

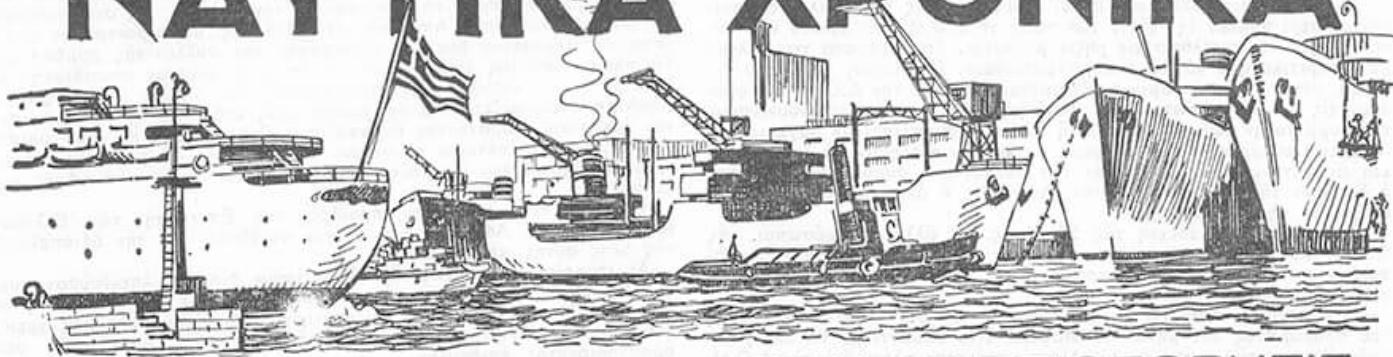
NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1959

Αρ. Φύλλου 574/333

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΖ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 574/333

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΜΑΪΟΥ 1959

ΠΡΟ ΤΩΝ ΕΚΒΙΑΣΜΩΝ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ.

Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΑΙ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΙΣ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Παρέστημεν εις τὸ Λονδίνον κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῶν ἑκάτην Ἑλλήνων ἐφοπλιστών, ὑπὸ την Προεδρίαν τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου, καὶ ἑκπροσώπων τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς Ἑλληνικῆς συμβάσεως, ἐν συνεχείᾳ δὲ διὰ τὴν ὑπογραφήν τῆς συμβάσεως διὰ τὰ ὑπὸ σημαίας εὐκολίας πλοίοι, τὰ ἐπηνόρωμένα με "Ἐλλήνες ναυτικούς".

Μακραὶ, σύν καὶ ἐπίμοχθοι ὑπῆρξαν αἱ διαπραγματεύσεις. Ἀπὸ θέσεως ισχύος οἱ ναυτεργατικοὶ ἀποκείμενης τῆς διασκέψεως τῆς Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν καὶ ἐπισιονίτες τὴν ἀπειλὴν τοῦ μπουκοτάζ, ἐπέτυχον, ὑπὸ τοὺς εὐνοϊκωτέρους δυνατοὺς ὄρους, τὴν σύναψιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως διὰ τὰ ξένα πλοῖα.

Κοθυστερμένοι, ὅπως πάντοτε, οἱ ἐφοπλισταί, διηρημένοι εἰς τὰς ἀπόψεις τῶν, πιεζόμενοι ἀπὸ τὰ πράγματα, ἔπεινσαν ἀδρόοι νὰ δεχθοῦν τὸ μειωμένον, ἔστω, «χαράτσι» τῶν 50 λιρῶν κατὰ πλοίον καὶ τὰ λοιπά, τὰ ὡχρά οἰλιγώτερον ἐνοχλητικά διὰ τὴν πλοιοκτησίαν συνδικαλιστικά προνόμια. Προσφέστατα ἐλέχθη, ὅτι οἱ ἐφοπλισταί κατήντησαν καὶ φορειστράκτορες.

Καὶ ὅμως οὐκ ἦν ἄλλως γενέσθαι. Ἐπρεπεν, ὅπως ἐπιμόνως ὑπεδίκυνον οἱ ἑκπρόσωποι τῆς Π.Ν.Ο., γὰρ ἔχουν ὑπογεγραμμένας τὰς συμβάσεις διὰ πολλὰ πλοῖα, ἵνα ἐπίτυχον εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν Ἀγώνος τῆς Δ.Ο.Μ. τὴν ἀποτροπὴν τοῦ ἑξ Ἀμερικῆς κυρίως κινδύνου, τῆς ἐποπειλουμένης, ὅηλασης, παρεμβάσεως τῶν ἀμερικανικῶν ναυτεργατικῶν συνδικάτων εἰς τὰ τῆς ὄργανων τῶν πληρωμάτων τῶν ὄσων πλοίων ή διαχείρισις διενεργεῖται ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην.

Ἐάν, βεβαίως, ἔγκαιρα — ἀπὸ μηνῶν, διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν ἑταῖροι — ὅπως σύνεπι μὲ τὰ πλοῖα τῆς «Οράιον» καὶ τῆς «Νάσιστον», ὑπεγράφοντο αἱ συλλογικαὶ συμβάσεις, θὰ διησφαλίζετο η ἀναγνώρισις αὐτῶν ἀπὸ τὴν Δ.Ο.Μ., θὰ ἀπετρέπετο τὸ μπουκοτάζ καὶ οἱ Ἀμερικανοὶ ἐργατοπατερές δηλασθήσονται οὐδὲν θά εἶχον τώρα καμίαν δικαιολογίαν προσδοκῆσαι ἀνυπάρκωτων δικαιωμάτων ἐπὶ πλοίων ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας μὲ ἐλληνικὰ πλοίωματα.

Καὶ ὑπεργάφησαν ἐν σπουδῇ αἱ συλλογικαὶ συμβάσεις δι' ὑπερτετρακόσια πλοῖα (τὸ κείμενον παραβέτομεν κατωτέρω) μίαν ἀκρίων ἡμέραν πρὸ τῆς διασκέψεως τῆς Ἐπιτροπῆς Ἀγώνος τῆς Δ.Ο.Μ. (13 Απριλίου). 'Ο κ. Πετρουλῆς συνοδευόμενος ἀπὸ τοὺς κ. κ. Μελέτην, Κροκιδόν, Μπενετάτον καὶ Καλαποθάκην, παρέστη, ὡς μέλος τῆς Ἐπιτροπῆς κατὰ τὰς δημέρους συσκέψεις. Αποτέλεσμα αὐτῶν ὑπῆρξεν η παραφέρει ἐπικυρωσία τῆς προγραμμένης ἀποφάσεως τῆς Διασκέψεως τοῦ 'Ιανουαρίου, διὰ τῆς ὁποίας καθιερώθηται ὡς κριτήριον τοῦ ποίας ἔθνική συνδικαλιστική ὄργανωσις θὰ ἀνέλαμβανε τὴν ὄργανωσιν τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων «σημαιῶν εὐκολίας», ὥστις η ἔθνικότης τοῦ πληρώματος, ἀλλὰ η χώρα, ἐκ τῆς ὁποίας διενηργεῖται η διαχείρισις τῶν ἐλόγων πλοίων.

Παρὰ τῶν Ἑλλήνων συνδικαλιστῶν ὑπεστήριχθη ὅπως κριτήριον τῆς μελλούσης νὰ συμβληθῇ ὄργανωσίς καθειρωθῇ ὡς τόπος ὃπου είναι κοινωνικά ήσφαλισμένα τὰ πληρωμάτα τῶν πλοίων. Οἱ ἑκπρόσωποι τῆς Π.Ν.Ο. κατέδεσαν εἰς τὴν Γραμματείαν τῆς Δ.Ο.Μ. κατάλογον ὑπερεξακοσίων σκαφῶν, ἡσφαλισμένων παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. μὲ τὴν προσθήκην, ὅτι καὶ ὅλα τὰ μέχρι τέλους Μαΐου μελλοντανά νὰ ἀσφαλισθοῦν, ἀνήκουν κατὰ πάντα λογον εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῆς ἐλληνικῆς ναυτεργατικῆς ὄργανωσεως, τῆς Π.Ν.Ο., διὰ τὴν σύναψιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας, κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τῆς διὰ τὰ ἐλληνικά πλοῖα ἔκστοτε ισχυρώσης. 'Εδολώθη, μάλιστα, κατὰ τρόπον κατηγορηματικόν, ὅτι εἰς οὐδὲνιαν ἄλλην ὄργανωσιν θὰ ἀναγνωρίσῃ ποτὲ τὴν Π.Ν.Ο. τὸ δικαίωμα αὐτό.

Τελικῶς η Διάσκεψις κατέληξεν εἰς τὴν συμβιβαστικήν λύσιν τῆς ἔγκρισεως μὲν τῆς προγενεστέρας τοῦ 'Ιανουαρίου ἀποφάσεως περὶ τῆς χώρας, ἐξ ης διενεργεῖται η διαχείρισις, μὲν ὥστις οὐσιώδη περιορισμόν, ὅστις καὶ ἀφαιρεῖ τὸ δικαίωμα ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανούς νὰ ἀσκήσουν ἀνεξέλεγκτον τὴν παρέμβασίν των ἐπὶ παντός πλοίου, τοῦ οποίου η διαχείρισις διενεργεῖται ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην. Συνιστᾶται παρὰ τὴ Δ.Ο.Μ., κατὰ τὴν νέαν ἀπόφασιν, γραφεῖσαν ἑκκαθαρίσεως τῶν ἔγειρημένων μεταξὺ δύνης ἔθνικῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων διαφορῶν (clearing house). 'Η σύμβασις διὰ κάθε ἀμφισβητούμενων πλοίου θὰ συνάπτεται μετὰ τὴν ἔγκρισην τῆς Δ.Ο.Μ. Ἐλπίζουν οἱ "Ἐλλήνες συνδικαλισταί, ὅτι θὰ βραχικυκλωθοῦν οὕτω οἱ Ἀμερικανοὶ εἰς τὰς ἀπαιτή-

σεις των, ὅπως ἐπεκτείνουν τὴν ἐκβιαστικήν δραστηριότητά των καὶ ἐπὶ τῶν πλοίων ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας. 'Υπεδείχθη, ἀλλως τε, εἰς τὸν κ. Κάρραν, διὰ ευρύτατον πεδίον δράσεων ἔχει, ὃν ἐπιληφθῆ τῆς ὄργανωσέως τῶν πληρωμάτων τῶν ἀμερικανικῆς ιδιοκτησίας πλοίων ("Εσο, Ταΐντγουώτερ, Γκάλφ, Ναβίος, Ἀλκάσ, Λούντνικ κλπ.).

Υπεχρεώθησαν ἐκ τῶν πραγμάτων οἱ "Ἐλλήνες συνδικαλισταί νὰ ἑγκρίνουν τὴν ὡνᾶ συμβιβαστικήν διπόφασιν τῆς Ἐπιτροπῆς Ἀγώνος. Δὲν ἥθελαν σὰν ἐμφανισθοῦν δυσπιστούντες πρὸς τὴν Γραμματείαν τῆς Δ.Ο.Μ., ἀφοῦ οἱ Ἀμερικανοὶ ἐδήλωσαν, οὐχι βεβαίως πλήρως ίκανονποιημένοι, ὅτι ἀποδέχονται τὴν τροποποιημένην ἀπόφασιν. Οὕτω εἰς τὴν ἀρχικήν τοιαύτην τῆς Διασκέψεως τῆς 22ας Ιανουαρίου προσέτθησαν τὰ ἔσχης:

α) Μόνον αἱ συλλογικαὶ συμβάσεις, αἱ τυχοῦσαι τῆς προεγκρίσεως τῆς Δ.Ο.Μ., ἐνεργούσης ὡς ἐκκαθαριστικὸν γραφεῖον, θὰ ἀναγνωρίζωνται ἀπὸ τὸ ἀρμόδιον Ἐπιτροπὴν ὅρθη τακτικῆς. Καὶ β) "Ολαι τοιαὶ ύφιστανται συλλογικαὶ συμβάσεις, αἱ ὀποίαι δὲν εἰναι συμφωνοί, μὲ τὴν παρούσαν πολιτικήν τῆς Δ.Ο.Μ., θὰ καταγγελθοῦν, εὔθυς ὡς η ἀρμοδιά διὰ τὴν σύναψιν τῶν συνδικαλιστικῆς ὄργανωσις δηλωση, ὅτι εἰσούμενά νὰ προσαρμόσῃ τὰς ἐν λόγῳ συμβάσεις πρὸς τὴν παρούσαν πολιτικήν τῆς Δ.Ο.Μ.

Περὶ μπουκοτάζ, βεβαίως, οὐδὲν ἀναφέρεται εἰς τὸ ἑκδοθὲν ἀνακοινωθέν. 'Ο κ. Μπεκιούς ἐδήλωσε μετὰ τὸ πέρας τῆς Διασκέψεως, ὅτι μέτρα πιεστικά θὰ ἀσκηθοῦν κατὰ τῶν ἐφοπλιστῶν ἐκείνων, οἵτινες δὲν δένται ἀδέχοντα νὰ προσέλθουν εἰς τὴν σύναψιν συλλογικῶν συμβάσεων δι' οἵλας τῶν πλοίων.

Οὕτως ἔχουν μὲ πάσαν συντομίαν τὰ τῶν διαπραγματεύσεων τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ Λονδίνου καὶ τῶν ἐκπρόσωπων τῆς Π.Ν.Ο., καθὼς καὶ τὰ περὶ τὴν Διασκέψεων τῆς Δ.Ο.Μ. λαδόντα χώραν. 'Η ἐνεργός συμμετοχὴ τοῦ γραφοντὸς τὴν στήλην οὐτῆς εἰς τὰς περὶ τὴν σύναψιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως συζητήσεις καὶ η ἀμεσος παρακολούθησης τῶν περὶ τὴν Δ.Ο.Μ. ἀναφέντων ζητημάτων μᾶς ἐπιτρέπουν ἐν συνεχείᾳ καὶ τὴν διατύπωσιν τῶν κατωτέρω παρατηρησεων:

Ἐπεκρίνη παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν ἡ ἀκολούθηση στακτική ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Πετρουλῆ, ὅπως μὴ ἀνακοινώσῃ εὔθυς ἄμα τὴν ἐνάρξει τῶν ἔργασιών τῆς Διασκέψεως τῆς Δ.Ο.Μ. η, τούλαχιστον, μετὰ τὴν λῆξιν αὐτῆς τὴν ὑπογραφὴν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων δι' ὑπερτετρακόσια πλοία. Τὴν δυσπιστίαν διὰ τὴν εἰλικρίνειαν τῶν προέσεων τῶν Ἐλλήνων συνδικαλιστῶν πρεκάλεσεν η τοιαύτη στάσις τοῦ Γεν. Γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο., μὴ συμβιβαζομένη ἄλλως τοις μὲ προγενεστέρας κατηγορηματικοῖς δηλώσεις τοις καὶ τὴν ἐπιδίωξιν τους, ὅπως ἐπιτυχητὴν τὴν ὑπογραφὴν τῶν συμβάσεων, ίνα ἀπὸ θέσεως πλέον ισχύος ἔμφαντι μὲ οὗτας πρὸ τῆς Δ.Ο.Μ.

Τόσον αἱ ἐπικρίσεις σόνταν καὶ ἡ δυσπιστία ησαν δικαιολογημέναι διὰ τοὺς μὴ γνωρίζοντας επακρινῶν τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα. 'Ομολογούμεν, ὅτι καὶ ημεῖς ἔχεισθημεν ἀπὸ τὴν προστάθειαν ἀποκριψεων.

Αἱ μετέπειτα, ὅμως, παρασχεθεῖσαι παρὰ τὸ κ. Πετρουλῆ ἐξηγήσεις καὶ αἱ ρηταὶ διαβεδαιώσεις τοῦ πρὸς τοὺς ἐφοπλιστᾶς περὶ τηρησεως τῶν συμπεφωνημένων μᾶς ἐπιτρέπουν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι οἱ προθέσεις τῶν 'Ἐλλήνων συνδικαλιστῶν δὲν ἔπαυσαν νὰ εἰναι εἰλικρίνεις ἔναντι τῶν μετ' αὐτῶν συμβληθέντων ἐφοπλιστῶν καὶ ὅτι τὴν ἀνεπιφύλακτον συμπαράστασίν των θὰ παράσχουν εἰς τὴν περίπτωσιν ἐκβιαστικῆς τίνος ἔνεργειας κατὰ πλοίου συμβεβλημένου μὲ τὴν Π.Ν.Ο.

Αἱ ὑπογραφεῖσαι, ὅμως, συμβάσεις δὲν ἔτυχον τῆς ἔγκρισεως τῆς Δ.Ο.Μ. Καὶ ναὶ μὲν ὁ κ. Πετρουλῆς οὐλεῖ περὶ τῆς ἀνοχῆς της, καρμίαν, ὅμως, δὲν ἔχει νὰ παρουσιάσῃ ὑπεύθυνον ἀπὸ τὴν Δ.Ο.Μ. διαβεδαιώσειν. Εἴμεθα, πάντως, ὑποχρεωμένοι νὰ πιστεύσωμεν εἰς τὴν εἰλικρίνειαν τῶν προέσεων τῆς Π.Ν.Ο. Αὐτὸ τούτο, ἀλλως τε, τὸ συμφέρον της — τὸ ἀμεσώτατον — ὑπαγορεύει τὴν ἀπόλυτον εἰλικρίνειαν. Χωρὶς τὴν ἀπροκαταλήπτον συνεργασίαν της μὲ τοὺς ἐφοπλιστᾶς οὔτε καὶ ὁ Π.Ν.Ο. ἡμοπερ διειθώνως νὰ προδληθῇ ὡς ἔθιμη συνδικαλιστική ὄργανωσις. 'Αλλοίμονον ἂν ὁ κ. Κάρραν εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἀναλάβουν τὸ ἔργον τῆς συνάψεως συλλογικῶν συμβάσεων μὲ τὰ πλοία, τὰ ἐλεγχόμενα ἀπὸ τὴν Ν. Υόρκην καὶ τὸ Λονδίνον. 'Η Π.Ν.Ο. θὰ ἔσφαντισθῇ. Κοινά, συνεπώς, τὰ συμφέροντα καὶ κοινή, κατ' ἀναπότρεπτον ἀνάγκη, εἰναι η προσπά-

θεια απαγκιστρώσεως από τὰς ύπόπτους περιπτύξεις τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ τῶν ἀνθρώπων της.

Ἄλλο ὁ Πετρουλῆς καὶ ἄλλοι τινες "Ελλήνες συνδικαλισταὶ ποιοῦνται περὶ πολλοῦ τὴν θέσιν των παρὰ τῇ Δ.Ο.Μ. Δὲν θέλουν κατ' οὐδένα λόγον νὰ προέλθουν εἰς ρήξην μὲ αὐτὴν. Τὰ ζητήματά των θέλουν μὲ διακριτικότητα νὰ τὰ διατραγματεύσουν. Πιστεύουν, καὶ πολὺ δικαίως, ὅτι ἀντλοῦν δύναμιν συνδέσμενοι ὄντες μὲ τὴν Δ.Ο.Μ. Θὰ φθάσουν εἰς τὸ ἄκρον ὅπων τῶν ὑποχωρήσεων, ἵνα μὴ προκινδυνεύσουν τὴν συμμετοχὴν τῶν εἰς τὸν διειθή αὐτὸν συνδικαλιστικὸν ὄργανον. Εχόμενοι στερρώς τὴν ἀντιληφεως αὐτῆς, δὲν ηθέλουσαν νὲ ἐμφανίσουν καὶ ὡς γεγονός τὴν ὑπογραφὴν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων. Προεῖχον ἡ διαφορά τῆς εἰσφορᾶς-χαρατσί.

Ο. κ. Μπεκιούν ἐπέμενει καὶ ἐπιμένει εἰς τὴν μίαν λίραν κατὰ μέλος τοῦ πληρώματος καὶ μῆνα. Ή διαφορὰ εἶναι σημαντική. Τὸ ὅλον, δηλαδή, ζητηματά τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» κατήτησε πλέον διὰ τὴν Δ.Ο.Μ. ὑπόθεσις «μπεζάχτων». Προβάλλεται ἡ ἀπάραδεκτος ἀξίωσις σημαντικῆς τῶν πλοίων ἐπιθαρυνσεως. Ἔκεινον, ἀσφαλῶς, καὶ οἱ δισταγμοὶ τοῦ κ. Πετρουλῆ, ὅπως μὲ ἀνακοινώθη ἀμέως τὰ τῆς ὑπογραφῆς τῶν συμβάσεων, ἐνῷ δὲν παύει νὰ ἀναγνωρίζῃ τὰ συμπεφωνημένα. Εφοβεῖτο, ἴσως, τὴν μήνα τῶν συντρόφων του παρὰ τῇ Δ.Ο.Μ.

Πάντας τὸ ἀμέως προσέχει μέλλον θὰ ἀποδείξῃ ποία θὰ ἥτο ἡ προτιμητεα τακτική ἔναντι τῆς Δ.Ο.Μ. Τῆς ἀνακοινώσεως, δηλαδή, τοῦ τετελεσμένου γεγονότος ἡ τῆς ὑπεκφυγῆς. Δὲν παύουμεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι θὰ ἔπειπεν ἡ Δ.Ο.Μ. να λάβῃ ἀμέως γνώσιν τῆς ὑπογραφῆς τῶν συμβάσεων. Ήτο ή μόνη ἐνδεδειγμένη τακτική.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει οἱ μήνη Σεπτέμβριοι δὲν ἀτέχει καὶ πολὺ. Ἐπίζομεν, χάρις καὶ εἰς τὴν συμπαράστασιν τῆς Π.Ν.Ο., νὰ μὴ ἀποτολμήσῃ ἐκβιστική τὴν ἔνεργειαν εἰς συμβεδόμενά πλοία. Έν τῷ μεταξὺ θὰ ἔχῃ ἀναπόδειρη καὶ ἡ ἐλληνικὴ συλλογική σύμβασις καὶ θὰ ὑπογραφούν ἐδώ τὰ ὄριστικά κείμενα τῶν συμβάσεων μὲ τὰ ἔνα πλοία. Ή Π.Ν.Ο. εἴναι ὑποχρεωμένη νὰ σεβασθῇ τὴν ὑπογραφὴν τῆς καὶ νὰ ὑπερασμοῦ τῶν συμπεφωνημένων ἑώπιον πάσης ξενῆς δικαστικῆς ἀρχῆς, τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ τῶν παραφαδάων της.

Τὰ σχετικά, ἄλλως τε, ζητήματα θὰ ἔχουν τὰς ἔξελιξεις των. Τὸ δικαίωμα τοῦ μπούκοτάς ἀμφισθύεται εἰς τὰς ἀμερικανικάς ναυτεργατικάς ὄργανώσεις καὶ ἡ προσφυγὴ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν θὰ ἐκδικασθῇ κατ' αὐτὰς. Προκείται, ἐπίσης, τὸ Ομοσπονδιακὸν Γραφεῖον ἐπὶ τῶν ἔργατων σχέσεων νὰ ἀποφανθῇ εἰς τὴν Νέαν Ὀρλέανην, ἂν τὰ ἔκει ναυτεργατικά σωματεῖο ἔχουν τὸ δικαίωμα παρεμβάσεως εἰς τὰ τοῦ πληρώματος ξένων πλοίων. Ἄν την ἀναμροδίτης τῶν Ἀμερικανῶν ἔργατων πατέρων καθιερώθη διὰ διοικητικῆς τίνος πράξεως καὶ καὶ δικαστικῆς ἀπόφασεως, τὸ μπούκοτάς εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας ἀποβαίνει πλέον ἀδύνατον καὶ ἡ ἀπειλὴ τῆς Δ.Ο.Μ. ἀμβλύνεται σημαντικός. Μία ἀκόμη ἀπόφασις γερμανικοῦ ἡ ὀλλανδικοῦ δικαστηρίου θὰ εἰναι ἀρκετή διὰ νὰ ἀποτρέψῃ παντελῶς τὸ κίνδυνος τῶν ἐκδιαστικῶν ἔνεργειων τῆς Δ.Ο.Μ. Ή πρὸς τούτῳ συνεργασία τῆς ἐλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς κοινότητος καὶ τῆς ναυτεργατικῆς τοιαύτης ἔξυπακούεται. Θὰ κερδίσωμεν, ἀσφαλῶς, τὴν ὑπόθεσίν μας, ἀν κατανόησις τοῦ κοινοῦ συμφέροντος πρυτανεύσῃ καὶ εἰς τοὺς δύο παράγοντας τῆς Ναυτιλίας.

Καὶ διὰ νὰ καταλήξωμεν : Τὴν ἀνάγκην φιλοτιμίαν ποιούμενοι οἱ ἐφοπλισταὶ προήλθον εἰς συνεννόσιν μὲ τοὺς ναυτεργάτας. Ἐπίστευσαν, ὅτι ἀπόφασις τικώντερον θὰ ἀντιμετωπίζουν οὐτῷ τὴν Δ.Ο.Μ. Τὰ πράγματα δὲν ἐδίκαιωσαν πλήρως τὰς προσδοκίας των. Ο. κ. Μπεκιούν θέλει τὴν εἰσφορὰν ηγήσιμην καὶ ὁ κ. Πετρουλῆς δὲν ἐπέδειξε τὴν οἰσαν θὰ ἔπειπε στάσιν ἔναντι ἀξιώσεων καθοδῶς ἐκδιαστικῶν, αἵτινες καὶ καταδίδουσιν τὴν δῆθεν ὑπέρ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν προστασίαν εἰς ὑπόθεσιν ἀθεμίτου πλουτισμοῦ τῆς Διειθούς καὶ τῶν ἀνθρώπων της.

Κέρδος, ὁμοίως, ἔχει τιθένειν ἡ ἐπιτεχνεύσις διὰ τῶν συμβάσεων συνεργασίας ἐφοπλιστῶν καὶ Π.Ν.Ο. Ἀπὸ αὐτὴν πολλὰ τὰ κολά τὰ πρεόδηθουν, ἔστω καὶ ἄν ἡ Δ.Ο.Μ. δὲν θελήσῃ νὰ τὴν ἀναγνωρίσῃ. Ἔκει ὅπου ἔφθασαν τὰ πράγματα ἡ διειθής προδοσίη τῆς μεγάλης ναυτιλιακῆς μας ὑπόθεσεως, εἴτε τὸ θέλουν εἴτε δὲν τὸ θέλουν μερικοὶ ἐφοπλισταί, μόνον διὰ τῆς συνεργασίας τοῦ "Ελλήνος ἐφοπλιστοῦ" καὶ τοῦ "Ελλήνος ναυτεργάτου" εἴναι δυνατή. "Ολοι ὄφειλομεν προς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆς νὰ στραφώμεν. Είναι ή μόνη διέξοδος μιάς δυσκόλου καταστάσεως.

* * *

"Ολως ιδιαιτέρως ὁφείλομεν νὰ ἔξαρωμεν τὴν πολύτιμον συμβολὴν τῶν κ. κ. Μίμη Χανδρῆ καὶ Μιχαὴλ Ξελᾶ εἰς τὴν διεξαγωγὴν καὶ ἐπιτυχίαν τῶν δυσκόλων μὲ τοὺς ἐκπροσώπους τῆς Π.Ν.Ο. διατραγματεύσεων. Ἀμφότεροι ήναλωσαν ημέρας πολλὰς ἔργωδους προσπαθείας, ἵνα φέρουν εἰς πέρας ἔργον γενικότερος σημασίας, τὰ κολά τοῦ ὄποιου ἀποτελέσματα ἐλπίζουμεν ὄσονούπων νὰ καταδειχθοῦν.

Δὲν είχον, ἄλλως τε, οἱ κ. κ. Χανδρῆς καὶ Ξελᾶς νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰς ἔργατικάς καὶ μόνης ἀξιώσεις οὐτε καὶ μόνη τὴν δυσπιστίαν, ἀπὸ την ὅποιαν διακατείχοντο οἱ ἐκπρόσωποι τῆς Π.Ν.Ο. κατὰ τὰς συζη-

τήσεις των μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς. Εἰς αὐτοὺς τοὺς κόλπους τῆς ἐφοπλιστικῆς κοινότητος οἱ ἀντιφρονοῦντες ησαν ἄρκετοι. Ἐπρεπε καὶ αὐτοὶ νὰ μεταπεισθοῦν, νὰ κατανοῦντες τὴν ἀνάγκην τῆς συνεννοήσας μὲ τοὺς ναυτεργάτας. Ἀπεμπολούντο, βεβαίως, συμφέροντα τῆς πλοιοκτήσιας σηματικά διὰ τῆς ὑπογραφῆς τῆς συλλογικῆς συμβάσεως. Τὰ πλοιαὶ αἰσθητῶς ἐπεβαρύνοντες εἰναι μέρεις της κρίσεως ναυτιλιακῆς, ὁμοτάτης καὶ ἡ εὐλιξία τῆς διαχειρίσεως τῶν πλοίων τὸ σηματικότερος της εὐκολίας περιωρίζετο. Τὰ πράγματα δύως καθίστων τὴν ἀναγνώρισην τοῦ ἐργατικοῦ παράγοντος ἀναγκαίων. Πρὸς αὐτὴν τὴν ἀναγνώρισην ἐπέζησαν καὶ ἐπέτυχον νὰ φέρουν ὅλους σχέδιον — πλὴν δύο συγκριμένων ἔξιρέσεων — τοὺς συναδέλφους των οἱ κ. κ. Χανδρῆς καὶ Ξελᾶς.

Τὸ κύρος τοῦ κ. Νιάρχου, πρόεδρου τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν τοῦ Λονδίνου, οὐν ὅλιγον συνεβάλεν εἰς τὴν ἀξιοποίησιν τῆς ὅλης αὐτῆς προσπαθείας.

Αἱ ἐπικρίσεις, βεβαίως, δὲν θὰ λείψουν διὰ τὴν ἐπελθούσαν συμφωνίαν. Εἰναι, πάντως, γεγονός, ὅτι κολεύται αὐτὴ νὰ πληρώσῃ μίαν ἀνάγκην. Η συνεργασία μὲ τὸν ναυτεργατικὸν παράγοντα μᾶς χρειάζεται διὰ νὰ ἀντικρύσωμεν τὴν διειθή κατά της ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος ἐπιβούλην.

Δὲν πρέπει, ἄλλως τε, νὰ αὐταπατώμεθα. Τὴν ἀντίδρασιν τῆς Δ.Ο.Μ. μόνον μὲ δυναμικὰς λύσεις θὰ τὴν ἀντιμετωπίσωμεν. Τὸ δικαίον κείται ἀπολύτως μὲ τὸ μέρος μας καὶ θὰ δικαιωθῶμεν ὅταν συμπαρίσταται καὶ η Π.Ν.Ο.—ἡ ἔθνικὴ συνδικαλιστικὴ ὄργανος της προσπάθειας ἀποφυγῆς τῶν ἐκβισμάτων. Πρὸ τῶν ἐφοπλιστῶν σαφεῖς κατευθύνεσι διανοίγονται : "Η ἡ ἐπάνοδος εἰς τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος των, ὅποτε ἀπολλάσσονται κάθε κατὰ τὸν ἐπιχειρήσεων τῶν ένεσης ἀπέθεσεος ἡ ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν Π.Ν.Ο. δυναμική — τὸ ἐπαναλημάνομεν — ἀντιμετώπισις τῶν ἐκβισμάτων τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ τὸν ὑπόπτον ἐνδιαφέροντός της ὑπὲρ τῆς γαυτεργατικῆς τάξεως.

Ἐύτυχημα είναι, ὅτι ἔστω καὶ ἀργά ἐπίγνωσιν πλήρη τοῦ ὅλου προβλήματος ἔχουν πλέον οἱ ἐφοπλισταί. Ἀπὸ αὐτοὺς θὰ ἔχαρητον ἐν προπολούμενοις καὶ αἱ ἔξελιξεις.

Τὸ κείμενον τῆς συμβάσεως

Τὸ κείμενον τῆς ὑπογραφείσης εἰς τὸ Λονδίνον συλλογικῆς συμβάσεως διὰ τὰ ἔνα πλοία μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς Π.Ν.Ο. οὐκτὼν ὅτι κάτωθι :

ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ἐν οπίμερον τὴν οἰ κάτωθι ὑπογεγραμμένην ὁ κάτωθι προκειμένων κατ' εἰδίκην ἐντυλίνει καὶ ἔχουσιοιστόποιν προσωπού τοὺς πλοιοκτήτας τοῦ νομίμως ἐκπροσώπου τοῦ γκρός τελούντος ὑπὸ ομηρίαν πλοίου, τόνων καὶ ἀρφέτερου διάσποιντος ὁ Μάνθος Πετρουλῆς, Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Πανελλήνιον Ναυτικῆς Ομοσπονδίας, ἐκπροσωπών ἐν προκειμένῳ νομίμως τὰς κάτωθι κλαδικάς Ὁργανώσεις, πτοι :

1. Τὴν Πανελλήνιον Ἐνωσίαν Πλοιάρχων πάσης τάξεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.
2. Τὸν Πανελλήνιον Σύνδεσμον Ἀξιωματικῶν Ἀσυρμάτου.
3. Τὴν Πανελλήνιον Ἐνωσίαν Μηχανικῶν Μηχανῶν Ἐσωτερικῆς Καύσεως Ε. Ν.
4. Τὴν Πανελλήνιον Ἐνωσίαν Ναυτῶν Ε. Ν.
5. Τὴν Πανελλήνιον Ἐνωσίαν Θερμαστῶν Θαλάσσης "Ο Στέφενων".
6. Τὴν Πανελλήνιον Ἐνωσίαν Ναυτομαγείρων Ε.Ν. "Ο Αγιος Σπυρίδων".

7. Τὴν Πανελλήνιον Ἐνωσίαν Θαλαμηπόλων Ε.Ν., οὐκ καὶ τὴν ἐν Πειραιεῖ ἐδρεύουσαν ἀνεγνωρισμένην "Ἐθνικὴν Ἐπαγγελματικὴν Ὀργάνων Πανελλήνιος Ναυτικὴ Ομοσπονδία", εἰς τὴν δύναμιν τῆς ὁποίας υπάγονται καταστικῶν ἀπάντα τὰ ἀνωτέρω ἀνεγνωρισμένα ἐπαγγελματικά Σωματεῖα καὶ εἰδικῶς ἔχουσιοιστόποιντος, συνεφώνησαν τὰ ἔξιτος:

1. Διὰ τοὺς ναυτικούς παντὸς θαδμοῦ καὶ εἰδικόπτος, τοὺς ναυτολογημένους ἡ ναυτολογημένους ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρω πλάου, τὸ θέραπετεατῶν διάσποιας, ἡ νῦν ἡ ἐκάποτε ισχύουσα διὰ τὸ ὑπὸ Ελληνικὴν σηματικήν πλοίου τῆς ἀντιστοίχου πρὸς τὸ ἀνωτέρω πλοίον κατηγορίας καθ' οὐτῆς οὐτῆς τὰς διατάξεις, τὰς ἀφορώσας τὸ μισθολόγιον, τὰς ὥρας ἐργασίας, τὰς ὑπερωρίας, τὰς ἀδείας καὶ τοὺς ὑπολοιπούς ἐν γένει ὄρους.

2. Τὰ ἐπίπεδα δοσῶν ἀφορᾶ τὴν ούνθεσιν, τὴν ἀνδιαιτησιν, τὴν τροφοδοσίαν καὶ τὴν ἀφάρειον ζῶντος ἐν θαλάσσῃ τοῦ πληρώματος, δέοντας νὰ μὴ εἰνει κατώτερα ἀπὸ τὰ ισχύοντα διὰ τὰ ἔλληνικά πλοία τῆς ἀντιστοίχου κατηγορίας.

Εἰς τὴν περίπτωσιν διαπιστωθῆ ἐλληπῆς σύνθεσις τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου, μόνη ἀρμοδία ἐν προκειμένῳ, ἵνα κρίνῃ τὰ περιστατικά, εἰναι ή Γανελλήνιος Ναυτική Ομοσπονδία καὶ οἱ εἰς τὴν δύναμιν οὐτῆς ἀντίκονται κλαδικαὶ ὄργανώσεις ἐν "Ελλάδι ἀπὸ κοινοῦ μετα τοῦ πλοιοκτήπου, τοῦ ἐκπροσώπου αὐτοῦ ή τοῦ πλοιάρχου τοῦ πλοίου.

3. "Οσον ἀφορᾶ τὴν προστασίαν τῶν ναυτικῶν κατὰ τῆς ἀσθενείας ἢ ὀπτικήματος συμφωνεῖται, διὰ θὰ ἐφορμόζωνται τὰ κατὰ τὴν ἐλλη-

ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαί.

Ταχύτης ἐκτελέσεως

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

Τιμαὶ συμφέρουσαι

νικήν Νομοθεσίαν ισχύοντα διά τούς έπι τῶν ύπο 'Ελληνικήν σημαιήν πλοίων ναυτολογιμένους ναυτικούς, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς οἰκείας διατάξεις τῆς νῦν ἢ τῆς ἑκάστοτε ισχυούσης διά τὰ πλοῖα ταῦτα Συλλογῆς Συμβάσεως.

4. Οἱ ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρω πλοίου ναυτολογιμένοι ἢ ναυτολογιούμενοι ναυτικοί θ' ἀπολαμβάνουν τῆς αὐτῆς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως, ὡς καὶ οἱ ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων ναυτολογιούμενοι, ἀσφαλίζομένοι πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον τοῦ πλοίου εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαρκίδον Ταμείον καθ' ὅλον τὸ χρονικὸν διάστημα τῆς ισχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

5. Οἱ ἐκπροσωπῶν ἐν προκειμένῳ τὸν πλοιοκτήτην διφείλει νὰ γνωστοποίησῃ ἐώς δημόνος ἀμα τῇ ἀσφαλίσει παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. καὶ πρὸς τὴν Π.Ν.Ο. τὰ ὄνδρατα τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑποπρετούντων ναυτικῶν μετὰ τοῦ ἀριθμοῦ τῆς ναυτικοῦ φυλαδίου καὶ τῆς ναυτικῆς περιφερείας ἐκδόσεως αὐτοῦ, ὡς καὶ τοὺς ἀριθμούς πτυχίων ἢ διπλωμάτων τῶν ἔχοντων τοιαῦτα.

6. Ναυτικὸς ἀπολυμένος ἐκ τοῦ ἀνωτέρω πλοίου, οὐχὶ ἔξι ὑπαιτιόπτης του ἢ λόγῳ λήξεως τοῦ χρόνου δι' ὃν ἐναυτολογίθη εἰς λιμένα διάφορον τῆς ναυτολογίσεως του, δικαιοῦται εἰς πολινύστησιν εἰς τὸν λιμένα ὃπου προσελήφθη ἢ κατέλογντον του εἰς τὸν λιμένα τῆς πατρίδος του, ἐάν τὸ τοιοῦτον δὲν συνεπάγεται μείζονας δαπάνας διὰ τὸ πλοίον.

7. Πλοιορχὸς ὑποχρεούται τὸ θραδύτερον ἐντὸς πέντε τῆμερῶν ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς Συμβάσεως, νὰ ἔγχειριστον εἰς τὸν ναυτικὸν εἰσιτηρίον επὶ συγκοινωνιακοῦ μέσου ὁδηγούντος εἰς Ἑλλάδα ἢ εἰς λιμένα συμφωνούμενον ἀπὸ κοινοῦ καὶ ἐκλεγμένον ἀναλόγως τῶν εἰδικῶν περιστάσεων καὶ νὰ καταβάλῃ τὰς δαπάνας τῆς διατροφῆς τοῦ ναυτικοῦ μέχρι τῆς ἕκει φίξεως του.

8. Συμφωνεῖται, δημόνος οἱ πλοιοκτῆται τοῦ ἀνωτέρω πλοίου καταβάλουν εἰς τὴν Πανελλήνιον Ναυτικὸν Ὀμοσπονδίαν πρὸς ἐκπλήρωσιν τῶν σκοπῶν αὐτῆς ἐπτοίον εἰσιφοράν ἐκ πεντήκοντα λιρῶν Ἀγγλίας (σ. 50.0.).

9. Η πλορωμὴ τῆς ἀνωτέρω εἰσιφορᾶς δύναται νὰ γίνεται εἰς δύσεις ἀνὰ τρίμηνον, τῆς πρώτης δύσεως πληρωτέας ἀμα τῇ ὑπογραφῇ τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Συμφωνεῖται, ἐπίσης, ὅπως οἱ πλοιοκτῆται δικαιοῦνται νὰ εἰσιπράττονται διὰ λογαριασμὸν τῆς Π. Ν. Ο. παρ' ἑκάστου τῶν μελῶν τοῦ πλορώματος :

α) Μίαν λίραν Ἀγγλίας (£1.0.0), ὡς ἐφ' ἀπαξ, δικαιούματα ἔγγραφῆς της ποιείν ἐπαγγελματικήν του ὀργάνωσιν, ἔαν καὶ ἐφ' ὅσον δέν ἔχει γίνει τοιαύτη καταβολὴ προηγουμένως, ἀποδεικνυμένην διὰ σκετικῆς ἀποδείξεως τῆς οἰκείας ὀργάνωσεως, προσκομιζούμενην ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ.

Τὸ ποσὸν τοῦτο θὰ καταβληθῇ ὑπὸ τούπον παρακαταθήκην ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν εἰς τὴν Π.Ν.Ο., ἀμα τῇ ὑπογραφῇ τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ θὰ ἐκκαθαρισθῇ ἐντὸς διμήνου, ἐπὶ τῇ προσκομίσει ὀνομαστικοῦ καταλόγου μελῶν πλορώματος.

β) Τέσσαρα σελλίνια (0.4.0) κατὰ μῆνα δι' ἑκαστον τῶν μελῶν τοῦ πλορώματος ὡς μηνιαίων συνδρομήν του πρὸς τὴν οἰκείαν ἐπαγγελματικήν του ὀργάνωσιν.

Τὸ ποσὸν τοῦτο θὰ καταβάλλεται πρὸς τὴν Π.Ν.Ο. κατὰ δεδουλεύμενον "ρίμπον.

10. Η ἀνωτέρω εἰδική συνδρομὴ τῶν ναυτικῶν πρὸς τὰς οἰκείας ὀρ-

γανώσεις εἶνε ἀσχετος πρὸς τὰς συνδρομάς των πρὸς τὰς κλαδικὰς ἐπαγγελματικὰς ὀργανώσεις των.

11. Εννοεῖται, ὅτι διὰ τῆς πλορωμῆς τῆς ἀνωτέρω εἰσιφορᾶς τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς τὴν Πανελλήνιον Ναυτικὸν Ὀμοσπονδίαν, ἀπαλλάσσεται τὸ πλοίον πάσος ὑποχρεώσεως πλωματῆς οἰαστήποτε ἀλλης συνδρομῆς ἢ εἰσιφορᾶς δι' οἰαστήποτε οκοπόν πρὸς Ἑλληνικὴν διεθνῆ ὄργανωσιν.

12. Η παρούσα Συλλογικὴ Σύμβασις, συναποτομένη μετὰ τῆς Πανελλήνιον Ναυτικῆς Όμοσπονδίας, ἀνηκούσης εἰς τὴν δύναμιν τῆς Διεθνοῦς Όμοσπονδίας 'Ἐργατῶν Μεταφορῶν, ἀναγνωρίζεται παρ' αὐτῆς, ὡς ἀνταποκρινομένη ἀπὸ πάσος πλευρᾶς εἰς τὰ διεθνῶς κρατοῦντα ὡς πρὸς τὴν προστασίαν τῶν ναυτικῶν τῶν ἐργαζομένων ἐπὶ πλοίον.

13. Πάσα διαφορὰ ἀνακύπτουσα περὶ τὴν ἐφαρμογὴν καὶ ἐμπνείαν τῆς παρούσης Συμβάσεως, μὴ δυναμένη νὰ ἐπιλυθῇ δι' ἀπ' εὐθείας συνεννοήσεως μεταξὺ τοῦ Πλοιάρχου τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἐνδιαφερομένου ναυτικοῦ ἢ τῶν ὑπογράφαντων τῶν παρασημάνσιν μερῶν.

14. Η παρούσα Συλλογικὴ Σύμβασις θέλει ισχύει μέχρι τῆς 30ῆς Σεπτεμβρίου 1959, δύναται, δημα, νὰ καταγγέλλεται ἐνωρίτερον παρ' εκτέλεσμα τῶν συμβαλλομένων μερῶν.

15. Εν περιπτώσει καταγγελίας ἢ Σύμβασις θὰ ἔξακολουθηθῇ ισχύ οἱ ἐπὶ ἔνα εἰσέτι μῆνα ἀπὸ τῆς γνωστοποίησεως τῆς καταγγελίας εἰς τὸν ἔτερον τῶν συμβαλλομένων.

16. Διευκρινίζεται, ὅτι οἱ δροὶ τῆς παρούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως ἀπόπειρον τὰς ἀποδοχῆς Συμβάσεως καὶ τὰς συνομολογουμένας ἐφ' ἔξης ἀτομικὰς Συμβάσεως 'Ἐργασίας, αἵτινες θὰ καταρτίζωνται ὑποχρεωτικῶς ἐγγράφως μεθ' ἐνὸς ἑκάστου ναυτολογουμένου ναυτικοῦ, μὴ ἀποκλειομένης συνομολογησεως εἰδικῶν δρῶν, οἵτινες, δημα, ἐφ' ὅσον ἀφοροῦν τὰς ἀποδοχάς, δέν θὰ ἐπρεδάζουν ἢ μεταβάλλουν τὰ ὑπὸ τῆς παρούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως προβλεπόμενα καὶ ὥριζόμενα κατώτερα δρία ἀποδοχῶν, οὔτε, ἔξι ἀλλου, τοὺς λοιποὺς γενικοὺς ορούς τῆς παρούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως.

17. Διευκρινίζεται, ὅτι οἱ δροὶ τῆς Π.Ν.Ο. ὑποχρεούται νὰ κορηγῇ ἀπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως θεβαίωσιν ἐν ἢ θὰ δηλούται τὸ δόνομα τοῦ πλοιοκτήτου καὶ τοῦ πλοίου, ἢ κωρτικότης, ἢ σημαία καὶ διάρκεια τῆς Συμβάσεως, ἐπισης δέ ὅτι τὸ πλήρωμα είνε πλήρως ὡραγωμένον συνδικαλιστικῶς.

