES: 6354
25255

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

TAKHΣ ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

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

OCEAN OIL CO. [1942] LTD.

LONDON
SPECIALIZING IN THE MANUFACTURE
OF
MARINE STEAM ENGINE, STEAM TURBINE
AND
DIESEL LUBRICATING OILS.
STOCKS HELD AT ALL IMPORTANT WORLD PORTS

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

COMMONWEALTH SUPPLY CO.

SHIPS CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS

Cable Address: COMPLYSHIP
COLOMBO 1. (CEYLON) Telephone:
"HIRDARAMANI BUILDINGS,"
65 CHATHAM STREET Office: 6406
Stores: 5937 Residence: 81738

For quality prompt and efficient service

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

UNITED KINGDOM AGENTS: AVGHERINO & APERGUIS
DEVENSHIRE CHAMBERS 146, BISHOPSGATE
LONDON E. C. 2
Telephone: Bishopsgate 1343 Telegrams: AGESILAUS, LONDON

BARTHELS & LUEDERS

ALL SORT OF SHIP REPAIRS

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

HAMBURG II, NORDERELBSTRASSE 15

Telephone: 31 14 11 Four lines Tel. Address: POLITROMM

GENERAL STEVEDORES & CONTRACTORS

GRAIN FITTING & TRIMMING

ALL UNITED STATES NORTH PACIFIC PORTS

ENQUIRIES SOLICITED

LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH

ROTHSCHILD INTERNATIONAL
2247 E. MARGINAL WAY
SEATTLE-WASHINGTON

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

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

Telegrams: "GENICOLAOU..
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

Telephone: ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

SHIPBROKERS

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

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΑΜΕΡΙΚΗ

Cables: FINAMUS-NEW YORK
SHIP'S MANAGEMENT CORPORATION
ALL SHIPPING CODES
24 STATE STREET NEW YORK 4, N.Y.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

Telephone : 6920
Whitehall 3 | 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

ATHANAS MAVROUDIS

CABLES:
"NASSOS"
"P.O.BOX,
1227

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

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 NTWERP

LONDON AGENTS: ROBERT WATERS,

18/19, GT. ST. HELEN'S

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

AND

AVGHERINO & APERGUIS
DEVENSHIRE 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

"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.

Cable: "GOODWILL,,

No. 6, Armenian St., MADRAS -1

Telephone: 4911 (4 Lines)

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ

'Αναλαμβάνονται οιασδήποτε φύσεως
και μεγέθους έπισκευαί εἰς τιμής συνα-
γωνισμοῦ καὶ μὲ ταχύτητα ἀσύγκριτον.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ "ΠΗΓΑΣΟΣ,,