18. Διὰ τὰ παροπλισμένα πλοία ἢ παροῦσα Σύμβασις ισχύει ἀπὸ τῆς ἑκκινήσεως τῶν. Δι' δοσ δέ παροπλισθοῦν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ισχύος τῆς παρούσης, οἱ διάφοροι καταβολαὶ παύουν ἀπὸ τοῦ παροπλισμοῦ τῶν.

19. Η παρούσα Συλλογικὴ Σύμβασις συνετάγη εἰς δύο πρωτότυπα, ἔξι ἔναν ἄνα ἐλαθον ἑκάτερον τῶν συμβαλλομένων μερῶν.

Οι Συμβαλλόμενοι

Διὰ τὸν ΙΙλοιοκτήτας

Διὰ τὴν Πανελλήνιον Ναυτικὸν Όμοσπονδίαν
καὶ τὰς Κλαδικὰς Όργανωσεις

Ο Γενικός Γραμματεὺς
ΜΑΝΘΟΣ ΠΕΤΡΟΥΛΗΣ

Canadian Liberty Ship PARTS

Available from N. Y. STOCK

Also for AMERICAN LIBERTY SHIPS and T-2 TANKERS:

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

MANILA and WIRE ROPE

Evaporators (Salt water)

Coils (heat exchange)

Coils (water heater)

Liners (bronze)

Heat Exchange

Rope, Manila

Wire

Anchors

Chain (anchor)

DELIVERED FROM STOCK
AT ALL U.S. PORT

► WHitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

Cable Address: AMTRADISC
125 BROAD STREET

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

NEW YORK 4, N. Y.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΕΠΙΒΑΡΥΝΕΤΑΙ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΛΟΙΟΝ

Έπανελθόφθησαν αι διακοπείσαι από μηνός διαπραγματεύσεις διά την άνανέωσιν της συλλογικής συμβάσεως της ποντοπορου ναυτιλίας. Την φοράν αύτην ή πρός συνενόησιν διάθεσις διαγράφεται έντονωτέρα, κατόπιν των συνομιλιών του Λονδίνου μεταξύ των έκει έφοπλιστών και τῶν ἑκτόρων περιποτών τῆς Π.Ν.Ο. Ήρισμέναι, μικράς σημασίας, περικοπαί, ίσως, νά γίνουν, όχι είς τὸ μισθολόγιον, αλλά τὰς ἑκτάκους ἔργασις, τὰς ὑπερωρίας καὶ τὰς γνωστὰς προβλέψεις τῆς προηγουμένης συλλογικής συμβάσεως περὶ ἀδειῶν μετ' ἀποδοχῶν, καθαρισμού κυτών, διατήρησης τῶν φυλακῶν ἐδρυμώ κατ.

Εἶναι, πάντως, γεγονός, ὅτι τὸ κόστος τῆς ἔργασίας ἐπὶ τῶν φορτιγών πλοίων καὶ τῶν τάκερς κατ' ἑλάχιστον θά ὑποδιασθῇ — κατὰ ποσοστὸν 8 % περίπου — ἔστω καὶ ὃλαι αἱ προβλέψεις παρὰ τῶν ἑφοπλιστῶν περιποτῶν — πλὴν τοῦ μισθολογίου καὶ τῶν ὑπερωρίων — γίνουν δεκταί, πράγμα λίσιν καθ' ἡμάς ἀμφίβολον.

Καὶ οὕτω τὸ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον πλοίον θά ἔξακολουθῇ νά εἰναι τὸ ἀκριθώτερον ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἄγγειον, τὸ ιταλικόν, τὸ γαλλικόν, τὸ ὅλλανδικόν καὶ τὸ νορβηγικόν τοῦ αὐτοῦ τύπου σκάφος. Ἀρκεῖ νά σημειωθῇ, ὅτι δύο κονδύλια, τὸ μισθολόγιον καὶ αἱ ἀσφαλεῖαι, ἀντιπροσωπεύουν τὰ 60 % τῶν ἡμερησίων δαπανῶν ἔνος λίμπερτο καὶ αὐτὰ ἀκριθῶς τὰ κονδύλια εἴναι κατὰ 20 % ὑψηλότερα εἰς τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος.

Ἄξιοι λόγου οἰκονομίαι εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις δὲν εἰναι, ὡς φαίνεται, δυναταί. Τὸ μισθολόγιον καὶ ἡ τροφοδοσία γύρω τῶν 75 λιρῶν θά κυμαίνεται καὶ εἰς τὴν νέαν συλλογικὴν σύμβασιν. Αἱ ἀσφαλεῖαι μὲ τὰς ἀξιούμενας ἀπὸ τοὺς ἀσφαλιστὰς αὐξήσεις θά φθάνουν τὰς 65 - 70 λίρας ἡμερησίων.

Δὲν θὰ πρέπει νά ἀποκρύψωμεν τὸ γεγονός, ὅτι τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον καλεῖται τώρα νά δεχθῇ, παρὰ τὰς κρισίμους περιστάσεις, τὸ ὑψηλὸν μισθολόγιον του 1956, λόγῳ τῆς ἀσκούμενης ἀπὸ τὴν Δ.Ο.Μ. πιέσεως ἐπὶ τῶν πλοίων Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ τὰς «σημαίας εὐκολίας». Ἐν ἔλειπεν ὁ ἀκριβισμὸς τῆς Διεθνούς Μεταφορῶν κατὰ τῶν ἐν λόγῳ πλοίων καὶ ἡγνοείτο ἡ ἀνάγκη τῆς συνάφεως συλλογικῆς συμβάσεως μὲ αὐτά, δὲν θὰ προεβάλλετο ἀπὸ τὴν Π.Ν.Ο. ὁ ἐπίμονος ἴσχυρισμὸς περὶ μὴ ἐπανόδου εἰς τὸ μισθολόγιον του 1954, διότι ἡ Δ.Ο.Μ. δὲν θὰ ἔνεκρινε τὰς τοιάτις συμβάσεις. Κατόπιν τοῦ, δηλαδή, καὶ ἡ Ἑλληνικὴ συλλογικὴ σύμβασις νά ὑπόκειται εἰς τὴν ἔγκρισιν τοῦ κ. Μπεκιού καὶ τῶν συντρόφων τοῦ!

Αὐτή, δυστυχώς, εἴναι ἡ ἀπροκαλύπτος πραγματικότης καὶ ὑπὸ αὐτὴν τὴν ἀτμόσφαιραν τοῦ ἀκριβισμοῦ τῆς Δ.Ο.Μ. διεξαγονται καὶ αἱ νέαι διαπραγματεύσεις διὰ τὴν Ἑλληνικὴν συλλογικὴν σύμβασιν. Βάσει αὐτῆς θὰ ὑπογραφοῦν καὶ αἱ ὀριστικαὶ συμβάσεις μὲ τὰ ἔνα, τὰ ἐπηνδύμενα μὲ Ἑλληνικὸν πληρώματα.

Καὶ οὕτω ἡ ἀνωμαλία Ἑλληνικῶν καὶ ὑπὸ ἔνα σημαίας πλοίων μὲ ἴδια μας πληρώματα, εἰς βάρος τοῦ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον σκάφους τείνει νά ἔξειληται. Μάζ λέγουν οἱ τῆς Π.Ν.Ο.: «Μή θίγετε τὸ μισθολόγιον. Θά παρεχηθώμεν ἀπὸ τὴν Δ.Ο.Μ., ως ὑποχωροῦντες εἰς τὰς ἀξιούμενας τῶν ἑφοπλιστῶν, χειροτερεύοντες τὴν θέσιν τῶν ἐργαζομένων, ἵνα ἐπιτύχωμεν τὰς συμβάσεις ἀπὸ τὰ ἔνα πλοία».

Καὶ ὑπὸ τὴν πίεσιν αὐτῆς, χάριν τῶν ἔνων πλοίων, συνεχίζομεν τὴν ἐπιβάρυσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου μὲ δαπάνας ὑψηλότερας, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ σκάφη τῶν ἄλλων εὐρωπαϊκῶν σημαίων. Ἀποτελεῖ, πάντως, μίαν ἀνάγκην ἡ ὑπαρξία τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἔργασις. Καὶ αὗτὸν τὸ μισθολόγιον του 1954 δὲν είναι δυνατόν, ὡς ἀπλοποιηθοῦν, τούλαίστον, αἱ περὶ ὑπερωριῶν καὶ ἑκτάκτων ἀμοιβῶν προβλέψεις τῆς προηγουμένης συμβάσεως. Κατί τὸ καῦλον, ὑπὸ τὰς παρούσας δυσκόλους περιστάσεις, θὰ προέλθῃ ὑπὲρ τοῦ πλοίου.

ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΝ

Εἰς δύτιαν τοῦ σημείου περιήλθεν — ὅπως ἄλλως τε ἀνεμένετο — τὸ ἀσφαλιστικὸν πρόδηλον τοῦ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίου, ἀνεξαρτήτως σημαίας. Εἰς τίνας περιπτώσεις ἔθεσαν οἱ Ἀγγλοί ἀσφαλισταὶ νά ἀξιούσουν τῶν ὑπερδιπλασιασμῶν τῶν ἀσφαλιστρῶν κατὰ τὴν ἀνανέωσιν τῶν συμβολαίων. Ἡ αὔξησις κατὰ 30 % εἴναι ἡ συνηθεστέρα.

Ἐλάχιστοι, εἰς τὰ δάκτυλα τῆς μιᾶς χειρός, μετροῦνται αἱ ἔξαιρεσις. Δικαίους καὶ ἀδίκους, τοὺς ἔχοντας καὶ μη ἔχοντας νά ἐμφανίσουν ζημίας, πλήπτει ἡ περὶ αὔξησεως τῶν ἀσφαλιστρῶν ἀπαίτησις. Προβλαττοῦνται ἡ δικαιολογία τῶν ζημιῶν τῶν ἀσφαλιστρῶν κατὰ τὰ προγούμενα ἔτη. Η κάλυψις τῶν ἐπιδιώκεται εἰς βάρος ὅλων σχεδὸν τῶν Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν.

Συνχαὶ ἐπεσημάνθησαν περιπτώσεις, καθ' ἣς ἡ αὔξησις τῶν ἀσφαλιστρῶν ἥξιώθη ἀπὸ ἑφοπλιστὰς μὲ στόλον νεοτευκτῶν κυρίων πλοίων, ἔχοντας νά ἐπιδείξουν ἱκανοποιητικῶν ἀσφαλιστικὰ ἀποτελέσματα. Σκάφος Ἑλληνικῆς διαχειρίσεως, ὅταν τοῦτο ἔτελει ὑπὸ τὸ ἄγγειον σημαίαν, ἥσφαλίζετο μὲ χαμηλότερα πρέμια ἔναντι τῶν ὄσων ἔξητηθησαν, ὅταν ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον, ὑπὸ τὴν αὐτὴν πάντοτε πλοιοκτησίαν. Αὐτὰ καὶ μόνον τὰ γεγονότα ἔρχονται πλήρως νά προ-

επικυρώσουν τὴν περὶ διακρίσεως τακτικήν, τὴν ἀσκουμένην παρὰ τῶν Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν εἰς βάρος τῶν ἐλληνικῆς διαχειρίσεως πλοίων.

Οἱ ἑφοπλισταί, βεβαίως, προσπαθοῦν νὰ περιορίσουν τὰς ἀξιούμενις τῶν ἀσφαλιστῶν, διαπραγματεύονται μὲ αὐτοὺς ὄρους ὅπως δημοδῆται. Αἱ μικραὶ μερικά συμβολαίων κατὰ τὴν ἀνανέωσιν τῶν συμβολαίων. Αἱ ὑποχωρήσεις εἶναι μικραί. Γενικῶς τὰ ἀσφαλιστρά αὐξάνονται.

Πολλοὶ εἶναι οἱ ἀναζητήσαντες εἰς ἄλλας ἀσφαλιστικὰς ἀγορὰς τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων τῶν. Εἰς τὴν αἰγαλικήν συνήθησαν μερικά συμβόλαια μὲ πρέμιον οὐχὶ ἀνώτερον τοῦ πληρωθέντος εἰς τοὺς Αγγλούς. Εἰς τὴν ἀμερικανικήν ἐπίσης περισσότεροι εἶναι οἱ καλυφθέντες ἐπὶ σκαφῶν ἐλληνικῶν κινδύνων. Τὸ Συνδικάτον τῶν Ἀμερικανῶν ἀσφαλιστῶν ἀνέλαβε ποσοστὸν τι, ὅπως δημοσιεύτηκε, σημαντικόν, οὐχὶ ἀνώτερον τῶν 25 %. Ήρισμένοι ἑφοπλισταὶ ἀνεζήτησαν καταφύγιον καὶ εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν ἀνεξαρτήτων Ἀμερικανῶν ἀσφαλιστῶν, ἵνα ἀποφύγουν τὴν ἡγιείνην κατὰ 100 % πληρωμῆν τῶν ἀσφαλιστρῶν, τῶν ζητηθέντων ἀπὸ τὸ Λονδίνον.

Ἐφοπλιστικός παράγων ἐκ τῶν σημαντικωτέρων δὲν ὑπέκυψεν εἰς τὰς περὶ αὔξησεως ἀξιούμενις τῶν Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν. Τὸν μεγάλον τοῦ στόλου ἐκ δεξαιομενοποίων καὶ φορτηγῶν ἐκάλυψεν εἰς τὰς ἀγορὰς τῆς Ἕπειρωτικῆς Εύρωπης, τῆς Γαλλίας κυρίως, καὶ τῆς Ἀμερικῆς. Ἀντιμετωπίζει, οὖμας, ὃν λόγω ἑφοπλιστής, ἀποφασιστικῶτερον τὴν δημιουργηθείσαν κατάστασιν. «Διοίν τὸ ἀσφαλιστικὸν ὄργανον πρόκειται νὰ συστήσῃ, σύστησι καὶ θά είναι ὁ leading underwriter διὰ τὴν καλύψιν τῶν κινδύνων τοῦ στόλου του.

Αὐτή, ἄλλως τε, εἶναι καὶ ἡ μόνη λύσις τοῦ ὅλου ἀσφαλιστικοῦ προβλήματος. Πρὸς αὐτὴν φερόμεθα ἀναποτρέπτως. Μία ἐλληνικὴ ἀσφαλιστικὴ ὄργανωσις, συνιστώμενη ἀκριβῶς διὰ τὴν προσάστιν τῶν συμφερόντων τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, θὰ ἀποδωσῃ τὴν ἀνεστίν, τῆς ὀποίας αἱ πλασμάδινοι δόλοι οἱ ἔνοι αἱ ἑφοπλισταὶ κατά τὴν καλύψιν τῶν κινδύνων των εἰς τὰς ἀξιούμενας ἀγορὰς.

«Ολαὶ καθ' ἡμάς, αἱ ἄλλαι, εἰς τὴν ἔργωνας προσωρινά, μὴ ἐπιλύουσι κατὰ πάγιον τρόπον τὸ πρόβλημα. Δὲν ἀποκρύπτουμεν τὰς κρατούσας ἀνόησισις διὰ τὴν φερεγγύστητα λ. x. τῆς γαλλικῆς ἀγορᾶς δι' ἀσφαλιστής τόσης μεγάλης ἀξίας, ἐνῶ καὶ οἱ ἐνύποθικοι δανειστοῦνται δὲν στέργουν εἰς τὴν ἔγκαταλειψιν τῆς ἄγγειλικῆς.

Υπὸ τὰς ἀνωτέρω δυσχερείας καὶ ἐπιφυλάξεις καὶ ἐν μέσω τῆς ὁμιλίας κρισεώς βαρύς καταβάλλεται ὁ φόρος ὑποτελείας εἰς τοὺς ξένους — τοὺς Ἀγγλούς κυρίως — ἀσφαλιστας, διότι ἀκριβῶς ἐνώριτερον δὲν ἐσκέφθησαν οἱ ἑφοπλισταὶ τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας τὴν καραφάτησιν.

* * *

Υπάρχουν ὄμως καὶ ἑφοπλισταὶ, δικαιολογούμεντες τοὺς Ἀγγλούς ἀσφαλιστας εἰς τὰς ἀπαίτησεις τῶν διὰ τὴν αὔξησην τῶν ἀσφαλιστρῶν. Ἐπιβεδαίωνται τὰς ζημίας τῶν τελευταίων ἐτῶν, τὰς προεθύμους ἀπὸ τὴν αἰσθήτης ηὐημένης συχνότητα τῶν ἀτυχημάτων, λόγῳ τῆς ἐντατικῆς κινήσεως τῶν πλοίων εἰς τὸν Βόρειον Ατλαντικόν, ἐν καρφοῖς χειμώνος (μεταφοραὶ γαιανθράκων) καὶ ἀπὸ τὰς ἀκριβῖδες ἐπιτεγμένας εἰς τὰ ἀμερικανικά ἐργοστάσια.

Ἐξ ἄλλου τὰ εἰσπραττόμενα διὰ τὰ νεότευκτα σκάφη — τάκεντες καὶ φορτηγά — ἀσφαλιστρα προεδειχθησαν δυσαναδόγως χαμηλὰ ἐν σχέσει πρὸς τὰ σημειώθεντα εἰς τὰ σκάφη αὐτά πολλὰ ἀτυχημάτα καὶ ὀλικὰς ἀπώλειας.

Τὸ βάσιμον τῶν ἀνωτέρω δικαιολογιῶν δὲν πρόκειται νά ἀμφισβητησμεν, ἀφοῦ στατιστικαὶ σχετικαὶ δὲν ἀνακοινούνται. Τὸ γεγονός, ὄμως, ὅτι αἱ αὔξησεις ἀξιουνται τὰ ἀλλα τὸ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας σκάφη, καὶ ὅτι ἡ αὐτὴ κλίμακις τῶν ἀσφαλιστρῶν δὲν ισχύει διὰ τὰ ἀγγλικά τοῦ αὐτοῦ τύπου καὶ ἡλικίας καὶ ὅτι, τέλος, τὰ πρέμια εἶναι χαμηλότερα διὰ τὰς ἀντασφαλίσεις τῶν νορβηγικῶν, ιταλικῶν καὶ λοιπῶν σκαφῶν τῶν βασικῶν ἀσφαλισμένων εἰς τὰς ἔνων σημαίας τῶν ὄπορας, μας ἐπιτρέπει νά διατύπωσεν τὴν διακρίσεων κατὰ τὸν Αγγλον. Κατ' αὐτῆς ἀκριβῶς τῆς διακρίσεως καλούνται οἱ «Ελλήνες ἑφοπλισταὶ» νά ἀντιδράσουν, ὅπως εἰς τὸ ἀπότερον παρελθὸν ἀντέδρασον οἱ Σκανδιναβοὶ συνάδελφοί των. Καὶ ἡ ἀντιδρασία αὐτὴ καθίσταται ἀναγκαῖα, διότι τὸ κόστος τῆς κινήσεως τοῦ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίου αἰσθητῶς ἐπιβαρύνεται μὲ τὰ ύψηλότερα ἀσφαλιστρα. Υπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας εἰς τὴν ναυλαγοράν, εἰς ἐποκήν οἰκονομῶν καὶ περιορίζεται.

Η ΑΝΑΓΚΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΣΥΛΛΟΓΗΣ

Αἱ δύσκολοι οἱ ἡμέραι τὰς ὄποιας, διέρχεται η ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, ὑποχρεωνούν τοὺς «Ἑλλήνας ἑφοπλισταὶ» εἰς τὴν μελέτην ριζικωτέρων μέτρων ἀντιμετωπίσεως τῶν προβλημάτων, ἀπίνα τέκνη τῆς κρισεώς ἀνακυκτουπούν. Αἱ ἔξειδεις τῆς ἡδη συντελουμένης ἀναπτροσαρμογῆς τείνουν ὀριστικῶς καὶ ἀμετακήτως νὰ θέσουν ἔκτος ὑπερεστίας τὰ πολεμικής ναυπηγησεως σκάφη — τὰ λίμπερτς, τὰ ἄλλα παρομοιού τύπου φορτηγά, ὅπως καὶ τὰ δεξιανόπλοια «T.2» — νὰ θέσουν κατὰ συνυπέται ἔκτος ἐπαγγελμάτων τοὺς κατέχοντας τοιαύτα σκάφη ἑφοπλιστας, αὐτούς ποὺ δὲν ὑπότυχασαν νά ἀποκτήσουν ἐν καιρῷ νεότευκτα οἰκονομικὰ σκάφη ἡ, καθυστερημένοι, ἔδωσαν τὰς παραγγελίας διὰ τὰς ἀκριβώσουν πληρώνοντες βαρυτάτας ἀποζημιώσεις.

TELEPHONES:

PORT-SAID : 3273

SUEZ : 2642

ALEX : 24224

TELEGRAMS

ALL OFFICES

"ATLANTIC."

ATLANTIC SHIPPING AGENCY

SHIPPING AGENTS & BROKERS

HEAD OFFICE

PORT-SAID

10, Sultan Hussein Quay

P. O. Box 335

SUEZ

23, Tuly Street

P. O. Box 74

ALEXANDRIA

5 Sherif Street

P. O. Box 1638

"Αν ληφθῇ ὑπὸ διών ὅτι, ἡ πλοιοκτησία ὑπερπεντακοσίων πολεμικῆς κατασκευῆς σκαφῶν ἀνήκει εἰς "Ελλήνας ἐφόπλιστάς, ὅτι διὰ τὴν διαχείρισιν των πλειστά σόσα γραφεῖα συνεστήθησαν εἰς τὸ Λονδίνον καὶ τὴν Νέαν Υόρκην καὶ ὅτι ἡ ἕκει ἔγκαστάσαις τῶν ἐφόπλιστῶν ἐπεδήθη ἐκ τῆς ἀνάγκης τῆς ἀμεσωτέρας παρακολουθήσεως τῶν ἐργασιῶν των, εὐκόλως ἡμιπορεί τις νὰ συμπεράνη πόσον δύσκολος εἴνε τῷρα ἡ θέσις τῶν ἐφόπλιστῶν, αὐτῶν καὶ πόσον δυσβάστακτα είναι τὰ ἔργα διοικήσεως καὶ παραστάσεως τῶν ἐλύγω γραφείων, μὴ δικαιολογούμενα, βεβαίως, ἀφοῦ τὰ πλοῖα εἴτε τελοῦν ἐν παροπλισμῷ εἴτε κινούμενα, ζημιώνουν. 'Η περισυλλογὴ ἐπιβάλλεται καὶ ἡ ἀποφασιστικὴ ἀντιμετώπισις τῆς σκληρᾶς πραγματικότητος ὑποδεικνύεται ώς μία ἀνάγκη ἐπιτακτική.

"Η σύμπτυξις γραφείων καὶ ἐπιχειρήσεων είνε τὸ πρώτων βῆμα πρὸς τὴν περισυλλογὴν αὐτῆν. Πολλὰ ἐκ τῶν ἥδη ἐν ἀπρᾶξις τελουντῶν γραφείων δὲν ἔχουν ἡ δὲν θὰ ἔχουν σὺν τῷ χρόνῳ λόγον ὑπάρχεως, ἀνὴρ κρισις παραταθῇ καὶ ἀνὴρ καταστάσεις εἰς τὴν ναυλαγοράρων δὲν ἐπιτρέψουν τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν ὑπερσίαν τῶν παρωπλισμένων καὶ τὴν κερδοφόρον ἐκμετάλλευσιν τῶν. 'Η ἐπιστροφὴ ἀκόμη εἰς τὴν Πατρίδα μερικῶν ἐκ τῶν εἰς τὸ ἑξωτερικὸν ἔγκατεστημένων ἐφόπλιστῶν ἵσως τῷρα νὰ δικαιολογηται, ἀφοῦ τὸ *"κτελετάπι"* παρέχει τὸ ἄνετον μέσον ἐπικοινωνίας μὲ τὸ Λονδίνον καὶ τὴν Νέαν Υόρκην. 'Η ἑκεὶ ζωὴ είναι διπλανήρα: δὲν διευκολύνεται ἀπὸ τὰ πράγματα.

Θὰ προχωρήσουν δύμως καὶ περαιτέρω, ἀντιμετωπίζοντες τὴν δύσκολην καταστάσιν, οἱ κάτοχοι τῶν πολλῶν λίμπετρυς καὶ τῶν ἀλλών πολεμικῆς ἡ προπολεμικής ναυπηγήσεως σκαφῶν. Θὰ προέλθουν εἰς τὴν σύμπτυξιν διὰ τοῦ συνεταιρισμοῦ δύο, τριῶν ἡ καὶ περισσότερων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Τὴν ἀπόκτησιν νεωτέρων πλοίων, συναγωνιστικῶν Ικανότητος μεγαλυτέρων τῶν λίμπετρυς, θὰ ἐπιδιώξουν συνεταιρίζομενοι μεταξὺ τῶν οἱ ἐφόπλισται. Θὰ ἀνταλλάξουν τὰ ἀντιοικονομικά σκάφη, ἐπικοινωνεῖς αὐτά, μὲ ἄλλα νεότευκτα ἡ μικρᾶς ἡλικίας. Θὰ ἀρχίσουν, δηλαδή, καὶ πάλι ἀπὸ τὴν συμπλοιοκτησίαν, διὰ νὰ ἀποκτήσουν μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου καὶ τὴν ἐπάνοδον καλυτέρων ἡμερῶν εἰς τὴν ναυλαγοράν τὸ οἰκογενειακὸν πλοίον.

"Η ἀδήριτος ἀνάγκη τῶν πραγμάτων πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆν φέρει τοὺς ἐφόπλιστάς ἔκεινους, οἱ ὅποιοι δὲν θὰ ἡμιπορέουν αὐτοδύναμως νὰ ἀκολουθήσουν τὰς ἐπιταγὰς τῆς ἀναπτορασμογούν.

"Οσοι ἐνωρίτερον κατανόησαν σαφῆ ἀποκτήσουν τῆς παρούσης καταστάσεως, χωρὶς τὰς ἀβάσιμους αἰσιοδοξίας καὶ τὴν προσδοκίαν τῶν ἀσταθμῆτων παραγόντων, αὐτοὶ πιθανῶν νὰ είνει καὶ οἱ περισσότερον κερδισμένοι. Δὲν ἀποκλείεται, βεβαίως, καποίας ζωηροτέρα κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς νὰ σημειωθῇ καὶ νὰ δικαιολογήσῃ τὴν ὑπερειδία διατήρησιν, χωρὶς πάντως κέρδος τι ἄξιον λόγου, πολλῶν ἐκ τῶν λίμπετρυς. 'Η ἀπωτέρα δύμας προσποτική τὰ ἔξι καταδίκαιει, ἐφόσον πολλὸς ἀκόμη εἰναι τὰ σκάφη, τὰ μέλλοντα νὰ ἔξελθουν ἐπὸς τῶν προσεχῶν τριῶν ἔτη, ἀπὸ τὰν αυτηγεία. 'Η τύχη συνεπώς, τῶν παρηλίκων πλοίων θὰ κριθῇ — ἀν δὲν ἔχῃ ἥδη κριθῇ — ἐντὸς τοῦ ἀμέσως προσεχούς μέλλοντος. Αὐτή ἡ ἐπαγγελματικὴ ὑπόστασις πλείστων σῶσα ἐφοπλιστῶν τίθεται πλέον ἐν ἀμφιβόλῳ. 'Η ἀναπροσαρμογὴ ἐπιβάλλει τὰς θυσίας. Οἱ ἐνωρίτερον ὑποβαλλόμενοι εἰς αὐτάς, θὰ ἀντιμετωπίσουν ἀποφασιστικώτερον τὰς μελλοντικὰς ἔξελίξεις, οἰαιδήποτε καὶ ἄν είνε.

ΤΗΝ ΠΟΙΟΤΙΚΗΝ ΕΠΑΡΚΕΙΑΝ

"Ἐντύπωσιν ιδιαιτέρων προεκάλεσαν οἱ δημοσιευθέντες εἰς τὰ δύο προγούμενα τεύχη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀριθμοῖς, οἱ σχετικοὶ μὲ τὴν δύναμιν τοῦ ἐμφύκου ὄλικον τῆς Ναυτιλίας μας. Κατεδείχθη ἡ ποσοτικὴ ἀνεπάρκεια διά τε τοὺς ναυτίλους καὶ τοὺς μηχανικούς.

"Ἐν καιρῷ, πιστεύομεν, νὰ μελετηθοῦν τὰ πορίσματα τῆς ἀξιολόγου στατιστικῆς ἐρεύνης καὶ βάσεις αὐτῶν σαφεῖς αἱ κατευθύνσεις νὰ διαγραφοῦν εἰς τὰ τῆς περαιτέρω ἀπονομῆς τῶν διπλωμάτων. Χρειάζομεθα, ἀναμφισθῆτως, περισσότερους πλοιάρχους, δηζελομηχανικούς, ἔτι δὲ καὶ ἀσύρματος ἡ ποιοτική τῶν νεωτέρων στελεχῶν ἐπάρχεια, παρασχόλησιν, ἐστοι καὶ ἄν ἔχηρτο τῆς κρίσεως μειωμένην κατ' ὅγκον.

"Πέραν, δύμας, τῆς ποσοτικῆς ἀνεπάρκειας, τα ἔκ της ὅποιας κενά προβλέπεται ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν ἔτῶν νὰ πληρωθοῦν, θὰ πρέπει εἰς τὰ μᾶς ἐνδιάφερην ἡ ποιοτική τῶν νεωτέρων στελεχῶν ἐπάρχεια, παρασχόλησιν, διατάσσεις, βεωτική καὶ πρακτική, ἀνευ τῆς ὅποιας ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ νὰ ἐπιτρέπεται εἰς τὸ μέλλον ἡ παρορχὴ του διπλώματος.

"Ἡ ἐποχὴ τῆς ἀθρόας εἰσόδου τῶν διπλωματούχων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, τῆς ἀνοχῆς κατὰ τὰς ἔξετάσεις, παρήλθεν. 'Υπὸ τὴν πίεσιν τῆς ἐκτάκτου ζητήσεως ἐπέτυχον τὸ δίπλωμα καὶ οἱ πλέον ἀκατάτητοι. Τῶν ἀνωμάλων περιστάσεων ἐπωφελήθησαν ἀκόμη καὶ οἱ ἀγράμματοι, οἱ στερούμενοι τῶν στοιχείωνδερων γνώσεων τὴν ἐπαγγελμάτων τῶν. Δὲν ἀποκρύπτουν τὸ γεγονός, ὅτι πλείστοι ὅστις ἐκ τῶν διπλωματούχων αὐτῶν, ὑποβαλλόμενοι εἰς τὴν αὐτοτητούραν βάσανον, θὰ ἀπευνάγχανον κατὰ τὰς ἔξετάσεις. Τὸ δίπλωμα ἔχοργηθῇ καὶ εἰς αὐτούς, διότι ἀπλῶς ἔκεκτην τὰ τυπικὰ προσφένται τῆς προϋπερσίας καὶ τῶν γραμματικῶν γνώσεων. 'Εν τῷ πράξει, εἰς τὴν γέφυραν καὶ τὸ μηχανοστάσιον, ἡ πίπιζετο νὰ ἀποκτήσουν, κατὰ τὸ δυνα-

τόν, τὴν ἐπαγγελματικὴν ἐπάρκειαν.

Τὰ πλοῖα, βεβαίως, οὐκ δίλιγας ζημιάς ὑπεστησαν ἀπὸ τὸ ἀκατάρτιστον τῶν παρεισάκτων αὐτῶν. Ἐπρόκειτο, πάντως, περὶ ἀνωμαλίας, προύρωμούς ἀπὸ τὴν ἐλάχιστην διάστασιν τῶν πλαισίων στοιχείων στοιχείων τῶν πλαισίων.

Τώρα τὰ πράγματα τείνουν μὲ φυσιολογικώτερον τὸν ρυθμὸν νὰ ἀποκατασταθοῦν. Τὰ κενά, σὺν τῷ χρόνῳ, θὰ πληρωθοῦν, χωρὶς τὴν πίεσιν τῶν ἐκτάκτων ἀναγκῶν. Κατὰ συνέπειαν καὶ ἡ ἀνοχὴ δὲν δικαιολογεῖται πλέον. Οἱ καλύτεροι — διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν οἱ στριτοί — θὰ πρέπει νὰ ἐπιλέγωνται κατὰ τὰς ἔξετάσεις. Οἱ ἀστοιχείωτοι, ἀκόμη καὶ οἱ μετοιωτέροι καταρτίσεως, δὲν έχουν θέσιν εἰς τὰς τάξεις τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Ἐπιμόνως ὁφείλομεν νὰ ἐπιδιώξουμεν τὴν ποιοτικὴν βελτίωσιν τῶν στελεχῶν. Νὰ παράσχωμεν πρέπει ὄφθιμοτερά τὰ μέσα τῆς τεχνικῆς καταρτίσεως, προειδοποιούμενοι ἐν ταύτῳ τοὺς σύριανσος υποψήφιους διὰ τὸ δίπλωμα, ὅτι ἀν δὲν ἐγκύψουν στοιχείων τῶν πλαισίων τὰς ὅστις γνώσεις ἀπαιτεῖ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, δὲν θὰ περάσουν εἰς τὰς τάξεις τῶν πλαισίων. Συνειδησίας δι' διοίους πρέπει νὰ καταστῇ τὰς ἀνάγκης τῶν πλαισίων τῶν πλαισίων γνώσεων, γραμματικῶν καὶ τεχνικῶν.

Τὸ ἐλληνικὸν ποντοπόρον πλοῖον καλεῖται νὰ ἀντιμετωπίσῃ εἰς τὸν διεθνῆ στίθιον ισχυρούς ἀνταγωνιστάς, διασέτοντας ὅχι μόνον τὰ καλύτερα σκάφη, ἀλλὰ καὶ πληρώματα ἀρτιωτάτης τεχνικῆς καταρτίσεως. Διὰ νὰ κατισχύσωμεν εἰς τὸν ἀγώνα αὐτόν, διὰ νὰ κρατήσωμεν τὰς θέσεις μας, δὲν ἀρκούν τὰ πλοῖα. Οἱ ἄξιοι κυβερνήται αὐτῶν, οἱ καλοί των μηχανῶν των χειρίσται προσαπαιτούνται. Αὐτούς πρέπει νὰ καταστῇ πάση θυσία.

Ἡ αὐστηρὰ τῶν προσερχούντων διὰ τὸ δίπλωμα βάσανος ἐπιβάλλεται ἀπὸ τὴν άναγκην τῆς αρκίδων τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλαισίων μας μὲ τὰ καλύτερα πληρώματα, αὐτὰ ποὺ θὰ στηρίξουν τὴν ὑπερτέραν τῆς ἐπιθύσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ προσπάθειαν. 'Υποχώρησις καρμία τῶν βασικῶν κατευθύνσεων εἰς τὴν ἐπιλογὴν τῶν καλύτερων δὲν δικαιολογεῖται. θὰ ἀπετέλει προδοσίαν ζωτικῶν συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας μας.

"Ἀφ' ἡς ἡ κρισίς ἐξέσπασε καὶ ἡ περαιτέρω ἐπαύξησις τοῦ ἐλληνικοῦ τονιάς ἀνεκόπη, ἡ ποιοτικὴ ἐπάρκεια τῶν νεοεισερχομένων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα προδέλλεται πλέον ὡς μίας ἀνάγκης. Αὐτὴν θὰ ἐπιτήσησεν μὲν θεοπτεύσωμεν ὅχι μόνον διὰ τῶν αὐτοτητούρων ἐξετάσεων, ἀλλὰ καὶ διὰ τῶν ἀφονωτάτων μέσων μορφώσεως τῶν σύριανσον ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν. Τὰ βιβλία, σι σχολαί καὶ ἡ εὐδόκιμος προϋπηρεσία θὰ πρέπει νὰ μᾶς προετοιμάσουν τὸ καλύτερον ἐμψυχον ὑλικὸν τῆς Ναυτιλίας μας. Εἰς αὐτὸ καὶ στηρίζονται αἱ ἐλπίδες διὰ τὴν αὔσιον.

NEKROSOUPATAI

"Αναστέλλονται ἵσως ἀπὸ τοῦ 'Ιουνίου τὰ ταξίδια τῶν ἐλληνικῶν τοκτικῶν γραμμῶν, ἵσως δὲ καὶ τῆς 'Ολυμπιακῆς 'Αεροπορίας' πρὸς τὴν Αἴγυπτον. Αὐτὴ είναι ἡ ἀμερος συνέπεια τοῦ ἐξωφρενικού μέτρου εἰς ὃ προήλθεν ἡ Κυβερνήσις, τῆς κατεδαλῆσης διὰ τοῦ κληρικοῦ τῶν 65 μόνων τοῖς ἑκάτοντας τοῦ ναύλου τῶν ἐλληνικῶν μεσογειακῶν σκαφῶν καὶ τῶν ἀεροπλάνων, τῶν ἑκατόλευτων αἱ γενιπτικάς μεταφορᾶς. Διὰ τὰς ἄλλας πλοῖα τῶν ὑπερποντίων τακτικῶν γραμμῶν (τῆς 'Ἐλληνικῆς') ἀπεφασίσθη ἡ διακοπή τῆς διὰ τοῦ κληρικοῦ πληρωμῆς τῶν ναύλων.

"Πλέον ἀνόντων μέτρον δὲν θὰ ἀδύνατο νὰ ληφθῇ ἀπὸ Κυβερνήσιον κράτους ναυτικοῦ, ὡς ἡ 'Ελλάς', καὶ ἡν μάλιστα στιγμὴν τὰ ἴταλικά καὶ τὰ τουρκικά πλοῖα γραμμῆς εἰσπράττουν διὰ τοῦ ιθνικοῦ τῶν μὲ τὴν Αἴγυπτον κληρικοῦ εἰς τὸ ἀκέραιον τοὺς ναύλους τῶν ἔξ Αἴγυπτου μεταφορῶν.

"Ἡ κυβερνητικὴ ἀπόφασις, ἡ μέλλουσα νὰ προκαλέσῃ τὴν διακοπὴν τῶν μεσογειακῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ γενικῶς νὰ ἐπιφέρῃ περιορισμὸν τῆς δραστηριότητος τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου, ἔρχεται διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, νὰ ἐπιθεωριάσῃ τὸ πόσον οἱ κυβερνήταις ἡγονότοις καὶ ἔξακολουθούν, ἀτυχῶς, νὰ ἀγνοοῦν τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα καὶ τὴν ιδιαιτέρων παραγωγικὴν σημασίαν τοῦ πλοίου γραμμῆς.

"Διότι τὸ ἐλληνο-αἰγαπτιακὸν κληρικοῦ ἀπέδη καὶ πάλι παθητικόν, λόγω καὶ τῆς ἀνικανότητος τῶν ἀμοιδίων ὑπουργῶν μας, περικόπτονται, ἐλαφρά τὴν συνειδήσει, οἱ ναύλοι τῶν ἐλληνικῶν πλαισίων κατὰ 35%. Περιθώριον, φυσικά, διὰ μίαν τοισύτην περικοπήν δὲν ὑπάρχει. Καὶ ἀφοῦ οἱ ναύλοι δὲν εἰναι διανοτάποτε πακά μόνον διὰ τοῦ κληρικοῦ νὰ εἰσπραχθοῦν, οὐσιαστικῶς ἀπεφασίσθη παρὰ τῆς Κυβερνήσεως ἡ διακοπὴ τῶν δρομολογίων πρὸς τὴν Αἴγυπτον τῶν ἐλληνικῶν γραμμῶν. Αὐτή, δύμας, η διακοπή προκείται, κατ' ἀναπότρεπτον ἀνάγκην, νὰ συνεπιφέρῃ καὶ τὸν παροπλισμὸν ὅλων τῶν μεσογειακῶν πλαισίων γραμμῆς, ἀφοῦ αἱ αἰγαπτικαὶ μεταφοραὶ εἰσφέρουν τὸ ἔν τρίτον τοῦ συνόλου τῶν εἰσπραξέων των, κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν δρομολογίων 'Ανατολικῆς - Αυτικῆς Μεσογείου'.

"Καὶ ὁ ἀναπόθευκτος αὐτὸς παροπλισμὸς σημαίνει: Τὴν ἀργίαν ἔξ ἐπιθετηγῶν τῶν ἑταῖρων «Ἐλλας», «Ολυμπιακαὶ Κρουαζιέραι», τὴν

EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

MONTRÉAL, 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

άνεργίαν υπερεπτακοσίων ναυτικών, την άπωλειαν όλης της θερινής κερδοφόρου περιόδου διά τά έν λόγω σκάφη, την βαρυτάτην ζημιάν της τουριστικής μας προσπαθείας, κατά κύριον λόγον έρειδομένης εἰς τάς γραμμάς των πλοίων από την Μασσαλίαν, την Βενετίαν, την Αίγυπτον, την Βρυξέλλαν, την Κύπρον καί, τέλος, την άπωλειαν συναλλάγματος δύο περίπου έκατον μυρίων λιρών 'Αγγλίας, εἰς δι ποσὸν άνεργονται οι ναύλοι, οι έτησίως είσαγομενοι ἀπό τα πλοια των μεσογειακών γραμμών.

Και αὐτά χωρὶς νὰ συνυπολογισθοῦν οι ἔξι Αιγύπτου ναύλοι των ἀεροπλάνων τῆς «Ολυμπιακῆς Αεροπορίας», τῶν μεσογειακῶν φορτηγῶν καὶ τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν τῆς «Ελληνικῆς».

Οι Ἰταλοί καὶ οι Τούρκοι θὰ είνε οἱ μόνοι κερδούμενοι. Τὰ πλοιά των θὰ ἀντικαταστήσουν τὰ παρωπλισμένα ιδικά μας. Δώρον δι' αὐτούς ἀναπάντεχον.

Δέν δραματοποιούμεν τὴν ὑπόθεσιν. Ήμὰ ἀπόδιδομεν τὴν πραγματικότητα, αὐτὴν ποὺ δὲν ἐσκέφθησαν οἱ κυβερνῶντες. Αἱ εὐθύναι των είνε βαρύταται. «Ἄς τὰς ἀναλάβουν. Θὰ είνε οἱ νεκροθάπται τῆς Ἑλληνικῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας.

Εἰς τὴν τελευταίαν ἀπόφασιν τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς «περὶ ρυθμίσεως τοῦ τρόπου πληρωμῆς ὑπὸ τῆς Τραπέζης Ἐλλάδος τῶν μέσω τοῦ Ἐλληνικού στόλου τοῦ διαφόρων Ἐλλαδί δικαιούχων ἐμβασμάτων», περιελήθη διάταξις ἀφορώσα τοὺς ναύλους τῶν κάτωθι «απηγοριῶν»: 1) Ναύλοι κτώμενοι ὑπὸ πλοίων Ἐλληνικῆς σημαίας ἐκτελούντων ἀποκλειστικῶν τακτικῶν γραμμάς ἐν τῇ Μεσογείῳ καὶ Μάρτη Θαλάσσῃ. 2) Ναύλοι τούμενοι ὑπὸ πλοίων Ἐλληνικῆς σημαίας ἐξ ἐνεργουμένων μεταφορῶν μεταξὺ Ἐλληνικῶν καὶ αιγαυπτιακῶν λιμένων. Καὶ 3) Αεροπορικοὶ ναύλοι τούμενοι ὑπὸ τῆς «Ολυμπιακῆς Αεροπορίας», μετ' ἐπιταρθων ἐπιβαρύνσεως μέχρι μὲν τῆς 31ης Μαΐου ἐ. ἐ. πρὸς 20 %, ἀπὸ δὲ τῆς 1ης Ιουνίου ἐ. ἐ. καὶ ἐφεξῆς πρὸς 35 %.

Εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας η Τραπέζη τῆς Ἐλλάδος δύναται, τὰ περιερχόμενα αὐτὴ ἐκ τῆς ἀγορᾶς ποσὰ ἐμβασμάτων, νὰ μεταβιβάζῃ εἰς τρίτους, οἵτινες θὰ χρησιμοποιούν ταύτα συμφωνίας δι' ἀγορᾶν αιγαυπτιακῶν ἐμπορευμάτων πρὸς εἰσαγωγὴν τῶν εἰς Ἐλλάδα, εἴτε πρὸς ἐξαγωγὴν τῶν εἰς τρίτας χώρας, κατόπιν ἀδειας ἐπανεξαγωγῆς τῶν αιγαυπτιακῶν ἀρχῶν, χορηγουσα πρὶν εἰς τοὺς ἀγοραστας αὐτῶν ἀντλουμένων ἐκ της εἰσαπραττομένης ἐπιβαρύνσεως.

Κατ' ἔξαιρεσιν ἐμβάσματα καλύπτοντα τὴν ἀξίαν ἐξαχθέντων ἐμπορευμάτων, ὃν ἡ φόρτωσις ἐπραγματοποιήθη μέχρι καὶ τῆς 22ας Ἀπριλίου ἐ. ἐ. θὰ δύνανται νὰ ἐξοφληθοῦν κατὰ τὰ μέχρι σήμερον διατεταγμένα.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΥΠΡΟΝ

Τὴν ἀπευθείας ἐπικοινωνίαν μὲν τὴν Ἐλλάδας ζητοῦν οἱ Κύπροι διὰ τακτικῆς ἔβδομαδιούς γραμμῆς. «Ἐνα ἐπιβατηγὸν σκάφος, ταχὺ καὶ ἀνετον, πρέπει νὰ διατεθῇ ἐπιχορηγούμενον ἀπὸ τὸ κονδύλιον τῶν ἀγόνων γραμμῶν. Η κίνησις ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων, κατὰ τοὺς πρώτους, τούλακιστον, μῆνας, δὲν θὰ καλύπτη, ἀσφαλές, τὰς δαπάνας τῆς γραμμῆς. Αἱ δύο ὑφιστάμεναι γραμμαὶ (Ἐλμές καὶ Ολυμπιακαὶ Κρουαζίεσαι) δὲν ἔχουν ἀπευθείας εἰς Πειραιῶς δρομολόγια κατὰ τὴν καθεδρῶν καὶ τὴν ἀνόδον τῶν πλοίων τῶν μὲ τὴν Κύπρον. Οἱ Τούρκοι τούναντίον καὶ οἱ Ἰταλοί πυκνὰ διατηροῦν τὰ πρὸς τὴν Μεγαλόνησον δρομολόγια τῶν γραμμῶν τῶν. Δέν θὰ πρέπει νὰ ἀπουσιάζῃ τὸ Ἐλληνικὸν πλοίον.

Θὰ ἴκανοποιηθῇ, πιστεύομεν, τὸ δίκαιον αὐτὸ ἀίτημα τῶν Κυπρίων. Η Ἐλληνικὴ Κυβερνησίς κατανόησην πληρή ἔχει τῆς ἀνάγκης, ἄλλα καὶ τοῦ ἀμεσωτάτου συμφέροντος τῆς Οικονομίας μας. Η τακτικὴ γραμμὴ θὰ προαγάγῃ τὰς ἐμπορικὰς μας συναλλαγὰς μὲ τὴν Κύπρον, θὰ διευκολύνῃ τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν.

Τὸ «Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἔχει τὸν λόγον. «Ἄς προδῆ τὸ ταχύτερον εἰς τὰς καταλλήλους πρὸς τὴν Κυβερνησίν εἰσηγήσεις.

Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ

Τώρα, ὅτε ὁ τραχὺς ἀγὸν κατέπαυσε καὶ ἡ Κύπρος καθίσταται ἀνέξαρτος καὶ ἐλευθέρα Δημοκρατία, ἐπιβαλλεται νὰ ἐνθυμηθῶν ὅλους ἑκείνους τοὺς ἀνωγύμους καὶ ἐπωνύμους πωταγωνιστῶν τῆς σπουδαίας ἐπὶ μέρους μάχης, ἣτις ἀπέβλεψεν εἰς τὴν ἔξασφαλισιν μιᾶς ἀμέσου ἐπικοινωνίας μεταξὺ τῆς ἀγωνιζομένης Μεγαλονήσου καὶ τῆς Μητρὸς-Πατρίδος.

Εἰς τὴν ναυτικήν οἰκογένειαν ἀνάκουν κυρίως αὐτοὶ οἱ ὄποιοι ἀνέλαδον νὰ κρατήσουν ἀνοικτὸν τὸν ἀπὸ θαλάσσης δρόμον διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ κυπριακοῦ κινήματος. Ἐκινήθησαν αὐτοδύολως καὶ ἔδρασον μὲ θάρρος καὶ αὐτοθυσίαν, κρυψιώς πάντοτε ἀπὸ τὰς ἐπισήμους Ἐλληνικὰς Ἀρχὰς. Ἀπέφευγον νὰ ἐκθέουν τὴν ἐλληνικὴν κυβερνησίην, ἡ ὥποιας ἐπεβάλλετο μόνον διὰ πολιτικῶν μέσων τὴν λύσιν τοῦ κυπριακοῦ προβλήματος νὰ ἐπιδιώξῃ.

Εἶναι μεγάλαι αἱ ὑπερεσιαὶ τὰς ὄποιας οἱ «Ἐλληνες ναυτικοὶ προσέφερον πρὸς τοὺς Κυπρίους, τοὺς ἀγωνιζομένους εἰς ἔνα ἔκ τῶν δυσκολωτέρων, ἵσως, μετόπων τὰ ὄποια ἀναφέρει ή νεωτέρα ιστορία τοῦ πολέμου. Οἱ κυβερνήται καὶ οἱ ναύται τῶν πετρελαιοκινήτων, οἱ πλοι-

αρχοι καὶ τὰ πληρώματα τῶν μεγαλύτερων πλοίων μας, μετέβαλον τὸν παράγοντα τῆς θαλάσσης διὰ τὴν Ε.Ο.Κ.Α. ὅποι ἀρνητικον εἰς θετικόν.

Τὸ Αίγαιον συμπαρετάστησε μέχρι τέλους, παρὰ Κυπρίους ἀγωνιστέας προσπαθείας τοῦ ἀντιπάτου, τοὺς Κυπρίους ἀγωνιστέας.

Πρώτος μεταξὺ αὐτῶν, οὕτινες διεδραμάτισαν κύριον ρόλον εἰς τὴν μάχην διὰ νὰ κρατηθῇ ἀνοικτὸς ὁ θαλάσσιος δρόμος πρὸς τὴν Κύπρον, ὁ ἀντιπόιοιαρχος λιμενικός τοῦ Νικόλαος Σταμπολῆς. Μηρύκωντας τὴν λαθραίαν μετάδοσιν τοῦ Διγενῆ εἰς τὴν Κύπρον καὶ ἐπώπευσες κατὰ τὰ δυσχερεστέρα ἔτη τοῦ ἀγώνου τῆς ὅλης προσπαθείας διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς Ε.Ο.Κ.Α. Ειργάσθη μεθοδικῶς, μὲ τόλμην καὶ φρόνσιν, παντοτε ἔκτος τῶν ὑπερεσιακῶν του πλαισίων καὶ ἐν ἀγοροί τῶν ἔκαστοτε πυρεψώντων τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς Κυβερνήσεως. Προσέφερε τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὴν μεγάλην αὐτὴν ἑθνικὴν ὑπόθεσιν ὡς ἀπλὴ μονάς καὶ τούτο ἐνέχει ιδιαιτέρων σημασίαν.

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Μὲ γοργὸν ουθὺν προχωρεῖ ἡ κατασκευὴ εἰς τὰ «Ελληνικὰ Ναυπηγεία τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς, ἡ ὥποια καὶ θὰ ἔξοπλίσῃ τὴν ἑκεῖ συγκροτούμενην ἐπισκευαστικὴν βάσιν.

Ἄπολυτος προτεραιότης ἐδόθη εἰς τὴν κατασκευὴν αὐτὴν. «Ἀπαντες σχέδον οἱ εἰδικεύοντες τεχνίται ἀπασχολούνται. Η κατασκευὴ τοῦ «μπάλκ Κέρριερ» διεκόπη προσωρινῶς. Ἐπ' τὰ χιλ. τόν. ἐλασμάτων ἔχουν ηδη τύχει τῆς καταλλήλου ἐπεξεργασίας διὰ τὴν ἐν λόγῳ ναυπηγησιν.

Η πλωτὴ αὐτὴ δεξαμενή, χωρητικότητος 22.000 τόνων, ναυπηγεῖται ἐπὶ τὸν δύο μικρὸν ἑσχαρῶν τοῦ παλαιοῦ ναυπηγείου καὶ ὑπολογίζεται νὰ είναι ἐποιητική τὸ προσεχές ἔτος. Εν τῷ μεταξὺ προχωρεῖ εἰς Γερμανίαν ἡ ναυπηγησις τῆς ἐπέρας πλωτῆς δεξαμενῆς, ἡ ὥποια κατασκευάζεται διὰ λογοριασμον τὸν «Ελληνικὸν Ναυπηγείων, ἀνωφτικῆς δυνάμεως 26.000 τόνων. Θά εὑρίσκεται αὐτὴ εἰς τὸν Σκαραμαγκάτο τὸ φινόπωρον τοῦ 1959, ὅποτε καὶ θὰ ἀρχίσῃ πλέον κανονικῶς τὴν λειτουργίαν τοῦ ὅ πεισκευαστικός κλάδος τῶν ναυπηγείων. Επισκευάζονται βεβαίως καὶ σήμερον πλοια εἰς τὸν Σκαραμαγκάν, εἰς πειραιωτέμνον, ὅμως, ἀριθμὸν καὶ ἀποκλειστικῶν τοῦ στόλου τοῦ Νιάρχου. Πολλαὶ αἰτήσεις διὰ τὴν ἐκτέλεσιν εὐρυτάτων ἐπισκευών εἰς τέταριν Ἐλληνικῶν καὶ ξενιν ἑταῖρων, δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ ικανοποιηθοῦν, ἐλλείψει οἰστρόποτε δυνατότητος δεξαμενισμοῦ. Ἐλπίζεται, ὅμως, ὅτι ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ Σεπτεμβρίου διὰ τῆς δεξαμενῆς τῶν 26.000 τόνων καὶ ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ Ετούς διὰ τῆς δεξαμενῆς τῶν 22.000 τόνων, νὰ δύναται ἡ ἐπισκευαστικὴ βάσις τοῦ Σκαραμαγκά νὰ δέχεται δι' ἐπισκευάς πλοια μέχρι 50.000 τόνων.

Διὰ τὴν πορείαν τῶν ἐργασιῶν τοῦ κλάδου τῶν κατασκευῶν δὲν δύνανται εἰσέτι νὰ διαταπωθοῦν συγκεκριμέναι προοπτικαί. Η ἐπιδοξεύσις πάντας τῆς ναυπηγήσεως τοῦ «μπάλκ Κέρριερ» τῶν 24.000 τόνων, ἀποδεικνύει, ὅτι ἡ συνεχίζομένη κρίσις, ἀποκλείει τὸ ἐνδεχόμενον μιᾶς σειολόγου δραστηριότητος τῶν «Ελληνικῶν Ναυπηγείων. Σκέψεις τινές κρατοῦν πάντας διὰ τὴν ἀποδοτικὴν ὑπωδηπότη πάσχοδησιν τοῦ ναυπηγικοῦ συγκροτήματος τοῦ Σκαραμαγκά, διὰ τῆς κατασκευῆς τῶν ἀναγκαιουσῶν μονάδων πρὸς ἐνίσχυσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου. Θὰ δύνανται αὐταὶ ταχέων νὰ κατασκευάζονται ἐπὶ τῆς νέας μεγάλης ἐσχάρας ἡ καὶ ἐπὶ τῶν δύο μικρῶν πλακών, τῶν ὅποιων τῶν διατηροῦσιται. Η ἐπ' αὐτῶν κατασκευὴ τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς ἀπέδειξεν, ὅτι είναι πολύτιμα ὄργανα καὶ δι' ἐν μεγάλοι καὶ σύγχρονοι εἰσέτι ναυπηγείον.

Εἰς τὴν περιπτώσιν τῆς καθοδίου τοῦ θαλάσσης προϋποθέσεις διὰ τὴν ἐδόντη κατασκευὴν τῶν πλοίων τῆς ἀκτοπλοΐας, τὰ ναυπηγεία τοῦ Νιάρχου θὰ ἀνελάμβανον νὰ συντάξουν τὰς σχετικὰς προδιαγραφάς, βάσεις ἐμπειριστατωμένης μελέτης τῶν συνθηκῶν ὑφ' ὅπερ γέραζεται τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πλαίον καὶ ἐπὶ τὴν βάσει τῆς ἀρχῆς τῆς κατασκευῆς τυποποιημένων σκαφῶν. Οὕτοι μονάδες τῆς αὐτῆς χωρητικότητος, τῆς αὐτῆς ταχύτητος καὶ τοῦ αὐτοῦ βαθμοῦ ἀνέσεων θὰ κατασκευάζονται δι' ἐκάστην τῶν τριών κατηγοριῶν ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν — μεγάλων, μέσων καὶ μικρῶν ἀποστάσεων. Η τυπωποίησης αὐτῆς, κατὰ τὴν ἀποψίν τοῦ τεχνικοῦ ἐπιτελείου τῶν «Ελληνικῶν Ναυπηγείων, θὰ κοθίστα ἀφ' ἔνος εὐχερεστέρας καὶ πλέον οἰκονομική τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων, ἀφ' ἔτερου δὲ πλέον συμφέρουσαν τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν.

Δεν χρειάζεται νὰ ἀναλύσωμεν τὰ ὄψει τὰ ὄποια διὰ προέκυπτον διὰ τὴν νεαράν Ἐλληνικήν ναυπηγικήν βιομηχανίαν, τὴν ἀκτοπλοΐαν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας εὐδύτερον, ἐκ τῆς ναυπηγησεως τῶν ἐπιβατηγῶν αὐτῶν, μονάδων εἰς τὴν Ελλάδα. Πολύτιμον συναλλάγμα θὰ ἔχοικομετοίτο, ἐνώ σειρά δόλκηρος βιομηχανιῶν καὶ βιοτεχνιῶν ἀποδοτικῶν θὰ εισογάζονται. «Ἄς ἀντιμετωπίσουν τὸ θέμα αὐτὸ οἱ ἀρμόδιοι διὰ τὸ μέλλον, τούλαχιστον, καὶ ἀφοῦ προηγουμένως συντελεσθῇ ή δέουσα προεργασία ὑπὸ τῶν «Ελληνικῶν Ναυπη-

**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

γείων.

Εις τὴν πρότασιν πάντως περὶ τῆς ἐδῶ κατασκευῆς τῶν ἀκτοπλοίων θὰ προβληθῇ τὸ ἐπιχείρημα τῆς ἀνταλλαγῆς τῶν καπνῶν. Ιδαιτέρως ἡ ἀνταλλαγὴ αὐτὴ συγκινεῖ τὴν Κυβερνήσιν. Θέλει νὰ ἀγνοῦ τὰ τεράστια κέρδη, που θὰ προσεκόμιζεν εἰς τὴν Οικονομίαν μας ἡ ναυπήγησις τῶν πλοίων ἀπὸ τὰ Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα.

ΠΛΗΡΟΥΤΑΙ ΜΙΑ ΑΝΑΓΚΗ

Εἶναι, λοιπόν, γεγονὸς ἡ ἀποκατάστασις τῆς ἐπικοινωνίας διὰ «τελετάπιο» καὶ μὲ τὴν Ἀγγλίαν, μέσω Γερμανίας. Η σχετικὴ ἀνακοίνωσις μὲν ιδιαιτέρων ικανοποίησιν ἔγινε δεκτὴ ἀπὸ τοὺς ναυτιλιακούς μας κύκλους. Ἐπρόκειτο περὶ αἰτήσιμος ἐπιμόνως ἀπὸ μακροῦ διατυπωθέντος πρὸς τὴν Κυβερνήσιν. Αἱ περιστάσεις δὲν ἐπέτρεψαν τὴν ταχεύτερα ικανοποίησίν του.

Δὲν ἀμφιβαλλομέν, ὅτι θὰ σπεύσουν αἱ ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις νὰ ἐπωφεληθοῦν αὐτοῦ τοῦ τόσον ἀποδοτικοῦ μέσου τηλεπικοινωνίας· ἡ ἐδῶ ἐγκατάστασίς τῶν διευκολύνεται πλέον. Η κρίσις, ἀτυχῶς, ητὶς επὶ μακροῦ, εἰσέτι, ως φαινέται, χρόνον, θέλει περατῶς, πολλοὺς τὸν ἐφοπλιστῶν μας θὰ ὑποχρεώσῃ εἰς τὴν σύμπτυξιν τῶν ἔργασιών των. Αἱ οικονομίαι ἐπιβάλλονται.

Αὐτὰ τὰ ὑπερέδομοντα καλούνται ἐλληνικὰ ναυτικὰ γραφεῖα τοῦ Λονδίνου δυνατῶν εἰς ἀριθμὸν νὰ περιορισθοῦν. Πολλῶν αἱ δαπάναι δὲν δικαιολογοῦνται ἀπὸ τὰ πράγματα. Η ἀνάγκη τῆς ἐδῶ ἐγκαταστάσεως ἐφοπλιστικῶν τινῶν Οἰκουμένης ἔντευθεν θὰ διενεργήται· ἡ πρακτόρευσις θὰ παραμείνει μόνον εἰς τὸ Λονδίνον.

Μὲ τὸ τελετουργόν αἰσθητῶς διευκολύνεται ἡ ἐπικοινωνία μὲ τὴν Ἀγγλικὴν Μητρόπολιν. Η παρακολούθησις τῆς ναυλαγορᾶς θὰ είναι ἀμεσος· ὁ ἐφοπλιστὴς θὰ δύναται νὰ ἐλέγχῃ τὰ τῶν πλοίων τοῦ τόσου καλοῦ, ὅσον καὶ ἀν ἔμενει τὸ Λονδίνον. Τὰ μεγάλα γενικά ἔξοδα σημαντικῶς οὕτω θὰ περιορισθοῦν.

Εἰς τὴν καταλλήλων στιγμὴν, ἔρχεται ἡ σύνδεσις διὰ τοῦ «τελετάπιο» μὲ τὴν Ἀγγλίαν. Τῷρη θὰ είναι ἀποδοτικῶν. Τὴν ἀνάγκην τῆς περισταλθῆσις θὰ ἐξυπηρετήσῃ. Τὸ κέρδος ἀξιόλογον προβλέπεται διὰ τε τὸν ἐφοπλισμόν, ἀλλὰ καὶ τὴν ίδικην μας οικονομίαν. Χαρίσμενον, διότι μία ἀνάγκη θετικὴ ἐπιλήρωθή καὶ τὴν φοράν αὐτήν, χωρὶς καθυστερήσεις, εὐθὺς ὡς αἱ σχέσεις μας μὲ τὴν Ἀγγλίαν ἐπανεύρουν τὴν δραστηρία.

ΠΡΟ ΠΑΣΗΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ

Οριστικοποιεῖται, κατὰ τὰς πληροφορίας μας, ἡ δι' ἀνταλλαγῆς καπνῶν πολαιάς ἔσοδεις κατασκευῆς εἰς τὰ πορτογαλικὰ ναυπηγεῖα τεσσάρων ἐπιβατηγῶν διὰ τὴν ἀκτοπλοΐαν καὶ δύο πλοίων-ψυγείων διὰ τὴν μεταφορῶν τῶν εύπαθων γεωργικῶν προϊόντων.

Ο ἐδῶ ἀφιχεῖς Πορτογαλός ναυπηγός προσεκόμισε καὶ ὅλα τὰ τεκμήρια περὶ τῆς ικανότητος τῶν πορτογαλικῶν ναυπηγείων, ὅπως κατασκευάσουν τὰ σκάφη. Απέδειξεν ὅτι, ἐπιβατηγά μέχρι 3.000 τόνων ἐναυπηγήθησαν ὥδη εἰς τὴν Πορτογαλίαν. Η Κυβερνήσις φέρεται πρὸς τὴν ἀπόφασιν νὰ δεχθῇ τὰς προτάσεις περὶ ἀνταλλαγῆς. Απομενεῖ νὰ ὑποβληθοῦν καὶ τὰ προσχέδια, μετὰ τῶν τιμῶν, διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν σκαφῶν.

Διητηροῦνται ὄλαις τὰς ἐπιφυλάξεις διὰ τὴν ἐπιχειρουμένην μὲ τὴν παραγγελίαν νεοτεύκτων σκαφῶν ἀκριβὴν ἀριστοπόισιν τοῦ ἀκτοπλοίου στόλου, ἔχομεν νὰ ἐπιστήσωμεν ὄλως ιδιαιτέρως τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων ἐπὶ τῆς μελέτης τῶν ὄριστικῶν προδιαγραφῶν καὶ τῆς καταστρωσάσας τῶν τελικῶν σχεδίων τῶν νέων ἐπιβατηγῶν. Πρὸ πάσης τοῦ πορτογαλικοῦ τῶν σχετικῶν συμβολαιών, πρέπει νὰ συζητηθοῦν ὄλαι αἱ λεπτομέρειαι αἱ σχετικαὶ μὲ τὴν διαρρύθμισιν τῶν θέσεων καὶ τῶν κοινοχρήστων χώρων, βάσει τῆς ὑφισταμένης περίας καὶ τῶν ἀναγνώστων ἔκστασης γραμμῆς, διὰ τὸν ὅποιον προορίζονται τὰ σκάφη.

Ο μοιογούμενον, ὅτι τὰ ἀλάχιστα στοιχεῖα τῶν προδιαγραφῶν, τὰ ἀναφέρομενα εἰς τὰς εἰσηγήσεις τῆς ἐπὶ τοῦ ἀκτοπλοίου ἐπιτροπῆς, ἀφίστανται ποὺ τὸν τῆς ἀκτοπλοίους πραγματικότητα. Δὲν ἀνταποκρίνονται εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς ἀκτοπλοΐας. Θὰ χρειασθῇ νὰ τροποποιηθοῦν εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐπιβατῶν θέσεων, ίσως δὲ καὶ εἰς βασικά τινα χαρακτηριστικά τῶν πλοίων.

Ἐλειψει τεβεβαίας ἀπὸ τὰ μέλη τῆς Ἐπιτροπῆς ἡ γνώσις τῶν ἀκτοπλοίων πραγμάτων. Προκειμένου, ὅμως, νὰ χωρίσωμεν πρὸς τὴν ναυπήγησιν τῶν ὑπαρκείνουμενῶν πλοίων, νὰ ἐκπόνησις τῶν σχεδίων ἀπὸ τοὺς εἰδικοὺς καὶ ὁ καθορισμὸς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν θέσεων, τῶν καταστρωμάτων καὶ τῶν κοινοχρήστων χώρων ἐπιβάλλεται νὰ γίνη, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τοὺς ἀνταλλαγῆς τῶν ἐφοπλιστάς, γνώσιν ἔχοντες τὰ τῶν ἀκτοπλοίων ἀναγκῶν. Τὰ σφάλματα τοῦ παρελθόντος δὲν θὰ πρέπει νὰ ἐπαναληφθοῦν. Πρέπει νὰ μᾶς γίνουν μαθήματα.

Τὰς αὐτὰς παρατηρήσεις ἔχομεν καὶ διὰ τὰ πλοία-ψυγεία. Πρὸ τὴν ἀποφάσισμεν τῶν παραγγελίων τῶν ἡ μελέτη τοῦ πλέον ἔχει εἰλιγμένου τύπου προϋποτίθεται. Οι εἰδικοί, ἀτυχῶς, εἶναι ἀλάχιστοι παρὸ τὴν ἡμέραν. Αἱ ὑπεύθυνοι πληροφορίαι ἀπὸ τὸ Ἑλληντικὸν δὲν πρέπει νὰ μᾶς λείψουν.

ΕΠΙΜΕΝΟΥΝ ΝΑ ΑΓΝΟΟΥΝ

Δημοσιεύομεν κατωτέρω στατιστικήν, καταρτισθεῖσαν ἀπὸ τὸ «Υπουργείον Ναυτιλίας, ἐκ τῆς ὁποίας ἐμφαίνεται ἡ συμμετοχὴ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας εἰς τὰς μετὰ τοῦ Ἑλληντικοῦ ἑθνικὰ μεταφορὰς ἀπὸ τοῦ ἔτους 1953 καὶ ἔντευθεν.

Οι σχετικοὶ ἀριθμοὶ ἐπαρκέστατα καταδεικνύουν τὴν παντελῆ ἄ-

γνοιαν ὅπο μέρους τοῦ Κράτους τῶν στοιχειωδεστέρων προϋποθέσεων ύγιοὺς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Η Ἑλλάς, χωρὶς κατ' ἔξοχην ναυτιλίαν, βά ἐπερπετεῖ σταθεράν τὴν κατὰ μεγαλύτερον δυνατὸν ποστόστον ἀνάληψιν παρὰ τὸν ἑθνικὸν πλοίου τῶν μεταφορῶν τοῦ ἐξωτερικοῦ τῆς ἐμπορίου. Πολλὰ καὶ μεγάλα τὰ ἐκ τῆς εὐρυτέρας οἰκονομίας μας.

Κανέναν αλλο κράτος, κεκτημένον, ὅπωσδήποτε, ἀξιόλογον ποντοπόρον χωρητικότητα, δὲν ἔγοει τόσον τὸν ἑθνικὸν ναυτιλιακὸν παράγοντα καὶ τὴν παραγωγικὴν τοῦ ικανότητα, δόσον ἡ Ἑλλάς.

Τὸ θέμα ἔχει, εἰς ὅταν, ἀτυχῶς, μὴ ὄκουσντων, ἐπαρκέστατα ἀπαντῦχη ἀπὸ τὴν στηλῶν αὐτῶν. Δὲν θὰ παύσωμεν, ὅμως, εἰς κάθε περιστασίαν ὑπόδεικνύοντες τὴν πρωτοφανῆ αὐτὴν ἀναμολιάν, τὴν τόσας ζημίας προκαλούσαν εἰς τὴν Οἰκονομίαν μας. Κάποτε οἱ πανδαμῆμενοι οἰκονομικοί μας ἔγκεφαλοι θὰ ἀντιληφθούν τὴν οἰκτρὰν περιφρονησιν στοιχειωδῶν κανόνων τῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ὅποιων κράτους πλούσια καὶ ισχυρὰ δὲν παύσουν ἐπιμόνως νὰ επιδιώκουν.

Ίδου καὶ ἡ στατιστική:

A'. Εἰς μεταφορὰς ἐμπορευμάτων διὰ πλοίων (ἔξαιρεσι π/κ — I/φ)

Εἰσοχόντα εἰς Ἑλλάδα ἐμπορεύματα Εξαρχήτηντα εἰς Ἑλλάδος ἐμπορεύματα Δι' ἔλλ. καὶ Δι' ἔλλ. μό. Ποσ. συμ.

Έτος	Δι' ἔλλ. καὶ Δι' ἔλλ. μό. Ποσ. συμ.	Έτος	Δι' ἔλλ. καὶ Δι' ἔλλ. μό. Ποσ. συμ.
1953	2.966.773	538.345	18,14 %
1954	3.450.319	551.522	15,98 %
1955	3.855.840	599.760	15,51 %
1956	4.061.544	759.672	18,70 %
1957	4.407.826	928.390	21,06 %
1958	4.680.221	1.070.512	22,80 %

B'. Εἰς μεταφορὰς ἐπιτηδευμάτων διὰ πλοίων (ἔξαιρεσι π/κ — I/φ)

Α' Αριθμέντα εἰς Ἑλλάδα ἐπιτηδευταὶ Δι' ἔλλ. ἀπό την Ελλήνηντα εἰς Ἑλλάδος ἐπιτηδευταὶ Αριθμέντα εἰς την Ελλήνηντα εἰς την Ελλάδηντα εἰπιδάται

Δι' ἔλλ. καὶ Δι' ἔλλ. μό. Ποσ. συμ.

Έτος	Δι' ἔλλ. καὶ Δι' ἔλλ. μό. Ποσ. συμ.	Έτος	Δι' ἔλλ. καὶ Δι' ἔλλ. μό. Ποσ. συμ.
1953	39.430	16.086	40,79 %
1954	58.679	26.392	44,97 %
1955	67.212	39.095	58,16 %
1956	67.789	50.380	74,31 %
1957	94.386	63.312	67,07 %
1958	107.735	61.285	56,88 %

ΠΗΓΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΣ

Πρέπει καὶ ἔδω νὰ συσταθῇ ἡ βιομηχανία διαλύσεως πλοίων. Κέρδη πολλὰ θὰ ἀποκομίσῃ ἡ οἰκονομία μας. Δὲν ὑπάρχει κράτος ναυτικὸν, μικρὸν ἢ μεγάλον, μηδὲ αὐτῆς της Τουρκίας, έξαιρουμένης, ποὺ νὰ μη διατηρεῖ πληρεῖ ἀποδόσεις ἐργοστάσια διαλύσεων. Τὰ παλιστιδρά πρησμοποιούνται εἰς τὴν ἐγχώριον χαλιδουργίαν ἢ καὶ ἔξαγονται εἰς τὴν ἑνίην.

Χρήσιμα ετίσης ὑλικά, τὰ ὅποια τώρα εἰσάγομεν ἐκ τοῦ Ἐξωτερικοῦ καὶ συναλλαγματία δι' αὐτὰ καταβάλλομεν, θὰ μᾶς ὀποφέρῃ αὐτῆς της παλισχόλησην εἰς ἑκατοντάδας ἐργατῶν θὰ παράσχη σημαντικά τούς πλοίους. Τὴν ἀπασχόλησην εἰς τὴν παλαιούς πλοίους διατηρεῖται τὴν παλαιούς πλοίους παλαιούς πλοίους.

Ἐπιχειρεματίαι διὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς προσδοφόρου αὐτῆς ἐργασίας ὃσα ἀσφαλῶς θὰ ὑπάρξουν. Άρκει αἱ προϋποθέσεις τῆς χρηματοδότησεως νὰ είνει ἐλκυστικαί. Χρειάζεται, κατ' ἀρχήν, συνάλλαγμα διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν προς διάλυσιν πλοίων, ἵνα πραλλήλου δημητρόποιος διατηρεῖται τῆς ἐπιχειρησάσας προς διάλυσιν τῶν πόλεων με τόκους χαμηλούς. Τὰ ἐδῶ κρατούντα τραπεζικὰ ἐπιτοκία ταῦτα εἰνέ της καθαυτοῦ ἀπαγορευτικά διὰ μίαν ἔργασίαν στενώτατα ἔχουσαν τὰ περιθώρια κέρδους, πρωρισμένην δὲ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸν ἔργον.

Θά παράσχουν, ἀσφαλῶς, ἀριθμοί, καὶ ἔνδιαφερόμενοι διὰ νὰ μελετήσουν μὲταξὺ τῶν λεπτομέρειάς την διῆλην ὑπόθεσιν. Τὸ καθήκον τῶν στηλῶν αὐτῶν περιορίζεται νὰ ὑποδειξή μιὰν πηγὴν ἐργασίας ἀξιόλογων. Τὰ ἀλλαγαί τε, πλοία δὲν μᾶς λείπουν. Διατί νὰ τὰ ἀγοράζουν οἱ Ιταλοί καὶ οἱ Ιάπωνες διατυπώται, ἀφοῦ διὰ αἱ προϋποθέσεις τῆς εἰδικεύσεως, τὸν χαμηλού ημερομισθίον καὶ τὸν ἔργον τοῦ διαλύματος ὃσα διατηρεῖται, διὰ τὴν προσιστραχθῆ.

ΤΟ ΕΠΙΣΕΩΔΙΟΝ ΤΗΣ "ΜΑΡΘΑΣ"

Ο πρώτος ἀντίκτυπος ἀπὸ τὴν κατάσχεσιν τοῦ φορτίου τῆς «Μάρθας»: Διαταγὴ διὰ τὴν μεταφορὰν στηρών ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ τοὺς ιαντολίκης Γερμανίας πρὸ τινῶν ἡμερών ἐκκυρώσθησεν εἰς τὴν ἑθνικὴν προσιστραχθῆ.

Ἐγγνώσθη ἐπίσης, ὅτι οἱ κάτοχοι τῆς φορτωτικῆς τοῦ φορτίου τῆς «Μάρθας» διὰ ἐπιδίκιων δικαστικῶν διαδημώσιν τῶν, ἐνάγοντες τοὺς πλοϊκοτήτας. Θὰ ἐμφαίνονται αὐτοὺς ὡς διατελούντας ἐπὶ πλήρει γιώσει τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς έξαγωγῆς τοῦ βόρακος εἰς Τουρκίας καὶ συνεπώς, ἀφοῦ ἀνέλαβον τὴν μεταφορὰν, ὑπευθύνουν διὰ τὴν μη παράσθισιν τοῦ φορτίου εἰς τὸν ρητὸν ὄριζόμενον εἰς τὸ ναυλούσμαφων καὶ τὴν φορτωτικὴν προσορίσμων του.

Ἄγνωστον ἔν αἱ πλοϊκοτήται ἔχουν ἐπιτύχει ἀντεγγύησίν τινα ἀπὸ τὸν Ελληνικὸν Κράτος. Ο ναυλὸς, λέγεται ὅτι ἔχει προσιστραχθῆ.

Η ΥΠΕΡΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΜΑΣ ΓΡΑΜΜΗ

Καὶ ἡ διεθνὴ ἀναγνώριση διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ὑπερατλαντικὴν γραμμήν. Τὴν ἐπισημαίνομεν εἰς τὴν Ἑγκυροτέραν ἀμερικανικὴν τουρι-

Telegrams ESPICO, Port-Said
R. C. Canal No. 3959
P. O. Box 12.

Phones | Office 2195
Night 3084
» 3089

FIRST ESTABLISHED 1928

SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.

SHIPPING AGENTS

IMPORTERS & DISTRIBUTORS

MANUFACTURERS REPRESENTATIVES

PORT SAID (EGYPT)

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

στικήν έκδοσιν του «Τέμπλ Φίλντιγκ», υπό την μορφήν μιᾶς θερμῆς παρουσίασες τοῦ συμβάτικού μας ὑπερωκεανίου, πρὸς τὸ ταξιδιωτικὸν κοινὸν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἐπὶ τὴ βάσει τῶν πληροφοριῶν τοῦ τουριστικοῦ αὐτοῦ ὀδηγοῦ, ὁργανώνετο τὸ πρόγραμμα τῶν ταξιδίων του τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν πρὸς τὴν Εὐρώπην κυρίως κατεύθυνσην τοῦ Αμερικανού τουριστῶν.

Γράφει σχετικῶς ὁ ὅδηγός «Φίλντιγκ» τοῦ 1959 διὰ τὸ «Βασίλισσα Φρειδερίκη»:

«Οἱ νέοι πλοιοκτῆται αὐτοῦ τοῦ πρών «Malolo», «Matsonia» καὶ «Atlantie» ὑπερωκεανίου, ἑδαπάνησαν μίαν ὀλόκληρην περιούσιαν διὰ νὰ συγχρονίσουν καὶ νὰ εύρυνουν σημαντικῶς τὰ περιθώρια τῆς ζωῆς του. Ἐκάστη καμπίνα τοῦ πλοίου αὐτοῦ, εἰς ὅλα τὰ καταστρόματα, διασέτει σύστημα κλιματισμοῦ καὶ αἱ περισσότεραι ἔχουν ιδιαίτερον λουτρὸν ἢ ιδιαίτερα τουαλέτταν.

»Υπάρχουν ἄκομη εἰς τὸ «Βασίλισσα Φρειδερίκη» εἴκοσι μεγάλα διαμερίσματα Ριβιέρας, μὲ ιδιαίτερον σαλόνι ἔκαστον καὶ μεγάλα παράθυρα μὲ ἐλεύθερα τὴν θέαν πρὸς τὴν θάλασσαν.

»Τροφὴ πολὺ καλή. Ἐξαιρετικὰ φιλικὸν καὶ εὐγενές πλήρωμα, ἀπὸ τὰ πρόλευν εὐγενῆ καὶ πρόθυμα ποὺ συναντήσαμε ποτὲ.

»Βεδαίως δὲν θὰ ισχυρισθῶμεν, ὅτι τὸ «Βασίλισσα Φρειδερίκη» ἀνταγωνίζεται τὸ «United States» ἢ ἄκομη τὸ «Bergensfjord», ἀλλὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου αὐτοῦ ὁ καθεὶς προσποθεῖ τόσον πολὺ νὰ καταστῆσῃ εὐχάριστον τὴν διαμονὴν, καὶ εὐτυχὴ τὸν ἐπιβάτην, ὥστε πιστεύομεν, ὅτι καὶ τὸ τελευταῖον σέντων ποὺ πληρώνει ἔκεινος, ὁ ὅποιος ταξιδεύει μὲ αὐτό, τραγουματικῶς ἀξίζει.

ΔΙΑ ΜΙΑΝ ΑΚΟΜΗ ΦΩΡΑΝ

Διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθμὸν 754 ἀπόφασεως τῆς δόλομελείας τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἑπικρατείας, ἀπερρίφθη ἡ αίτησις τῆς ἑταῖρας «Arcadia Steamship Corporation Monrovia», πλοιοκτητρίας τοῦ ὑπερωκεανίου «Ἀρκαδίω», περὶ ἀκυρώσεως τοῦ 21 ὄρου τῆς ὑπὸ ἀριθ. 143.383)567 κοινῆς ἀπόφασεως τῶν ὑπουργῶν Συντονισμοῦ, Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν. Διὰ τοῦ ὄρου τούτου ἀπαγορεύεται εἰς τὸ ὑπερωκεανὸν «Ἀρκαδίω» ἡ ἑστω καὶ ἐμμεσος δρομολόγησίς του εἰς τὴν γραμμὴν Βορείου Ατλαντικοῦ.

«Ἡ ἀπόφασις αὕτη τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἑπικρατείας ἔχει ὡς ἔξῆς: Ἀριθ. 754)1959

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ ΕΝ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συγκειμένον ἔκ τῶν μελῶν αὐτοῦ Π. Μερτικοπούλου Ἀντιπροέδρου, καλούμενον τοῦ Προέδρου, Δ. Μελισσηνού, Γ. Μαραγκοπούλου, Χ. Παναγιωτοπούλου, Θ. Κυριακοῦ, Α. Ταβουλάρη, Α. Δήμητρα, Συμβούλων τῆς Ἑπικρατείας, Ἡλ. Καμπίτη καὶ Ἡρ. Τσικλητήρα, Παρέδρων τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἑπικρατείας.

Συνεδρίασαν δημοσίᾳ ἐν τῷ ἀκροατηρίῳ του τῆς 31 Μαρτίου 1959, παρόντος καὶ τοῦ Γραμματέως τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἑπικρατείας Κ. Μοράκη, ἵνα δικάσῃ τὴν κατωτέρω ἐκτιθεμένην ὑπόθεσιν ἐπὶ τῇ ἀπὸ 26ης Ιουνίου 1958 αἰτήσει :

τῆς ἑ Μονοροδίας Λιβερίας ἐδρευούσης ἑταῖριας Λίμιτεδ ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Arcadia Steamship Corporation, Monrovia», νομίμως κατὰ τὸ καταστατικὸν αὐτῆς ἐκπροσωπουμένης, παραστάσης διὰ τῶν πληρεσούσιών της ἀγκυρόφυλλου Αγγέλου Δ. Τσιτσελῆ, Ἡλία Παρασκευᾶ, δυνάμει πληρεξουσίου, οἱ διώρισαν συμπλεξουσίους καὶ Μιχ. Πεσιαζήγουλον.

Κατά τὸν Υπουργῶν Συντονισμοῦ, Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν, παραστάντων διὰ τοῦ Ν. Λέκκα, Νομικού Συμβούλου, καὶ τῆς παρεμβανούσης ἑ Αθήνας ἐδρευούσης ἑταῖριας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Ἐθνική Ἑλληνική Γραμμὴ Ἀμερικῆς Α.Ε.», παραστάσης διὰ τοῦ πληρεξουσίου τῆς δικηγόρου Φ. Βεγλερῆ,

Περὶ ὄκυρωσεως τῆς ὑπὸ ἀριθ. 143.383)567 τῆς 2 Μαΐου 1958 κοινῆς τὸν Υπουργῶν Συντονισμοῦ, Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν ἀπόφασεως (Φ.Ε.Κ. β' 126)5.5.1959).

Ἄκουσαν τοῦ Εἰσηγητοῦ Συμβουλίου τῆς Ἑπικρατείας Γ. Μαραγκοπούλου, ἀναγνόντος καὶ ἀναπτύξαντος τὴν ἐκθεσιν αὐτοῦ καθ' ἣν τὸ ίστορικὸν τῆς προκειμένης ὑποθέσεως ἔχει ὡς ἔπειται :

Δυνάμει τῆς ὑπὸ ἀριθ. 143.383)567 τῆς 2 Μαΐου 1958 κοινῆς ἀπόφασεως τῶν Υπουργῶν Συντονισμοῦ, Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν (Ἐφ. Κυβ. τ. δεύτερος φ. 126/5.5.1958), ἐκδοθείσης ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ Ν. Δ/τος 2687)1953 ἐπεὶ ἐπενδύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων ἑξωτερικοῦ, ἐνεργίθη, ὅπως τὸ ὑπερωκεανὸν ἐπιβατηριόν πλοίον «Ἀρκαδίω» θεωρῆται ὡς εἰσαγόμενον κεφαλαίον ἑξωτερικοῦ κατά τὴν ἐννοιαν τοῦ ἐν λόγῳ Ν. Δ., καθορισθεντῶν συνάμα καὶ τῶν ὄρων ὑψοῦ ὡν τὸ

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΣΚΑΦΗ ΜΑΣ

πλοίον τούτο θὰ διέπεται κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς παρασινῆς του ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαῖαν.

Μεταξὺ τῶν ὄρων, οἱ ὅποιοι ἐτέθησαν διὰ τῆς ὡς ἄνω κοινῆς ἀποφύσεως διὰ τὴν ὑπαγωγὴν τοῦ ριζέντος πλοίου ὑπὸ τὸ εἰδικὸν καθεστώς τοῦ Ν. Δ/τος 2687)1953, περιελήφθη «καὶ ὁ 21ος ὄρος, καθ' ὃν «πάντες οἱ ἀνωτέρω δροὶ παρέχονται εἰς τὸ περὶ οὐ ἡ παρούσα πλοίον, ὑπὸ τὴν προύποδεσιν, ὅτι τοῦτο δὲν θὰ χρησιμοποιηθῇ, ἐστω καὶ ἐμμεσως, εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ὑπερωκεανίου Γραμμῆς μεταξὺ Ἑλλάδος—Β. Ἀμερικῆς, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς συμβάσεως τῆς κυρωθείσης διὰ τοῦ Ν. Δ. 2921)1954 (159).

Τῆς ἀπόφασεως ταύτης καὶ ὅμονον ὡς πρὸς τὸν ἐν λόγῳ 21ον ὄρον, τῶν λοιπῶν ὄρων διατηρουμένων ἐν Ισχύ, διώκεται ἡ ἀκύρωσις ὑπὸ τῆς οἰτούσης ἑταῖριας, εἰς ἣν ἀνήκει τὸ ἐν λόγῳ πλοίον.

Εἰς τὴν δίκην παρεμβαίνει διὰ νομοτύπως καταπεδείμενου δικογράφου η Ἑταῖρια ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Ἐθνική Ἑλληνική Γραμμὴ Ἀμερικῆς Α.Ε.», οἰτούμην τῆς ἀπόρριψης αἰτήσεως καὶ ηῆς υμισμοποιεῖται ἐν τῇ παρεμβάσει τῆς, δεδομένου ὅτι αὐτὴ ἐνίν ἐκείνη, ἡτοι, ὑποκατασταθείσα εἰς τὴν ἀρχικὴν ἑταῖριαν «Home Lines», ἔχει ἀναλαβεῖ συμβατικό μετά τοῦ Δημοσίου τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ὑπερωκεανίου γραμμῆς Ἐλλάδος—Β. Ἀμερικῆς, (Κυρωτικὸν ν. 8.2421/54).

Τὰ γεννώμενα ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως ζητήματα ἀναφέρονται εἰς α) τὸ τύποις παραδεκτὸν τῆς αἰτήσεως καὶ β) τὸ νόμιμον τῶν προβαλλομένων λόγων ἀκύρωσεως.

Ἐφ' οἷς ὁ Ἑταῖρος τῆς ἀπόφασεως ταύτης.

«Ἀκούσαν τῶν πληρεξουσίων τῆς αἰτήσης ἀναπτυξάντων καὶ προφορικῶν τοὺς λόγους τῆς αἰτήσεως καὶ αἰτησαμένων τὴν παραδοχὴν αὐτῆς, τοὺς ἀντιπροσώπους τῶν ὑπουργῶν καὶ τοὺς πληρεξουσίους τῆς παρεμβαύνσης, αἰτησαμένων τὴν ἀπόρριψην ταύτης.

Ἴδον τὰ σχετικὰ ἔγγραφα

Σκεφθέν κατὰ τὸ νόμον

Ἐπειδὴ διὰ τῆς ὑπὸ τὸ κρίσιν, ἐμπροθέσμως ἀσκηθείσης αἰτήσεως, διὰ τοῦ κατεδάνησον τὰ νόμιμα τέλη καὶ παράδολον, ἐκδοθέντων τῶν ἀπὸ ἀριθ. 158080/1958 γραμματίων τοῦ ἐν Ἀθήναις Ταμείου δικαστικῶν εἰσπράξεων, διώκεται ἡ ἀκύρωσις τῆς ὑπὸ ἀριθ. 14383)567 τῆς 2 Μαΐου 1258 κοινῆς ἀπόφασεως τῶν Υπουργῶν Συντονισμοῦ, Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν καὶ δὴ ὡς πρὸς τὸν ἀπειρονότερον τὸν ἀπό τοῦ Ν. Δ. 2687)1953 «περὶ ἐπενδύσεως «καὶ προστασίας κεφαλαίων ἑξωτερικού»» (317), ἐνεκρίθη, ὅπως τὸ εἰς τὴν αἰτούσαν ἀνήκον ὑπερωκεανὸν ἐπιβατηγὸν πλοίον «Ἀρκαδίω» θεωρῆται ὡς εἰσαγόμενον κεφαλαίον ἑξωτερικοῦ, καθορισθεντῶν συνάμα καὶ τῶν ὄρων ὑψοῦ ὡν τὸ πλοίον τοῦτο θὰ διέπεται, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς παραμονῆς του ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαῖαν.

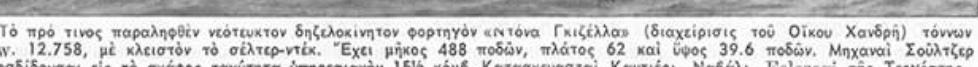
Ἐπειδὴ κατὰ τὸν προσδιαλλόμενον 21ον ὄρον τῆς ἀπόφασεως πάντες οἱ ἀνωτέρω (1—20) δροὶ παρέχονται εἰς τὸ πλοίον τῆς αἰτήσης, ὑπὸ τὴν προύποδεσιν, ὅτι τοῦτο δὲν θὰ χρησιμοποιηθῇ, ἐστω καὶ ἐμμεσως, εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῆς αἰτήσης ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ Ν. Δ. 2687)1953 (159).

Ἐπειδὴ παραδεκτῶς παρεμβαίνει εἰς τὴν προκειμένην δίκην ἡ Ἑταῖρια «Ἐθνική Ἑλληνική Γραμμὴ Ἀμερικῆς Α.Ε.», ἥτις ἔχει ἀνάλογει τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς ναυτιλιακῆς γραμμῆς Πειραιώς—Ν. Υόρκης, εἰς ἐκτέλεσιν τῆς αἰτήσης τοῦ νόμου 2921)1954 κυρωθείσης, ὡς ἄνω, συμβάσεως.