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ

ΤΗΛ. 471.690 - 471.637

ARIST. THEODORAKOPULOS

REPRESENTATIVE OF
SCHAAR & NIEMEYER

ESTABLISHED 1851

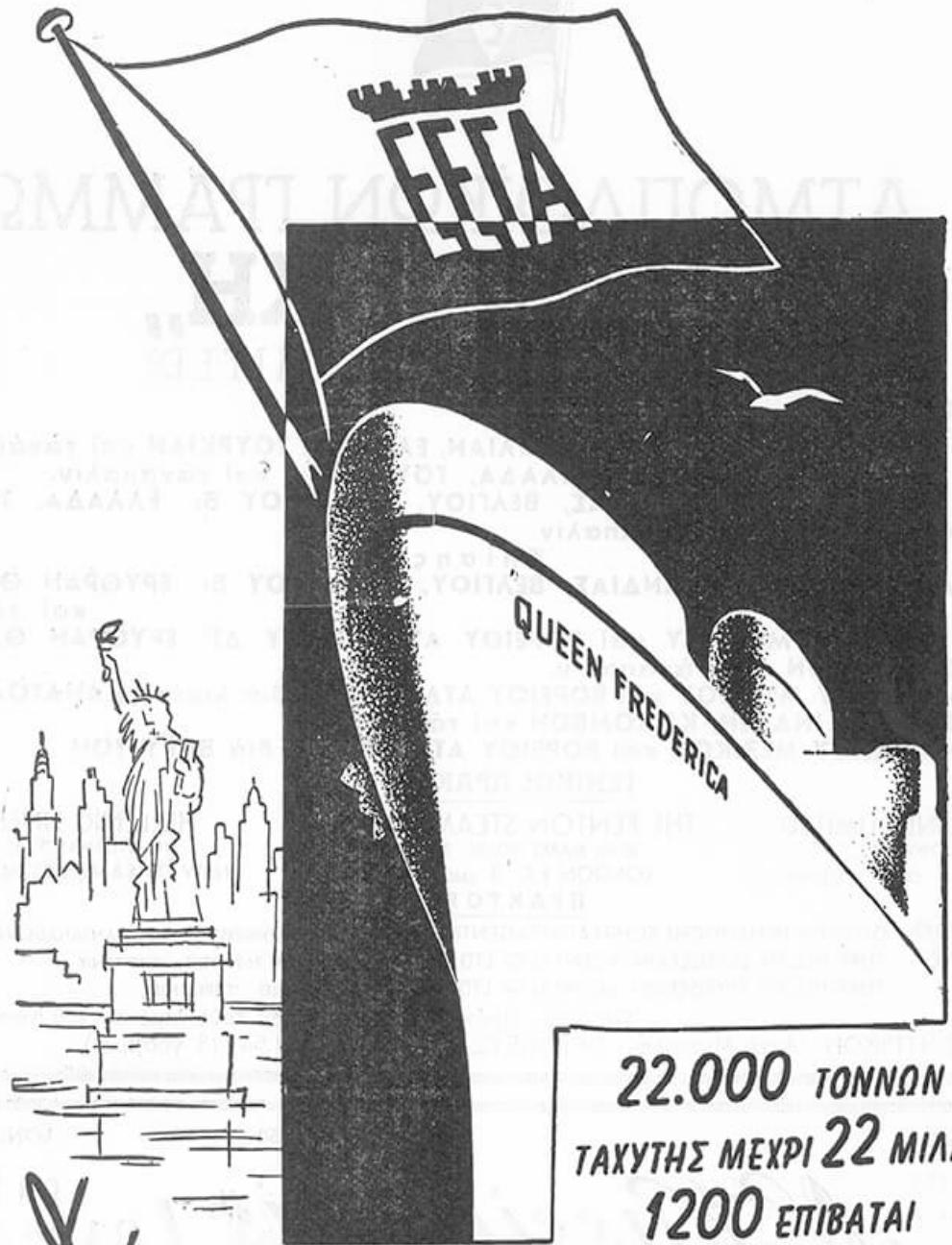
WHOLESALE SHIPCHANDLERS

HAMBURG 11

FREEPORT, BROOK 6

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

TELEGRAMS: SCHAARMAYER - HAMBURG



22.000 ΤΟΝΝΩΝ
ΤΑΧΥΤΗΣ ΜΕΧΡΙ 22 ΜΙΛΛ.
1200 ΕΠΙΒΑΤΑΙ

σιά ΧΑΛΙΦΑΞ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

ΕΘΝΙΚΟΝ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΟΝ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ

Τό πλωτόν άνάκτορον είς τὸν ἰστὸν τοῦ δποίου κυματίζει ύπερή-
φανα ἡ Γαλανόλευκη.... Ταχύτης - Ἀνεσις - Ἐλληνικὸν πλήρωμα -
Ἐλληνικό γλέντι - Ἐξαιρετικὴ Ἐλληνικὴ κουζίνα - Πολυτελῆ δια-
μερίσματα Πρώτης και Τουριστικῆς Θέσεως.

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 10 - ΤΗΛ. 30-875-76

ΕΘΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ



Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,, (HELLENIC LINES LIMITED)

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

- Έκ λιμένων ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΙΤΑΛΙΑΝ, ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν.
 Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ και τάναπαλιν.
 Έκ λιμένων ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΑΓΙΟΥ, ΛΟΝΔΙΝΟΥ δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ,
 ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ και τάναπαλιν.
- Ἐπίσης
- Έκ λιμένων ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΑΓΙΟΥ, ΛΟΝΔΙΝΟΥ δι' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ
 και τάναπαλιν.
- Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,
 ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ και τάναπαλιν.
- Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ διά λιμένας ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ και
 ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΙΝΔΙΩΝ, ΚΟΛΟΜΒΩΝ και τάναπαλιν.
- Έκ λιμένων ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ και ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ διά ΒΗΡΥΤΤΟΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

THE FENTON STEAMSHIP CO. LTD.
 BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS,
 LONDON E.C. 3 CABLES: "FENBURY,"

HELLENIC LINES LIMITED
 319, INTERNATIONAL TRADE MART
 NEW ORLEANS, LOUISIANA CABLES: "ELLINIKI,"

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ: DEUTSCH-HELLENISCHE SCHIFFAHTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGERSTRASSE 8/10, "HANSAHaus," CABLES: "DEUTELLEN,"
 ΚΩΝΙΠΟΛΙΣ: TURK-HELLEN SEYRISFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. GALATA 969 CABLES: "TURKLENIK,"
 ΣΜΥΡΝΗ: TURK-HELLEN SEYRISFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. 359 CABLES: "TURKLENIK,"