Ἐπειδὴ διὰ τοῦ κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἀριθμοῦ 112 τοῦ Συντάγματος ἐκδοθέντος ν. δ/τος 2687)1953 ὡρίζονται τὰ δυνάμενα νὰ ὑπαγόντων εἰς τὰς διατάξεις αὐτοῦ κεφαλαίου ἑξωτερικοῦ (ἀριθ. 3), εἰς τὴν ἐνοιασθεντῶν πότισσαν ὑπάγονται καὶ τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν Σημαῖαν νηολογούμενα πλοία δικῆς χαρητικόπτης ἀνωτέρας τῶν 1500 κόρων (ἀριθ. 13), ἡ διὰ τὴν ἐγκρίσιν εἰσαγωγῆς κεφαλαίων, κατὰ τοὺς δροὺς τοῦ νόμου τοῦτον τοῦ διαδίκαιας καὶ διευκολύνσεις. Ως πρὸς τὰς παρεχομένας ἐγγυησεῖς καὶ διευκολύνσεις, ὡν τὸν ἀριθμοτίκον Διάταγμα ἀφ' ενὸς μὲν περιέχει διατάξεις, αἰτίνες ισχύουσι γενικῶς ἐπὶ πάντων τῶν ὄρων ὑψοῦ οὓς ἐκάστοτε παρέχεται καὶ τὸ ἀναλόγων τῶν ὄρων ὑψοῦ οὓς ἐκάστοτε παρέχεται καὶ προστασία (ἀριθ. 3 § 3), ἡ διυκατόης χρησιμοποιεῖσθαις ἀλλοδαπῶν (ἀριθ. 7), ἡ ἐξαρεστίς ἀπό τῶν περὶ ἀναγκαστικῆς ἀπολλοτρίωσεως διατάξεων (ἀριθ. 11 § 1) κλπ., ἀφ' ἐτέρου δὲ προβλέπει τὴν διὰ τὴν ἐγκριτικῆς τῆς εἰσαγωγῆς τῶν κεφαλαίων πρόσεως ἐπέραντας διευκολύνσεων καὶ προνομίων καὶ τὸν καθορισθεντῶν τῆς ἐντάσσεως τούτων (ἀριθ. 4), προσειμένου δὲ εἰδικῶς περὶ τῶν πλοίων, προβλέπει τὸ ἀριθμον 13 § 2, ὡς τοῦτο αὐθεντικὸς ἡμηνεύθη διὰ τοῦ ἀριθμού μόνου τοῦ Νομ. Διατάγματος 2928)1954 (Φ.Ε.Κ. 163).

Ὦς πρὸς τὴν διαδικασίαν ὑπαγωγῆς εἰς τὸ ἀνωτέρω Ν. Δ. τῶν εἰσαγομένων κεφαλαίων, ὡς καὶ τὸν καθορισμένων τῶν καθ' ἔκαστον δῶν. Απατεῖται ἐγκρισις διὰ διοικητικῆς πράξεως, ἥτις, ἀναλόγως τῆς σημασίας τῆς ἐπειδύσεως, εἴτε εἶναι Β. Διάταγμα, εἴτε ἀπόφασις ἐκδιδόμενή ὑπὸ τῶν Υπουργῶν Συντονισμοῦ, Οἰκονομικῶν καὶ τοῦ ἀρμοδίου ἑκάστοτε οὗποργοῦ καὶ δημοσιευμένη εἰς τὴν «Ἐθημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» (ἀριθ. 3 § 2). Προσειμένου δὲ εἰδικῶς διὰ τὴν εἰσαγωγὴν κεφαλαίων διὰ μακροχρονίους ἐπενδύσεων, ἡ διάταξις τοῦ ἀριθμού 3 § 1, ἥτις ὅμως, δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ πλοίων (ἀριθμον 13 § 3), δρίζει διὰ τὴν ἐγκρισιν ἀπατεῖται ὑπόσοδοι αἰτήσεως ὑπὸ τῶν ἐδιαφερούμενων εἰς τὸ Υπουργεῖον Συντονισμοῦ, ἥτις παραπέμπεται πρὸς μελέτην καὶ γνωμοδότησιν εἰς εἰδικήν ἐπιτροπήν.

Ἐπειδὴ ἐκ τῶν ἀνωτέρων διατάξεων, διὰ τῶν ὄρων ἰδρύεται εἰδικὸν προνομιακὸν καθεστώς διὰ τοὺς εἰσάγοντας εἰς τὴν χώραν κεφαλαία εκ



Τὸ πρό τινος παραληφθὲν νεότευκτον δηζελοκινητὸν φορτηγὸν «εἰπόνα Γκιζέλλα» (διαχείρισις τοῦ Οἰκου Χανδρῆ) τόννων d.w. 12.758, μὲ κλειστὸν τὸ σέλτερ-ντέκ. Ἐχει μῆκος 488 ποδῶν, πλάτος 62 καὶ ὑψοῦ 39.6 ποδῶν. Μηχαναὶ Σούλτζερ Felszerelj τῆς Τεργέστης.

τού έξωτερικού καὶ ἐπιθυμούντας νὰ ὑπαχθῶσιν εἰς τοῦτο, προκύπτει, διὰ τὴν ἔκδιδομένη διοικητική πρᾶξις, ἔγκρινουσα τὴν κατ' ἄρχην ὑπαγωγὴν, ὡς γαῖ τοὺς ὅρους ὑπαγωγῆς τοῦ κεφαλαίου εἰς τὰς διατάξεις τοῦ νόμου, δὲν ιδρύει ὑποχρέωσιν διὰ τὴν ὀπωδήποτε εἰσαγωγὴν τοῦ κεφαλαίου συμφώνων πρός τοὺς ὅρους τῆς ἔγκριτικῆς πράξεως, ἀλλὰ πάρεχει πρᾶξις τὴν εὐχέρειαν, ὅπως ἐπὶ τῇ βάσει ταύτης, ὑπαχθῇ εἰσαγόμενον κεφαλαῖον εἰς τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου. "Ἐκ τούτου ἐπειτα, διὰ τὴν αἰτίαν μὴ ὑποχρεούμενη ἐκ τῆς ὑπουργικῆς ἀποφάσεως καὶ μᾶλιστα ἐφ' ὅσην δὲν εὑρίστε συμφέροντας τοὺς ἐν αὐτῇ περιεχομένους ὅρους, διὰ προσῆ, δυνάμει ταύτης εἰς τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ κεφαλαίου τῆς καὶ συγκεκριμένου εἰς τὴν ὑπὸ ἐλληνικῆν σημαῖαν νηδόληγησιν τοῦ πλοίου τῆς, ἥτοι ἐλευθέρα νὰ πράξῃ η μὴ τοῦτο. "Οθεν, ἡ αἰτία, ἐν ὅψει τῆς ἔγκριτικῆς ἀποφάσεως καὶ τοῦ περιλαμβανομένου εἰς ταύτην 21ου ὅρου, καὶ ἡ προσῆ, διὰ τὴν εὐρίστε συμφέροντας τοὺς ἐν αὐτῇ περιεχομένους ὅρους, διὰ προσῆ, δυνάμει ταύτης εἰς τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ κεφαλαίου τῆς καὶ συγκεκριμένου εἰς τὴν ὑπὸ ἐλληνικῆν σημαῖαν νηδόληγησιν τοῦ πλοίου τῆς προξενικῆς λιμενικῆς ἀρχῆς Λουδίου, ἀπεδέχθη ἐλευθέρως τὴν ἀνωτέρω πράξιν, κατὰ τὸ πλήρες ταύτης περιεχόμενον, συνεπείᾳ δὲ τῆς τοιαύτης ἀποδοχῆς καὶ τοῦ περιλαμβανομένου εἰς τὴν πράξιν τοῦ 21ου ὅρου, διὰ νομιμοποιεῖται ἡδη εἰς τὴν κατὰ τῆς ἀποφάσεως ταύτης καὶ τοῦ περιλαμβανομένου ἐν ταύτῃ 21ου ὅρου δισκήσιν τῆς ὑπὸ κρίσιν αἰτήσεως ἀκυρώσεως, ἢτις, ταύτη τῷ λόγῳ, εἶναι ἀπορρίπτεα.

Διὰ ταῦτα

'Απορρίπτει τὴν ὑπὸ κρίσιν αἴτησιν.

Δέχεται τὴν παρέμβασιν τῆς 'Εταιρίας «'Εθνικὴ Ἐλληνικὴ Γραμμὴ' Αἱρετική Α.Ε.».

Διατάσσει τὴν κατάπτωσιν τοῦ παραδόσου καὶ ἐπιβάλλει εἰς βάρος τῆς αἰτίας τὴν δικαστικήν δαπάνην τοῦ Δημοσίου ἐκ δραχμῶν πεντακοσίων (500) καὶ τῆς παρεμβανούσης ἐκ δραχμῶν ἔξακοσίων πεντάκοντα (650).

'Ενεκρίθη καὶ ἀπέφασισθη ἐν 'Αθήναις τῇ 13 Ἀπριλίου 1959

'Ο 'Αντιπρόεδρος 'Ο Γραμματεὺς

Π. Μερτικόπουλος Κ. Μοράκης

'Εδημοσιεύθη δ' αὐτόθι τῇ 17 Ιδίου μηνὸς καὶ ἔτους.

'Ο Πρόεδρος 'Ο Γραμματεὺς

Σ. Ν. Σολιώτης Π. Μερτικόπουλος

Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ

Ἡ ἀλιματώδης ἀνάπτυξις τοῦ κλάδου τῆς 'Ατλαντικῆς 'Αλιείας καθιστά ὄντακαίαν τὴν εἰσιθοχήν καὶ τῆς χώρας μας εἰς τὸν Διεθνῆ 'Οργανισμὸν Βορειοατλαντικῆς 'Αλιείας. Ορθῶς, ἐπομένως, ἐνήργησεν ἡ ἀρμοδιαὶ Διεύθυνσις τοῦ ὑπουργείου Βιομηχανίας, μέσω τοῦ ὑπουργείου 'Εξωτερικῶν, διὰ νὰ καταστῇ μέλος καὶ ἡ 'Ελλάς τοῦ 'Οργανισμοῦ τούτου.

Ἡδη, ἀμεσώτερον καθίσταται τὸ ἐνδιαφέρον μας διὰ τὰς ὑποθήκας ἀλιείας εἰς τὸν 'Ατλαντικόν. Σοθαρώς καὶ τὰ ίδια μας συμφέροντα θά θιγούν εἰς τὴν περιπτώσιν ἐπέκτασεως τῶν χωρικῶν ὑδάτων, ὅπως πρότιους εἰχον ζήτησει ἔνια χώρα. Βεδαίως, τὸ ζήτημα τοῦτο ἔτυχε προσωρινῆς ρυθμίσεως διὰ τὸ καθορισμὸν τῆς αἰγαλίτιδος ζώνης εἰς ἔξι μίλια καὶ τῆς ἀλιευτικῆς εἰς δώδεκα διὰ τὰ σκάφη τῶν χωρῶν, στίνα ἀλιεύων εἰς τὸν 'Ατλαντικὸν ἀπό πενταετίας. Τίποτε, πάντως, δὲν ἀποκλείει, καὶ τὰς εἰδικούς, μίσα νέαν περιπλοκὴν τοῦ θέματος.

Ἡ ταχέως ἀναπτυσσόμενή 'Ελληνικὴ ποντοπόρος ἀλιεία ἔχει ἀνάγκην προστασίας καὶ εἰς τὸν διεθνῆ χώρου, ὅπου κινεῖται. 'Ακριδῶς, τὴν προστασίαν αὐτήν θὰ τῆς παράσχῃ ἡ εἰσιθοχή τῆς χώρας μας εἰς τὸν Διεθνῆ 'Οργανισμὸν Βορειοατλαντικῆς 'Αλιείας.

ΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΛΙΕΙΑΝ

Δεκοπέντε συναπτούν μήνας δικρέσεν ή μελέτη τοῦ θέματος. Πεντετέτες πρόγραμμα κατηρτίσθη ἀπό τὴν ὑπεοπτιτρόπην 'Αλιείας τοῦ ὑπουργείου Συντονισμοῦ, διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς ἀλιείας. Αἱ δημοσίαι καὶ ιδιωτικαὶ ἐπενδύσεις προβλέπεται νὰ ἀνέλθουν εἰς τὸ 520 ἑκατομμύριαν δραχμῶν.

Τὸ πρόγραμμα τοῦτο περιλαμβάνει δύο διακεκριμένα ἀλλήλων κεφάλαια. "Ἐν ἀναφέρομενον εἰς τὰς δημοσίας ἐπενδύσεις διὰ τὴν ἐκτέλεσιν των βελτιωτικῶν ἔργων εἰς ιχθυοτροφεία, διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἀλιεύων τῶν κλειστῶν ὑδάτων, τὴν ίδρυσιν ιχθυοσκαλῶν καὶ τὸν ὄργανων τῆς ἀλιευτικῆς ἐρεύνης καὶ ἔτερον, ἀναφέρομενον εἰς τὰς ιδιωτικὰς ἐπενδύσεις διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ στόλου τῆς μεσογειακῆς ἀλιείας, τὴν ναυηγήσιν νέων μονάδων τῆς 'Ατλαντικῆς 'Αλιείας καὶ τὴν ὄργανων συγκιτῶν ἀλύσεων.

Ἀναλυτικῶτερον αἱ προτεινόμεναι ἐπενδύσεις διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν εἰς ἀμφότερο τὰ κεφάλαια τοῦ προγράμματος περιλαμβανομένων ἔργων, ἔχουν ὡς ἐξής:

Διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἀλιείας τῶν ἑσπερικῶν ὑδάτων 30 ἑκατομμύρια δραχ. 'Εξ αὐτῶν 20 ἑκατομμύρια θὰ διατεθοῦν διὰ βελτιωτικῶν ἔργων εἰς ιχθυοτροφεία, 9 ἑκατομμύρια διὰ ἐκτέλεσιν ἀναλόγων ἔργων εἰς ποταμούς καὶ λίμνας καὶ 1 ἑκατομμύριον διὰ τὴν κυπρινοκαλλι-

έργειον.

Διὰ τὴν ἀνέγερσιν καὶ ἐξοπλισμὸν ιχθυοσκαλῶν εἰς τοὺς λιμένας Πειραιῶς, Πατρών, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Χαλκίδος καὶ Καβάλας, ὡς καὶ διὰ τὴν ἀνέγερσιν ιχθυαγορᾶς εἰς Αθήνας, προβλέπεται ἡ διάθεσις 70 ἑκατομμυρίων δραχ.

Διὰ τὴν ὄργανων στῆς ἀλιευτικῆς ἐρεύνης προγράμματος, αἱ ὑπολογίζεται ἡ διάθεσις 20 ἑκατομμυρίων. 'Εξ αὐτῶν 12 ἑκατομμύρια θὰ διατεθοῦν διὰ τὴν ίδρυσιν Κεντρικού Κυβερνητικού 'Ιδρυματος καὶ δύο παραπτημάτων αὐτοῦ καὶ 8 ἑκατομμύρια διὰ τὴν ἀγοράν καὶ τὸν ἔξοπλισμὸν ἔρευντικῶν πλοίων.

Αἱ ιδιωτικαὶ ἐπενδύσεις ἔχουν διὰ τὴν ἀλιευτικοῦ προγράμματος, αἱ ὑπολογίζεται θὰ καλυφθοῦν διὰ κεφαλαίων τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπιχειρήσεων, ἀλλὰ καὶ διὰ διανεύσεων χορηγουμένων ὑπὸ τοῦ Ο.Χ.Ο.Α. καὶ τῆς 'Αγροτικῆς Τραπέζης ἔχουν ὡς ἐξής:

Διὰ τὴν κατασκευὴν 50 μηχανοτραπῶν καὶ 500 πλοιαρίων, 95 ἑκατομμύρια δραχ.

Διὰ τὴν ἀνανέωσιν καὶ βελτίωσιν τοῦ ἀλιευτικοῦ προγράμματος, αἱ ὑπολογίζεται 300 γρι-γρι καὶ 1600 πλοιαρίων, 50 ἑκατομμύρια δραχ.

Διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς κατασκευὴς τῆς ἀλιευτικῆς ἐρεύνης προβλέπουν τὴν ναυηγήσιν ἔξι μεγάλων πλοίων, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 4 μὲν δυνατότητα διενεργείας ἀλιείας εἰς Β. 'Ατλαντικὸν καὶ δύο μὲν δυνατότητας παραγωγῆς υγραλάτου βακαλάου. 'Η διαπάνη τῆς ναυηγήσεως αὐτῶν ὑπολογίζεται εἰς 110 ἑκατομμύρια δραχ. Συμμετοχὴ κεφαλαίων προερχομένων ἔκ διανεύσης 30—50 %.

Διὰ τὴν ἀξιοποίησην τῆς ἀλιευτικῆς παραγωγῆς προβλέπεται: α) κατασκευὴ δημοσίων ψυκτικῶν ἀλύσεων, ἥτοι ἡ ἀγορά 10 αὐτοκινήτων ψυγείων, ἡ κατασκευὴ 20 μικρῶν ψυγείων εἰς ἐπαρχιακά κέντρα 8 ἔως 50 τάνων καὶ β) ἡ κατασκευὴ 300 περίπου συντηρητῶν ἀξίας 30 ἑκατομμυρίων δραχ. καὶ β) ἡ ίδρυσις 500 νέων καταστημάτων λιανικῆς πωλήσεως καὶ ἡ ἀποκεντρωνία ὑπαρχόντων τοιούτων. 'Η σχετικὴ διαπάνη τῆς ἀνέλθη εἰς 30 ἑκατομμύρια δραχ.

Αἱ δημοσίαι ἐπενδύσεις προβλέπεται νὰ πραγματοποιηθοῦν κατὰ τὴν τριετίαν 1959—1961. Ωσαύτως διὰ τὰ τρία πρώτα ἑταῖ τοῦ προγράμματος προβλέπεται ἡ πραγματοποίησης τῆς ἐπενδύσεων αἱ ὑπολογίες τῆς ἀλιευτικῆς ἐρεύνην. Τέλος αἱ διά τὴν 'Ατλαντικήν 'Αλιείαν ιδιωτικαὶ ἐπενδύσεις προβλέπεται νὰ πραγματοποιηθοῦν εἰς τὸ βραχὺ διάστημα τῆς διετίας 1959—1960.

ΤΟ ΥΔΡΟΒΙΟΛΟΓΙΚΟΝ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΝ

Εἰς ὄρδινειν παραμένει πάντοτε τὸ μοναδικὸν ίδρυμα, τὸ διόποιον διαθέτει ὁ τόπος μας διὰ τὴν ἐπιστημονικὴν μελέτην καὶ ἔρευναν τοῦ ἑναλίου πλούτου, τὸ γνωστὸν 'Υδροβιολογικὸν Ινστιτούτον. Παρὰ τὰς περι τοῦ ἀντιθέτου διαθεσιώνεις τῆς ἀρμοδιαὶς ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου Βιομηχανίας, οὐδὲν μέχρι στιγμῆς ἐγένετο διὰ νὰ στεγασθῇ τὸ 'Ιδρυμα πάντοι εἰς κατάλληλον κτήριον καὶ διὰ νὰ ἐπανδρωθῇ μὲν τὸ ἀναγκαῖον ἐπιστημονικὸν προσωπικόν. Σκεύη καὶ ὄργανα, συγκροτούντα ἔνα ἀρτιον πραγματικὸν ἐξοπλισμόν, ἀξίας ἑκατόντα πλέον κιλιάδων δολλαρίων, παραμένουν ἐπὶ ἔτη ἀχρησιμοποίητα, ἐντὸς κιβωτίων εἰς αφόρους ἀποθήκας.

Πολλὰ θὰ ἡδύνατο νὰ προσφέρῃ σήμερον, ἀναδιογυανόμενον, τὸ 'Υδροβιολογικὸν Ινστιτούτον καὶ διὰ δέ τοι μόνον εἰς τὸν τομέα τῆς καθαυτὸς ἐπιστημονικῆς ἐρεύνης τῶν θαλασσῶν μας. Θὰ ἡδύνατο ἀποτελεσματικῶν νὰ συμβάλῃ καὶ εἰς τὴν καλυτεράν προετοιμασίαν τῶν διοικητικῶν στελεχῶν τῆς ἀλιείας, τὰ ὅποια θὰ ἐκπαιδεύονται ἐφεξῆς εἰς τὰ συνιστώμενα, δόσει τὸν τελευταίων ἐκπαιδευτικῶν μέτρων τῆς κυβερνήσεως, ἀλιεύκα Γυμνάσια.

Στενῶς συνεργαζόμενον τὸ 'Υδροβιολογικὸν Ινστιτούτον μετὰ τῶν τεχνικῶν αὐτῶν σχολῶν, θὰ ἐξασφαλίζῃ τὴν πρακτικήν ἐξοικείωσιν τῶν μαθητῶν των μετά τοῦ δυσκόλου ἀντικείμενου τῆς ἐρεύνης καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν ὑπαλλήλων τῆς πλούτου τῆς χώρας μας.

Η ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΙΣ

Ἐφοπλιστής, ἀριστα τεχνικῶς κατηρτισμένος, μᾶς ὑποδεικνύει τὴν ἀνάγκην, ὅπως καθιερωθῇ καὶ πάρ' ἡμῖν, προκειμένου περὶ νεοτεκτάντων πλοίων, τὸ ἀμερικανικὸν σύστημα καταμετρήσεως, ἀντὶ τοῦ ἰσχύοντος ἡγάλικοῦ.

Ἡ ἀμερικανικὴ καταμέτρησις, περισσότερον προσηρμοσμένη εἰς τὴν πραγματικότητα — τὴν κυβικήν χωρητικότητα τοῦ σκάφους — περιορίζει τὸ γρυρὸς καὶ τὸ νέτ τοντάκ, εἰς τρόπον ὃστε ὀλιγώτερα δικαιώματα λιμένων νὰ καταβάλλονται ἀπό τὰ πλοία καὶ ἀλλαὶ τινες οἰκονομίαις εἰς τὴν ὀλη διαχείρισιν τον νέτ ἐπιτυγχάνωνται.

Ἄξιζει διαίταισις νὰ τυχῇ προσοχῆς ἡ ὑπόδειξης τοῦ ἀποτελογόφου μας ἐφοπλιστοῦ καὶ ἐφοδίου κώλωνα τις ἀλλα δεν ὑφίσταται — διὰ τὴν μετεπέτησην τῆς, ἐπιβάλλεται, νομίζουμεν, ἀφού λόγοι οἰκονομίας εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων μας τὸ καλούν, νὰ θεσμοθετῇ σχετικὴ διάταξις εἰς τὰ περὶ καταμετρήσεως παρ' ἡμῖν κρατουόντα. Θὰ ἡδύνατο νὰ καθιερωθῇ ἡ ἀναγώρισις τῆς ἀμερικανικῆς ἡ τῆς ἀγγλικῆς καταμετρήσεως κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ ἐνδιαφερομένου πλοιοκτήτου.

**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

ΔΙΑ ΤΟΝ ΜΕΙΖΩΝΑ ΛΙΜΕΝΑ

Μετά σημαντικήν καθυστέρησην, οφειλομένην εἰς τὴν ἔλλειψιν ἐπαρκῶν στοιχείων διὰ τὴν σύνταξιν τῶν σχετικῶν μελετῶν, ἀρχίζουν τὰ ἔργα διὰ τὴν λιμενοποίησιν τοῦ ὄρμου ὁ κ. Κρετασίνιον.

Εἰς σχετικάς πρὸς τὸν Τύπον ἀνακοινώσεις του ὁ κ. Πρόεδρος τοῦ Ο.Λ.Π., ἀνέφερεν, ὅτι ἐνεκρίθη πιστωσὶς ἔξ 70 ἑκατομμυρίων δραχμῶν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς πρωτῆς σειρᾶς ἐκ τῶν προγραμματισθέντων ἔργων, τῆς δευτέρας σειρᾶς, ἥτις θὰ ἀπάτησῃ δοπανὴν τριπλασίαν περιου, ἀφεβείσθης δι' εὐθετώπερον χρόνον.

Βάσει τῶν καταρτισθέντων σχεδίων, τὰ εἰς τὸν ὄρμον τοῦ Κρετασίνιον ἔκτελεσθόμενα ἔργα, περιλαμβάνουν τὴν κατασκευὴν 2800 μ. κρηπιδωμάτων, τὴν ἐκδάσυντον τοῦ πυθμένου τοῦ ὄρμου εἰς 7 καὶ 10 μέτρα διὰ τὴν παραδολὴν τηρητῶν πλοίων καὶ ποντοπόρων ἀλευτικῶν σκαφῶν, τὴν ἴδρυσιν ἰχυσοσκάλας καὶ τὴν ἐγκατάστασιν, μεταφερομένης ἐκ τοῦ κεντρικοῦ λιμένος, τῆς Στρατιωτικῆς Ζώνης.

Ἡ λιμενοποίησις τοῦ ὄμρου τοῦ Κρετασίνιον προτελεῖ τὸ πρῶτον βῆμα διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ μείζονος λιμένος, ὡς ἔτοινεν εἰς τὰς δηλώσεις τοῦ πρὸς τὸν Τύπον ὁ κ. Παρασκευᾶς, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, βεβαίως, ὅτι κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν προγραμματισθέντων ἔργων, θὰ ἀποφευχθοῦν οἱ ὄσκοποι σπατάλαι καὶ θὰ ἐπικρατήσῃ πνεύμα οἰκονομίας, εἰς τὸ ὄπιον, ἀτυχῶς, δὲν μᾶς ἔχει συνηθίσει κατὰ τὰ τελευταῖα ἢ διοίκησις τοῦ λιμένος. Μήπος ὑπερβάλλομεν τὰ πράγματα;

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Εἰς τὸν κύκλον τῶν ἐνέργειών τὰς ὅπιοις καταβάλλει ἡ διοίκησις τοῦ Ἑλληνικοῦ Νησιώνος πρὸς ἀρτιωτέραν δργάνωσιν καὶ λειτουργίαν τῶν ὑπερεσιῶν αὐτοῦ ἐν τῷ ἐσωτερικῷ καὶ τῷ ἐξωτερικῷ, ὡςτε νὰ καταστῇ δργάνωσις διεθνοῦς κύρους, πρέπει νὰ συμπεριληφθῇ καὶ ἡ διεύρυνσις τοῦ δικτύου ἀντιπροσώπων τοῦ ἐξωτερικοῦ διὰ τοῦ διορισμοῦ νέων καὶ ικανῶν προσώπων.

Ολος ίδιαιτέρως πρέπει ν' αναφέρωμεν μεταξὺ αὐτῶν τὴν Mediteranean & Overseas Shipping Agency S.P.A., ποὺ ἐκπροσωπεῖ τὸν Ἑλληνικὸν Νησιώνον ἐν Γενούῃ, ἐνθά τὸ κεντρικὸν αὐτῆς γραφεῖον, ἀλλὰ καὶ εἰς πλειστοὺς ἄλλους ἵπατικοὺς λιμένας, ὃπου διατηρεῖ καλλιστα δργανωμένα γραφεῖα, ικανά νὰ ἔξυπρετησουν τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα γενικῶς καὶ ειδικῶς εἰς διάτοπα τὸν Νησιώνον, διότι διαθέτει εἰς δὲν ικανούς καὶ πεπειραμένους Συνεγόρους.

Ἐν Σιγκαπούρῳ, ἐξ ἄλλου, διωρίσθη πρὸς ὅλιγου χρόνου τὸ γνωστὸν καὶ ἀριστα ὠργανωμένον γραφεῖον τῷ κ. κ. Barretto Shipping & Trading Co Ltd. Τοῖς ἐπιθεωρηταῖς ἀπασχολοῦνται παρ' αὐτῷ, ὁ Ἐλλην δὲ κ. Ἀντ. Ἀγγελικούσης, Marine Surveyor, ἐπεφορτίσθη μὲ τὴν ἐπι-

θεώρησιν τῶν παρὰ τῷ Νησιώνον κατατασσομένων πλοίων. "Ηδη ἔγενοντο ἀρκεταὶ ἐπιθεωρήσεις καὶ κατατάξεις εἰς τὸν λιμένα αὐτὸν.

Τελευταῖος ὁ Ἑλληνικὸς Νησιώνος ἀπέκτησεν ἀριστον ὁντιπρόσωπον παῖς καὶ ἐνεκρίθησεί τοῦ διορισμοῦ τοῦ κ. Σ. Γ. Κοττάκη. Τὸ γεγονός αὐτὸν ἔχει ιδιαιτέρων σημασίαν, διότι ὁ Νησιώνος δύναται, διὰ καταλλήλων ἐνέργειῶν, ν' ἀναπτύξῃ τὰς ἐργασίας του διὰ τῆς προσελκύσεως πλοίων ἀνηκόντων εἰς τὰς ἀραβικὰς χώρας. Τὸ γραφεῖον τοῦ κ. Κοττάκη διαθέτει δύο ικανούς ἐπιθεωρηταῖς: Τούς E. Βένιον, B. Se. Eng. & Mar. Sur. & Δ. Χανιώτην, A.M.I.N.A., A.M.I. Mar. E.

Θά δητο δύσκολον, ἐλλείψει χώρου, ν' ἀναφέρωμεν τὰ δύναματα δλων τῶν ἀντιπροσώπων καὶ τῶν ἐπιθεωρητῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ Νησιώνος εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Τὸ δίκτυον αὐτῶν ἐπεκτείνεται εἰς δῆλας τὰς Ἡπειρους, μηδὲ τῆς Αὐστραλίας ἐξαιρουμένης. Πρέπει, δύως, ν' ἀναφέρωμεν τοὺς ἔξαρτους ἀντιπροσώπους αὐτοῦ ἐν τῷ Ἡνωμένῳ Βασιλείῳ, οὓς Ηνωμέναις Πολιτείαις ἀμερικῆς καὶ ἐν Γερμανίᾳ ητοι:

ΑΟΝΔΙΝΟΝ: JAMES R. DOUGLAS, F.C.M.S., M.I.N.A., M.I.MAR.E.
ΝΙΟΥΚΑΣΤΑ.: ANTONAROPULO BROS, δ εἰς τὸν ὄπιον εἰναι πρόξενος τῆς Ἐλλάδος. Ἐπιθεωρητής: T. B. Whitelaw, A.M.I., Mech. E, M.C.M.S.

ΣΚΩΤΙΑ & ΙΡΛΑΝΔΙΑ: A.C. BOONE, F.C.M.S., M.I.N.A., M.I.E.S., M.I.MAR. πρώην ἐπιθεωρητής τοῦ Lloyd's Register of Shipping 'Ἐν Πειραιῇ,
NEA YOKH: P. DORIZAS, Consulting Engineer - Marine Surveyor.

PHILADELPHIA: JAMES W. BOAKES, Marine Engineer - Marine Surveyor.

HAMBURG: ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & Co., Ἐπιθεωρητής: Fr. Witt, Cons. Eng. - Mar. Sur.

"Ἄσ σημειωθῇ ἐπίσης, ὅτι καταβάλλεται κάθε προσπάθεια, ὥστε παντοῦ οἱ ἀντιπρόσωποι τοῦ Ἑλληνικοῦ Νησιώνος νὰ εύρισκωνται ἐπὶ ὑψηλοῦ ἐπιπέδου ὑπὸ ἐποψίην ηθούς, ικανότητος καὶ δργανωσίας. Εἰς ωρισμένους λιμένας οἱ Συνεγόροις ἐνέργοιον ἀπ' εὐθείας τὰς ἐπιθεωρήσεις, εἰς ἄλλους οὐτοὶ διορίζονται μονίμως παρὰ τὸν ἀντιπροσώπων, καπόπιν ὑποδιοίλης τῶν προσόντων των καὶ ἔγκρισεως τοῦ διορισμοῦ αὐτῶν παρὰ τῆς διεύθυνσεως τοῦ Νησιώνος.

"Ως συνάγεται ἐκ τῶν ἀνωτέρω, ὁ Ἑλληνικὸς Νησιώνος εἶναι εἰς θέσιν σήμερον νὰ ἔξυπρετῇ τὴν ἐμπορικήν μας ναυτιλίαν διὰ τῆς τεχνικῆς του παρακολουθήσεως καὶ συμπαραστάσεως, δχι μόνον εἰς τὰ περιορισμένα δρια τῆς Μεσογείου, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς ἀπεράντους θαλάσσας, που διασχίζει τὴν μεγάλη ὠκεανοπόρος ἐμπορική ναυτιλία μας.

Εἶναι ἀνάγκη, τέλος, νὰ προσθέσωμεν ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω τὸ μέγα ὄφελος που προκύπτει διὰ τὴν χώραν μας ἀπὸ συναλλαγματικῆς πλευρᾶς, ὅταν τὰ πλοῖα μας λαμβάνουν κλάσιν Ἑλληνικοῦ Νησιώνος καὶ τὰ σχετικὰ δικαιώματα κατατάξεως εἰσάγονται εἰς τὸν τόπον μας, ἀντι νὰ διατίθενται, καὶ δὴ εἰς ηὑξημένην κλίμακα, εἰς τὸ ἐξωτερικόν.

"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 requirement directly to us. We will also be happy to dispatch messages to your Agents at any time

ΤΟ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΘΕΝ ΝΕΩΡΙΟΝ ΣΥΡΟΥ

Η ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

Μετά τάς τόσας δεκαετηρίδας μία καθέλκυσις και πολλαὶ ἐλπίδες.— «Αναδρομή εἰς τὸ ἔνδοξον παρελθόν. — «Υποδειγματικήν ἐπισκευαστικήν βάσιν διαθέτει σήμερον ἡ Σύρος. — Ναυπήγημα ποὺ προϋποθέτει εύσυνείδητον καὶ ἐπιμελημένην ἐργασίαν— «Ἡ εὔεργετική διὰ τῆς Σύρου πρωτοβουλία τοῦ κ. Ν. Ρεθύμνη. —

Τὸ νέον σκάφος ὠλίσθησεν ἐκ τῆς ἐσχάρας εἰς τὴν θάλασσαν, βραδέως κατ' ἄρχην, ταχύτερον κατόπιν, ἐνώ οἱ ἀφροὶ τοῦ καμπανίτου περιέρεον τὴν καλλίγραμμον πλώρην του καὶ οἱ συριγμοὶ τῶν πλοίων ἐδόνουν τὴν λαμπρὰν ἡμέραν τοῦ Αιγαίου.

«Ἡ φιλαρμονικὴ τοῦ Δήμου ἀνέκρουσε τότε τὸν Ἐθνικὸν. «Υμνον καὶ οἱ παριστάμενοι ἔχειροκρότησαν ζωρᾶς, ὃν καὶ ἡ στιγμὴ περιέκλεις περισσότεραν κατανυξῖν καὶ ὀλιγώτερον ἐνθουσιασμόν.

Τὸ νέον πλοίον ἥγινεν εἰς μίαν στιγμὴν τὴν θάλασσαν, ἀνερρίγησεν ἐκ τῆς πρώτης ἐπαφῆς μαζί της, ἐταλαντεύθη δι' ὅλιγα λεπτά καὶ ἀνάλαφρον ἐπεκάθησε τῷ κυματῶν.

Καὶ ἦτο πάλλευκον καὶ ἀγγρωχον κατὰ τὸ σχῆμα τὸ πρώτον αὐτὸν ναυπήγημα τοῦ ἀνασυγκρότησθέντος Νεώριου τῆς Σύρου. «Ωμοίαζε μὲν πάριαν ἐλπίδα, προοιωνίζουσαν τὴν ἐλεύσιν μᾶς εύτυχούς περιόδου διὰ τῆς πρωτεύουσαν τῶν Κυκλαδῶν.

Καὶ πράγματι, ὡς τὴν ἀπάρχην καλῶν ἡμερῶν ἐθέωρησαν οἱ Συριακοὶ τὴν καθέλκυσιν τοῦ νέου πλοίου εἰς τὴν νῆσόν των. Εἶδον τὸ Νεώριον τὰς τὴν ἀνοικτὴν θύραν τῆς διευκολύνουσαν τὴν ἐπιστροφὴν εἰς τὴν Σύρον τῆς παλαιᾶς εὐημερίας καὶ τοῦ πολαιοῦ της μεγαλεούσας. Καὶ ὠραματισθησαν τὴν μικράν πατριδαν τὰς νὰ διαδραματίζῃ καὶ πάλιν, ὅπως ἀκριβῶς πρὸ ἔνος αἰώνος, τὸν ρόλον τῆς ἀρχαίας Δῆλου, ὅπε τὸ Τραπέζει καὶ ἀγορὰ καὶ θαλάσσιος σταθμός καὶ κέντρον διομετακομίσεως καὶ ναυπηγείον καὶ ἐφοπλιστικὸν γραφείον. «Οτε ἡτο ἀκόμη κέντρον πνευματικῆς καὶ καλλιτεχνικῆς κινήσεως, νέων πολιτικῶν καὶ κοινωνικῶν ιδεῶν. «Οτε ἡτο ἡ ἀκτινοβολούσα πρωτεύουσα μᾶς θαυμῆς ἀκόμη Ἑλλάδος. Καὶ μόνον διότι μὲ τὴν καθέλκυσιν τοῦ νέου πλοίου ἥναψαν εἰς τὰς ψυχὰς τῶν Συριανῶν τὴν πότισμαν μᾶς ἀναστάσεως, οἱ ἀδελφοὶ Ρεθύμνη ἀξίζουσαν θαυμασμὸν καὶ ἔπαινον.

Τὸ Νεώριον σήμερον

Τὸ Νεώριον τῆς Σύρου, τὸ ὅποιον κατεσκεύασε τὸ ὄμώνυμον μικρὸν ἀκτοπλοϊκὸν φορτηγὸν, εἴναι ἔργον μᾶς θερμῆς καὶ δημιουργικῆς ἀγάπης πρὸς τὴν ἐπαρακμὴν εὐρισκομένην σήμερον Σύρον. Οἱ ἀδελφοὶ Νικόλαος καὶ Μηνᾶς Ρεθύμνης, πέραν ἀπὸ τὴν ὄργανωσιν μᾶς κερδοφόρου ἐπιχειρίσθων, ἀπέβλεψαν, ἀνασυγκροτοῦντες τὴν παλαιῶν αὐτῶν σιδηροδιομηχανικὴν βάσιν, εἰς τὸ νὰ βοηθήσουν τὴν καχεκτικὴν οἰκονομίαν τῆς ἀγοραπομένης τῶν Σύρων καὶ γενικῶτερον τὴν οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας. Καὶ ἐπετύχουν ἐν μέρει τὸν ύψηλὸν τῶν στόχων, παρὰ τὸ γεγονός ὃτι οὐδεὶς τούς συνέτρεξεν εἰς τὴν προσπάθειάν των καὶ παρὰ τὸ γεγονός ὃτι τὸ Νεώριον πρήξαν ἐπαναλειτουργούν εἰς περίοδον δέεσίας ναυτιλιακῆς δυσπραγίας.

Ἐκτὸς τῆς κατασκευῆς τοῦ καθέλκυσθέντος σκάφους, τὸ Νεώριον ἔχει εἰς τὸ ἐνεργητικὸν του, κατὰ τὸ μικρὸν σχετικῶς διάστημα τῆς λειτουργίας του, ἔξηκοντα τρεῖς μεγάλας κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἡττον ἐπισκευαστικὰς ἐργασίας, αἱ ὁποῖαι καὶ ἀπόδεικνύουσαν τὸν ἀριθμὸν τεχνικῶν ἔξοπλισμον του, τὴν καλήν του ὄργανωσιν καὶ τὴν ἐπιδειξιότητα καὶ πειράν τοῦ προσωπικοῦ του. «Ἀναφέρεται ἐνδεικτικῶς ἡ περιπτωσίς τῆς ἐπισκευῆς τοῦ φορτηγοῦ «Ἄττικο» τοῦ κ. Μιχ. Ξυλᾶ. Εἰς 280.000 λίρων είχον προϋπολογίσει τὰ ἔνοιαν ἐργαστάσια τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ἔκ συγκρύσεων ζημιῶν του. Τὸ Νεώριον ἀνέλεσε τὴν ἐπισκευήν του, τὴν ἔφερεν εἰς αἰσιόν πέρας εἰς χρόνον μικρότερον τοῦ ἀρχικῶν ὑπολογισθέντος καὶ ἔναντι δαπάνης μόνον 42.000 λίρων.

Κατὸ τὸ παρελθόν ἑτοῖς οἱ ἐργαζόμενοι εἰς τὸ Νεώριον εἰς ἐπισκευὰς καὶ εἰς τὴν ναυπηγίσιν τοῦ καθέλκυσθέντος κόστερ, ἐπραγματοποίησαν συνολικῶς ὄγδοηκοντα χιλιάδας ἡμερομισθίων. Κατὰ τὸ ἴδιον διάστημα τὸ ἔκ τῶν ἐπισκευῶν εἰσερεύνειν εἰς τὴν χώραν μᾶς συνάλλαγμα ἀνήλθεν, εἰς 1.300.000 λίρων Ἀγγλίας. «Ἡδὲ εἰς τὸ Νεώριον ἐργάζονται μονίμως 90-110 εἰδικευεῖνοι τεχνίται καὶ περὶ τούς 400 ἔκτακτος, ὅταν ἡ ἐργασία εἴναι μεγάλη καὶ ἐπείγουσα.

Εὐνόητον εἶναι, ὅτι οἱ ἀριθμοὶ αὐτοῦ θα αὐξηθοῦν ἀκόμη περισσότερον εὐθὺς ὡς αἱ γενικῶτεραι συνθήκαι τῆς Ναυτιλίας ἐπιτρέψουν τὴν αὔξησιν τῶν ἐπισκευῶν καὶ τὰς περισσότερας ναυπηγήσεις. Πάντως, τὴν στιγμὴν αὐτὴν τὸ Νεώριον ἔχει ἀρκετὰς παραγγελίας διὰ τὴν κατασκευὴν νέων σκαφῶν, ἐκ τῶν ὅποιων αἱ τεσσαρες, ἀφορῶσαι ἐν φορτασκευῇ νέων σκαφῶν, ἐκ τῶν ὅποιων αἱ τεσσαρες, ἀφορῶσαι ἐν φο-

τηρόν, ἐν δεξαμενόπλοιον καὶ δύο ψυγεία, θεωροῦνται ὡς ἀπολύτως θετικαὶ.

Διὰ νὰ ἀνταποκριθῇ ὅμως εἰς εύρυτέραν ἐπισκευαστικὴν καὶ κατασκευαστικὴν ἐργασίαν τὸ Νεώριον, ἔχει ἀνάγκη ἀπὸ μίαν ἐπέκτασιν τῶν ἐγκαταστάσεων του. Πρέπει νὰ ὀξιοποιήσῃ κυρίως τὴν παλαιάν μεγάλην ἐσχάραν καὶ νὰ ἐγκαταστήσῃ πλησιεύτερον πρὸς τὴν περιοχὴν του τὴν πλωτὴν δεξαμενήν. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν θὰ πρέπει νὰ κατασκευασθῇ νέον προστατευτικὸν κρηπίδωμα μήκους ἑκατὸν περίπου μέτρων.

«Ἡ δραστηρία τοῦ ὅμως τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας ἔχει βεβαίως τὰ ὅρια της. «Οτε ἡδύνατο νὰ γίνη ἀπὸ τοὺς ἀδελφοὺς Ρεθύμνη διὰ τὴν ἀνασυγκρότησην τοῦ Νεώριου ἐγένετο. «Ἡλεῖ καὶ ἡ σειρὰ τοῦ Κράτους νὰ παράσχῃ τὴν συνδρομὴν του, διὰ νὰ ἀποκτήσῃ ἡ Σύρος μίαν συγχρονισμένην βάσιν ναυτικῶν ἐπισκευῶν καὶ κατασκευῶν, εύρυτέρας διεθνῶν ἀκτινοβολίας καὶ μεγάλης παραγωγικῆς ἀποδόσεως.

Θαυμάσιον ναυπήγημα

Οἱ εἰδικοὶ, οἱ ὁποῖοι παρέστησαν εἰς τὴν τελετὴν τῆς καθελκύσεως τοῦ νέου σκάφους, ἔξεφρόσθησαν μὲν ἐνθουσιασμὸν διὰ τὴν ποιότητα τῆς κατασκευῆς του. «Ο καθηγητὴς τῆς ναυπηγικῆς εἰς τὸ Μετσόβιον Πολυτεχνείον κ. Φραγκούλης καὶ οἱ διευθυντὴς τῶν ναυπηγείων Νιάρχου κ. Δουζίνας, κατέπιστησαν μίαν προσεκτικὴν καὶ ἄκρως ἐπιμελημένην ἐργασίαν. Τὰ σχέδια τοῦ ναυπηγοῦ κ. Πετρούτση πετέφερθησαν ἐπὶ τῆς αἰθουσῆς χαράξεως εἰς τὴν ἐσχάραν. Πολλὴ καὶ ἐπιδειξία ἔργασια ἀπήρθη πρὸ τοῦτο.

Καὶ ἐγένετο αὐτὴ ἡ ὄρτια κατασκευὴ ἀπὸ μὴ ἐμπείρων ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ τεχνίτας, ὡς ἀπεκάλυψεν ὁ κ. Νικόλαος Ρεθύμνης. Δεῖν ἐγνώριζεν, κατὰ τὰ πρώτα στάδια τῆς ναυπηγήσεως, τὴν διαδικασίαν καρφωσεώς τῶν ἐλασμάτων. Ταχέως ὡς μῶμος κατεποτίσθησαν. Μετὰ τὰς πρώτας ἐδρούμαδας, οἱ εὔσυνειδητοί αὐτοῖς τεχνίται καρυολεκτικῶς ὑπέρεβαν τοὺς ἔαυτους των. Σήμερον τὸ καθελκυσθέντος σκάφους πείθει, ὅτι τὸ Νεώριον διαθέτει τοὺς καλυτέρους τοῦ συστήματος διηγημάτων. Λίστερ, δυνάμεως 480 ἵππων. Τὸ σκάφος ἐναυπηγήθη διὰ λογαριασμὸν σύτου τοῦ κ. Ν. Ρεθύμνη, ἐνδιαφέρονται ὡς μῶμος διὰ τὴν ἀγοράν του δύο ἱππεῖς ἑλληνικοὶ ἑταῖροι διὰ μεταφοράς τοῦ ἐσωτερικοῦ. Οἱ εἰδικοὶ πιστεύουν, ὅτι ἡ ἔνταξις τοῦ νέου σκάφους εἰς τὸν στόλον τῶν κόστερες θα σημάνῃ τὴν ἀπαρχὴν τῆς ἀνανεώσεως τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς. Πλοίον ταχύ καὶ οικονομικόν, θα παράσχῃ ἐν μέτρον συγκρίσεως εἰς τοὺς ἔχοντας τοῦ παλαιάς, σαφρὰ καὶ μικρὰ σιδηρὰ σκάφη. Πρὸς τὸ Νεώριον θὰ στραφοῦν καὶ αὐτοὶ βαθμιαίως, εὐθὺς ὡς ἀξιοφαλίσουν τὰς οἰκονομικὰς προϋποθέσεις.

Μία λαμπρὰ δεξίωσις

«Ἡ τελετὴ τῆς καθελκύσεως τοῦ πρώτου σκάφους ἀπὸ τὴν αὐτὴν ἀκριβῶς θέσιν, ἐξ ἡς κατὰ τὸ 1879 καθειλύκησθη τὸ ἐπιβατηγὸν «Ἀθηνᾶ» τοῦ Τζών, πίγειν ὄργανωθῇ κατὰ λαμπρὸν πράγματι τρόπον ὑπὸ τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Ρεθύμνων.

Τὸ ἐσπέρα της 18ης Ἀπριλίου οἱ δύο ἐφοπλισταὶ ὑπέδεχθησαν τοὺς προσκελημένους τῶν εἰς τὴν ἀποβάθραν τοῦ λιμένος τῆς Ἐρμουπόλεως, ἀφιχθέντας ἐκ Πειραιῶς διὰ τοῦ ἀπὸ τὸν ἄπο τοῦ Κανάρη. Τὴν 11.30 πρωινὴν τῆς ἐπομένης, χοροστατεύντος τοῦ μητροπολίτου Σύρου καὶ «Ἀνδρου κ. Φιλαρέτου, ἐψήλη ἀγιασμὸς εἰς τὸ Νεώριον καὶ πρὸ τῆς ἐσχάρας, ἐπὶ τῆς ὀποῖας ὑψώντο τὸ φάσιον τηνάκιαν. «Ἐν συνεχείᾳ ἡ σύνυγος τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. Ἀνδριανοπούλου ἐβάπτισε τὸ σκάφος. Θραύσασα τὴν φιάλην μὲ τὸν καθιερωμένον καμπανίτην. «Ἐπηκολούθησεν ἡ καθελκύσις καὶ δεξίωσις εἰς τὰ γραφεῖα τοῦ Νεώριου.

Τὴν νύκτα τῆς ἰδίας ἡμέρας καὶ ἐν συνεχείᾳ μιᾶς λαμπρᾶς συγκεντρώσεως εἰς τὰς αἰθουσαῖς τοῦ ὡραίου ξενοδοχείου «Ἐρμῆς», παρετέθη ἐπίσημον γεῦμα ὑπὸ τῶν ἀδελφῶν Νικολάου καὶ Μηνᾶ Ρεθύμνων, εἰς



Ο Σεβασμιώτατος Μητροπολίτης Σύρου φέλλει τὸν ἀγιασμὸν πρὸ τῆς καθελκύσεως.



Ἡ σύγιος τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Λουσιέν 'Ανδριανοπούλου ἐνθύμει τὴν φιάλην μὲ τὸν καμπανίτην εἰς τὴν πλεύραν τοῦ νέου σκάφους.

τὸ ὄποιον παρεκάθησαν, ἐκτὸς τῆς ἑκλεκτοτέρας μερίδος τῆς, Συριανῆς κοινωνίας, ὁ ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ κ. Γ. Ἀνδριανούπολιν, ὁ Διοικητής τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης κ. Χέλμης, ὁ Γεν. Γραμματεὺς τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ ἡ κ. Φ. Ποταμιάνου, ὁ Γεν. Διευθυντής τοῦ ιδίου Ὑπουργείου καὶ ἡ κ. Μ. Σακάρη, ὁ ἐν 'Αθηναῖς ναυτικούς ἀκόλουθος τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, οἱ διευθυνταὶ τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας κ. κ. Παγώνης, Σταύρος Λαζαρίδης καὶ Γουλιέλμος, ὁ κεντρικὸς λιμενάρχης Πειραιῶς κ. Π. Ντολιάνης, ὁ ἀντιπρόεδρος τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν κ. Λαιμός, ὁ διευθυντὴς τεχνικῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Γ. Ε. Ν. πλοϊάρχος κ. Ε. Σιδέρης, ὁ καθηγητὴς τοῦ Πολυτεχνείου κ. Φραγκούλης, ὁ διευθυντὴς τῶν ναυπηγείων Νιάρχου κ. Δουζίνας, ὁ διευθυντὴς τῶν ναυτιλιακῶν ἔργων τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης κ. Σγουρούδης, ἀπεισταμένοι τῶν Ἀθηναϊκῶν ἐφημερίδων καὶ ἄλλοι.

'Ομιλῶν κατὰ τὰ ἐπιδόρπια ὁ κ. Νικόλαος Ρεθύμνης, ἀνέπτυξε τὴν σημασίαν τὴν ὄποιαν δύναται νὰ ἔχῃ διὰ τὴν Σύρον μία ἀνθούσα βάσις ναυτικῶν ἐπισκευῶν καὶ κατασκευῶν καὶ ἀνεφέρθη εἰς τὸ ἴστορικὸν τῆς ἀνασυγκροτήσεως τοῦ παλαιοῦ Νεώριου. «Ἡδη ἐπιβάλλεται νὰ ἔπιδειχθῇ, ἐτοίμεν ὁ κ. Ρεθύμνης, καὶ τὸ κρατικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἔκτελεσίν ἔργων, τὰ ὄποια δὲν θὰ ἀφοροῦν τὸν τεχνικὸν ἔσπολισμὸν τοῦ Νεώριου, δὲν θὰ ἀποτελοῦν δηλαδὴ κρατικὴν δοκίμειαν πρὸς ἡμᾶς τοὺς ἐπιχειρηματίας. Ἐπιβάλλεται τὸ Κράτος νὰ βοηθήσῃ διὰ τὴν κατασκευὴν ὡρισμένων ἔργων, τὰ ὄποια θὰ μεινοῦν εἰς τὴν Σύρον διὰ παντός, ὅπως είναι ὁ λιμενοδραχίων, ὁ ὄποιος θὰ ἐπιτρέψῃ νὰ ἔγκαταστησωμεν πλησιέστερον πρὸς τὸ Νεώριον τὴν πλωτὴν δεξαμενήν. Ἐδιάσσατα τελευταίως, συνέχισεν ὁ κ. Ρεθύμνης, ὅτι ἐκατοντάδες ἐκατομμυρίων θὰ ἐπενδύσουν εἰς διάφορα ἔργα, ητοι δρόμους, ξενοδοχεῖα κλπ. Δὲν νομίζει η Κυβέρνησις, ὅτι είναι σκόπιμον νὰ διασθῇ ἐν μικρῷ, ἐν ἀσήμαντον σχεδὸν ποσὸν, διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ἔργων που ἔχει ἀμεσον ἀνάγκην τὸ Νεώριον; 'Εκατοντάδες οἰκογένειαι τῆς Σύρου ἀποζούν ἀπὸ αὐτὸ καὶ αὔριον τις χιλιάδες».

'Ομιλῶν ἔν συνεχείᾳ ὁ κ. Ἀνδρ. Λαμός, ἔξηρη τὴν μεγάλην συμβολὴν τῶν ἀδελφῶν Ρεθύμνη διὰ τὴν ἀναζωόνσην τῆς Συριανῆς οἰκονομίας, ἀνεμόσθη τῆς πλασιάς δόξης τῆς πρωτεουσίης τῶν Κυκλαδῶν καὶ ηγύκη τὴν καλυτέραν προσδοκίαν εἰς τὴν ἀνασυγκροτηθεῖσαν ναυτικήν Βιομηχανίαν τῆς Σύρου.

'Ο καθηγητὴς τῆς ναυπηγίης τοῦ Μετσοβίου Πολυτεχνείου κ. Φραγκούλης ἀνεφέρθη ἀκόλουθως εἰς τὸ ὥραιον ναυπήγημα, τὸ ὄποιον καθειλύσθη ἐκ τῆς ἑσχάρας τοῦ Νεώριου. «Ἀντιπροσωπεύει μίαν προσεκτικήν, ευσύνειδον καὶ καθαρὰν ἔργασίαν, εἴτεν, ὡς ὄποια ἀντικατοπτρίζει τὸν νησιωτικὸν χαρακτήρα ἑκείνων, οἱ ὄποιοι ἐμόχθησαν διὰ τὴν κατασκευὴν του». 'Ιδιαιτέρως ἐτοίμεν ὁ κ. Φραγκούλης τὴν τεχνικὴν κατάρτισιν τῶν νέων ἔργατων μετάλλου.

'Ο ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. Ἀνδριανόπουλος ὡμίλησεν ἀκόλουθως, εἰπὼν σὺν τοῖς ἄλλοις καὶ τὰ ἔξης:

«Εἶμαι εὐτυχῆς, διότι εἰς ἐμὲ ἔλασσεν ὁ κλῆρος ἐξ ὀνοματος τῆς Κυβερνήσεως, ὡς ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, νὰ χαιρετίσω καὶ νὰ

ἔξαρω ἔνα ύψιστης σημασίας γεγονός, ὡς εἶναι τὸ σημερινόν, ὅπερ εἶναι συνυφασμένον με τὴν ιστορίαν καὶ τὴν ζωὴν τοῦ ὥραιον αὐτοῦ νησιού, ποὺ ἔπαιξε σημαντικά ρόλον εἰς τὴν ιστορίαν τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας. Ἡ καθελκυστὶς τοῦ πρώτου πλοίου ἀπὸ τὶς ἑσχάρες τοῦ ναυπηγείου αὐτοῦ συμβολίζει τὴν ἀναδίωσιν καὶ δημιουργικὴν πρόοδον τῆς Συριανῆς ναυτικῆς Βιομηχανίας, ὑπὸ τὴν ἐμπνευσμένην καθοδήγησιν τῶν ἀδελφῶν Ρεθύμνη, τῶν ἐνθουσιωδῶν καὶ ἐκλεκτῶν αὐτῶν ἐκπροσώπων τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς οἰκογενείας, ποὺ πλαισιούνται ἀπὸ ἄνα τοῦ φιλότιμον, ἐργατικὸν καὶ ἐκλεκτὸν τεχνικὸν ἐπιτελείον».

Τέλος ὁ διοικητὴς τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης κ. Χέλμης ἔξεφρασε τὴν βαθεῖαν ίκανοποίησιν τοῦ δι' οὐτοῦ συνετελεσθῆ διὰ τὴν ἀναδίωσιν τῆς Συριανῆς ναυτικῆς Βιομηχανίας. «Δὲν ἔγνωρίζον μέχρι τούδε, εἶπε, τὶ ἀκριβῶς ἐπετέλεσεν εἰς τὴν Σύρον ἡ δημιουργικὴ πρωτοβουλία τῶν ἀδελφῶν Ρεθύμνην. Τώρα, ὅτε ἔσχηματισα ιδίαν ἀντίληψιν τοῦ πράγματος, εἶμαι πρόθυμος νὰ εἰσηγηθῶ τὴν ἔνισχυσιν τῆς προσταθείας. Καὶ ἡ Τράπεζα, ἀλλὰ καὶ ἡ Κυβέρνησις, πρὸς τὴν ὄποιαν δεόντως θὰ ἀναπτύξει τὸ θέμα, θὰ βοηθήσουν ὡστε ταχέως νὰ ἐκτελεσθούν τὰ ἀναγκαῖα ἔργα διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον λειτουργίαν τῆς Συριανῆς σιδηροδρομίας».

"Ἄς σημειωθῇ, ὅτι τὸ κόστος τοῦ καθελκυσθέντος σκάφους εἶναι ἐξαιρετικῶς χαμηλόν. Δὲν θὰ ὑπερβῇ τὰς 60 χιλιάδας λιρῶν 'Αγγλίας, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι εἶναι τὸ πρώτον κατασκευασθὲν ἀπὸ τὸ Νεώριον, ὡρισμέναι δὲ καθυστέρησεις ἡ καὶ ἄλλαι ἐπιβαρυντικοὶ τοῦ προϋπολογισμοῦ ἀνομαλίαι δυνατῶν νὰ ἔλασθον χώρων.

Δέοντος ἐπίσης νὰ ληφθῇ ὑπὸ διάφορον διὰ τὸ λόγω σκάφους ἡγοράσθη πρὸ τριετίας εἰς την πατήσην κατὸ 25 % ἀνωτέρων τῆς τρεχούσης.

Διαπιστώται ἐξ ὑπευθύνων προσφορῶν, ὅτι κόστερ τοῦ αὐτοῦ πύπου, τῆς ιδίας χωρητικότητος καὶ ὑπηρεσιακῆς ταχύτητος (10½ μιλ.). θὰ στοιχίση εἰς ὅλακινον ναυπηγείον 79 χιλιάδας λιρῶν 'Αγγλίας, μὲν παράδοσιν ἐνὸς ἔτους.

Τὸ δεύτερον κατὰ σειρὰν σκάφος, τοῦ ὄποιος ἀρχίζει κατ' αὐτὰς ἡ ναυπήγησις εἰς τὸ Νεώριον, θὰ είναι 220 τόν. d.w. Δὲν θὰ είναι καρφωτόν, ἀλλ' εξ ὀλοκλήρου ἡλεκτροσυγκολλημένον. Τὸ κόστος αὐτοῦ κατὰ τὸν προβλέπεται νὰ είναι κατώτερον κατὰ 20 %, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ πρώτον κατασκευασθέν.

Εύρισκομέθα εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ ἀναγγείλωμεν, ὅτι ἡ Νομισματικὴ Ἐπιτροπὴ ἐνέκρινε πρὸ τινῶν ἡμερῶν τὴν παραχώρησιν δανείων μακροπρόθεσμῶν — πεντατεύους ἐξοφλήσεως — με τόκον 6 % διὰ τοὺς ναυπηγούντας εἰς ἐλληνικά ναυπηγεία σιδηρὰ σκάφη, φορτηγὰ καὶ ἐπιβατηγά.

Είναι ἀναμφιδήτον, ὅτι ἡ οὕτω ἐγκαινιαζομένη πιστοδοτικὴ πολιτικὴ θὰ ἐνισχύσῃ τὴν ναυπηγικὴν ἐν 'Ελλάδι δραστηριότητα. Είναι τὸ πρώτον ἀποφασιστικὸν βήμα πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ναυηγήσεων ἀκτοπλοϊκῶν κυρίων σκαφῶν, τῶν ὄποιων τόσην ἔχομεν ἀνάγκην.

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

OFFICINE ALLESTIMENTO E RIPARAZIONI NAVI

Molo Giano, Genoa (Italy)

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



ΕΠΙ ΕΥΚΑΡΙΑ ΤΗΣ ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΩΣ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

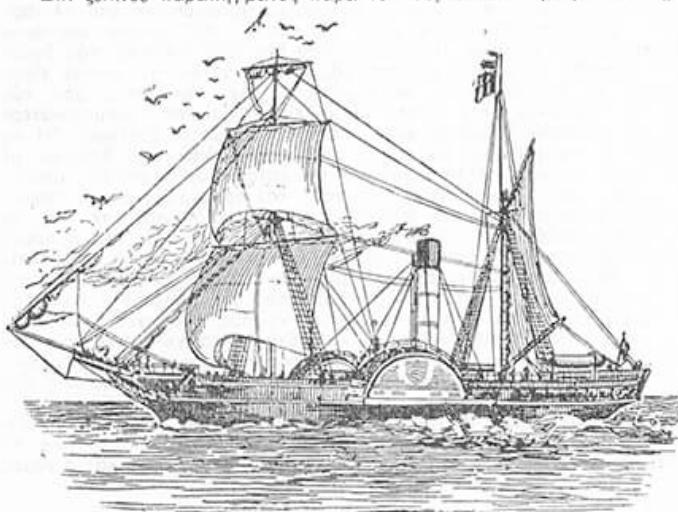
Η ΠΡΩΤΗ ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΝΑΥΣΤΑΘΜΟΝ ΤΟΥ ΠΟΡΟΥ (1833 ΚΑΙ 1837)

Άπό τὸ προηγούμενον τεῦχος τοῦ ἀνὰ χείρας περιοδικοῦ (Τ. 332, σελ. 9) ἐπίληφορθήμηνε, διὸ μετὰ ἔξηκοντα καὶ πλέον ἑτῶν ἄργιαν καθελκυσθή ἀπὸ τῆς ἐσχάρας τοῦ Νεωρίου τῆς Σύρου, ἐν σεμνῇ τελετῇ, τὸ πρώτον ἐγχώριον κατασκευὴν δημεροκίνητον σκάφος 400 τόνων τῆς υπὸ τὴν διαχείριστον τοῦ κ. N. Ρεθύμνη ἔταιρίας.

Καὶ τὸ σπουδαῖον ποῦτο διὸ τὴν ναυτιλίαν μας γεγονός μᾶς ὑπενθυμίζει, διὸ πρὸ 126 ἑτῶν καὶ μόλις ἡ Πατρίς μας ἔξηλθεν ἐν τῶν καπνῶν καὶ τῶν ἐρειπῶν τοῦ ἐπικού 'Αγινός ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς Πατιγγενεσίας, ἐφόρτιστον ἀμέσως, μὲ τὰ τότε ὑποτυπώδη μέσα, διὰ τὴν κατασκευὴν πολεμικῶν καὶ ἐμπορικῶν πλοίων ὑπὸ τὰς κατωτέρω περιστάσεις.

Οτε τὴν ἀξιούμνηστον διὰ τὴν παγκόσμιον ναυτίλιαν ἡμέραν τῆς 17 Αὐγούστου 1807 τὸ πολυθρύλον τοῦ «ΚΛΕΡΜΟΝΤ», 150 τόνων, διέπλεε τὰ ὑδατα τοῦ Χούδσανος ἀπὸ Νέας Υόρκης πρὸς Ἀλμπαν, ἢτο φανερόν, διτὶ ἡ δι' ἀτμοῦ κίνησις τῶν πλοίων θὰ συνετέλει εἰς τὴν κατάκτησιν τῶν θαλασσῶν καὶ ἡ δι' ἀπόμενον ἀπὸ τὴν τοικαύτην πρόσθιον νά ὠφεληθῆ λαός ἐν φύσεως ναυτικούς, ὅπως ὁ ἐλληνικός καί, μάλιστα, οἱ νοιμάχοι τοῦ ΕΙΚΟΣΙΕΝΑ, ιστίνες, μετὰ τὴν δριστικὴν ἀπελευθέρωσιν τῆς μικρᾶς, τότε Πατρίδος των, θὰ ἐπεδίδοντο εἰς ἔργα εἰρηνικά καὶ ἐπρεπε νὲ ὠφεληθῶσιν ἀπὸ τὴν ἀτμοπρόσων, ἡ ὅποια θὰ μετέβαλλε τὸν ρου τῆς ζωῆς τῆς ἀνθρωπότητος.

Ἐπὶ ξυλίνου παραπήγματος παρὰ τὸν ίσθμὸν τοῦ Πόρου, ὅπου σήμε-



Τὸ ναυτηγηθὲν τὸ 1837 εἰς Σύρον ἀτμήλατον «ΟΘΩΝ»

ρον τὸ Προγυμναστήριον, τὸ ὅποιον ἰδρυσε τὸ 1828 ὁ ναύαρχος Μανώλης Τομπάζης (ἀδελφὸς τοῦ πρώτου Στολάρχου Γιακουμάκη Τομπάζη, δοστὶς ἔδωσε τὸν πρώτον ὄρκον τοῦ ναυάρχου τοῦ Ἐπαναστατημένου Ἑλληνισμοῦ, «Ναυτικά Χρονικά», τεῦχος 317, σελ. 14), ειργάζετο ὑπὸ τὸν Βασιλεὺν ὑπόλοχαγὸν Κερχιμάιερ λόχος ναυτῶν, ἔχοντων στοιχειώδεις ναυτηγικὰς γνώσεις καὶ ἀποφασίζεται ἡ ἕκει ἰδρυσις Ναυστάθμου καὶ ναυτηγείου.

Πόσον δὲ ἔδυσθεράσθητο καὶ μὲ τὸν ἀποπνιγμὸν τῆς γραφειοκρατίας, ὅχι κανὶς κατασκευή, ἀλλ' ἡ ἐπιδιόρθωσις μάδες μικρὸς βλάδης πλοίου, σπρεδικύνεται ἀπὸ τὸ κατωτέρω ὑπὲρ ἀριθ. 163 τῆς 8 Φεβρουαρίου 1834 ἐγγράφον τοῦ περικλεοῦς ναυάρχου Ἀνδρέου Μιαούλη, ὃς διευθυντοῦ τοῦ Ναυτικοῦ Διοικητηρίου Πόρου, πρὸς τὸ ὑπουργεῖον Ναυτικῶν καὶ διὰ διπάνην δραχ. ΕΒΔΟΜΗΚΟΝΤΑ τοῦ «ΕΥΠΛΟΥ» («Χρονικά Βασ. Ναυτικών, ναυάρχος Φωκᾶ, σελ. 15).

«Κατὰ τὴν ὑπὲρ ἀριθ. 142 διαταγὴν σας, ἐσπευσθὲν δὲ Διευθυντήριον μετὰ τὴν ἀκριβῆ ἐπειργασίαν τοῦ λογαριασμοῦ τῆς ἐπισκευῆς τοῦ B. Μυστίκου ὁ «ΕΥΠΛΟΥΣ», ἐνεργηθεῖσης παρὰ τοῦ Διευθυντοῦ τῆς Μοίρας τοῦ Αιγαίου καὶ ἀναδιέποντος εἰς δραχμὰς ἐδόμηκονται καὶ λεπτὰ 54, νὰ τὸν ἐξοφλήσῃ καὶ συγχρόνως νὰ ἐφέρασῃ τὴν δυσαρέσκειάν της διὰ τὸ ἀμθαίρετον τῆς πράξεως του καὶ νὰ τὸν παρακαλέσῃ ν' ἀπέχῃ τοῦ λοιποῦ ἀπὸ τοιωτῆς ἐπιχειρήσεως, ἀνευ προηγουμένης διαταγῆς τοῦ Διευθυντηρίου καὶ ὃν τυχὸν ἥθελεν ἐπιχειρισθῆ δι' ἔξισθ, τότε θέλει λογισθῆ εἰς δάρος του.

'Ο Διευθυντής
ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΑΟΥΛΗΣ'

Ἐκτὸς ὡρισμένων ἀπαραιτήτων ἐπισκευῶν τῶν τότε πολεμικῶν πλοίων τοῦ Βασ. Ναυτικοῦ, τὸν Δεκέμβριον 1833 κατωρθώθη ἡ ναυπήγησις κανονιοφόρου 45 τόνων, μὲ ἐν πυροβόλῳ, ἡ ὅποια ὡνομάσθη «ΜΙΑΟΥΛΗΣ», ὃ δὲ πρώτος πλοῦς αὐτῆς ἐπτραγματοποιήθη εἰς Σύρον τὴν 25ην Ιανουαρίου 1834, ἡμέραν ἐορτασμοῦ ἐπετείου τῆς ἀφίξεως τοῦ Βασιλέως Οθωνού.

Ἐπειτα ἐναυπηγήθησαν μέχρι τοῦ 1835 αἱ κανονιοφόροι «ΑΣΤΙΓΞ», «ΤΣΛΑΜΔΟΣ», «ΤΟΜΠΑΖΟΣ», «ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ», «ΚΟΧΡΑΝ», «ΣΑΧΤΟΥΡΗΣ», «ΑΝΔΡΟΥΤΣΟΣ», «ΚΡΙΕΖΗΣ», «ΚΑΝΑΡΗΣ», χωρητικότητος 40—50 τόνων ἐκάστη, ἐπίστης δὲ καὶ τὰ κόττερα «ΓΛΑΥΚΟΣ» καὶ «ΝΑΥΤΙΛΟΣ», 170 τόνων ἐκάστον, διὰ δὲ τοῦ τελευταίου τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1835 μετεφέρθησαν τὰ ὄστρα τοῦ Ἀρχιστρατήγου τῆς Ρούμελης Γεωργίου Καραϊσκάκη ἐκ Σαλαμίνος εἰς τὸ Φόληρον, ὅπου καὶ ἐτόφθησαν διὰ μεγαλοπρεπούς τελετῆς.

Ἐπρεπεν, διμως, νὰ κατασκευασθῆ καὶ ἀτμήλατον ἐμπορικὸν πλοίον καὶ στε τὰς ἀρχὰς τοῦ 1837 ἐφθασεν ἐξ Ἀγγλίας, ὅπου ἔξεπαιδεύετο

ὡς ναυτηγὸς δὲ Γεώργιος Τομπάζης (τῆς μεγάλης ναυτικῆς οἰκογενείας) μὲ τὴν ἀφοσίωσιν δὲν τῶν ἄλλων ναυτικῶν καὶ τεχνιτῶν καὶ παρὰ τὰ ἀτέλεστα τὰ τότε τεχνικά μέσα, ἐναυπηγήθη καὶ καθειλκυσθῆ τὴν 2ον Απριλίου 1837 ἐπὶ ὑπουργίας τοῦ μεγάλου ναυμάχου τοῦ Ἀγώνος Ἀντωνίου Κριεζῆ, τὸ πρώτον ἐλληνικὸν ἀτμοκίνητον πλοίον, ὄνομασθεν «ΕΛΑΞ:ΜΙΛΙΑΝΟΣ», τόνων 180, ταχύτητος 8 μιλλών, τὸ διποῖον ἔχοτο μητροπότα: ήθη διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ταχιδρομείου.

Μετ' ὅλίγους μῆνας, ἡτοι τὴν 27ην Οκτωβρίου 1837, ἐναυπηγήθη ὁ «ΟΘΩΝ», 430 τόνων, ταχύτητος 9 μιλλών, διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ ὅποιου ἔδαπαν ηθησαν 495.812 δραχμαὶ (ποσὸν ὑπέρογκον διὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην) καὶ μὲ τὰ μετέπειτα κατασκευασθέντα ἐμπορικὰ πλοῖα οἱ «Ἐλληνες ναυτικοὶ συνέχισαν καὶ ἐτίμωσαν τὴν ιστορίαν τοῦ Ἐλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἡ σημασία τοῦ ὅποιου στήμερον διεκδικεῖ τὰ πρωτεία εἰς τὸν παγκόσμιον ἐφοπλιστικὸν στόλον.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

ΤΟ ΑΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΤΟΝ ΕΓΧΕΙΡΗΜΑ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Εἶναι παρατηρημένο ἀπὸ χρόνια — καὶ ἡ παρατήρησις αὐτὴ ἔχει ποικιλοτρόπως σχολιασθῆ, διατυπωθῆ καὶ δημοσιευθῆ — ὅτι πολὺ δύσκολα, μὲ χίλια βάσανα καὶ ἄλλα τοσα δημόσια δημιουργοῦμε κάπι εἰς τὴν χώραν μας, μὲ μεγάλην ὅμως εύκολιαν καὶ ἐλαφράν συνειδητιν ἀντιγράφουμε, ἀπὸ μοι μὲν εἴθιστα καὶ παραποιούμε τὰ πάντα! Καὶ διὰ μὲν τὰ φθηνὰ καὶ ἀκτοῦ, τὰ πρόχειρα καὶ ἀνευθυνα, τὴς στιγμῆς καὶ τοῦ ποδαρίου, ἡ ἀπομίμησις είνε εύκολη, ὅταν ὅμως φάσουμε στὰ καπτανοπλούσα ζητήματα, ὅπου χρειάζεται προεργασία, μελέτη, πειρα, νοῦς, εὐθύνη καὶ διπάνη, τότε, ἐλλείψει προσόντων, ἡ προσπειδεία τῆς ἀπομιμήσεως διαστρέφεται, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἐπέλθῃ σύχισις εἰς τὰς ἑνεργείας μας, πρὸς βλάβην ἡ τελείαν ἐξαφάνισιν τοῦ ἐπιδιωκούμενού ἔργου η σκοπού. Καὶ ἔχομενοι:

Κατεδήθη ἐσχάτους μία ἑντατικὴ καὶ ἀξία ἐπαίνων προσπάθεια, διὰ τὴν ὄργανων καὶ προγραγμήν τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας εἰς τὴν χώραν μας. Μεγάλη οἰκονομικὴ ἐνίσχυσις, ἵσως, μάλιστα, καὶ μεγαλύτερη ἐκείνης ποὺ ἀνέμενον, ἐχορηγήθη εἰς τοὺς τούς αναλαβούντας τὸ ἐγχείρημα, ιδίως δὲ μὲ ἀπίστευτον ταχύτητα, διὰ τὴν εὐδόσων τούτου τοῦ ποδαρίου τὰς δυνατὰς μέρους τῆς Πολιτείας προστασία καὶ ὑποστήριξις. Τὰ ἀρχικὰ ἀποτελέσματα στήριξαν λίγαν ικανοποιητικά, εὔρεις δὲ δριζόντες διηνοίχθησαν διὰ τὸν κλαδὸν τῆς ἀλιείας, μὲ προοπτικὴν ἐπεκτάσεως τούτης εἰς τὸν ἀνώτατον βαθμόν. Λίγαν ἀτυχῶς ὅμως καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, συνέβη αὐτὸν ποὺ διηκρίνησα εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ σημειώματος μου, δηλαδή, ἡ ΑΝΕΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ ΕΠΙΠΟΛΑΙΑ ΑΝΑΜΙΣΙΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ» ἔξω τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας, μὲ τὸν ζῆλον μόνον τῆς ἐπομιμήσεως, μη τυχὸν καὶ χαδὴ η εύκολημάτην.

Ἐνῷ ἐπὶ σειρῶν ἑπτὼν οἱ διάφοροι ἐπιχειρηματίαι ἐκόφευον καὶ οὐδεμίαν σημασίαν ἔδιον εἰς τὰς ἀπὸ τὸ στήλων τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐκκλήσεις καὶ τὴν ταυροφορίαν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας εἰς τὴν Ἐλλάδα, μόλις ἐπληροφορηθῆσαν, ὅτι η ὑπόθεσις εἶναι σπουδαῖα καὶ ἐπικερδής, ἐπεοντὸς δὲλιον ὅλοι, ὡς ἐκ συνθήματος, «μὲ τὰ μούτρα» στὸ φωτό. Η πρώτη τῶν μέριμνα ἡτο νὰ ἀποκτήσουν ἔναν πλεύσιον, ἔνα παληὸν φαράδικο, μεγάλο ἡ μικρό, μακρὺ ἡ κοντό, φαρδὺ ἡ στενό, αὐτὸν δὲν ἔχει σημασίαν, νὰ τὸ ἐπισκευάσουν ὅπως ὅπτας, νὰ ἔπιπτουν ἔνα παχύλο δάνειο ἀπὸ τὸν Ο.Χ.Ο.Α. καὶ νὰ ἀρχίσουν καταδήλωντας τὸν Πειραιῶν τῶν ἐνάλιο πλοῦτο ἀπὸ τὸν ρους ὅπτας.

Εἶναι εὐόντων, ὅτι μὲ ἐνα τέτοιο πενικρῷ πρόγραμμα δράσεως, τελείως πρόχειρο καὶ ἀμελέτητο, χωρὶς κεφαλαῖα καὶ χωρὶς ἀκτοῦς τετραπτιστικούς, ἀφού οἱ ἐνδιαφερόμενοι δὲν ἔχουν ιδέαν περὶ ὑπερποντίου ἀλιείας, ἡ ὑπόθεσις θὰ προσέκρουεν, ἐξ ὑπαρχῆς, εἰς μύρια δσα ἐμπόδια, ἐκ τῶν διοπτίων τοῦ μεγαλύτερου καὶ ἀντερβλητοῦ, ἵσως, είναι τὰ διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ ἔργου ἀπαιτούμενα κεφαλαῖα. Σημειώτεον, ὅτι τὸ συγχρονισμένα ἀλιευτικά πλοῖα δὲν βρίσκονται ὡς διὰ μαγείας εἰς τὰ χέρια τοῦ καθενός, οἱ δὲ ἐξηκομένοι φαράδες δὲν δημιουργοῦνται εντὸν δίλγων μόνον πηγέων. Καὶ οὗτοι μὲν ἔχουν κεφαλαῖα καὶ τοὺς ἀρέστεις δηδουλεῖα, γι' αὐτοὺς δὲν ἔχουν νὰ πούμε τίποτε, παρὰ «μὲ γειά τους μὲ χαρά τους». Δι' ὅσους ὅμως δὲν ἔχουν τὰ προσόντα καὶ μπτικάν πετὴν περιπτέτεια μὲ ἔνα παληοκάραβο στὰ χέρια, μὲ τὴν ἐλπίδα διὰ τὸ θὰ ἐπιπτύχουν δάνειον ἀπὸ τὸν Ο.Χ.Ο.Α. ἡ ἀπ' ἄλλου, γι' αὐτοὺς δέρχεται τὸ δράμα, διὰ μη ἔπιται τὸ καταστροφή.

Πώς είναι δυνατόν δι' ἔνα ἔργον η μια ἐπιχειρησι, διὰ τὴν ὅποιαν ἀπαιτούμενα 80 η 100.000 λίρες, δὲν ἐνδιαφερόμενος νὰ μη διαβέτη παρὰ τὴν «σκάφη» μόνον γυμνὴ τοῦ φαράδικου καὶ ὅλα τὰ ἄλλα, νὰ γίνουν... μὲ δάνεια; Εἰς προηγούμενα σημειώματα μου ἐν πλάτει ἐπεξήγησα τί ἐπακριβῶς χρειάζεται κάθε φαράδικο γιά νὰ ἀρχίσῃ ἡ δουλειά χωρὶς ἐπόδια. Υπεστήριξα καὶ μάλιστα τὸ ζῆλο καὶ ἐπιμονή νὰ χρηγηθοῦν δάνεια εἰς τὸν οὕτους ἔχουν τὰ προσόντα. Ποτὲ ὅμως δὲν συνηγόρησα εἰς τὸ νὰ δοθούν χρημάτα ἀσκόπως εἰς ὅσους οὔτε κεφαλαῖα ἔχουν, οὔτε οἰσινήποτε κατάρτισιν, παρὰ τοὺς κατέβηκε ζέσφαγα ἡ ιδέα να γίνουν φαράδες! Αὐτὸν ὑπενθυμίζει τὸν μύθον τοῦ Αίστου που «Πίθηκος καὶ ἀλιεὺς».

«Ἀλλ' ἔγωγε δίκαια πάσχω· τί γάρ ἀλιεύειν μη μαθῶν τούτῳ ἐπεχείρουν;»

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

THEO THEODORE CONSULTING ENGINEER AND MARINE SURVEYOR

Phones TE. 5-4490 and TE. 5-9668

1148 PEARL Str.

BEAUMONT, TEXAS, U.S.A.

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΝΟΜΟΛΟΓΙΚΑ

Είχαμε λύσει πιά όλα τα κοινωνικά θέματα με τό σοφώτερο τρόπο. Δέν μας έμενε πλέον παρά ή Νομολογία. Τα ωφελήματά της. Η σκοπιμότητά της, που μοιάζει σαν τις σιδηρογραμμές, που τρέχει πάνω της ή κοινωνική άμαξοστοιχία.

—Ξέρω γ' ώτι μού λέτε, πεπιέται πάλι ό αιώνιων γκρινιάρης τῆς ναυτικῆς κοινφέρεντσιας. Έγχ, μία φορά, τὸ κεφάλι νὰ μού κόμψε, θά επιμένει πώς οι καλλίτερες νομοθεσίες γίνονται σε ἐποχές δικτατορικές. Τότε, πού σκαρώνωνται στὸ Ἀψε — Σβρός οι Νόμοι. Ούτε Βουλές, οὔτε ἀντιρρήσεις, οὔτε Κοινοβουλευτικές 'Ἐπιτρόπες, οὔτε ἀπαρτείς Βουλῆς με νυστάλευς λασπορθήτους, οὔτε καλλένδες δύο και τριῶν χρόνων. 'Ἐλεγεις τὸ πόνο σου στὸ 'Υπουργείο καὶ σαν ἔβλεπαν τὸ δίκτυο σου, σὲ μία ἔβδομάδα ἔτοιμος ο Νόμος.

—Στὸ γόνατο..., εἶπε μὲ εἰρωνεία δημοκρατικός....

—Μάλιστα κύριε, στὸ γόνατο. Καὶ ὃν τύχαινε νὰ μὴν ἦταν σωστός δ Νόμος, σὲ μία ἀκόμα ἔβδομάδα είχαμε τὸ καλλίτερο. 'Ἐνω τάρα...

—Στὰ παλὴν χρόνια, συνεχίζει καὶ τάλι ό γκρινιάρης, τοὺς Νόμους τοὺς βγάζανε οι Βασιλίδας. Είχανε τότε ὅλη τὴ δύναμι σὲ δίκαιους καὶ ἀδίκους. Οὔτε σὲ ρώταγαν σένα τὶ λέσι, τὶ σκέπτεσαι, τὶ σὲ ὠφελεῖ καὶ τὶ σὲ ζημιώνει. 'Ἐδελεπαν ποιὸ εἶνε τὸ καλλίτερο, τὸ δίκαιοτερο, καὶ ἔδγαναν τὸ φίρμαν. Πάνω σ' αὐτό, καμμία ἀντίρρηση.

—Απὸ κεὶ θὰ δηγήκεις αὐτὸ πού λένε 'βασιλική διαταγή καὶ τὰ σκυλιά δεμένα' ἔκαμε πάλι δημοκράτης.

—Όλοι γελάσανε μὲ τό ἔξυπνο ἀστεῖο. 'Ἀλλὰ μὲ τό γέλιο δρῆκε τὴν εἰκασία ό γεροντότερος γιὰ νὰ πάρῃ τὸ λόγο :

—Οι Νόμοι εἶνε πάντα καλοί, εἶπε, δταν γίνωνται ἀπὸ καλούς νομοθέτες, ἀδ. ἀφοροῦ ὃν γίνωνται στὸ γόνατο, η σιγοβράζους στὶς καλλένδες, γιὰ νὰ ξεφυρισθῶν μὲ τὴν ὥρα τους. Γ' αὐτό, στὴν ίστορια τῆς Κοινωνίας είδανε τὸ φῶς νόμοι στοφοὶ καὶ ἀκατάλιποι, ποὺ κληρονομοῦνται ἀπὸ γενῆ σὲ γενῆ. Ξεφύρωσαν ἐπίσης καὶ νόμοι, ποὺ σπάζουμε τὸ κεφάλι μαὶ νὰ δροῦμε, γιατὶ τοὺς ἐφτιαχαν, τὶ ἥθελαν νὰ προλάβουν μ' αὐτοὺς η τὶ νὰ ἔχητερησουν. Δὲν πρόκειται νὰ ἀστειεύθω οὔτε νὰ τερατολογήσω, ὃν σᾶς πὼ πῶς ὑπάρχουν καὶ τῷρα καποίοι τέτοιοι ἔξωφρενικοὶ ιόμοι σὲ δισφόρους τόπους — μῆ μού ζητῆστε λεπτομέρειες γιατὶ θέλει κόπο νὰ δρεθοῦν — ποὺ, ἀν τοὺς ἀκούσετε εἶνε νὰ τραβάτε τὰ μαλιά σας. Π. χ. Κάποιο, ἐπεφταν εἴκοσι ραδιοιμοὶ σὲ ὅποιον χρησιμοποιοῦσε ὅμπρελλα σὲ ἄλλο χρώμα ἀπὸ μαύρο. Σὲ ἄλλη πόλη, ἡταν ἀπογορευμένα νὰ... πηγαίνουν ψάρια μετά τὴ δύση καὶ πρὸ τῆς ἀνατολῆς τοῦ Ἡλίου. 'Ἄλλοι ἐπεφταν πάλι ραδιοιμοὶ ὅταν σὲ ἔπιανεν νὰ φοράσσουν στὸ καπέλο σου. Μή σας φαίνεται ἀστεῖο. Στὶς διάφορες Πολιτείες τῆς 'Αμερικῆς ὑπάρχει μασαϊκό ἀπὸ τέτοιας ἔξωφρενικές νομικές διατάξεις, ἀδιάφορο ὃν τῷρα πιὰ κοιμοῦνται στὸ χρονοντούλαπτο καὶ κανεῖς δὲν τὶς προσέχει. Ποιὸς τὶς ἔκαμε, γιατὶ γίνηκαν καὶ τὶ ἔχητερούσαν, δταν γίνηκαν, κάτσος γύρες. 'Ισως γιὰ ἀφορμή, φορολογίας. 'Ισως γιὰ προσωπική ἔχητερηση. 'Ισως γιὰ τιμωρία ή ἐκδίκηση προσωπική. Πάντως, ἔγιναν καὶ τηρήθηκαν γιὰ σκοτεινούς καὶ μυστηρίους λόγους. 'Εκτὸς ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς περιέργους Νόμους, εἶχαν καὶ τοὺς ἀστεφείς, νὰ πούμε, νόμους, ποὺ κάθε δικαστής τους ἔδινε ἔξηγηση ἀνάλογη μὲ τὴν δική του κρίση καὶ μὲ τὸ δικό του κέφι, κατὰ ἐποχές.

Τότε, η ἀξία τοῦ δικιγόρου ἦταν νὰ πείσῃ τὸν δικαστή, πάνω στὴν ἐρμηνεία τοῦ νόμου. Κατὰ ποὺ τὸν συνέφερε στὴν ὑπόθεση ποὺ υποστήριξε. Καὶ οἱ αὐτὲς τὶς περιπτώσεις είχαν τὰ κωμικά φανέμενα καὶ τὶς τραγελαφικές ἀποφάσεις. Θὰ σᾶς ἀναφέων μία περίπτωση: 'Οταν ἔγινε τὸ κανάλι ἀπὸ τὸ Λίβερπούλ στὸ Μάντζεστερ, δ ἀτμός ἦταν ὀκόμα στὴν πρώτη του ἐφαρμογή καὶ συνεπώς θυσκολομεταχείριστος. Τὸ ἐμπορεύματα, λοιπόν, τὸ προορίζοντα γιὰ τὸ Μάντζεστερ τὰ ἔβολαν ὃσ μασόντες τὶς ὅποιες ρυμουλκούσαν μὲ ἀλογα καὶ γαϊδάρους ἀπὸ τὶς σχέθες τοῦ καναλιού. 'Ηρθε, δημωτὴ ἀπὸ τὴν ἔπιπλη πόλη, ποὺ στὸ κανάλι ἔκαμεν τὴν ἐμφάνιση τους τὰ πρώτα τροχοφόρα ρυμουλκά. Τότε, κάτι ἔπειτε νὰ γίνηται. 'Η σύμπραξη καὶ τῶν δύο τρόπων στὴ ρυμουλκητῆ ἦταν ἀδύνατη. Οι κάτοικοι, λοιπόν, τῶν ρυμουλκῶν πέτυχαν ἔνα νόμο ποὺ ἀπομάκρυνε ἀπὸ τὸ κανάλι τὰ ἀλογα καὶ τοὺς ἄλλους συμπαθεῖς συ ἀδέψους των, τοὺς γαϊδάρους, ἀφού φυσικά τοὺς ἐδόθη ἱκανοποιητική ἀποζημίωση γιὰ τὴν ἀξία τους καὶ τὰ διαφέυγοντα κέρδη ἀπὸ τὴ δουλειά ποὺ ἔχαναν. Καὶ τότε ἔνας ἔχητερος ἐπικειμενικός, ἀφού πήσε τὸν ὄποιον πάλι τὴν ἐμφάνιση του στὸ κανάλι. 'Ο νόμος δὲ' ἀναφέρει στὴν ἀπαγορεύση του αὐτὸ τὸ είδος τὰ τετράποδα. 'Ακολούθησε, φυσικά, δίκη, μὲ μιὰ νέα ἀποζημίωση τῶν μουλαρίων.

—Μὰ σήμερα δὲν μπορεῖ νὰ γίνωνται τέτοιες μπερδεψιές, λέει δημοκράτης, γιατὶ σὲ κάθε νόμο προηγεῖται μία ἐσηγητική ἔκθεση, ποὺ ἔγινε τὸ σκοπὸ του νόμου. 'Ο δικαστής λοιπόν, δὲν πρόκειται νὰ κουρασθῇ, γιὰ ν' ἀπόδονται δικαιούσανη, γιατὶ ἀπ' αὐτή τὴν ἔκθεση θὰ καταλάβη τὸ σκοπὸ του νόμου. Οὔτε οἱ ἄλλοι ἀνθιστηρόμενοι θὰ κάνουν τέτοιες ζαβολιές παραστάνοντας τὸν ἔξυπνο.