Ωσαύτως Πράκτορες είς ἀπαντας τούς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Ακτή Μιαούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφωνον: 471.541 (3 γραμματί)

TELEGRAMS: NIKAS

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

TELEPHONES: DAY 525
 NIGHT 4456

C. R. KNIGHT & CO
 101 LEADENHALL STR.
 LONDON E.C. 3.

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

SHIPCHANDLERS - EXPORTERS - IMPORTERS
 COLD STORAGE CHAMBERS

TELEPHONES:
 MANSION HOUSE 9131

N. Kassimatis, Ltd.

LOURENCO MARQUES

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

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS
 62 AV. ALVARES CABRAL

Σ. ΚΟΝΤΟΣ & Δ. ΤΖΑΝΕΤΑΤΟΣ Ο.Ε.
 ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΤΗΛ/ΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:
 ΣΟΛΚΟ - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
 ΜΕΓΑΡΩΝ 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 ΑΘΗΝΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	Οδός Σοφοκλέους 11	ΚΟΛΩΝΟΥ	Οδός Συρράκου 5	ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	Οδός Ιωάνν. Δροσοπούλου 15
ΑΘΗΝΑΣ	» Αθηνάς 14α	ΚΥΨΕΛΗΣ	» Κυψέλης 86	ΑΓ. ΚΑΜΠΙΝΙΩΝ	» Αθηνάν & Ηπείρου
ΑΧΑΡΝΩΝ	» Αχαρνάν 114	ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ	Γωνία Μαυρομιχάλη — Καλλιθέας	ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	» Κανελλοπούλου δρόμ. 6
ΒΑΘΗΣ	» Αριστοτέλους 15α	N. ΙΩΝΙΑΣ	Οδός Μικράς Ασίας 11	Μ. ΣΤΟΑΣ	Λεωφ. Δ. Γούναρη 3
ΠΛΑΤ. ΗΡΩΩΝ	» Καραϊσκάκη 31	ΠΑΓΚΡΑΤΙΟΥ	» Εύτυχιδης 23	ΝΙΚΑΙΑΣ	Οδός Αντιοχείας 2
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	» Κολοκοτρώνη 47	ΠΛΑΚΑΣ	» Πατησίων 164		
ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	» Ιθιγενείας και Λεωφ. ΠΑΤΗΣΙΩΝ	Θηρέως	Ντέκα 11 & Πανδρόσου		
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	Θεμιστοκλέους 4	ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ	Λεωφ. Έλ. Βενιζέλου 2		
ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ	Παν. Τσαλδάρη (Πει. ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ ρωμ.) 87		Οδός Σωκράτους 31		

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΑΙΟΝ, ΆΓ. ΣΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟ. ΟΣ., ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β' (Έγνατας), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΝΟΥΡΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΜΥΡΙΝΑ (Λήμουν), ΝΑΕΟΣ, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΞΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΑΤΡΑΙ Β', ΠΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΗΝΟΣ, ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΚΑΙΡΟΝ: 19, CHERIF STREET.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ: 9, RUE CHERIFEIN, STREET.

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

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

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

Ταχεία πληρωμή έμβασμάτων ἐκ του έξωτερικού, 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 ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Η ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΑ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ

ΜΕ ΕΙΔΙΚΟΝ ΚΛΑΔΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΟΙ

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

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΟΙ

- "Οπου καὶ ἂν εύρισκεσθε ζήτησατε ἀπὸ τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας εἰς τὴν Μεγ. Βρετανίαν, τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, τὴν Νότιον Αφρικήν, Αἴγυπτον καὶ Κύπρον, νὰ σᾶς διευκολύνουν εἰς κάθε ζήτημά σας.
- "Εχετε ὑπ' ὄψιν σας ὅτι, εἰς ὀλόκληρον τὴν 'Ελλάδα τὰ 134 Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας δύνανται νὰ ἔλθουν εἰς ἄμεσον ἐπικοινωνίαν μὲ τὴν οἰκογένειάν σας.
- Εἰς ὀλόκληρον τὴν χώραν, καὶ ιδίως εἰς τὰς ναυτικὰς περιοχάς, τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματα τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος ἔχουν λάβει ειδικὴν ἐντολὴν νὰ ἔξυπηρετοῦν, νὰ βοηθοῦν, νὰ παρέχουν κάθε συνδρομὴν εἰς τὰς οἰκογενείας σας.

Η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ε ἵν αι

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΩΝ

"Επικοινωνήσατε μὲ τὰ Καταστήματα καὶ 'Υποκαταστήματά μας εἰς τὸ ἔξωτερικό"

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

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

NATIONAL BANK OF GREECE
CYPRUS: NICOSIA, LIMASSOL, FAMAGUSTA

AFFILIATED BANKS

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

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

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

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

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