—Αὐτὸ εἶνε σωτὸ — εἶπε δ ἄλλος. 'Άλλα αὐτὸ δὲ σπουδεῖν δικαὶοι στὶς μέρες μας δὲν γίνονται νόμοι ἀκατάνοτοι μὲ μοναδικὸ σκοπὸ κάποιο προσωπικὸ ρουσθεῖ, καὶ ποὺ βλέπεις στὸ περιεχόμενό τους ἀνάγλυφο τὸ πρόσωπο γιὰ τὸ ὄποιο προορίζονται. Θὰ σᾶς φέρω πάλι τὰ παραστείματα μου: Οι παλήστεοι θὰ θυμούνται τὴν ἐποχὴ τῆς δικατοριας τοῦ Παγκάλου, ὅπου, γιὰ ν' ἀποφύγοιται τὸν Πρόεδρο Δημοκρατίας δῶσους ἔχουν ἥλικια μεγαλύτερα τῶν 60 χρόνων. Τότε οἱ σάτυρες πήραν δρόμο γιὰ νὰ συμπληρώσουν πῶς οἱ ὑποψήφιοι Πρόεδροι πήρεται νὰ θυμούνται θεόδωροι καὶ νὰ ἔχουν ἀποστρατευθῆ μὲ τὸ Βιθυνὸ τοῦ ὑποστρατήγου!... 'Άλλα δὲν περιοδίζομαι σ' αὐτό. 'Έχω καὶ ἄλλο καὶ μάλιστα σύγχρονο, κάπως, καὶ στὴν δική μας περιοχή: Τὸ λοιπόν, κάποιος ὑπουργός τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, τὸν ὄποιον ἀν μὲ στεκάρησε λίγο δὲν θὰ διυκολεύθω νὰ τὸν ὄνμασσω, τροποποιῶντας τὸν νόμο διπλωμάτων ναυτικῆς ικανότητος στὸν κλάδο τῶν ραδιοτηλεγραφητῶν, ἔβαλε διτὶ: «Τὰ γραμματικά προσόντα, τὴν ὑπηρεσία θαλασ-

ραδιοτηλεγραφηταὶ στὴν Βασιλικὴ 'Αεροπορία ἐπὶ ἔνα χρόνο». Τὸ ἔφοδοι αὐτό, δηλαδή, καταργοῦσε δῆλα τὰ ἄλλα προσόντα καὶ ἀφίνει ἀνιχτὸ τὸ δρόμο γιὰ τὸ δίπλωμα. 'Οταν δὲ τὸν ράτησαν τὶς ἔννοει μ' αὐτῆ την προνομιακή διτάξη, δὲν δυσκολεύθηκε νὰ διμολογήσῃ, διτὶ θέλει νὰ ἔχει πρητήση τοῦ κάποιου δικοῦ του. 'Αμέως δὲ μετὰ τὴν ἔξυπνητηση αὐτῆ, δηλαδή, διατάξεις τοῦ προνομίου θὰ ἀρθῃ!...

Δέν εἰνε, δημως, αὐτὰ ποὺ ξέρουμε καὶ ποὺ βλέπουμε ἐμεῖς, συμπληρώνεις ὁ σοφὸς τῆς κονφέρεντσιας. Τέτοιοι συμβαίνουν κάθε στιγμή. 'Υπάρχουν καὶ θριαμβεύουν νόμοι, νόμοι εἰκρέμαστοι. Δέν καταλαβαίνεις οὔτε γιατὶ γίνονται, οὔτε γιατὶ διατηροῦνται στὸ πεῖσμα καθενὸς ποὺ ζημιώνεται ἀδικία καὶ ἔχαρηγατάζεται στὶς διαμαρτυρίες. Κληροδοτοῦντας ὃποιούργο δέν πουργός σὲ δέπτησται τὰ πεπραγμένα τοῦ προτόχου του καὶ πολὺ περισσότερο δταν ἀνήκουν στὸ ίδιο Κόμμα. Στὸ δικό ιας τὸ υπουργείο αὐτὴ δη πρωτοποτία εἰνε συχνή, γιατὶ δέν ἔχουν καί τίποτε τὸ καλλίτερο νὰ νομολογήσουν. Καὶ ἔρχομαι πάλι στὰ παραδείγματα: Άυτοὶ οἱ περίφημοι νόμοι τῶν προσαγωγικῶν διπλωμάτων τῶν πλοιάρχων, ποὺ διατίθενται τοὺς ἀλλοὶ ἀπό νόμους διασανίστους, ἀδικους καὶ συνεπῶν μιστούς. Μιλήσαμε γιὰ 'Εισηγητικής 'Εκθέσεις' τῶν νόμων, ποὺ στὶν ἐποχῇ μας δίνουν κάποιο φῶς στὶς μυστήριες σκέψεις τῶν υψηλῶν νομοθετῶν καθε φορά ποὺ μᾶς φουρνίουν κάποια πέταια εἰσαγόμενα. Πολὺ δὲ ήθελο, λοιπόν, νὰ μάθω πῶς ἔχειται αὐτὸς ὁ νόμος, ποὺ σ' ἄλλους ἀξιωματικούς καταστρώματος δίνει δικαίωμα προσαγωγῆς στὰ δύο χρόνια καὶ σ' ἄλλους στὰ τρία, δισχετο ἀν πέρασαν ἀπὸ τὸ ίδιο κόσκινο δταν πήραν τὸ δίπλωμα, ἀποτελούν μιστήδεις δικρίσεις κατέ τέτοιες σοφίες, οἱ διποῖες καὶ προστριβές ἀκόμα παρουσιάζουν στὴν ιεραρχία τῶν πλοιών. Γιατὶ ἔχουν, δη παραστηση τῆς ὑπερέσιας εἴκοσιν ποὺ πρότεινε σοφίατος σὲ πλοιαρχικὸ διπλωμα. 'Η νὰ ζητοῦνται περισσότερες δοκιμασίες ἀπὸ τὸν πόλεμον ποὺ τὸ πλοιαρχικὸ διπλωμα μὲ εἰσωτερή φοιτηση. 'Άλλα μετὰ τὸ διπλωματολήψια, ἀποτελούν μιστήδεις δικρίσεις κατέ τέτοιες σοφίες, οἱ διποῖες καὶ προστριβές ἀκόμα παρουσιάζουν στὴν ιεραρχία τῶν πλοιών. Γιατὶ ἔχουν, δη παραστηση τῆς ὑπερέσιας εἴκοσιν ποὺ πρότεινε σοφίατος σὲ σχολές ἀποδέπει στὸν ἄπεικτησον περισσότερη πείρα, είναι ἐπιχείρημα δύσμωρο, γιατὶ δὲν πάρερχονται ἀπὸ τὶς Σχολές καὶ δχι σὲ κείνους. ποὺ σχεδόν ἀνδρώδης καὶ μέστα στὶς πλόρες. 'Άλλως τε καὶ αὐτὴ ἡ ἐπαγγελματική τους ὄργανωση, πού φυσικά, ἀνδιαφέρεται καὶ γιὰ τὶς δύο παρασταῖς, πολὺ δέρεις εἶπε τὴ γνώμη της τὴν δρῆ.

Τώρα γιατὶ, πρὸ πεῖσμα καθε λογικῆς καὶ κάθε ὠφελείας, συνεχίζουν ιαζουν αὐτοὶ οἱ νόμοι εἶνε ἔνα πρόβλημα, ποὺ τὸ εἶπαμε. Κάνει τὸ κέφι του ἔνας ύπουργός γιὰ λόγους ποὺ μόνο κείνος ξέρει καὶ δὲν μόνος μέστα στὶς πλόρες. 'Άλλως τε καὶ αὐτὴ ἡ ἐπαγγελματική τους ὄργανωση, πού φυσικά, ἀνδιαφέρεται καὶ γιὰ τὶς δύο παρασταῖς, πολὺ δέρεις φορές εἶπε τὴ γνώμη της τὴν δρῆ.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

KOSTAS MEGRELIS MEDITERRANEAN CORPORATION

Shipchandlers

Vico Giannini n. 3 int. 7

GENOA

PHONE: 202687, 202773, 200510, 294782

CABLES: MEGRELIS, GENOA

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

"NAYTIKΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,"

ΤΑ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΑ ΤΟΥ N.A.T. ΚΑΤΑ ΤΟ 1958

Δυσμενής ό αντίκτυπος της κρίσεως εις τα οικονομικά του Ταμείου.

Μὲ ποιάν τινα καθυστέρησιν υπεβλήθη εἰς τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ N.A.T., ἡ ἔκδεσις πεπραγμένων τοῦ Ἰδρυμάτος κατὰ τὸ 1958. Πολύμορφος ἐξ αὐτῆς διαπιστώνται ἡ δραστηριότης τοῦ Ταμείου, τὰ κύρια χαρακτηριστικά τῆς ὥστε δύνανται νὰ συνοψισθοῦν ὡς ἀκολούθως:

Εἶχε τὸν ἀνάλογον δυσμενὴν ἀντίκτυπον της κρίσεως εις τὰ οικονομικὰ τοῦ N.A.T. ἡ συνέχισις καὶ ἀποκορύφωσις τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως. Ἐπεξετόθη ἐξ ἄλλου καὶ ἐμονιμοποιήθη ναυτικὴ ἀνεργία, μὲ ἀμεσον ἀποτέλεσμα τὴν διεύρυνσιν τῆς ἐπιδότησεως καὶ τὴν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑπὸ τοῦ «Οἴκου του Ναύτου» προστατευμένων.

Ηὐχέτω, παραλλήλως, ὁ ἀριθμὸς τῶν συνταξιοδοτούμενων καὶ ἐσημειώθη ποιὰ τις βελτιώσις τῆς θέσεως τῶν συνταξιούχων τοῦ Ταμείου. Διεπρήθη, παρὰ τὴν δυσπραγίαν, εἰς σταθερὸν ἐπίπεδον ὁ ἀριθμός τῶν μετά τοῦ N.A.T. συμβεβλημένων πλοίων, ἀν καὶ διεπιστώθη αἰσθητὴ μείωσις τῶν ἐσόδων αὐτοῦ. Τέλος, ἔξεδηλώθη δικαιολογημένη ἀνησυχία διὰ τὴν ἐν γένει κατάστασιν τῆς ναυτικῆς κοινωνίκης ἀσφαλίσεως καὶ ιδιαιτέρως διὰ τὴν περαιτέρω ἀντοχὴν τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας.

Ἀναλυτικῷτερον τὰ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος πεπραγμένα τοῦ N.A.T. ἔχουν ώς ἔξης:

ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

Παρὰ τὴν κρίσιν καὶ τὴν σημειωθεῖσαν στροφὴν πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, ὁ ἀριθμὸς τῶν συμβεβλημένων πλοίων ηὗθη ἐν συγκρισει πρὸς τὰ ἀμέσως προηγούμενα ἔτη. Ο παρατίθεμενος πίνας εἰνει καταποτικός ἐπὶ τοῦ προκειμένου.

	Πλοία	Χωρητικότης
Τὴν 31-12-1956	232	1.932.593 κόρων
Τὴν 31-12-1957	565	5.086.575 κόρων
Τὴν 31-12-1958	623	6.031.470 κόρων

Τὸ κατὰ τὸ ἀνασκοπούμενον ἔτος παραπλισμένα πλοῖα ἀνήλθον εἰς 118 ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἔναντι 283, ἡτοι ποσοστὸν 41,30 % καὶ εἰς 202 ὑπὸ ἔξενην σημαίαν (συμβεβλημένα μετὰ τοῦ N.A.T.) ἔναντι 623, ἡτοι ποσοστὸν 33,5 %.

Ο ἀριθμός, ἐξ ἄλλου, τῶν ἐπιδοτούμενῶν ἀνέργων ἀνήλθεν εἰς 1.922 ἔναντι 408 τοῦ 1957, διπλανθέντων διὰ τὴν ἐπιδότησιν τῶν 10.319. 736 δρχ. ἔναντι 2.658.868 δρχ. τοῦ προηγούμενου ἔτους.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑΙ ΠΑΡΟΧΑΙ

Ἄπο τοῦ Ιανουαρίου 1958 ηὗθησαν αἱ συντάξεις κατωτάτου δρίου τοῦ N.A.T., τοῦ Κεφαλαίου Δυτῶν καὶ τοῦ Κεφαλαίου Φυματικῶν ἀπὸ 330 εἰς 400 δρχ., ἐνῷ καθωρισθή ἐφ' ἀπαξ ἑκτακτοῖς οἰκονομικὴν ἐνίσχυσις εἰς ἀπαντάς τους συνταξιουχους ἐκ 300 δρχ. Καθωρισθήσαν ἐξ ἄλλου τὰ ἀνώτατα ὄρια τῶν χορηγουμένων παρὰ τοῦ N.A.T. συντάξεων, βάσει τοῦ μισθοῦ τοῦ ἀντιστοιχούντος εἰς τὸ ἀνώτατον διπλωμα ἢ πτυχίον, τὸ διπλοῖον κέκτηται ὁ ἐνδισφερόμενος ναυτικός, ἀντὶ τοῦ μέσου δροῦ τῶν μισθῶν τοῦ τελευταίου διωδεκάμηνον τῆς ὑπηρεσίας του.

Κατόπιν τῆς ἀναθεωρήσεως τῶν συντάξεων τῶν φυματικῶν ναυτικῶν καὶ κατ' ἔφαρμογην τῶν διατάξεων τοῦ νόμου 3738 τοῦ 1957 οἱ συνταξιούχοι φυματικοί καὶ καρδιοπαθεῖς ναυτικοί ἐνετάχθησαν εἰς τὸ N.A.T.

Κατὰ τὸ παρελθόν, ἔτος ἐξ ἄλλου, ἐπερτατήθη ἡ διαιδικασία ἀναθεωρήσεως τῶν μεχρι τῆς ἰσχύος τοῦ νόμου 3170 ἀπονεμηθεῖσῶν συντάξεων. Υπολογίζεται, ὅτι ἐντὸς τοῦ α', ἔξαμπνου τοῦ ἀρχαίου ἔτους θά κοινοποιήθουν τὰ συνταξιοδοτικά ἔγγραφα ἀναθεωρήσεως εἰς τοὺς ἐνδισφερομένους, ὥστε νὰ ἐπακολουθήσῃ ἡ ἀνασύνταξις τῶν Γενικῶν Μητρώων Συνταξιουχῶν.

Αἱ κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος ἀπονεμηθεῖσαι ὑπὸ τοῦ N.A.T. νέαι παροχαὶ ἔχουν ώς ἀκολούθως :

Κατηγορία παροχών	Ἀριθμός	Ποσόν
α) Λόγω γράτος	400	Δρχ. 639.417
β) » ἀνικανότητος	135	» 110.612
Εἰς οἰκογενείας		
α) Λόγω θανάτου	43	» 31.532
β) » ἀτυχήματος	49	» 40.535
Σύνολον	627	Δρχ. 822.086

ΒΕΒΑΙΩΣΙΣ ΚΑΙ ΕΙΣΠΡΑΞΙΣ ΠΟΡΩΝ

Κύριον χαρακτηριστικὸν τῆς χρήσεως τοῦ 1958 δύνανται νὰ θεωρηθῇ ἡ ἐπίμονος προσπάθεια διὰ τὴν πληρεστέραν βεβαίωσιν καὶ εἰσπράθη τῶν πόρων τοῦ Ἰδρυμάτος.

Απὸ τοῦ Ιανουαρίου τοῦ 1958 ηὗθησαν αἱ τακτικαὶ εἰσφοραὶ ναυτικῶν καὶ πλοιοκτητῶν κατὰ 1 %. Οὕτω αἱ ὑπὲρ τοῦ N.A.T. εἰσφοραὶ καθωρισθεῖσαι διὰ μὲν τὰ πληρώματα εἰς 7,5 %, διὰ δὲ τοὺς πλοιοκτήτας εἰς 8,5 %.

Μειωμένα ἐμφανίζονται τὰ ἔσοδα τοῦ Ταμείου ἐκ τῆς ἔξαγορᾶς ὑπηρεσίας ἐπὶ ζενών πλοίων κατὰ τὸ 1958. Τούτο δύναται νὰ ἀποδῆθη ἀφ' ἐνὸς εἰς τὴν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰσερχομένων εἰς τὴν ἀσφάλισην τοῦ N.A.T. Ζενών πλοίων καὶ ἀφ' ἔτερου εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν ἔξεστων περιόδων.

Αὔξησις, ἀντιθέτως, παρετηρήθη εἰς τὰ ἔσοδα τοῦ N.A.T. ἐκ τῶν μισθωμάτων τῶν ἀκινήτων αὐτοῦ. Οὕτω τὰ κατὰ τὸ 1958 εἰσπράχθεντα ποσόματα ἀνήλθον εἰς 5.962.169 δρχ., ἔναντι 5.193.173 τοῦ προηγούμενου ἔτους.

Αὔξησις, καὶ μάλιστα σημαντική, σημειούνται εἰς τὰ ἔσοδα τοῦ N.A.T. ἐκ τῶν τόκων τῶν καταβέσσεων αὐτοῦ. Οὕτω τὰ κατὰ τὸ 1958 εἰσπράχθεντα ποσόματα ἀνήλθον εἰς 5.962.169 δρχ., ἔναντι 5.193.173 τοῦ προηγούμενου ἔτους.

Αὔξησις, καὶ μάλιστα σημαντική, σημειούνται εἰς τὰ ἔσοδα τοῦ N.A.T. ἐκ τῶν τόκων τῶν συναλλαγματικῶν διαβεσίμων καὶ τὰ εὐνοϊκά ἐπιπτώκια τὰ χορηγούμενα ὑπὸ τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν Τραπέζων ἐλληνικῶν συμφερόντων. Εὐδεικτικοὶ τῶν ἐκ τῆς πηγῆς αὐτῆς ἔσοδῶν τοῦ N.A.T. είναι οἱ παρατίθεμενοι ἀριθμοί, ἐκφράζοντες τοὺς εἰσπράχθεντας τόκους:

	1957	1958
Δραχμαὶ	152.195,25	10.578,10
Δολλάρια	54.885,51	100.118,93
Λίραι Ἀγγλίας	35.222,18	45.300,15,9

Ἐξ ἄλλου, οἱ κατὰ τὸ 1958 εἰσπράχθεντες τόκοι ναυτιλιακῶν δανείων έμειναν, συνεπείᾳ κυρίων τῆς ὀλοσεροῦς ἐξοφλήσεως ἐξ δανείων. Οὕτω τὸ ἐκ τῆς πηγῆς αὐτῆς ἔσοδον είχεν ώς ἔξης: Τόκοι ἐκ δανείων εἰς συνάλλαγμα 23.110.19.06 λίραι Ἀγγλίας, ἔναντι 65.735 τοῦ 1957. Τόκοι ἐκ δανείων εἰς δραχμὰς 6.434.25, ἔναντι 100.640 τοῦ 1957.

Τὸ ύψος τῶν ἀποδοθέντων εἰς τὸ N.A.T. κοινωνικῶν πόρων ἀνήλθε μέχρι της 3.11.58 εἰς 11.436.587 δραχ., ἔναντι 12.795.853 δρχ. τῆς αὐτῆς περιόδου τοῦ 1957.

Ίδιαιτέρω προσπάθεια κατεβλήθη ὑπὸ τῆς διοικήσεως τοῦ N.A.T. κατὰ τὸ τὸ 1958 διὰ τὴν εἰσπράξιν τῶν ὄφειλῶν ἐκ τῶν ληξιτροθέματων ναυτολογίων. Τὰ ἐπιτευχθέντα ἀποτέλεσματα ἔχουν ώς ἔξης:

Ληξιτροθέματα ναυτολογία	31-12-1957	31-12-1958
α) Π/κ καὶ ἀ/π μέχρι 500 κ.ο.χ.	1018	735
β) Πλοίοι ἄνω τῶν 500 κ.ο.χ.	70	55

ΤΑ ΔΙΑΙΘΕΣΙΜΑ ΤΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ

Τὰ διαθέσιμα παρὰ Τραπέζαις τοῦ N.A.T. ἐνεφάνιζον τὴν ἀκόλουθον εἰκόνα κατὰ τὴν 31.12.1958:

Λίραι Αἰγύπτου	353,84
Δραχμαὶ	10.254.891,35
Δολλάρια	3.581.471,18
Λίραι Ἀγγλίας	1.673.202,16,8

Τὰ διαθέσιμα, τούναντιον, εἰς συνάλλαγμα εἰς Τραπέζας Λονδίνου και Ν. Υόρκης κατὰ τὴν 31.12.1957 είχον ώς κάτωθι:

Λίραι Ἀγγλίας	1.141.809
Δολλάρια	3.123.269

Τὰ βάσει τῶν ἀνώτατων ἀριθμῶν παρατηρουμένη αὔξησις τῶν διαθέσιμων κατά τὸ 1958 δέον νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν ὑποχρέωσεων παροπλισθέντων συνεπείᾳ τῆς κρίσεως Ἑλληνικῶν πλοίων καὶ εἰς τὴν συνεχίζομένην ἀπόδοσιν τῶν τακτικῶν εἰσφορῶν τῶν συμβεβλημένων πλοίων.

Τὸ θέμα τῶν ἐπενδύσεων ἐγένετο ἀντικείμενον ἐμπεριστωμένης ἐρεύνης ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως τοῦ N.A.T., ἡ δοποῖα καὶ ὑπέβαλε σχετικὴν μελέτην εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ἰδρυμάτος. Βάσει τῆς μελέτης αὐτῆς ὑπεδειχθεῖ ἡ διάθεσις 10.000.000 δρχ. δια τῆς ἀνοικοδόμησιν οικοπέδων, 10.000.000 δρχ. δια τὴν χορήγησιν δανείων εἰς ἀκτοπλοϊκάς ἐπιχειρήσεις, 25.000.000 δρχ. δια τὴν παροχὴν στεγαστικῶν δανείων εἰς τους ναυτικούς.

Τὰ κατὰ τὸ ἔτος τούτο ἐπενδύσειντα ποσὰ εἰς διαφόρους ἐργασίας βελτιώσεως τῶν ἀκινήτων τοῦ Ταμείου ἀνήλθον εἰς 1.934.435 δρχ., ἐνῷ διὰ τὴν παροχὴν δανείων εἰς πλοία σύδεν ἀποδύτως ποσὸν διετεθ-

NORTH AFRICAN SHIPPING COMPANY

S. G. COTTAKIS & C°.

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDERS

PROPRIETOR AND GENERAL MANAGER:

MR. SPIROS G. COTTAKIS

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

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

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

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

TELEGRAPHIC ADDRESS: (ALL OFFICES): "NORAFCO T."

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΑΤΕ ΜΕΡΟΣ
ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΝ
ΑΓΟΡΑΝ

TON K. K.

ΜΕΣΩ

FRANK B. HALL & CO., INC.

ΜΕΣΙΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ & ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΤΩΝ ΑΒΑΡΙΩΝ

67 WALL STREET, NEW YORK 5, N.Y.



PLACE SHARE OF YOUR MARINE INSURANCE IN THE AMERICAN MARKET

THROUGH

ELEPHONE WHITEHALL 4-3300
ABLE ADDRESS "HAL COX

TELETYPEWRITER
N.Y. 4-8622

FRANK B. HALL & CO., INC.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

67 WALL STREET, NEW YORK 5, N. Y.

ΤΑ ΡΩΣΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ

ΑΥΞΑΝΕΤΑΙ Η ΕΞΑΓΩΓΗ ΤΩΝ

Αι έξαγωγαι πετρελαίου από τάς χώρας τού Παραπετάσματος πληθυνονται. Αι αποστολαι άκαθάρτου πετρελαίου και πετρελαϊοειδών—κυρίως φιούελ-δίλ—από πηγάς τού σοβιετικού μπλόκ προς τάς χώρας τού έλευθέρου κόσμου, από 5 έκατομμύρια τόνων τού έτους 1955, έφθασαν τό 1956 εις 6 έκατομμύρια τόνων και τό 1957 εις 7.5 έκατ. τόνων, διά νά υπέρβούν τό 1958 τά 10 έκατομμύρια τόνων. Ο τελευταίος αυτός άριθμός αντιστοιχει εις τά 8% περίπου τής παραγωγής πετρελαίου τής Σοβιετικής Ένωσεως και τής Ανατολικής Εύρωπης, ητις άνερχεται εις 127 περίπου έκατομμύρια τόνων. Άπο τάς τελευταίως συναφείσας έμπορικας συμφωνίας εικάσται, ότι αι έξαγωγαι πετρελαίου εκ του Σοβιετικου Συνασπισμού θα αύξηθούν ετι περαιτέρω κατά τό τρέχον έτος, όποτε ύπολογίζεται νά φθεσουν εις τά 13 έκατομμύρια τόνων. Είναι άδυντον νά προείπη τις ποιά θά είναι και ή περαιτέρω έξειδιξ τών έξαγωγών. Η Σοβιετική Ένωσις σχεδιάζει νά αναδιάρθη τήν παραγωγήν της από 113.5 έκατομμύρια τόνων τού παρελθόντος έτους εις 230 έως 240 έκατομμύρια τόνων κατά τό 1965. Τούτο προδίδει τήν έσχάτως τονισθείσαν πολιτικήν περι χρησιμοποίησεων τού πετρελαίου κατά τήν μεγάλην έκτραπτείσαν πρός ανάπτυξιν τής ρωσικής οίκουνομιας. Ούδεις δυναται νά προβλέψῃ ποιά θά είναι ή άναλογία εκ της προσθέτου αυξήσεως τής παραγωγής, ητις θά είναι διαδέσιμος πρός έξαγωγήν εις μη κομμουνιστικάς χώρας. Δεδομένου όμως, ότι δ έλευθερος κόσμος επιθυμει νά πωλη δσον τό δυνατόν περισσότερο έμπορεύματα εις τής Σοβιετικήν Ένωσιν και ίστι τό πετρελαίου είναι προτίν προσφέρομενον υπό τών Ρώσων υπό ιδιαιτερά ευνοϊκούς δρους εις τάς έμπορικάς άνταλσαγάς, πρέπει νά αναμένεται ότι αι έξαγωγαι πετρελαίου από τάς κομμουνιστικάς χώρας μάλλον θα αύξηθούν, αντι νά έλαπτωθούν.

Αι κατά τό παρελθόν έτος μεταφοραι πετρελαίου μεταξύ Ανατολής και Δύσεως, αίτινες ίπερέδνσαν τά 10 έκατομμύρια τόνων, συνίσταν το από 9 και πλέον έκατομμύρια τόνων πετρελαίου, φορτωθέντος από ρωσικούς και ρουμανικούς λιμένας τής Μαύρης Θαλάσσης, από 500.000 τ. (εις στρογγυλό άριθμόν) διακινθέντας διά ξηράς έκ Ρουμανίας και Ρωσίας πρός την Φιλλαδίσια και τήν Αύστριαν κυρίων και από 500.000 τ. πετρελαιοειδών, παραδοθέντας από τήν Ανατολικήν εις τήν Δυτικήν Γερμανίαν, καθώς και από μικροτέρας τίνας ποσότητας, έχουσας προέλευσιν από δλλας χώρας τής Ανατολικής Εύρωπης. Σήμερον δι κυριώτερος πελάτης εκ του έλευθερου κόσμου διά τό πετρελαίου τού Σοβιετικού μπλόκ είναι ή Αίγυπτος, ητις είσηγαγε τό παρελθόν έτος 1.6 έκατομμύρια τόνων, ίδιως άκαθάρτου πετρελαίου, μελανών παραγώγων και κηροζίνης, έναντι είσαγωγής 1.2 έκατομμύρια τόνων τού 1957. Έν πάση περιπτώσει, ή Δυτική Εύρωπη είναι ή απορροφώσα τό μέγα μέρος τής έξαγομένης ποσότητος. Πράγματι, τό παρελθόν έτος ή Δυτική Εύρωπη είσηγαγεν έκ Ρωσίας και Ρουμανίας 7 περίπου έκατομμύρια τόνων (ή περι τά 7.5, άν συνυπολογισθούν και αι είσαγωγαι από δλλας χώρας τής Ανατολικής Εύρωπης), έναντι 5.8 έκατ. τόνων τού 1957. Ο τελευταίος αύτός άριθμός είχε θεωρηθή διωγκωμένος, λόγω τών πραγματοποιηθεισῶν μεγαλυτέρων απόστολων, συνεπεία τής κρίσεων τού Σουεζ.

Έν Εύρωπη, ή Φιλλαδία, ή Σουηδία και—άναλογως τών άναγκων της—ή Ισλαδία, υπήρξαν από πολλών έών οι κυριώτεροι είσαγωγεις πετρελαίων τής Ανατολής. Αι παραδόσεις είς τάς Σκανδιναϊκάς χώρας έφθασαν τό 1958 εις 3 σχεδόν έκατομμύρια τόνων και ένδεχεται έφέτος νά υπέρβούν τά 4 έκατομμύρια τόνων. Η Ιταλία και ή Γαλλία είσηγαγαν τό παρ. έτος 1.000.000 τ. περίπου ρουμανικών και ρωσικών πετρελαίων έκαστη, άλλ' έφέτος αι παραδόσεις είς τήν Ιταλίαν θά είναι αισθητώς άνωτεραι. Αι κατά τό 1958 άγοραι υπό τήν Δυτικής Ιερμανίας 750.000 τόνων (μή συμπεριλαμβανομένων τών έκ τής Ανατολ. Γερμανίας είσαγωγών) ήσαν κατώτεραι τών προβλεφθεισῶν από τήν έν ισχυί έμπορικήν συμφωνίαν, έφέτος ζώμως άντιμετωπίζεται αιση-

σις. Η Αύστρια θά λάβη κατά τό τρέχον έτος 500.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου έκ Ρωσίας, παραχωρουμένου δωρεάν, εις απότισην τού ήμισεος δύκου πετρελαίου, δητερ ή Αύστρια είχε παραδόσεις τήν Σοβιετικής Ένωσεως υπό μορφήν έπανορθώσεων. Υπέγραψεν έπιστης ή Αύστρια συμφωνίας διά τήν είσαγωγήν σημαντικών ποσοτήτων πετρελαίου διά τά έτη 1959-60, ένω τό 1958 είχεν άγοράσει 380.000 τ.

Σημαντικόν γεγονός διά τό έμποριον τού πετρελαίου κατά τό 1958 απετέλεσεν ή παρά τής Σοβιετικής Ένωσεως σύναμις έμπορικων συμφωνίων και συμβολαιών προμηθείας πετρελαίων μετά τριών χωρών τής Νοτίου Αμερικής: Τής Αργεντινής, τής Βραζιλίας και τής Ούρουγουάνης. Κατά τήν διάρκειαν τού έτους έφορτωσην είς τούς ρωσικούς και ρουμανικούς λιμένας τής Μαύρης Θαλάσσης άνω τών 900.000 τόνων πετρελαίου, με προορισμόν λιμένας τής Νοτίου Αμερικής. Αι προμήθειαι αιται, διασίμως δυναται τις νά αναμένεν, ότι θά είναι σημαντικώτεραι κατά τό τρέχον έτος, ένω τό 1957 δεν υπήρχον. Αι παραδόσεις, άλλ' έτέρου, πετρελαίων από χώρας τού Σοβιετικού Συνασπισμού προς προμήθειας ρωσικού πετρελαίου—τό πρώτον συμφέν μετά τόν πόλεμον—τό δε καταπληκτικώτερον, ίσως, πάντων έγκειται είς ένα δοκιμαστικόν φορτίον 15.000 τόνων περίπου, φιούελ διλ, σταθερούς εις θείον περιεκτικότος, άπερ φόρτωση έσχάτως έκ Ρουμανίας με προορισμόν τήν ανατολικήν άκτην τών Ήνωμένων Πολιτειών. Τό Μαρόκον, άλλ' έτέρου, συνήψη κατά τάς άρχας τού 1958 συμφωνίαν μετά τής Σοβιετικής Ένωσεως, εις τήν όποιας ωρίζεται ή άγορά έντος περιόδου διώδεκος μηνών (ληξάσεις τής Απρίλιον έ.) ποσότητος 148.000 τόνων άκαθάρτου ρωσικού πετρελαίου. Φαίνεται, ότι τό μεγαλύτερον τμήμα τής έν λόγω ποσότητος έχει: ήδη παραδοθή. Τούναντίον, αι προμήθειαι πετρελαίου εις τό Ισραήλ, άναστασεισ από τής κρίσεως τού Σουεζ, δεν έχουν είσετι έπαναληφθή, ένω και ή έντασις τών σχέσεων μεταξύ Μόσχας και Βελιγραδίου είχε τόν άντικτον της μέ την διακοπήν τών σοβιετικών πιστώσεων πρός τήν Γιουγκοσλαβίαν και τήν μείσων τών πρός τήν χώραν ταυτή έξαγωγών πρωτοί πετρελαίων και άλλων έμπορευμάτων.

Τό πετρελαίου τού Σοβιετικού Συνασπισμού μικρόν μέχρι τούδιν άπετέλει μέρος τής έμπορικής κινήσεως διολκήρου τού έλευθερου Κόσμου, λαμβανομένην εις τών συνόλω της, μολοντί διά τίνας χώρας έχει μεγάλην πιστοποίησαν. Είς τήν Αίγυπτον, λόγου χάριν, καλύπτει τό ήμισυ σχέδιον τών άναγκων τής καταναλώσεως, εις τήν Φιλλαδίαν πλέον τού ήμισεος και εις τήν Ισλανδίαν τό σύνολον, περίπου. Εξαιρέσει τής Φιλλαδίας, όπου έχουν διαπιστώθη ίδιωτοι συνθήκαι, συμπείτε τών δύο πολέμων, οι ρώσοι δεν έχουν εις τήν έλευθερον Κόσμον έγκαστασάσει διανομής πετρελαίου. Πωλούν, μέσω τών κρατικών όργανοιν τήν έγχωριων διανεμητών ή άκομη και απ' εύθειας εις μεγάλους καταναλωτάς. Μόνον είναι τήν Φιλλαδίαν και από τίνας εις τήν Δανίαν, άλλ' εις τήν Κλίμακα, αι κυριώτεραι έταιροι διανομής — αίτινες, σημειώτεον, διαθέτουν υπεραφθόνους προμηθείας πετρελαίου, προερχομένου έκ τών συνήθων πηγών τών — έδειχθησαν νά πωλούν πετρελαίου τού Σοβιετικού Συνασπισμού. Επείσθησαν πρός τόν πούτο ίν πού τόν κυθερήσεων των, προκειμένου νά συμβαλουν διαπιστώσεισιν τήν έξαγωγικού έμποριον τών χωρών των και τήν άνακούφισιν αυτών από τάς συναλλαγματικώς διυκολίας. Οτι, συνέδη μέ τό Ισραήλ, τήν Γιουγκοσλαβίαν και τήν Δυτικήν Αργεντινήν, άποδεικνει, ίστη δεν δύναται τις νά δασιζεται σταθερώς έπι παραδόσεων έκ τού Σοβιετικού Συνασπισμού, έν περιπτώσει διυχερειών πολιτικής φύσεως. Ούχ' ήττον, ή άγοράσει ίκανότης τού Συνασπισμού διά διομήσανικα προϊόντα και αποικιακά, άτινας, σημειώτεον, κατάστασαν διά τήν πετρελαίου. Η έξαπλωσις άγοράς διλ δυνατώνται μόνος του νά απορροφήση, δημιουργει εύνοικην κατάστασαν διά τήν πωλήσιν πετρελαίων. Η έξαπλωσις άλλ' άγοράς φιούελ διλ δυνατώνται νά έξυπηρηθήση τούς ρώσους, δεδομένου διτερ ήτη είναι εύκολον νά εύρεθη διέξοδος καταναλώσεων.



ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Α.Ε.

ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN

ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 4 Μ. Μ. 29)4,
13)5, 27)5

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ - ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ: Π. Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 15, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΤΗΛ. 470.895 - 40.093

και εις απαντα τά γραφεῖα τοξιδίων

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΛΕΜΗΣΟΝ - ΒΗΡΥΤΤΟΝ - ΠΟΡΤ - ΣΑΐΤ

ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 11 Π. Μ. 6)5, 20)5

Η ΔΙΕΘΝΗΣ NAYTIA ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ

Η ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ Ο.Ε.Ο.Σ.

Εις τὴν σειρὰν τῶν ἔρευνῶν τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ., ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ πεδίου ἐδημοσιεύθη πρὸ τίνος ἡ πέμπτη ἑτησία ἐκθεσίς, αφιερωμένη εἰς τὰς βαλασσούς μεταφοράς. "Ἐνα ἔκ τῶν προβλημάτων, τὰ δότοια θείγονται εἰς τὴν ἐκθεσίαν ἀναφέρεται εἰς τὰς φορτοεκφορτώσεις τῶν πλοίων. Τὸ θέμα τοῦτο ἔχεται στὸν προστιθέμενον παρ' εἰδικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ., 'Ἐκ τῶν στοιχείων, τὰ δότοια συνέλεξεν ἡν λόγῳ ἐπιτροπῆς ἀπὸ τὰς διαφόρους χώρας-μέλη τοῦ Ὀργανισμοῦ, προκύπτει, ὅτι αἱ παρουσιαζόμεναι εἰς τοὺς λιμένας ἀνωμαλίαι κατὰ τὰς φορτοεκφορτώσεις τῶν πλοίων, φέρονται εἰς πέντε, κυρίως, παράγοντας: 1) Τὴν Ἐλλειψιν ἡ στάντινη συγχρονισμένου ἔξοπλισμοῦ. 2) Τὰ ἀνεπτυγμένα χερσαῖα μεταφορικά μέσα μεταξὺ λιμένων καὶ ἐνδοχώρας. 3) Τὰ ἀνεπταρκή, ἐπιστησης, μέσα χειρισμοῦ τῶν φορτίων, οἱ ἀνεπταρκεῖς χώραι ἐναποθεύεσσαν, μὴ ἀνταποκρινομένοι εἰς τὴν αὐξουσαν μεταφορικὴν κίνησιν, ἡ Ἐλλειψις ἐπαρκῶν ἀγύρωδοις μὲν μεγάλα βάθη ὑδάτων καὶ ἄλλων τινῶν μέσων δια μεγάλα ἐν ὑπηρεσίαι σκαφ. 4) Ἡ Ἐλλειψις ἐμπείρων ἐργατῶν. Καὶ 5) Αἱ ἐργατικαὶ ἀνωμαλίαι.

"Ἡ Ἐλλειψις χρηματικῶν μέσων δημιουργεῖ τοὺς πρώτους τρεῖς παράγοντας, τὰ δὲ προβλήματα τῆς χειρωνακτικῆς ἐργασίας τοὺς ὑπόλοιπους. Διεπίστωσαν ἡ ἐπιτροπή, ὅτι αἱ χώραι - μέλη τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ. - ἔχουν βαθεῖαν ἐπίγνωσιν τῆς ἀνάγκης, διόπει συνεχισθῆ καὶ ἀπεκταθῆ εἰς μεγάλην, κατὰ τὸ δυνατόν, κλίμακα, ἡ δελτιώσις τῶν λιμένων των, ἀλλὰ φρονοῦν, ὅτι ἡ σχετικὴ μελέτη πρέπει νὰ ὀλοκληρωθῇ, ὥστε νὰ καλύψῃ καὶ τοὺς λιμένας τῶν χωρῶν - μὴ μελῶν τοῦ Ὀργανισμοῦ. Ἀπὸ τὰς συγκεντρωθέσις ὑπὸ τῆς ἐπιτροπῆς πληροφορίας, συνάγεται, ὅτι αἱ καθυστερήσεις εἰς τοὺς λιμένας χωρῶν-μη μελῶν τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ. εἰναι αὐταὶ καὶ τὰ αἴτια τῶν τὰ ίδια, διόπει καὶ εἰς τὰς χώρας-μέλη. Ἔπι-προσθέτως πρὸς τὰ προαναφερθέντα πέντε αἴτια τῶν καθυστερήσεων εἰς τοὺς λιμένας, ἀναφέρεται καὶ ἐπερος παράγων, φορτιόμενος εἰς διοικητικὰς διατυπώσεις, σχετικὰς μὲν τελωνιακάς ἐγγραφας, ἐγγραφα τοῦ πλοίου κλπ., καθὼς καὶ τὰς περιωρισμένας ὥρας ἐργασίας τῶν οἰκείων ὑπηρεσιῶν. Ἔτερον αἵτιον τῆς ἀνωμαλίας προέρχεται ἀπὸ τὰ μὴ καθαρῶς τοποθετεύμενα σημεία τῶν θεμάτων καὶ ἀπὸ τὰ πολλαπλὰ σημεῖα φορτίου, ἀτίνα δημιουργούνται ἀπλάτενα χρόνου.

Μεγάλαι, κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη, ἐπετεύχθησαν πρόσδοι, εἰς τὸν ἐκ-συγχρονισμὸν καὶ τὴν ἀρτιότητα τῶν μηχανικῶν μέσων τῶν πλοίων διὰ τὰς φορτοεκφορτώσεις, νέα δὲ δόδοι ἡ κολοσθήθησαν εἰς τὰ σχέδια τῶν σκαφῶν, παραλλήλως πρὸς τὰς βελτιώμενας μεθόδους χειρισμοῦ τῶν φορτίων. Ὑπάρχουν τὴν σημεῖον εἰδικεύμενά ἐπιτελεῖς ἀσχολούμενοι μὲν τὴν μελέτην τῶν προδοθημάτων τούτων, ἄτινα καὶ προσδιοίνουν, κατὰ διαφόρους χρονικὰς περιόδους, εἰς συντάσεις πρὸς υιοθέτησιν πρακτικῶν μεθόδων, ὡς, λ.χ., αὐξησιν τῶν μηχανικῶν βοηθητικῶν μέσων τῆς λειτουργίας ἐνός σκάφους, τυπωτοίσιν τοῦ ἑξοπλισμοῦ (ἐπὶ τῆς Ἕρας καὶ ἐπὶ τοῦ πλοίου), συντομισμὸν συσκευασίας καὶ ἐπιθεσεως σημείων (μαρκάρισμα), ἀπλοποίησην ἐγγράφων κλπ. Ἡ ἐπιτροπὴ φρονεῖ, ὅτι αἱ ἀπόψεις αὐτοὶ καλύπτονται ἡδη ἐπαρκῶς. Παρατηρεῖται, δημως, ὅτι τὰ προβλήματα λιμένος δὲν δινάνται νὰ ἐπιλυθούν τελείως, ἐάν ἀπλῶς καὶ μόνον ἀφαιρομούσιν αἱ ἀνωτέρω συστάσεις.

Πιστεύει ἡ ἐπιτροπή, ὅτι ἡ ἐδημοσιεύσης τῆς εἰς τὸ πεδίον τῶν φορτοεκφορτώσεων εἰς τοὺς λιμένας δὲν εἰνε ἀναγκαῖα. Ἡ κατάστασις οὐδέποτε ὑπῆρξε μόνιμος. Αἱ συνήθεις καθυστερήσεις, αἱ παρουσιαζόμεναι ἀπὸ κακοὺς εἰς κακοὺς εἰς διαφόρους λιμένας τοῦ Κόσμου, φέρονται εἰς περιορισμούς προερχομένους ἐξ οικονομικῶν λόγων καὶ ἐκ λόγων χειρωνακτικῆς ἐργασίας, τὰς ἀντιμετωπίζουν δὲ αἱ ἐνδιαφερόντες λιμενικαὶ ἄρχαι. Ἐκεῖ ὅπου αἱ συνήθεις ἀργοτοποίες ἔξακολουθούν νὰ υφίστανται ἐπιμόνως καὶ ὅπου τὰ μέσα τοῦ λιμένος δὲν εἰνε ἱκανοποιητικά, ἐκεῖ, ὁκριδώς, αἱ καθυστερήσεις ὑφείλονται εἰς τὰς ἀνωτέρω σημειώσισας αἵτιας. Ἀναφορικῶς, ἐν τούτοις, μὲ διάφορα προγράμματα βοηθείας, ἄτινα καταρτίζονται ὑπὸ χωρῶν καὶ τὰ δότοια ὑποβάλλονται ἢ πρόκειται νὰ ὑποβληθοῦν εἰς τὸ μέλλον πρὸς μελέτην παρ' ἐπιτροπῶν ἐντός τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ. ἢ καὶ ἐκεῖ αὐτοῦ — ὡς, π. χ., τὸ 4ον πρόγραμμα τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, τὸ πρόγραμμα τοῦ Κολόμβου, τὰ προγράμματα δι' ὑποαναπτύκτους χώρας κλπ. — Ἡ ἐπιτροπὴ θὰ ἐπεθυμεῖ νὰ τὰ ἔξετάῃ, διόπει καὶ πάν τοργράμμα ἀναπτύξεως λιμένος.

YOUR AGENTS IN ITALY

REGULAR LINER
AND
GENERAL SHIPPING AGENTS

Consignments invited

For any information regarding
ITALIAN PORTS
please apply to:

THE MEDITERRANEAN
& OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S. p. A.



Head Office: Via Balbi 30, GENOA
Tel.: 67.541 (5 lines) - Cables: "MEDOV" GENOA

Εἰς εἰδικάς τινας περιπτώσεις ἡ ἐπιτροπὴ θὰ συνίστα τὴν ἀνάγκην, ὅπου διδεται διαθέσις τῆς προτιμήσεως εἰς προγράμματα ἀποθέλεοντα εἰς δελτιώσεις λιμένων, ἀπόνα, πέραν τῆς προσπορίσεως ὀφελητικῶν εἰς τὴν ἐνδοχώραν τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ. καὶ γενικώτερον εἰς αὐτὴν ταύπην ναυτιλίαν.

"Οσον ἀφορὰ τὸ πρόβλημα «διακρίσεως σημαίας», παραπτεῖται εἰς τὴν ἐκθεσιν, ὅτι αἱ πραγματικαὶ καὶ εὔθυναι ὑπηρεσίαι τῆς ναυτιλίας δυνατεῖς νὰ ἐπιτευχθῶν μόνον, ἀνὰ τὰ πλοῖα — ἀνεξαρτήτως τῆς σημαίας — συναγωγίζονται ἐλευθέρως ἀνὰ τὸν Κόσμον πρὸς ἔξασφαλίαν φορτίου. Ἐπέμβασις τῶν κυβερνήσεων εἰς τὴν σφαίραν ταύπην, διὰ μονοπλεύρων ἡ διμερῶν διευθετήσεων, ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τὴν παράλυσιν παντὸς πραγματικοῦ συστήματος διὰ τὴν ἐργασίαν τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας. Προκαλεῖ μὴ ἀναγκαῖα ταξιδίαν ὑπὸ ἔρμην καὶ συντελεῖ εἰς τὴν ἀντιοκονομικήν χρήσην τῆς χωρητικότητας, γεγονός ὅπερ, ἀναποθεύκτως, δημιουργεῖ ὑφράξιον κόστος μεταφορᾶς.

Μέτα τὸν τελευταῖον πόλεμον, ὡς ἀρχή τῆς ναυτιλίας δηρισεν δολονί, διὰ παγκοσμίαν διὰ διοικητικῶν καὶ ἄλλης φύσεως κρατικῶν μέτρων εἰς διαφόρους χώρας, χρέων τῆς προστασίας τῶν ἐθνικῶν των στόλων ἡ ἀκόμη καὶ πρὸς δημιουργίαν τοιούτων. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις, αἱ χώραι εἰναι νέαι διὰ τὴν οἰκογένειαν τῶν ναυτικῶν ἐθνῶν καὶ συνεργότεραν τοὺς στόλους των ἡ διὰ λόγους γοντρου ἡ διότι πιστεύουν, ὅτι δι' αὐτῶν ἔξασφαλίζεται, ἐν περιπτώσει πολέμου, ὁ ἀνεφοδιασμός των. Διὰ τὸν ἐν λόγῳ μέτρων διακρίσεως, ἡσκήθη καὶ ἀσκεῖται πολιτικὴ εύνουσα τὰς ἐθνικὰ πλοιαὶ ἐνίων χωρῶν ἐναντίον τῶν πλοιῶν ἐτέρων χωρῶν. Ἡ ἐπιτροπὴ ἐξήτασεν ἐπιμελῶς δλας τὰς περιπτώσεις «διακρίσεως σημαίας», αἵτιοι ἐπέσυραν τὴν προσοχήν τῆς καὶ προέδρη εἰς ἐνέργειας, διότι τοῦτο ἦτο δυνατόν.

Συνοψίουσα ἡ ἐκθεσις εἰς εἰδικὸν κεφάλαιον τὰ τῆς ἔξελιξεως τῆς ναυτιλίας, ἀναφέρει, ὅτι μεταξὺ τῶν μέσων τοῦ 1957 καὶ τῶν μέσων τοῦ 1958, διὰ παγκοσμίους μηδιαρικούς στόλους ἐνεφάνισεν αὐξησην 7% καὶ διὰ σκάφη 31.2 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός, ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 20%, περίπου, τοῦ ὑπάρχοντος στόλου, ἐτέλουν ὑπὸ ναυπήγησιν ἡ παραγγελίαν.

Ἀναφέρεται περαιτέρω, ὅτι ἡ ἐπιτροπὴ ἔξακολουθεῖ νὰ ἔξετάῃ ὅλας τὰ περιπτώσεις «διακρίσεως σημαίας» καὶ ἔχει ἔλθει εἰς ἐπαφὴν ἐπὶ τὸ διεύθυντος τούτου μὲ διαφόρους κυβερνήσεις, σημεώνασσα ἐπιτυχὴ ἀποτελέσματα. Διὰ τὰς νηολογήσεις ὑπὸ «σημαίας εύκολιάς», ἡ ἐπιτροπὴ ἀναφέρει, ὅτι τὸ ζῆτημα τοῦτο παρεπέμφθη εἰς τὰς κυβερνήσεις τῶν χωρῶν μελῶν τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ. Πάντως — τονίζεται ἐν καταλεῖδῃ: — Ἡ ἐπιτροπὴ φρονεῖ, ὅτι τὸ θέμα τοῦτο διανύει ἡδη ἐνα στάδιον, καθ' ὅ συνεδρία δύνανται νὰ ὑποστηριχθῇ εἰδικὴ ἐνέργεια ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου. πιστεύει, δημως, ὅτι ἐκάστη κυβερνήσης θὰ ἤδυνατο, ίσως, νὰ προδι εἰς ἐνέργειας, διὰ τῶν δόποιν τοῦ θὰ ηγέναντο τὰ ὠφελήματα ὑπὲρ τῆς ἔθνικης τῆς σημαίας.

ΕΙΣ ΤΗΝ GERMANIAN

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
**ORIENT FRACHTKONTOR
MOSNY & CO**

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΞΥΑΣ - F. MOSNY

SHIPS AGENTS, CHARTERING,
CONTRACTORS FOR NEWBUILDINGS
SALE AND PURCHASE OF SHIPS
REPRESENTATIVES OF

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε.
EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11	Tel. 346022)24	Telex.
Stubbenhuk 10	Priv. 622552	0211007
BREMEN 1	Tel. 25447	Telex.
Schlachte 15)18	Priv. 46176	0244620
BREMERHAVEN	Tel. 2597	Telex.
Kaiserhafen	Priv. 5841	023876
BRAKE	Tel. 510	Telex.
Norderdeich 4-5	Priv. 510	0244620
NORDENHAM	Tel. 2651	Telex.
P.O.B. 98	Priv. 2651	0244620
EMDEN	Tel. 2391	Telex.
Nesserlanderstr. 1	Priv. 2392	027823
WILHELMSHAVEN	Tel. 5833)35	Telex.
Ebertstrasse 124	Priv. 3245	025375

TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at: LUBECK KIEL

NAYTIKAI ΔΙΚΑΙ

— ΑΠΩΛΕΙΑ ΧΡΟΝΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ

Ἐνώπιον ἀγγειού δικαστηρίου ἔξεδικασθεῖται ἐνδιφέρουσα διενεξις αναφείσα μεταξύ τῆς Γαλλία - Τυνησιακῆς Ἐ'Εποπτικῆς Ἔταιρις καὶ τῆς κυβερνήσεως τῆς Κεϋλάνης, ἀναφορικῶς μὲ τὴν ναυλώσαν ἐνὸς σκάφους τῆς πρώτης διὰ τὴν μεταφορὰν τημήστος φορτίου ἀλεύρων εἰς σάκκους ἀπό Ἀμβέρσαν καὶ Βορδόν εἰς Κολόμπο, μέχρι λογαριασμῶν τῆς δευτέρας. Εἰς μίαν διάταξιν τοῦ ναυλοσυμφώνου καθωρίζετο, ότι χρόνος ἀποδεσθείη μετά τὴν ἀγυρκοδοσίαν τοῦ πλοίου εἰς λιμένα, ἔδει νὰ ἡζημιώνεται διὰ 250 λιρῶν ἡμεροσίων, τῶν πλοιοκτητῶν ἔχοντων τὴν λευθερίαν συμπληρώσεως τοῦ φορτίου δι', ἔτερας ἐμπορευμάτων. Τὸ σκάφος κατέπλευσεν εἰς τὴν Ἀμβέρσαν καὶ ἀκολούθως εἰς Βορδόν, φορτώσαν εἰς τοὺς δύο αὐτοὺς λιμένας 4338 τόν. ἀλεύρων εἰς σάκκους, οἵτινες καὶ κατενεμήθησαν εἰς τὰ πέντε τοῦ πλοίου. Κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ναυλοσυμφώνου, τὸ σκάφος κατὰ τὸ ταξιδίον του πρὸς τὸ Κολόμπο προσῆγγισεν εἰς Πόρτ Σαΐδ, ὅπου παρέλθει μερίδα φορτίου ἐτοιμασθεῖσαν εἰς τρία ἑκατόντα τόν, φακῆς καὶ ἄλλων εἰδῶν, ἀτίνα καὶ ἐστοιθάχθησαν εἰς τρία ἑκατόντα τόν του.

"Αμα τὸ κατάπλω εἰς Κολόμπι παρεσχέθη ἐγκαιρίων η ειδοποίησις, διτὶ τὸ σκάφος εἶναι ἔτοιμον πρός ἑκόφτωσιν, λόγῳ, δημώς, συμφορτώσεως πλοίουν, εἰς τὸν λίμενα, δὲν ἡδυνθῆ νὰ τεθῇ εἰς θέσιν ἑκόφτωσεως, εἰλή̄ μετά πάροδον ἔξι ἡμέρων. Ἡ ἑκόφτωσις ἐπερατώθη μετά δέκα περίπου ἡμέρας. Ὕγερθσαν ἀμφιστηπτοῖς τινὲς ἐπὶ τῶν διστάξεων τοῦ ναυλουμψιφύου καὶ οἱ ναυλωταὶ κατεκράτησαν τυμά τι τοῦ ναύλου, μέχρις ἐπιλύσεως τῆς διενέξεως. Ἔνο τῶν πρὸς δισταύλους πρότιμαχον θεμάτων ἐπήγαγεν ἀπὸ τὴν ὑποχρέωσιν τῶν ναυλωτῶν πρόδρομον καταβολὴν ἐπισταλίων. δηλαδὴ ἀποκήμωσεως δι' ἀπάλειαν χρόνου. "Υπεστήριξαν οἱ ναυλωταί, διτὶ ήσαν ὑπόλογοι μάνον δι' ἐπισταλίας διάτα 2) 5 τοῦ ἀπόδεσθέντος ὑπὸ τοῦ πλοίου χρόνου, ἐν ἀναμονῇ θέσεως πρὸς ἑκόφτωσιν, μὲ τὸ αἴτιολογικόν, διτὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς περιόδου ταύτης τρία ἐκ τῶν πέντε κιτῶν ἔχοντα φορτωθεῖ ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν δι' ἄλλου φορτίου, στοιχαθέντος ἀνώθι τοῦ ἐξ ἀλεύρων φορτίου τῶν αιωλωτῶν. Βάσει τῆς ἀπόφεως των ταυτης, οἱ ναυλωταὶ ὑπελόγισαν, διτὶ εἰς ὑπεύθυνοι διὰ πληρωμὴν ἐπισταλίων ἐποσοῦ 829 λίρων. Οἱ πλοιοκτηταὶ ἀφ' ἑτέρου υπεστήριξαν, διτὶ ἐδίκαιοιντο ἐπισταλίων δι' ἡμέρας, 12 ὥρας καὶ 22 λεπτά, συμποσουμένων εἰς 1878 λίρας. Ταξι- ἐπισταλίας ταύτας ἐδίκαιοιντο — ὡς Ισχυρίσθησαν — διὰ τὴν ἀπολε- οθέ τα χρόνον ἐν ἀναμονῇ τῆς ἀγύκυρωδίας τοῦ σκάφους εἰς θέσιν ἑκόφτωσεως, καθὼς καὶ διὰ τὸν χρόνον δοτις τα κατηγαλώθη διὰ τὴν ἑκόφτωσην των τοφίου τῶν ναυλωτῶν καὶ τοῦ φορτίου τῶν πλοιοκτητῶν, διαιρουμένου ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ τονώτ.

Κατό τὴν προηγηθείσαν τῆς δικῆς διαιτησίαν, εἶχαν ἐκδοθή ἀπόφασις καθ' ἣν ὁ διαιτητής οὐδέμιαν τῷ ἀνω ὑποστηριχθείσων ἀπό τους διαιδίκους ἀπόφευκαν ἡπάσαθν. παραπτηρήσας, ἢ η εἰδοποίησις «περιέ-
έτοιμου» τοῦ σκάφους πούδε ἐκφόρτωσιν ἐπέδοθη, πρὶν ἢ τὸ σκάφος εἴνε-
ταιούμον. γεγονός, δηλαδή, ὅπερ, κατὰ τὴν γνώμην τοῦ διαιτητοῦ, δὲν
ἦτο ἐπιτρεπτόν. «Εκοινοὶ ή διαιτητική ἀπόφασις, διτὶ οἱ πλοιοκτήται δὲν
είχον δικαίωμα νὰ ἀξιώσουν ἀπόζημιῶσιν δι」 ἀπόλεισαν χρόνου ἐπει
ἀναμονής τοῦ πλοίου εἰς Κολόμπο, διότι μέρος τοῦ φορτίου τῶν ναυλω-
τῶν είχε στοιβαχθῆ κάτωθι ἔτερου φορτίου παραληφθεῖτος διὰ λογαρια-
σμὸν τῶν πλοιοκτητῶν. 'Ο διαιτητής ἀνέγνωσε διὰ τῆς ἀπόφασής του
τοῦ ταύτης ἀπόζημιῶσιν 160 λιρῶν ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν διὰ ταχυτέρων
ἐκφόρτωσιν, μολονότι οἱ ναυλωταὶ οὐδέποτε εἶχαν ἐγείρει τοιαύτην ἀ-
ξίωσιν.

Ἐκδίδων τὴν ἀπόφασιν του δὲ δικαστῆς Μάκ-Ναΐρ ἐτόνισεν, ὅτι ὁ διαι-
τητής, ἀναγνωρίζων ἀποζημίωσιν διὰ ταχυτέρων ἐκφόρτωσιν, ὑπερέβη
τὰ δρίς τῆς δικαιοδοσίας του Ἀπεφάσισεν δικαστής πάντως νὰ μὴ
παραμεριστὴ τὴν διαιτητικὴν ἀπόφασιν, ἀλλὰ νὰ διατάξῃ τὴν διόρθωσιν
της. ὑποδεικνύων δῆπας αὐτὴν τροποποιηθῆ, ὡς πρὸς τοὺς ἀοιδούς, οὐ-
τῶς δύστε νὰ ἔξαλειμθῇ ἡ ἀναγνωρισθεῖσα ὑπέρ των ναυλωτῶν ἀποζη-
μίωσις τῶν 160 λιρῶν διὰ ταχυτέρων ἐκφόρτωσιν. Τὴν ἀσητηνὸν χορηγίην
πεως τοῦ ποσοῦ τούτου εἰς τοὺς ναυλωτάς ἐστήσιεν δικαστής εἰς τὰ
ὅτι οὐδεμίᾳ ἔκ μέσους αὐτῶν ἡγέθει ἐντὸς διηπάντων — καὶ ἀπασά-
δεκτος. «Οσσον ἀφορᾶ τὰς ἐπισταλίσας, ή διαιτητικὴ ἀπόφασις ἐκηρύχθη
ἴσημος.

— ΑΜΟΙΒΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ

Τό "Αγγλικὸν Ναυαρχεῖον" πηγείρειν ἀγωγὴν ἐναντίον τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ μικροῦ δεξαμενοπλοίου "Άμιτυς" καὶ τῶν παραληπτῶν τοῦ φορτίου του, ἀξιούν σώστρα διὰ παρασχεθῆσαν Βοήθειαν. Τό "Άμιτυς" χωροτά-
κότητος 1000 τόνων γκρός καὶ θέσον φορτίου φοινικελάδιον, ἐνεπλάκη
εἰς κακοκαιρίαν καὶ συνεπείᾳ ἀνωμαλίας εἰς τὰς μηχανάς του ἐξήτησε
Βοήθειαν. Οἱ πλοιοκτῆται ἀπομύθησαν εἰς τὸ Βασιλικὸν Ναυτικὸν, διπέρ
καὶ ἀπέστειλεν εἰς Βοήθειαν τοῦ δεξαμενοπλοίου τὴν ναρκοσυλλέκτιδα
"Οὐένη" 1300 τόνων καὶ τὸ ρυμουλκὸν-ναυαγιογνωστικὸν ἄνοικτῆς Βα-
λάσπος "Ρέστιβ". Τὸ πρώτον σκάφος προσέδεσε τὸ "Άμιτυς" καὶ τὸ ἔρ-
μυμαλκὺν ἐντὸς δύο ὠρῶν εἰς ἀπόστασιν 20 μιλίων, μέχρι τοῦ ἀγκυ-
ροβολίου. Ξέωσι τοῦ Πόρτλαντ Μπίλ. Κατὰ τὴν ἐργασίαν ταῦτην, τὸ
ουμουλκὸν συνώθευε.

Η άξια τού «Αμίτυ» και τού φορτίου του άνήρχετο, συνυπολογιζομένου και τού ναύλου, εἰς 109.397 λίρας, ή άξια τού «Οὐένη» 290.000 λίρας και ή άξια τού «Ρέστιβ» εἰς 100.000 λίρας. Οι πλοιοκτήται που ανήκουν στην Ελλάδα ήταν το «Αμίτυ» υπεστρίχειν, όπι η ζημιά εἰς τὰς μηχανας του τάνκερ δὲν ήταν μεγαλύτερη μιάς έπισκευής της πλήρης, καθόσον μάλιστα ύπροχον ἐπὶ τού πλοίου τά άναγκαιόν ἀνταλλακτικό και ὅτι, πράγματι, διεξήχθησαν αποπληγμένη κινδύνων η δυσχερείων. 'Αφ' ἔτέρου, διὰ λογαριασμού τού Ναυαρχείου, τών άξιωματικών και τῶν πληρωμάτων τῶν δύο Βοηθητικών τού στόλου ύπερτρίχθη, ὅτι τὸ «Αμίτυ» ἄν και διέθετε, μετά τὴν ζημιάν ποὺ ύπεστη, κινητήριον δύναμιν, ἐν τούτοις ή ἐνέογεια ταῦτης ἀκρώς περιωδισμένη και ὅτι, ἄν ἐγίνετο ἀπότοπειρα ἀγύρωδοβολίας τού σκάφους, ή ἄγκυρα δὲν θὰ ἐκράτει, ὑπὸ τὰς υφισταμένας καιρικὰς συνθήκας.

Ο δικαστής αναγνωρίσας διά σώματα ποσόν 3700 λιρών, λόγω παρασχετισών υπηρεσιών διασώσεως, παρετήρησε μεταξύ άλλων, ότι είχε οιας καιρικάς συνθήκας εύρεθη έκτεινεμένον το «Άμιτυ», δεν διέθετε

αξιόλογον κινητήριον δύναμιν και έφερετο άκυρερην πρὸς τὴν Ἑρμῆν
μὲ ταχύτητα «ἀντέωρας τοῦ ἐνός μιλίου καθ' ὅραν». Κατὰ τὴν γνώμην
τοῦ δικαστοῦ, θά ήδύνατο βεβαίως τὸ σκάφος νὰ ποντίσῃ τὰς ἀγκύρας
τοῦ, ήδη ὅμως ἀμφιβολοῦν, ἀν αὐταὶ θὰ τὸ συνεκράπουν, διότε τὸ «Αἱμι-
τυ» θὰ ἔδωκειλεν ἐπὶ τῆς ἀκτῆς. «Οσον ἀφορᾶ τὴν ἐπισκευὴν τῆς ζημιάς
ὑπὸ τοῦ πληρώματος, ὁ δικαστὴς ἔκρινε, διτὶ θὰ ἥδυνατο τὸ πληρωμα-
νὰ ἑκτέλεσθη τὴν ἐργασίαν ταύτην ἐντὸς δύο ὡρῶν, ἀν τὸ σκάφος ήτο ἦγκυο-
ροβολημένον καὶ αἱ ἀγκύραι τὸ συνεκράπουν. Περαιών ό δικαστὴς ὑπέ-
μνησεν, διτὶ οἱ πλοιοκτῆται — μετά σκέψιν βεβαιῶς — ἔζητησαν τὴν
Βοήθειαν τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ, ἀπαξ δὲ ζητήσαντες καὶ λαδοντες
τὴν Βοήθειαν ταύτην — Βοήθειαν πολυδιάπονον — θὰ ἐπρεπε νό γνωρί-
ζουν, διτὶ θὰ ἐπήρησαν.

ΒΕΛΓΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

– Η ΕΥΘΥΝΗ ΔΙΑ ΤΑ ΧΡΕΗ ΤΩΝ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΤΩΝ

Ἐνύπιον τῶν δελγικῶν δικαστηρίων ἔξεδικάσθη πρὸ τίνος ὑπόθεσος ἀνασφερομένη εἰς οὐθόνην διὰ χρέου ἀνάκινησιστων χρονοναύλωτάν, ὡς διαχειρίστων πλοίου. Τὸ ποσὸν τῆς διενέξεως ἀνήρχετο εἰς 1864.617 δελγικά φράγκα καὶ προήρχετο ἀπὸ ἔργασίων στοιβασίας ἐν Ἀμέρεσῃ. Τὰ ἐν προκειμένῳ γεγονότα, ὡς ἀνεγράφησαν εἰς τὴν μηνιαίαν ἐγκύλιον τῆς «Βελγικῆς καὶ Διεθνῆς Ναυτικῆς Διαστάκεψεως», εἶχον ὡς ἔξης : Τὸ ὑπὸ ἀγγλικήν σημαίαν φορητόν «Πήγερτσαρ» είχε ναυλωθεῖ διὰ ὀδόκεο μῆνας εἰς μίαν παναμαϊκήν ἐπιχείρησιν, ητὶς τὸ ὑπεναύλωσεν εἰς τὸ «Γαλλο-Βελγικὸν Λόϋδ, Α.Ε.» (τῆς Ἀμέρεστος) δι’ ἕνα ταξίδιον μεταφορᾶς γενικών φορτίου ἀπὸ τὴν Ἀμέρεσαν εἰς τὴν Αὔστρην λιαν. Οἱ ὑποκυλωταὶ δώρισαν ἑστούς ὡς πράκτορας καὶ ἀνέθεσαν τὴν στοιβασίαν τοῦ φορτίου εἰς τὴν ἑταῖριαν «Καμίλ Γκίλσεν». Οἱ λογαριασμός διὰ τὴν φόρτων ανῆλθεν εἰς τὸ ἀνώτερω ποσὸν, ὅλῃ ὁ ὑπόνυμος λιαν εὑρέθησαν ἐν ἀδυναμίᾳ νόο πληρότους καὶ ἐι συνεχείᾳ ἐκηρύχυσαν εἰς πτώχευσιν. Κατόπιν τούτου, ἡ ἀνεργήσασα τὴν στοιβασίαν ἑταῖρια ἐνήγαγε τοὺς πλοιοκτήτας, ἐπὶ τῇ δάσει τῆς συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν, περὶ τοῦ δικαιώματος παρακρατήσεως τοῦ σκάφους. Τὸ Ἐμποροδρόμειον τῆς Ἀμέρεστος ἐκηρύχθη ὑπὲρ τῆς ἀξιώσεως τῆς ἐναγύσθειας ἑταῖριας, ἀλλὰ τὸ ἀνώτερον δικαστήριον ἀνέτρεψε τὴν πρωτότοτον απόφασιν.

Κατόπιν τὴν ἐφετειακὴν ἀπόφασιν, «δέν εἶνε δυνατὸν νὰ γίνη δεκτὸν — ως ἀνέφερεν ἡ πρωτόδικος ἀπόφασις—ὅτι οἱ πλοιοκτῆται δέν ἦσαν μὲν προσωπικῶν ὑπεύθυνοι, ἀλλὰ πράγματι καθίσταντο ὑπεύθυνοι ἔτοι μὲν συνδέσμου, δυστὶ ἐδημιουργεῖτο διὰ τοῦ πλοίου. Τούναντίον, διὰ νὰ ὑπάρξῃ εὐθύνη τῶν πλοιοκτητῶν, πρέπει νὰ ύφιστασται προσωπικὴ πρᾶξις, ἥτις ἐνέργεια ἔχει μέρους τῶν πλοιοκτητῶν, τῶν ἀντιπροσώπων των ἢ τοὺς πλοιάρχου.» Οταν λέγεται, ὅτι τὸ πλοίον εἶνε ὑπεύθυνον διὰ τὰ τέλη καὶ τὰς ἐνεργείας τάξ ἀπαιτουμένας διὰ τὴν διατήρησιν τοῦ πλοίου καὶ τὴν συνέγεισιν τοῦ ταξιδίου, τούτῳ ἔχει μεταφορικὴν ἔννοιαν καὶ δὲν σημαίνει, ὅτι ὁ πλοιοκτῆτης εἶνε αὐτομάτας συνδεσμένος διὰ τῆς εὐθύνης τάυτης, ὅταν αἱ ἐνέργειαι δέν ἐγένοντο ὑπὸ τοῦ πλοιοκτητοῦ ἢ τοῦ πλοιάρχου...».

Τό άνωτερον δικαστήριον ἔκρινεν, διτὶ δὲν πρέπει τις νὰ παραβάλλῃ
ἰποχρεώσεις, δινάμει φορτωτικῆς ἐκδιδομένης ὑπὸ ναυλωτῶν, μὲν ὑπὸ¹
χρεώσεις ἀπόρρετα σύμβολαιον στοιβασίας, ἐπὶ πλέον δὲ διτὶ στοιβακταὶ «ἄνωισθιβόλως ἐγνώριζον...» διτὶ (τὸ «Γαλλο-Βελγικὸν λό-
ῦδον») ἡτο ὁ ναυλωτής, δι μεταφέρων φορτίον δι' ἕδιον λογαριασμὸν. 'Ε-
γνώριζον, ἐπίσης, οι στοιβακταὶ, διτὶ ἡ ἐταιρία αὐτῆς (τὸ Γαλλο-Βελγι-
κὸν λόῦδον) δὲν ἡτο πλοιοκτήτρια τοῦ σκάφους». 'Απέκειτο, δημε, εἰς
αὐτοὺς νὰ δεσμωθοῦν, ἄν δι πλοίαρχος ή οι πλοιοκτήται είχον, πράγματα
τι, διώσει εἰς τοὺς ναυλωτάς δδηγίας νὰ ισυνάψουν συμβόλαιον στοιβα-
σίας...».

“Η ένάγουσα έταιρια στοιβαίας έφεσίβαλε την άποφασιν ταύτην εις τό Ανώτατον Δικαστήριον, όπερ, δημοσ., έπεκύρωσε τάς υπό τού Έφετού τείσιον αρχάς, με τὴν προσθήκην, διτὶ «...η ιδίοτης ἀπλῶς τῷ πλοιοκτήτῳ δὲν εἰναι ἀρκετή, ποτας καταστῆσῃ αὐτοὺς ὑπολόγους διό τές ἀπονομώσεις τῶν ναιμάτων».

τας υποχρεώσεων των ναυλωτών.

Η «Βατλική και Διεθνής Ναυτική Διάστρεψη» προσθέτει είς τὴν ἔγκυην κλιόν της, διτί καὶ εἰς τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας ἔχει ἐκδοθῆ ἀπόφασιν ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν, εἰς μίαν περίπτωσιν, καθ' ἣν Οἶκος στοιβασίας ἐκρίθη ὡς μὴ ἔχον τὸ δικαιώματα νὰ ἐπιβάλῃ κατακράτησιν σκάφους δι-
κτηπρεσίστων στοιβασίας, παρασχεθείσας δυνάμει συμβολαίου μετά χρο-
νουαπολεμών

HELLENIC SHIPSUPPLY
BREMEN
N. C. FOTOU

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΝ BREMEN,

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

Νωπά καὶ ξηρὰ ἐφόδια, ἐφόδια Τράνζι

ύλικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ

Office : Bremen 13, Waller Heer Str. 213 Night Phone : N. Fotou 44819
Telephones: 80656, 80657 Telegrams: FOTOU, Brem

ΙΟΝΙΚΗ & ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

(Προελθούσα έκ συγχωνεύσεως τῶν ἐν Ἑλλάδι Καταστημάτων τῆς Ἰονικῆς Τραπέζης Λτδ,
[δρυθείσης τῷ 1839 καὶ τῆς Λαϊκῆς Τραπέζης Α.Ε., [δρυθείσης τῷ 1905].

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ Δ/ΝΣΙΣ: "ΙΟΝΡΟΡΒΑΝΚ,,

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ

Οδός Πειραιώς 18
Λεωφ. Βενιζέλου 45

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ & ΠΕΡΙΧΩΡΩΝ

ΟΜΟΝΟΙΑΣ	Οδός Αγίου Κωνσταντίνου 8
ΕΡΜΟΥ	» Ερμού 34α
ΠΛΑΚΑΣ	» Αδριανού 124
ΝΕΑΣ ΣΜΥΡΝΗΣ	» Ειρήνης 6
ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ	
ΚΗΦΙΣΙΑΣ	

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Οδός Φίλωνος 45
» Ναυρίνου

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ

ΑΙΓΑΙΟΝ		ΚΑΤΕΡΙΝΗ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ		ΚΕΡΚΥΡΑ
ΑΡΓΟΣ		ΚΙΑΤΟΝ
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ		ΛΑΜΙΑ
ΒΟΛΟΣ		ΛΑΡΙΣΑ
ΖΑΚΥΝΘΟΣ		ΜΥΤΙΛΗΝΗ
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	δδός 25 Αύγουστου	ΝΑΥΠΛΙΟΝ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	» Καλοκαιρινού	ΠΑΤΡΑΙ
»	» Φ. Ρωϊσβελτ 7	ΡΟΔΑΣ
»	» "Ι. Δραγούμη 15	ΣΕΡΡΑΙ
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	Πλατεία Η. Μεταξά 10	ΣΠΑΡΤΗ
ΚΑΒΑΛΑ		ΤΡΙΠΟΛΙΣ
ΚΑΛΑΜΑΙ		ΧΑΝΙΑ
ΚΑΛΥΜΝΟΣ		ΧΙΟΣ

ΠΥΚΝΟΝ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩ

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΠΑΣΗΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ Κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Απρίλιος. — 'Η θέσις της ναυλαγοράς και διά το πρόσφατον έτος προβλέπεται, ότι θα χειροτερεύσῃ. Νεότευκτα σκάφη πλέον του 1.000.000 τόνων θα προστεθούν εις τα υπάρχοντα μέχρι τέλους του έτους, ένω αι μεταφοραὶ γαιανθράκων άναμενεται να περιορισθούν και τα καθημερινώς έμφαντζόμενα εις την άγοραν ειδικά σκάφη — κυρίως μεταλλοφόρα — θα αφαιροῦν έργασιαν από πολλά τράματα.

— Τὰ σιτοφορία μεταφέρονται πλέον, κατ' ἀξιόλογον προσστόν, μὲ δεξαμενόποια καὶ αἱ μετατροπαὶ τάνκερς «T.2» εἰς φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου τῶν 21.000 τόνων, αὐξάνουν βραδέως, ἀλλὰ σταθερώς. Τὰ πετρέλαια τῆς Σαχάρας καὶ ὁ μέγας πετρελαιαγογὸς Μασσαλίας — Ρούρ, πρόκειται ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἔτων να μείωσουν τὰς ἔργασιας τῶν τάνκερων. 'Εξ ἄλλου ὁ ρωτικὸς πετρελαιαγογὸς τοῦ παλαιοῦ Μεμελ ἐπὶ τῆς Βαλτικῆς, θα τροφοδοτή μὲ ἄφθονον πετρέλαιον τὰς σκανδινανικὰς χώρας.

• Οι "Αγγλοι ἀσφαλισταί, μὲ τὰς δικαίας ἐν μέρει ἀξιώσεις των, περὶ αὐξήσεων τῶν ἀσφαλιστρῶν ἀπὸ 25 ἕως 200 %, ἔφεραν εἰς δύσκολον θέσιν καὶ αὐτὰ τὰ ναυλωμένα μὲ μακροχρόνια συμβόλαια σκάφη. Αἱ ζημίαι, ἀτυχῶς, εἰς τὰ νεότευκτα ἐλληνικής ιδιοκτησίας λιθεριανὰ διαπιστούνται σημαντικῶς ἀνώτεραι, ἐναντὶ τῶν ἀντιστοίχων ἀγγλικῶν καὶ σκανδινανικῶν πλοίων.

— Κυρώσεις ἀφ' ἑτέρου κατὸ τὰς ὑπευθύνων διὰ τὰς ζημίας αὐτὰς μηχανικῶν καὶ πλοιάρχων δὲν υπάρχουν. Τὰ ἐν λόγῳ δυσμενὴ ἀποτελέσματα ἔρχονται ὑπὸ τὸ φῶς τῆς ἐπαγγελματικῆς ἀδιαφορίας τῶν ἐφοπλιστῶν.

— Οὐδεὶς γνωρίζει ποῦ καὶ πότε αἱ αὐξήσεις τῶν ἀσφαλιστρῶν θὰ σταματήσουν, ἐνώ ἀπομάκρυνοις ἀπὸ τῆς ἀγγλικῆς ἀγορᾶς δὲν θεωρεῖται εὔκολος. Πλέοντοι δανεισταὶ ἀντιδροῦν. Εἰναι πιθανόν αἱ αὐξήσεις αὐταὶ να προκαλέσουν μεγαλυτέρας ζημίας εἰς τὴν ναυτιλίαν, παρ', ὅσον ἡ ἀλλαγὴ τῆς πορείας τῆς στρουθοκαμήλου.

— Τὸ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίον ἀποστερεῖται τῆς συναγωνιστικῆς τοῦ Ικανοπότη. 'Υπὸ τὰς ἀνωτέρω συνθήκας, ἐνδείκνυται ριζικὴ ἀλλαγὴ τῆς πορείας τῆς στρουθοκαμήλου', τὴν ὅποιαν δῦο σχεδόν ἡκολούθησαν μέχρι σήμερον.

• Διὰ τὰς περισσοτέρας χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἡ προσπτικὴ διὰ τὴν οικονομικὴν τῶν καταστασῶν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θεωρεῖται «μετρίας καλής βαίνουσα πρὸς περαιτέρω βελτίωσιν». Αὐτὸν εἶναι τὸ συμπέρασμα μᾶς μελέτης τοῦ τημπατοῦ οἰκονομικῶν ἔρευνῶν τῆς Τραπέζης Τζέζ Μανχάτταν. Τὰ ἀναλυτικῶτερα κατὰ χώρας συμπεράσματα τῆς ἐν λόγῳ μελέτης, ἔχουν ὡς ἔξις:

— ΔΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΝΙΑ: Τὸ 1959 θα εἶναι διὰ τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν τὰ καλὸν ἔτος. Μολονότι ἡ παραγωγὴ ἐσημείσεις κατὰ Δεκέμβριον καὶ Ιανουάριον μίαν πτώσιν μεγαλυτέραν τῆς συνήθους ἀποκρικῆς μειώσεως, ἐν τούτοις ἡ πτώσις αὐτὴ δὲν θεωρεῖται σύνθητης, δεδομένης τῆς προηγηθείσης περιόδου ἐπεκτάσεων τῶν ἔργασιν.

— ΓΑΛΛΙΑ: 'Ανεξαρτήτως τῶν ληφθέντων ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως οἰκονομικῶν μετρῶν, ἡ γαλλικὴ οἰκονομία, αὐτὴ καθ' ἐσαύτην, εἶναι βασικῶς ισχυρά, μὲ σημαντικὸν σημεῖον, ὅτι αὐτὴ δὲν εἶναι διεθνῶς ἀδύνατος. Συγκρινούμενη ἡ Γαλλία πρὸς τοὺς ἑταῖρους τῆς τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος, ἔχει πλουσιωτέραν καὶ περισσότερον ισόρροπον οἰκονομίαν. 'Ενώ, δῆμος, ἐσωτερικὸς εἶναι πλουσιός, ἀντιμετωπίζει ἡ Γαλλία εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον ικανὰ προβλήματα, μὲ τὸν μῆλογχον πληθωρισμὸν, μὲ τὸ χρονικὸς παθητικὸς ισοζύγιον τῶν πληρωμῶν της καὶ μὲ τὰς ἀλληλοδιαδόχους ύποτιμήσεις τοῦ φράγκου.'

— ΜΠΕΝΕΛΟΥΣ: 'Αναζωγόνησις ἀπὸ τὴν ὕφεσιν τοῦ 1958 ἐστημένη, περιορισθεῖσα, ως ἐπὶ τὸ πλείστον, εἰς τὰς Κάτω Χώρας. 'Ενθαρρυντικὸν σημεῖον ἀπετέλεσε ἡ ισχυρὸς βελτίωσις τοῦ ὀλλανδικοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν. Αἱ ἔξαγωγαι αὐξανόμεναι ἐφέστος — ὑπὸ τὸ φῶς τῶν ἔξις 'Ηνωμένων Πολιτειῶν παραγγελῶν — θὰ συμβαδίσουν μὲ τὴν καθολικὴν βελτίωσιν. 'Αφ' ἑτέρου, ἡ γενικὴ προοπτικὴ διὰ τὸ Βέλγιον καὶ τὸ Λουξεμβούργον κατὰ τὸ 1959, ὅμιλει περὶ βαθμαίας βελτίωσεως,

έξαρτωμένης ἀπὸ τὰς πρὸς ἔξαγωγὴν παραγγελίας τὰς διδομένας ἀπὸ ισχυρούς τομεῖς τῆς εὐρωπαϊκῆς βιομηχανίας.

— ΙΤΑΛΙΑ: Τὸ παρελθόν ἔτος ὑπῆρξε καλὸν διὰ τὴν Ιταλίαν καὶ ἡ δραστηριότης τῆς βαίνει εἰσετί αὐξησούσα. Γενικῶς εἰπεῖν, ἡ Ιταλία εύρισκεται — ἐσωτερικῶς καὶ ἐξωτερικῶς — ὑπὸ καλάς συνθήκας, διὰ τὸ πρῶτον ἔτος τῆς Κοινῆς Αγορᾶς. Κομίζει ἀφ' ἑτέρου ἡ Ιταλία εἰς τὸ πειράμα τῆς Κοινῆς Αγορᾶς καὶ μερικὰ προβλήματα, μικράς οὖν πνοής. Διὰ καθε χώραν μὲ χαμηλὰ ἡμερομίσθια καὶ χρονιανὰ ἀνεργίαν, ἡ εὐκινησία ἔργασιας, ητίς ἀντιμετωπίζεται απὸ τὴν Κοινήν Αγοράν, ἔχει εύνοικόν ἀντίκτυτον.

— ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ: 'Η ἀπὸ μακροῦ ἀναμενομένη εἰς τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν βελτίωσις είναι δυνατόν νά σημειωθῇ ἐντὸς τοῦ 1959, μολονότι ὑπήσταται διάφοροι παράγοντες, διτίνες δίδουν εἰς τὴν τοιαύτην διὰ τὸ τρέχον ἔτος προοπτική, ἐπιφυλακτικὸν τόνον. 'Η Μεγάλη Βρεταννία είναι ἀκόμη ὑποχρεωμένη νά ἔξευρη ἔνα modus vivendi μὲ τοὺς ἀνταγωνιστάς τῆς τῆς Κοινῆς Αγορᾶς ἐν τῇ Ἡπειρωτικῇ Εὐρώπῃ.

• 'Η ζήτησις τῶν πρώτων ύλων ζωηροτέρα πρήξιν αὐτὸς τίνος νά σημειούται. Εἰς τὴν Αμερικὴν ἡ κατανάλωσίς τῶν σταθερῶν αὐξάνει. 'Η ψύσης τῶν τιμῶν διὰ τίνα προΐόντα πρεξοφλεῖται.

— 'Η ἐπικρατούσα αἰσιοδοξία ἐπιτρέπει καὶ τὴν πρόδελψιν εὑρυτέρων ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν μὲ τὰς πρωτογενεῖς παραγωγῆς χώρας τῆς Ασίας, τῆς Αφρικῆς καὶ τῆς Νοτίου Αμερικῆς. Αἱ ζωηροτεραὶ, ἐπιστήσεις, μεταφοραὶ θὰ προέλθουν ἀπὸ τὴν διεύρυνσιν αὐτὴν τῆς ἀγοραστικῆς κινήσεως.

• 'Η αἰσιοδοξία διὰ τὴν αὐτιόν τῶν ἔργασιν ἀποκρατεῖ ὅχι μόνον εἰς τὴν Αμερικὴν. Θετικαὶ είναι αἱ εἰδῆσεις διὰ τὴν αὐξῆσιν τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος εἰς πλείστας στας χώρας τοῦ ἐλευθέρου κόσμου.

— Εἰς τὰς ἔξι χώρας τῆς εὐρωπαϊκῆς κοινοπράξιας ἡ ἐφετεινὴ παραγωγὴ διασράφεται μεγαλύτερα ἔναντι τοῦ 1958. 'Η Αγγλία λαμβάνει ἡδη μέτρα διὰ τὴν ἐπιτάχνυσιν τοῦ ρυθμοῦ τῶν ἔργασιν, περιορίζουσα τοὺς φόρους καὶ ἔνισχυσούσα τὴν παραγωγὴν.

— Αἱ ίνδιαι καὶ ἡ Ιαπωνία εμφανίζουσαν τὴν κατάστασιν τῆς οἰκονομίας τῶν βελτιωμένων αἰσθητῶν, ἐνώ εἰς τὴν Αυστραλίαν, τὴν Νέαν Ζηλανδίαν καὶ τὴν Νοτιοαφρικανὴν 'Ενωσιν ἡ βελτίωσις ἔχει θετικαὶ ἀποδείξεις. 'Η σύστασις, τέλος, εἰδικῆς Τραπέζης διὰ τὰς ὑποθέσεις τῆς Ασιατικῆς Αμερικῆς αὐξάνει τὰς ἐλπίδας τῆς ἐνισχύσεως τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς ἐλάχιστης περιοχῆς.

— 'Εν συνόλῳ ἐνθαρρυντικὴ είναι ἡ προοπτικὴ τῶν ἔργασιν διὰ τὸ τρέχον καὶ τὸ ἐπόμενον ἔτος. 'Η καλὴ πορεία τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας δικαιολογεῖ τὴν αἰσιοδοξίαν.

• 'Η Ρωσία, κατὰ τοὺς 'Αμερικανοὺς ἀρμόδιους, ἔρχεται ἑκτη εἰς τὴν σειράν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν ἐμπόριον διὰ τὸ 1958.

— Προηγούνται: Αἱ Ηνωμέναι Πολιτεῖαι, η Αγγλία, η Δυτ. Γερμανία, η Καναδάς καὶ η Γαλλία.

• Αἱ αὐξησίαι τῶν παραγωγῶν καὶ τῆς καταναλώσεως γεωργικῶν προϊόντων εἰς τὴν Ρωσίαν ἐπιστημόνιους αἱ στατιστικαὶ τοῦ Ο.Η.Ε. διὰ τὴν περίοδον 1955—57. 'Ως ἐκ τούτου αὐξησης τῶν ἔξαγωγῶν καὶ μείωσις τῶν εἰσαγωγῶν διὰ τὰς ἐλάχιστης προϊόντα προεκλήθη.

— Αἱ συναλλαγαὶ τῶν χωρῶν τοῦ Κομμουνιστικοῦ Μπλόκο—περιλαμβανομένης τῆς Κίνας—εἰς γεωργικὰ προϊόντα ἀνήλθον εἰς ήμισυ πεζίτων δισεκατομμύριον δολαρίων διὰ τὸ 1957.

— Τὸ σοβιετικόν, πάντως, ἔχει περισσότερα προεκλήθη τὸ 1958 εἰς 8.500 ἑκατομ. δολ. μὲ αὐξησην κατὰ 2% ἔναντι τοῦ 1957, ἐνώ η αὐξησης τοῦ ἔτους ἔκεινου ἔναντι τοῦ 1956 ὑπελογίσθη εἰς 15%.

— Αἱ συναλλαγαὶ μὲ τὰς ἐπιτάχνυσιν τοῦ Παραπετάσματος χώρας μετεῖχον κατὰ ποσοστὸν 25% ἐπὶ τοῦ συνόλου.

• 'Η παγκόσμιος παραγωγὴ χάλυβος κατὰ τὸ 1958 ἀνῆλθεν εἰς 270 έκατομ. τόνους, ἔναντι 293 έκατομ. τόν. διὰ τὸ 1957, 284 έκατομ.

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναγωρήσεις νεοτεύχων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον ψυγείου

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

Δι' ἐμπορεύματα καὶ πληροφορίας ἀπευθυντέον πρὸς τοὺς Γενικοὺς Πράκτορας ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ 'Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

διά τὸ 1956 καὶ 270 έκατομ. διὰ τὸ 1955.

— Ή οὕτω διαπιστουμένης υφεσίς τῆς παραγωγῆς ἀναφέρεται εἰς ὅλας τὰς χώρας, ἔξαιρουμένης τῆς ἀνατολικῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Κίνας.

— Αἱ Ήνωμέναι Πολιτείαι ἐμφανίζουν τὴν μεγαλύτεραν πτώσιν παραγωγῆς μὲ 77 έκατομμύρια τὸν, ἔναντι 102 έκατομμυρίων τοῦ 1957. Τῶν ἔξι χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης (Κοινοπραξία) ἀπὸ 59.8 έκατομ. τοῦ 1967 κατήλθεν ἡ παραγωγὴ εἰς 57.7 έκατομμύρια καὶ τῆς Ἀγγλίας ἀπὸ 22 έκατομ. τὸν τοῦ 1957 εἰς 20 έκατομμύρια τὸ παρελθόν ἔτος.

— Ή ρωσική, τούναντίον παραγωγὴ ηὔξηθη ἀπὸ 51 έκατομμύρια εἰς 55 έκατομ., τὸν, καὶ τῆς Κίνας ἐφθασε τὰ 11 έκατομμύρια.

— Διὰ τὸ 1959 αἱ προβλέψεις διαγράφονται καλύτεραι. Τῆς Ἀμερικής ἡ παραγωγὴ θὰ φθάσῃ τὰ 100 έκατομμύρια τὸν. Τῆς Εὐρώπης θὰ είνει ἐπίσης βελτιωμένη.

• Σημαντικὴ ἡ ἀνάπτυξις τῆς κινεζικῆς οἰκονομίας, κατὰ σχετικὴν ἀπὸ τὸ Χογκ-Κογκ ἀνακοινώσιν. Ή παραγωγὴ χάλυβος ἐφθασε τὰ ἔνδεκα έκατομμύρια τὸν. Ή ὅλη βιομηχανικὴ παραγωγὴ ηὔξηθη κατὰ 66 % ἔναντι τοῦ 1957. Αἱ ἐπενδύσεις ὑπολογίζονται εἰς τὸ ημισυ τῶν προβλεπομένων διὰ τοῦ πενταετοῦ σχεδίου. Χίλιαι βιομηχανικαὶ καὶ μεταλλευτικαὶ ἔγκαταστασίες ἐτέλουν κατὰ τὸ 1958 ὑπὸ κατασκευὴν, βάσει τῆς ρωσικῆς βοηθείας.

— Ή παραγωγὴ σίτου καὶ ἀραβοσίτου ἐφθασε τὰ 375 έκατομμύρια τὸν, τοῦ βαμβακοῦ τὰ 3.3 έκατομμύρια τὸν, καὶ τοῦ πετρελαίου, τέλος, τὰ 2.25 έκατομμύρια τὸν.

— Διὰ τὸ τρέχον ἔτος αἱ προβλέψεις ὄμιλοιν περὶ παραγωγῆς 18 έκατομ. τὸν, χάλυβος, 380 έκατομ. τὸν, γαιάνθρακος, 525 έκατομ. δημητριακῶν καὶ 5 έκατομ. τὸννων βάμβακος.

• Παρὰ τὴν ίκανοποιητικὴν μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀνέργων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας διὰ τὸν Μάρτιον κατὰ 387.000 ἀτομα (συνολον 4.362.000), οἱ ἡγέται τῆς ἐργατικῆς τάξεως ζωηρῶς ἐπιτίθενται κατὰ τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως καὶ ζητοῦν τὴν ληψιν δραστικῶν μέτρων μεγαλύτερων περιορισμοῦ τῆς ἀνέργειας.

— Τὰ πράγματα, πάντως, τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας θεωροῦνται καλύτερα πάσης αἰσιοδόξου προβλέψεως. Τὸ ἐθνικὸν εἰσόδημα — παραγωγὴ καὶ ὑπηρεσία — θὰ ὑπερβῇ τὰ 465 έκατομ. δολλαρίων κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Αἱ ἐπενδύσεις γύρω τὰ 32 δισεκατομ. δολλ. καὶ αἱ δαπάναι τῆς καταναλώσεως εἰς 300 δισεκατομμύρια.

— Ή χάλυβουργία ἐργάζεται ήδη μὲ τὰ 93.2 τοῖς έκατον τῆς παραγωγικῆς δυναμικότητός της, λόγω τῶν ἀθρώπων ἀγορῶν καὶ αἱ πωλήσεις τῶν αὐτοκινήτων θὰ περιστραφοῦν περὶ τὰ 5.5 έκατομμύρια. Τὰ πάντα προσιωνίζονται μίαν νέαν καὶ πάλιν περίοδον εὐημερίας διὰ τὴν ἀμερικανικὴν οἰκονομίαν.

• 'Απὸ τὰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τῶν ἔργατῶν χάλυβος εἰς τὴν Ἀμερικὴν, ἔξαρτάται ἐν πολλοῖς ἡ πορεία καὶ τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας. Μία ἀπεργία, ἀγνώστου διαρκείας, καὶ ἐκόσσεως θὰ ἔχῃ τὴν ἐπιδραστή τῆς εἰς τὴν ηδη βασινούσαν τὴν ἀνοδὸν παραγωγικὴν δραστηριότητα.

• 'Αγησυχοῦν οἱ Ἀμερικανοὶ ἀρμόδιοι μὲ τὴν ἀπότομον πρὸς νέον «μπούμ» στροφὴν τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος. Φοδούνται καὶ πάλιν τὸν πληθωρισμὸν.

— Αἱ ἀξίαι εἰς τὸ χρηματιστήριον ἐφθασαν εἰς ἐπίπεδον ὅντες προηγουμένου υψηλόν. Ή παραγωγὴ ἐπίσης. Τὸ ἀτομικὸν εἰσόδημα ηὔξηθη κατὰ 3.2 δισεκατομ. δολλ. ἐντὸς μηνός. Τὸ λιανικὸν ἐμπόριον

εὐημερεῖ. Αἱ οἰκοδομαὶ πληθύνονται καὶ αἱ ἐπενδύσεις πολλαπλασιάζονται.

• Τῆς Γαλλίας ἡ οἰκονομικὴ κατάστασις θετικὴν ἐμφανίζει βελτίωσιν, μετὰ τὰ ληφθεῖται δραστικὰ μέτρα παρὰ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ στρατηγοῦ Ντέ Γκωλ.

— Οἱ ὀριθμὸς τῶν ἀνέργων περιωρίσθη, ἐνώ η βιομηχανία ἀναλαμβάνει τὴν πλήρη σχέδιον παραγωγικότητα τῆς.

— Ή λόγω τῆς υποτιμήσεως τοῦ φράγκου κατὰ 17.5%, ἀναμενομένη αὐξησης τῶν τιμῶν κατὰ 7-8 % δὲν ἐπραγμοτοποιήθη. Κυμαίνεται αὐτὴ γύρω τῶν 4 %.

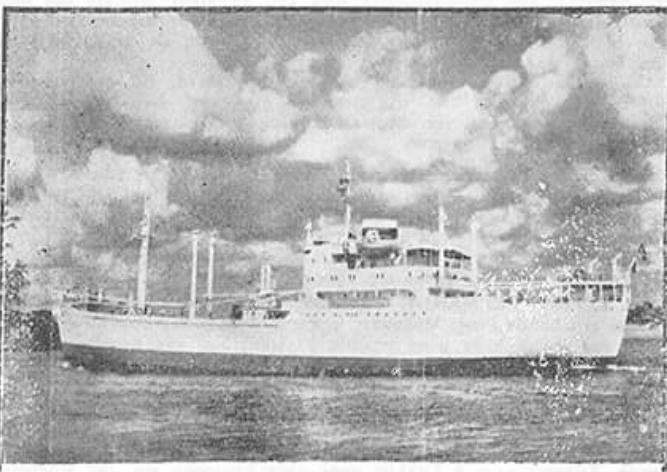
— Τὰ ἐκμηδενισθέντα συναλλαγματικὰ ἀποθέματα ἀνήλθον κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον εἰς 900 ὅλη έκατομ. δολ. καὶ η Τράπεζα τῆς Γαλλίας ἥρνηθη πίστωσιν 250 έκατομμυρίων, ἥτις ἐτέθη εἰς τὴν διάθεσίν της ἀπὸ τὰς Τραπέζας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης.

• Κατόπιν μακρῶν συζητήσεων καὶ διχογνωμιῶν οἱ κοινοβουλευτικοὶ ἐκπρόσωποι τῶν ἔξι χωρῶν τῆς Κοινοπραξίας χάλυβος - γαιάνθρακος ἐπεκύρωσαν τὰς εἰσηγησεις τῆς Διοικούσης Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς κρίσεως τοῦ γαιάνθρακος.

— Ή ἀπαγόρευσις τῆς εἰσαγωγῆς ὑπῆρξεν η τὰς περισσοτέρας προκαλέσασα διαφορὰς ἀντιληψεων. Τελικῶς συνεφωνήθη, ὅπως αἱ Κυβερνήσεις τῶν ἔξι χωρῶν προέλθουν εἰς μέτρα περιορίζοντα ἡ καὶ ἀπαγορεύοντα τὰς εἰσαγωγὰς γαιάνθρακος ἀπὸ ξένας χώρας, ἵνα ἔξαντληθούν τὰς ἀποθέματα καὶ ἀποκατασταθῇ η ἐγχώριος παραγωγή.

• Βελτίωσις προβλέπεται κατὰ τὸ β'. έξαμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους, εἰς τὴν κατανάλωσιν καὶ τὸν περιορισμὸν τῶν ἀποθεμάτων γαιάνθρακών εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν.

— Τὰ ληφθεῖται περιοριστικὰ μέτρα ἥρχισαν ἀποδίδοντα, ἐνώ η βιομηχανία τοῦ χάλυβος αὐξάνει τὴν παραγωγὴν τῆς καὶ αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀκύρωσιν τῶν συμβολαίων ἀμερικανικοῦ γαιάνθρακος φαίνεται νὰ εύδουνται. Προβλέπεται, ὅτι περὶ τὰ 6-8 έκατομ.



Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

MARITIME TECHNICAL ADMINISTRATION LIMITED

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνικὴ Διαχείρησις Λειτουργίας καὶ Συντηρήσεως

Ἐποπτεία Επισκευῶν Μετασκευῶν καὶ Ναυπηγήσεων

ST. CLARE HOUSE, 30-33, MINORIES, LONDON E.C.3
TEL: ROYAL 3081 (4 Lines) TELEX: 28469. CABLES: ADMARTEC
ΟΜΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΗΛ. 40790
GROOTHANDELSGEBOUW A-7, ROTTERDAM, TEL. 126851

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

τὸν. ἑτησίως θὰ εἰσάγωνται ἐξ Ἀμερικῆς καὶ ὁ περιορισμὸς τῆς ἔγχωρίου παραγωγῆς νὰ φθάσῃ τὰ πέντε ἑκατόμ. τόννων.

• Ὅτιονιδάζουν οἱ Γερμανοὶ γαιανθρακωρύχοι τὰ ἡμερομίσθια τῶν, ἵνα καταστήσουν συναγωνιστικώτερον τὸν γερμανικὸν γαιανθρακαῖναντι τοῦ ἀμερικανικοῦ.

— Ἡ νέα ἀπὸ Ιησοῦ Ματίου συλλογικὴ σύμβασις προβλέπει τὴν ἔργασίαν τῶν πέντε ἡμερῶν ἔδομαδιαίως καὶ τὴν μείωσιν τῶν ἔδομαδιαίων ἀπόλειτῶν τὸν 442 χιλιόδων γαιανθρακωρύχων τῆς Δυτικῆς Γερμανίας κατὰ 8)6 κατὰ μέσον δροῦ.

— Τὰ 17 ἑκατομμύρια τὸν. τῶν ἀποθεμάτων εἰς τὰ ἀνθρακωρυχεῖα ἐλπίζεται οὕτω νὰ ἀπορροφηθοῦν ἐντὸς τοῦ ἔρχομένου χειμῶνος.

• Θὰ ἔχουν, ἵσως, τὸν ἀντίκτυπὸν τῶν εἰς τὴν ναυλαγορὰν αἱ προκληθεῖσαι τεράστιαι ζημιαὶ εἰς τὰ δημητριακὰ τῆς Ἀργεντινῆς καὶ τῆς Οὐρουγουάης, λόγω τῶν σημειωθεισῶν ἐκεὶ μεγάλων πλημμυρῶν.

— Ἡ Οὐρουγουάη φαίνεται ἡ περισσότερον πληγεῖσα αἱ τὴν θεομηνίαν, διότι τὰ ¾ τῆς ἔδαφοις τῆς ἑκτάσεως κατεκλύσθησαν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ καταστραφοῦν αἱ φυτείαι τῆς ὄρυζης καὶ τῶν ἐλαιοδῶν σπόρων. Εὔρειαι ἐπίσης ἑκτάσεις βορείων καὶ νοτίων τοῦ Ρίδερ Πλεϊτ, εἰς τὰς ὅποιας, κυρίως, καλλιεργεῖται ὁ ἀραβόσιτος, ὑπέστησαν ζημιάς, ἐκτενομένας εἰς τὰ 20 % τῆς παραγωγῆς. Πιθανολογεῖται ἡ ἀπαγόρευσις τῶν ἐξ Ἀργεντινῆς ἔξαγωγῶν, ἥσως ὅτου διαπιστωθῇ ἡ ἑκτασίς τῶν ζημιῶν.

• Μὲ τὴν συνεργασίαν τοῦ Καναδᾶ, τῆς Ἀργεντινῆς, τῆς Αὐστραλίας καὶ τῆς Γαλλίας θὰ καταρτισθῇ εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα πρόγραμμα διαθέσεως τῶν ἀποθεμάτων σιτηρῶν πρὸς τὰς ἔχοντας ἀνάγκην αὐτῶν χώρας.

— Εν τῷ μεταξὺ κατετέθη νομοσχέδιον εἰς τὸ Κογκρέσον διὰ τοῦ ὅποιον ἔξουσιοδοτεῖται ἡ Κυβέρνησις νὰ πρωθήσῃ τὰς ἔξαγωγὰς γεωργικῶν προϊόντων μέχρι τὸ ποσὸν τῶν δύο δισεκατομμυρίων δολλ. ἔτησίων, ἔναντι καταδόλης τοπικῶν νομισμάτων, ἀγορᾶς πρώτων υλῶν η καὶ ἐπὶ πιστώσει μακροπροθέσμω μὲ χαμηλὸν τόκον.

• Αὐξάνονται—παρὰ τὰ ληφθέντα περιοριστικὰ μέτρα—τὰ εἰς σίτον ἀποθέματα εἰς τὰς Ἕνωμ, Πολιτείας. Τὴν Ιηνίου ὑπολογίζεται νὰ φθάσουν τὰ 1.250 ἑκατομμύρια μπούσελς ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 90 % θὰ τελοῦν εἰς χείρας τοῦ κράτους.

— Η ἔφετεινὴ χειμερινὴ παραγωγὴ θὰ είναι γύρω τῶν 966 ἑκατ. μπούσελς, κατωτέρα μὲν κατὰ 200 ἑκατομμύρια ἔναντι τοῦ 1958, ἀνωτέρα, ὅμως, κατὰ 150 ἑκατομμύρια τῆς μεσης παραγωγῆς τῆς τελευταίας 10ετίας. Τῆς ἔφετεινὴς ἑφανῆς συγκομιδῆς τὸ ἀποτέλεσμα θὰ ἀνέλθῃ εἰς τὸ τέταρτον τῆς χειμερινῆς.

— Τὸ πρόβλημα τῆς αὐξήσεως τῶν ἀποθεμάτων ἀπασχολεῖ ζωρῶς τὴν ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν. Θὰ πρέπει νὰ τὰ ἀγοράσῃ καὶ νὰ τὰ διαθέσῃ κατὰ τὸ μέσον.

— Αἱ ἔφετειναι ἐξ Ἀμερικῆς ἔξαγωγαι θὰ ἀνέλθουν εἰς 460 ἑκατ. μπούσελς, ἐπὶ γενικοῦ διεθνοῦ συνόλου ἔξαγωγῶν 1.100 ἑκατ. μπούσελς διὰ κάθε ἐποχὴν ἐσοδείας. "Ἄς σημειωθῆ, ὅμως, ὅτι μόλις τὰ 15—20 % τῶν ἀμερικανικῶν ἔξαγωγῶν πληρώνονται εἰς ἐλεύθερα δολάρια.

• Προβλέπουν οἱ Ἀμερικανοὶ εἰδικοί, ὅτι ἡ Σαχάρα θὰ ἀποδῇ ἡ κυριωτέρα πηγὴ προμηθείας πετρελαίου διὰ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην.

— Περὶ τὸ 1962 αἱ ἀνάγκαι τῆς Γαλλίας δυνατῶν νὰ καλύπτωνται ἐξ διλοκήρου ἀπὸ τὰς πετρελαιοπηγὰς τῆς Ἐρήμου, ἐνῶ φυσικὸν ἀερίον θὰ διοχετεύεται πρὸς τὴν Ἰσπανίαν, τὴν Γαλλίαν, τὴν Γερμανίαν καὶ τὴν Ἀγγλίαν.

— Υπολογίζεται, ὅτι ἀποθέματα 4000 ἑκατομμυρίων βαρελίων καὶ 10 τρισεκατομμυρίων κυβικῶν ποδῶν ἀερίου ἀνεκαλύφθησαν ἀπὸ τοῦ 1956. Καὶ αὐτὴ είναι ἡ ἀρχή. Η παραγωγὴ σταθερώς ἀνέρχεται.

• Η Γαλλία, βάσει τελευταίως συναφθείσης συμφωνίας, θὰ χορηγήσῃ εἰς τὴν Γερμανίαν τρία ἑκατομμύρια τόννων σίτου καὶ ἀλλων δημητριακῶν κατὰ τὰ τέσσαρα προσεχὴ ἔτη.

— Τὰ πετρέλαια ἀπίστης τῆς Σαχάρας ἀποτελοῦν τὸ ἀντικείμενον ιδιαιτέρων γαλλο-γερμανικῶν διαπραγματεύσεων, ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς.

— Μελετάται ἡ ἔγκατάστασις πετρελαιαγωγοῦ ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς Μασσαλίας (Λασέρεα) μέχρι τῆς Καρλσρούης μῆκους 500 μιλλίων καὶ διαμέτρου 30 ίντσών (κόστος 50 ἑκατομ. φραγκῶν).

• Εἰς τιμὰς ἔξαιρετικῶν ἐλκυστικά, προσφέρει ἡ Ρωσία εἰς τὸν Καναδάν, διὰ τὰ διύλιστηρια τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς, ἀκάθαρτον πετρέλαιον. Αἱ σχετικαὶ προσφοραὶ εἰναι πλέον συμφέρουσαι τῶν ἀμερικανικῶν. Παρὰ ταῦτα ἡ Κυβέρνησις τῆς Ὀττάβας δὲν στέργει εἰς τὴν ἀπόδοχην τῶν.

— Ἐπίσης θὰ ἐπιτρέψῃ ἡ Ἀγγλία τὴν εἰσαγωγὴν 500 χιλ. τόννων πασικοῦ πετρελαίου ἐντὸς τῆς προσεχούς πενταετίας.

• Σταθεροποίησιν τῶν τιμῶν τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου ἐπιζητεῖ ἡ Βενεζούελα, ἐν συνεννοήσει μὲ τὰς ἀραβικὰς χώρας. Αποστολὴ μὲ ἐπὶ κεφαλῆ τὸν ἀρμόδιον ὑπουργὸν μετέχει εἰς τὴν διάσκεψιν τοῦ Καΐρου.

— Ζημίας ηδη σημειωθεῖσα υφίσταται ἡ Βενεζούελα ἀπὸ τὴν πτώση τῶν τῷ περιόδῳ, ηδης ως ἀδικαιολόγητος χαρακτηρίζεται καὶ ἀποδιέτει εἰς ἑκατομμύρια τῶν ἑταριών πετρελαίου, λόγω τῶν ζωηρῶν ἔθνικοτικῶν τάσεων τῶν παραγουσῶν τὸ πετρέλαιον χωρῶν.

• Εἰς 900 ἑκατομμύρια τόννων ἀνήλθεν ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ πετρελαίου κατὰ τὸ 1958. Τὰ ἀποθέματα ὑπολογίζονται εἰς τὸ ρεκόρ τῶν 37 δισεκατομμυρίων τόννων μετρικῶν, μὲ τὰ 65 % εἰς τὴν Μέσην Ανατολῆν.

• Εἰς 950 ἑκατομμύρια τόννων ὑπολογίζεται ἡ παγκόσμιος κατανάλωσις πετρελαίου (ἀκαδάρτου) κατὰ τὸ 1958, ἔναντι τῶν 893 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1957. Η σημειωθεῖσα αὐξησις κρίνεται ἀρκετὰ σημαντική.

— Διὰ τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν η αὐξησις ὑπῆρξε μικρά. Μόλις ἔφασε γύρω τὸ 1 ½ (445 ἑκατομ. ἔναντι 439 ἑκατομ. τόν.), Διὰ τὴν Δυτ. Εὐρώπην δέκα καὶ πλέον τοῖς ἑκατόν (170 ἑκατομ. τόν. ἔναντι 152 ἑκατομ.) καὶ διὰ τὴν Ἀνατολικὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Κίναν 15% (127 ἑκατομ. τόν. ἔναντι 112 διὰ τὸ 1957).

• Προβλέπουν οἱ εἰδικοί τῆς Τσείζ Μανχάτταν Μπάνκ υπερπαραγωγὴν ἀκαδάρτου πετρελαίου εἰς τὴν Ἀμερικὴν περὶ τὰ μέσα τοῦ τρέχοντος έτους. Τὰ ἐνδεματαὶ ἀποθέματα θὰ φθάσουν τὴν Ιηνίου τόν 780 ἑκατομ. βαρελία.

• Διυλιστήριον δυναμικότητος 65 χιλ. βαρελίων ἡμερησίων θὰ ἀνεγερθῇ εἰς τὴν Μεραίναν τῆς Τουρκίας. Αμερικανικὸς Όίκος ἀνέλαβε τὴν κατασκευὴν του. Κόστος 50 ἑκατομ. δολλάρια. Παράδοσις τέλος τοῦ 1961. Τουρκικὴ ἑταρία θὰ τὸ ἐκμεταλλεύεται, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν Μομπιλόι καὶ σλλας ζένας ἑταρίας πετρελαίων.

• Πετρελαιογωγὸς ἀπὸ τὸ λιμένα τῆς Γένοβας μέχρι τῆς πόλεως Αἴγκλ τῆς Ἐλβετίας κατασκευάζεται, μηκους 250 μιλλίων, διαμέτρου 24 ίντσών. Πράσδοσις μετὰ τριετίαν. Εἰς τὸ τέρμα τοῦ ἀγωγοῦ θὰ ιδρυθῇ διύλιστηριον 40.000 βαρελ. ἡμερησίων.

— Προβλέπεται μεταγενεστέρως ἡ ἐπιμήκυνσις τοῦ ἀγωγοῦ μέχρι τῆς νοτίου Γερμανίας, μὲ πιθανάς διακλαδώσεις πρὸς τὸ Τουρίνον, τὸ Μιλάνον καὶ τὴν Πιατσέντα.

• Εἰς 5.5 ἑκατομμύρια τόνων d.w. ὑπολογίζονται τὰ παραπλισμένα ἀνὰ τὸν Κόσμον δεξαμενόπλοια, ἐνῷ ἔτερα 1.000.000 τόνων d.w. περίπου, παραμένουν ὀπρακτουντα εἰς τὰ κέντρα φορτώσεων, μὲ τὰ πληρώματα ἐπὶ αὐτῶν, ματαίως ἀναμένοντα τὴν ἀπασχόλησιν. Ο ἀριθμὸς τῶν στρεφομένων πρὸς τὰ σιτοφορτία τάνκερς αὐξάνει ἀπὸ ημέρας εἰς ημέρα.

• Η Βραζιλία μετὰ τὴν πρώτην ἀγορὰν 60 χιλ. τόν. ρωσικοῦ πετρελαίου ἔναντι 59 χιλ. σάκκων καφέ καὶ κακάου, διαπραγματεύεται τὴν ἀγορὰν 400 χιλ. τόννων, ἐφόσον τὸ ρωσικὸν πετρέλαιον ἔχει ίκανοποιητικὴν ἀπόδοσιν.

• Συμφωνία ἐμπορικὴ μεταξὺ τοῦ Σουδάν καὶ τῆς Ρωσίας ὑπεγράφη πρὸ τούς.

— Εἰκόστην περίπου τοῦ Σουδάν καὶ τῆς Ρωσίας διάσιας ἐπτά περίπου έκατομ. δολλαρίων ἔναντι ρωσικῶν βιομηχανικῶν προϊόντων.

— Τὴν ἐπιτόπιον εἰς τὸ Σουδάν κατασκευὴν τοιμέντων, λιπασμάτων καὶ ἀλλών εἰδῶν μελετᾷ ἡ ἑκεὶ πολυμελῆς ἀποστολὴ Ρώσων τεχνικῶν.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΞΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.
διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ : 'Ακτή Ποσειδῶνος, τηλ. 470.500, 475.033.

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

'Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ..

'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. μ. Πάτρας, Σάμην, 'Ιθάκην, Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,"

'Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

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

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

Δ)Π "ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ,"

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

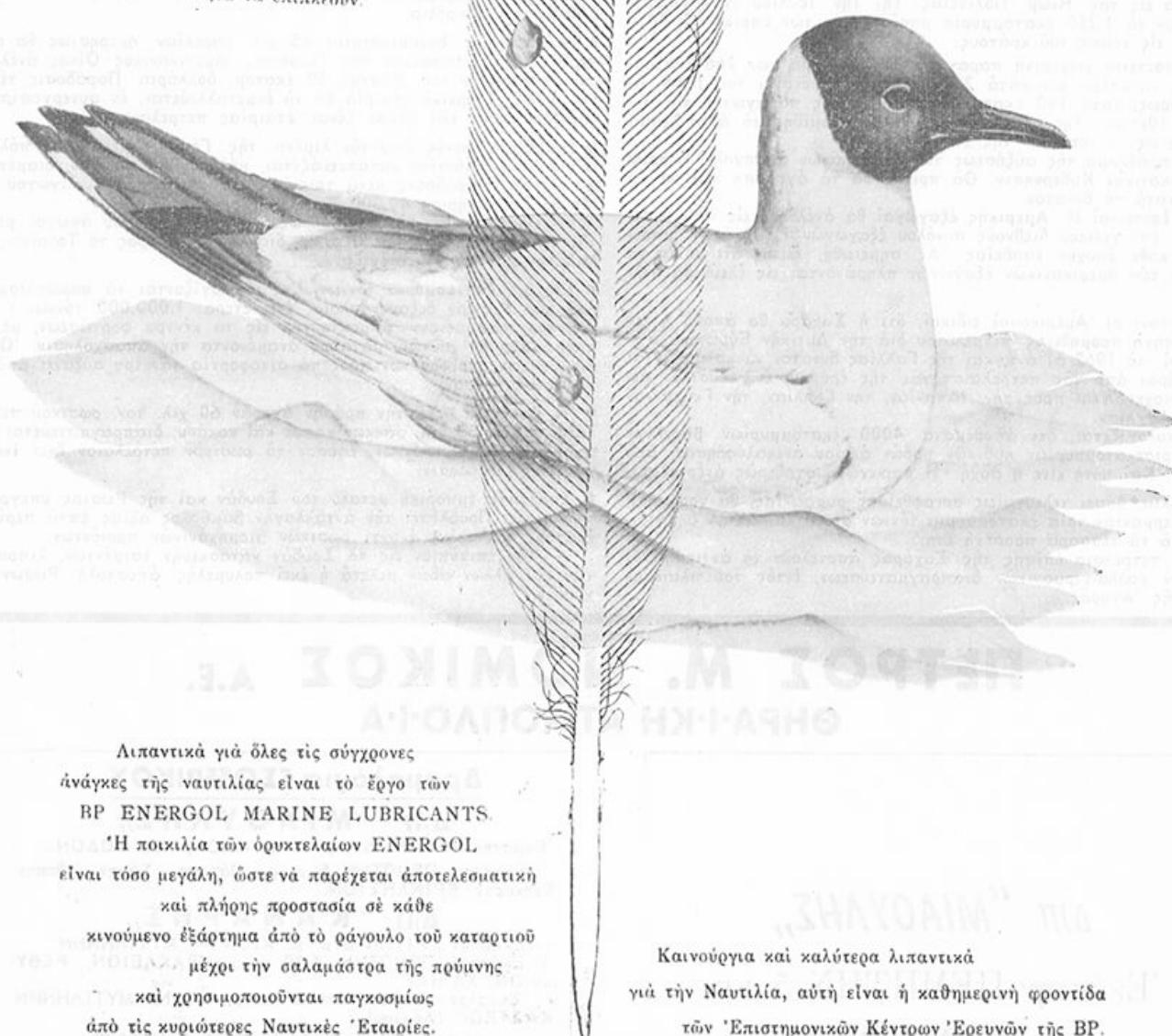
'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ. μ. διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

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

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

Τιάρος ωάνω σε ΑΟΡΑΤΗ βάρκα

Ακόμα και τα θαλασσοπούλια,
γιά νά μποροῦν νά ζοῦν πάνω στό νερό,
χρειάζονται λιπαντικά — λιπαντικά
που άποθυντας τό νερό άδιαβροχοποιοῦν
τό πτέρωμά τους δίδοντάς τους
τήν ικανότητα νά έπιπλέουν.



Λιπαντικά γιά όλες τις σύγχρονες
άνάγκες τής ναυτιλίας είναι τό έργο τών
BP ENERGOL MARINE LUBRICANTS.

Η ποικιλία τῶν όρυκτελαιών ENERGOL
είναι τόσο μεγάλη, ώστε νά παρέχεται άποτελεσματική
και πλήρης προστασία σε κάθε
κινούμενο έξαρτημα άπό τό φάγουλο τοῦ καταρτιού
μέχρι τήν σαλαμάστρα τής πρύνης
και χρησιμοποιούνται παγκοσμίως
άπό τις κυριότερες Ναυτικές Έταιοίες.

Καινούργια και καλύτερα λιπαντικά
γιά τήν Ναυτιλία, αντή είναι ή καθημερινή φροντίδα
τῶν Επιστημονικῶν Κέντρων Ερευνῶν τής BP.



MARINE LUBRICATION

BP ΕΛΛΑΣΟΣ ΛΙΜΙΤΕΔ ΧΡΗΣΤΟΥ ΛΑΔΑ 1 - ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΡΥΤΣΗ - ΑΘΗΝΑΙ

ραλλήλως, δῆται αἱ καυπηγικαὶ χῶραι τῆς Εὐρώπης ἔχουν ἀναλάβει σο-
βιετικὰ συμβόλαια διὰ τὴν κατασκευὴν ἐμπορικῶν πλοίων. Σημειούνται
ἐπ' εὐκάριο, διτ., κατὰ τὸ 1957, διακόσιοι δύοδικοντα λιμένες τῆς Υ-
δρογείου ἔδεχθησαν ἐμπορικά πλοῖα τοῦ σοβιετικοῦ μπλόκου, διεξάγοντα
ρωσικάς μεταφοράς ἡ τοιαύτας μεταξὺ τρίτων χωρών.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ Η ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΩΝ ΔΥΟ "ΚΟΥΤΗΝΣ"

Από γενομένην πρὸ ήμερῶν ἀνακοίνωσιν τῆς «Κιούναρ Λάιν», ἀναφορικῶς μὲ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν δύο «Κουηνζ», ἀπεκαλύφθη ὅτι ἡ ἑταῖρισ ἀπὸ μακροῦ ἦδη μελετᾷ τὸ θέμα τούτο, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι τὰ δύο λάίνερς ὑπέστησαν αἰσθητάς βελτιώσεις, ἐφωδιάσθησαν μὲ σταθερωτάς μειώσεως τοῦ διατείχισμοῦ καὶ ἔχουν πρὸ αὐτῶν ἀκόμη ἀρκετά ἔτη ὑπηρεσιακῆς ζωῆς.¹ Ή μάχη τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ήτις δινεῖ εἰς τὸ ἀποκορύφωμά της μὲ τὴν εἰσοδον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ἀρειοπρωθυμένων ἀεροσκαφῶν, ἐπετάχυνε τὴν ἐν προκειμένῳ ἀπόφασιν τῆς «Κιούναρ». «Υπομιμηστεῖσα σχετικῶς, ὅτι αἱ ἀεροπορικαὶ ἑταῖρισ, αἵτινες ἡσαν μέχρι τοῦδε ἰκανοποιημέναι ἀπὸ τὴν ἔξασφάλισιν τῶν ἐπιβατῶν πρώτης θεοεώς, ἐπιχειροῦν ἥδη νὰ προσελκύσουν εἰς τὰ ἀεροπορικὰ ταξίδια καὶ τὴν μεγάλην μᾶζαν τῶν ταξιδιωτῶν διὰ τῆς προσφορᾶς χαμηλῶν ναύλων οἰκονομικῆς θεοεώς. Πέραν τούτου, θμως, ἡ «Κιούναρ Λάιν», ήτις ἀποτελεῖ τὴν προφυλακήν τοῦ ὑπερατλαντικοῦ στόλου τῆς Μεγάλης Βρετανίας, είχεν ὑποχρεωθῆναί τὸν βλέπη ὀλόεν καὶ πεισθέτερα ἔνα λάίνερο, νὰ εἰσέρχωνται εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ. Τινὰ τῶν ἐν λόγῳ ὑπερωκεανίων, κατασκευασθέντα μὲ τὴν ἀρώγην τῶν ἐνδιαφερομένων Κυθερίσεων καὶ ἐπιδοτούμενα διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν, ἔτειναν νὰ ωποκελίσουν τὴν «Κιούναρ», τῆς ὧδιας αἱ προθέσεις πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν δύο «Κουηνζ» παρημποδίζονται ἀπὸ τὴν καταλιπτικὴν ἄφ' ἐνός φορολογίαν καὶ ἄφ' ἔτερους ἀπὸ τὴν διάθεσιν 60 περίπου ἑκατομμυρίων λιρῶν διὰ μεταπολεμικᾶς ναυπηγείας. «Ἀπεδείχθη ἀδύνατον ἐκ τῶν πραγμάτων νὰ προχωρήσῃ ἡ «Κιούναρ» διὰ τῶν ίδιων της καὶ μόνον κεφαλαίων εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τῶν δύο σούτερ-λάίνερων. Παραλλήλως θμως πρὸς τὴν ἀδύναμιαν ταῦθη, τὰ γεγονότα τῶν τελευταίων ἔθδομάδων κατέδειξαν, ὅτι δὲν ἦτο πλέον δυνατόν νὰ ἀναβληθῇ περαιτέρω η προσφυγὴ τῆς ἑταῖριας πρὸς τὸ κράτος, αἱ δὲν ἐπρόκειτο εἰς «Κιούναρ» ν' ἀντιμετωπίσῃ τὴν ἀναγκαστικὴν ἔξοδον της ἀπὸ τὸν στίθιον τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ.

Πράγματι δὲ ὑπουργός τῶν Μεταφορῶν κ. Χάρολδ Όυντκινσον, ἀπαντών ἐν τῇ Βουλῇ τῶν Κοινοτήτων εἰς ἐπερώτησιν σχετικὴν μὲ τὴν ἀγικατάστασιν τῶν δύο «Κουΐνς», ἐδήλωσεν διτὸ τὸ ζῆτημα τοῦτο ἀπέτελει ἀντικείμενον συζήτησεων μεταξὺ τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς «Κιούν-
σαρ», ητις ἀφ' ἔτερου εὐρίσκετο εἰς ἐπαφήν καὶ μὲ τὰ ναυτηγεία «Τζόν
Μπρόους καὶ Σισι, τοῦ Κλάυδμπεν. Τὸ κράτος, προσέθετον δὲ Βρετανὸς ὑπουργός, εἶναι ἡδη μέτοχος τῆς «Κιούνσαρ» καὶ συνεπῶς ἐνδιαφέ-
ρεται διά τὰ σχέδιά της πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν δύο ὑπερωκεανίων. Κατὰ τοὺς «Οἰκουμενικοὺς Τάιμς», ἡ κρατικὴ συμμετοχὴ συνίσταται
καὶ μᾶς μετοχῆς τῶν 20 λιρῶν, κτηθείστης κατὰ τὰς ἄρχας τοῦ σιδῶνος». Κατά τὸν κ. Όυντκινσον, εἶναι ικανοποιητικόν, διτὸ τὰ κέα σκάφη θά
ται πλήρως συγχρονισμένα, διτὸ θά ύποχρεωθοῦν, πρὸς τοῖς ἄλλοις, καὶ
συναγωγισθοῦν καὶ μὲ τοὺς τύπους τῶν ἀεριστρωθούμενων ἀεροσκα-
δῶν.

‘Ο σέρ Λέοναρδ Ρότνερ ήρώτησεν ἄν τιοῦ ἀληθὲς ὅτι η Κυβέρνησις ἀν ‘Ηνωμένων Πολιτειῶν εἶχεν ἀπόφασίσει νὰ ἐπιδοτήσῃ γενναῖών τιν αυτῆγησιν νέου ἀμερικανικοῦ λάτινο διά τὴν γραμμήν τοῦ Βορείου Αλαντικοῦ. ‘Ο κ. Οὐάκτικον σύντητες διό τούτο εἶναι ἀληθές καὶ δτι, απά τὰς πληροφορίας του, η ἐπιχορήγησίς θά τιοῦ εὑρτάτη κατ’ ἀναγούσιαν πρὸς τὸ συνολικὸν κόστος τοῦ πλοίου.

Τὴν ἀνώτερων συζήτησιν εἰς τὴν Βούλην τῶν Κοινοτήτων ἡ κοιλούθησεν δημιοσίευσις ἀνακοινώσεως τῆς «Κιούναρ Λάιν». Ἐτονίζετο εἰς αὐτὴν, τι ἡ πολιτική τῶν μεγάλων ἐπιδιοτήσεων, αἱ ὄποιαι παρέχονται εἰς τοὺς ν τῷ Βορείῳ Ἀτλαντικῷ συναγωνιστάς της διὰ λόγους ἑθνικοῦ γούρου, ὑπερχρέως τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῆς «Κιούναρ νά θέσσι ύπ’ ψιν τῇ Κυβερνήσεως τῇ δῆλην κατάστασιν καὶ τὴν θέσιν εἰς ἣν θὰ πειλήθῃ εἰς τὸ μέλλον ἡ ἔδδομαδικά βρετανικὴ ὑπηρεσία Σασιθάμπτον –Χερβούργου–Νέας Ὑόρκης, τὴν ὅποιαν, ὡς γνωστόν, ἔξυπρετον ἀ δύο «Κούηνς». Μολονότι τὰ δύο ταῦτα ὑπερκαένια ἔχουν ἀκόμη νά ταυτόσυνα ἐνέργοντα λόγων ἐπί τινα ἐπή, ἐκρίθη τοπίμον νά ἀρχισθῇ ἀπό οὐδὲν ἡ μελέτη μετα τῶν ναυπηγείων Μπράουν διο τὴν ἀντικατάστασιν αὐτῶν, προκειμένου τὰ σχετικὰ πορίσματα γὰ ύποθληθοῦν ἐν καιρῷ εἰς ἡν Κυβέρνησιν. Μέχρις ὅπου συμπληρωθοῦν αἱ ὑ λόγῳ μελέται, δὲν θα απαστρατή δύναται νά ἀνακοινωθούν εἰδικά λεπτοπέρειαι περὶ τῆς κατακευῆς τῶν νέων σκαφῶν, εἶναι ὅμως προφανές, δι ταῦτα θὰ είναι ἀποτόμως συγχρονισμένα καὶ τῆς κλάσεως τοῦ «εσούτερ λάινερ». Ἀναφέται περαιτέρω εἰς τὴν ἀνακοινώσιν τῆς «Κιούναρ», δι τὰ ἀποτελέματα τῶν μεταπολεμικῶν ταξιδίων τῶν δύο «Κούηνς» ἀπέδειξαν τὴν πιτύχιαν, τὴν ὅποιαν ἔχει ἡ ἐκτέλεσις τῆς ὑπεραστλυκῆς γραμμῆς διὰ δύο μεγάλων καὶ ταχέων σκαφῶν, ὅποια τριάν μικροτίων καὶ ἐλάσσονος αρχήτητος, ὡς συνέβαινε προηγουμένως, «Τὰ δύο «Κούηνς» ἀπέδειχθησαν κράως ἐπιτυχῆ ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς ἐναὶ καὶ ὀμβιώτων διεπίρρησαν βρετανικῶν κόπτων εἰς τὰ ὑπεραστλυκῆς τούτων τοις διατάξεις.

μεταπολιτικά της περιπτώσεως της «Κιουνάρ», και της συνεργασίας της έντος του Μαίου γενικής συνελεύσεως της Έτοιμαστού Συνέδριου της Επιτροπής της Έπικρατείας, πρός την οποίαν ο πρόεδρος κ. Μπέτης θα διαγνώσῃ την έπισημην είναι ορθόδοξη—γράφει ο Βρετανικός Τύπος—προσβάτινην του θέματος. Φαίνεται ότι οι από τούνδη κρίσεις έπιπλα τών έξελιξεων του θέματος. Φαίνεται ότι οι τούνδης ασφαλείες ήταν δεχθή τις, ότι οιαδήποτε κρατική βοήθεια ήθελε ταρασσεθῆ πρός την «Κιουνάρ», ότι η ένευση την μορφή ναυπηγικής έπικρατησεως ήταν ίσως, μερική δανείου και ούδεν τι πέραν τούτων. Τό χορηγήθηκε εις την Κιουνάρ δάνειον διά την ναυπηγήσαν τών δύο «Κουήναρ» ανήρχετο εις τέλος έκαποτμύρια λιρών και έξωφλήθη κατά τό 1946. «Σαν αφόρδη τό γεγονός, την ταχυτήτα και τα μηχανάς τών νέων πλοίων, κυκλοφορούν αφοροί φήμαι. Αν δεχθή τις, ότι η «Κιουνάρ» και ή γερμανική Κιμπέρσις φιλοδοξούν να διατηρηθή το γόνητρον διπλή Μεγάλη Βρετανία έπιπλα της ύπηρεσίας του Βορείου Ατλαντικού τάξη μεγαλύτερες και ταχύτερες πλοιά, τότε τα δύο νέα «Κιουνάρτερς» δε πρέπει νά είναι κατά τις γαλαπύτερα του «Ηνωμένων Πολιτειών» 53.329 τ. γκρόδες καί τού σχεδιαζόμενου αδελφούν του, καθώς και τού ναυπηγουμένου γαλικού λαϊκού Φράντες, τών 55.000 τ. γκρόδες περίπου, θα αναπτύσσουν δέ ταχύτητα 35 μιλίων, τούλαχιστον. Τό δύο σκάφη θα ένωναντων τα πλευρούχρονα δεδομένα της τεχνικής. Βάση πολιτισμού—

περί τὰ 25 έκατον μύρια λιρῶν καὶ ἡ κατασκευή των θάγμάνη μὲ τὴν τροποπτικὴν μετατροπῆς των εἰς σκάφη ἀτομοκίνητα, ἐφόσον ἡ ἀτομικὴ ἐνέργεια ἥθελεν ἔξειλιχθῇ ἐπὶ ἐμπορικῆς βάσεως.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἡ ἀπόφασις περὶ ναυπηγήσεως τῶν νέων «Κιουνάρτερος» ἔσχε τὸ ἀντίκτυπον τῆς εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Ἀνησυχοῦντο οἱ Ἀμερικανοὶ ἀμύδοι διὰ τὴν πλήρη ἐπικράτησιν κατά τὸ προσεχὲς μέλλον τῆς Βρετανικῆς σπηλαίας εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ. Ἐξεδηλώθησαν ἡδη αἱ πρώται πιέσεις πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τῆς Οὐλσεγκτώνης διὰ τὴν ναυπηγήσιν του δευτέρου ἀμερικανικοῦ ὑπέρκαυσείου—ἀδελφοῦ τοῦ «Ἡνωμέναι Πολιτείαι»—ἅπτη διπάνις 130 ἑκατομμυρίων δολλαρίων καὶ τὴν παραχώρησιν του εἰς τὴν «Γιουάντεν Στέπτης» ἀντὶ 47 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Είναι γνωστόν, διτὸ Κογκρέσου ἐπεκύρωσεν ἀπὸ τοῦ παρέβοντος ἦτους τὴν ἐν λόγῳ κατασκευὴν, χωρὶς δῆμας ἔκτοτε ἡ ἀμερικανικὴ Κυβέρνησις νὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν παραγγελίαν τοῦ σκάφους.

ΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Κατά τὴν στατιστικὴν τοῦ «Λόδων»ς Ρέτζιστερ», ἐτέλουν εἰς τὸ τέλος τοῦ πρώτου τριμήνου τρ. ἔτους ὑπὸ ναυπηγησιν εἰς Ἀγγλίαν, καὶ Βρ.· Ἰρλανδίαν 212 πλοῖα, συνολικῆς χωρτικότητος 2.248.852 τόν. γκρός, μὲ αὐξησιν κατὰ 14.694 τόν., ἔναντι τοῦ προηγουμένου τριμήνου. Ἐξ αὐτῶν τὰ 74 ἦσαν δεξαμενόπλοια, 1.091.791 τόν. γκρός, μὲ αὐξησιν 27.596 τόνων. Καὶ ναυπηγήσεις εἰς τὰς λοιπὰς χώρας (ἔξαιρεσι τῆς Ρωσίας, τῆς Κίνας καὶ τῆς Ἕρμαννίας) περιελάμβανον 1199 πλοῖα, 7.752.909 τόν. γκρός, μὲ αὐξησιν 15.779 τόνων, ἔναντι τοῦ προηγουμένου τριμήνου. Ἐξ αὐτῶν, τὰ δεξαμενόπλοια ἀνήρχοντο εἰς 255, χωρτικότητος 4.134.757 τόν. γκρός, μὲ μείωσιν 298.218 τόνων. Οὕτω, τὸ παγκόσμιον σύνολον ὑπὸ κατασκευὴν δεξαμενοπλοΐα, περιελάμβανε 329 σκάφη, 5.226.548 τόν. γκρός καὶ έκαλυπτε τὰ 52.3% τοῦ συνόλου τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς ἐργασίας.

Μετά τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, οἱ κυριώτεραι ναυπηγικαὶ χῶραι καὶ ἐργασίοις ἔκαστης δείκνυνται ἀπὸ τὸν κατωτέρῳ πίνακα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς παρατηρηθείσας — ἔναντι τοῦ προγρουμένου τριμήνου — αὐξεμείώσεις :

Χώρας	Τοννάς	Διαφορά	Χώρας	Τοννάς	Διαφορά
Ισπανία	1.180.422	+ 185.367	Νορβηγία	325.706	- 3.002
Δ. Γερμανία	1.062.015	- 32.235	*Ισπανία	281.872	- 22.179
Ιταλία	838.489	- 46.879	Πολωνία	230.452	+ 28.773
Ολλανδία	764.491	- 16.338	Δανία	213.330	+ 14.431
Ηνωμ. Πολιτεία	743.773	- 152.957	Βέλγιον	196.306	+ 40.042
Σουηδία	731.812	+ 9.187	Γιουγκοσλαβία	193.757	- 523
Αλλαία	544.066	- 48.767	Φιλανδία	115.309	- 17.408

Κυριώτεραι χώραι, διά τὰς ὁποίας προορίζεται ἡ ὑπὸ ναυπηγησιν
ωραῖτοκότητος είναι οἱ κάτωθι: Μεγάλη Βρετανία καὶ Βόρ. Ἰρλανδία
2,497,738 τ. γκρός, Λιβερία 1.018.225 τόν., Νορβηγία 928.654 τόν.
Ηνωμέναι Πολιτείαι 605.788 τόν., 'Ολλανδία 533.781 τόν., Γαλλία
178.094 τόν., Ἰταλία 440.196 τόν., Ἰσπανία 426.615 τόν., Πανσεμάρ
187.570 τόν., Σουηδία 375.055 τόν. καὶ Δυτική Γερμανία 429.739 τόν.
γκρός. Ἡ Λιβερία κατέχει τὴν πρώτην καὶ πάλιν θέσιν εἰς τὸ ναυπηγού-
νεν τοννάς εἰς τὰς ἔξας χώρας, τὸ προοριζόμενον νὰ νηολογηθῇ ὑπὸ^{την}
ην σημασίαν της, ἐρχομένη εἰς προσθήκας εύθυς μετά τὴν Μ. Βεστανίαν.

ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ

Ειδοποιούνται ἄπαντα τά Ναυτικά Γραφεῖα, ἄπαντες οι Ναυτιλλόμενοι καὶ ἄπαντα τά Ἑλληνικὰ Πλοῖα τά προσεγγίζοντα εἰς ΧΟΝΓΚ - ΚΟΝΓΚ ὅτι λειτουργεῖ ἕκει ὑπὸ Ἑλλήνων

«ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΡΟΦΟΛΟΣΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ»

καὶ ύπό τὴν Δ/νσιν τοῦ "Ελληνος ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ ΕΞΑΚΟΥΣΤΟΥ φέρουσα τὸν τίτλον.

«OLYMPOS»

**309 KWOK MAN-HOUSE
HONG KONG**

ἔνθα δύνανται νὰ προμηθεύωνται πᾶν ἀναγκαῖον διὰ τὰ πλοῖα των, ύποστηρίζοντες οὕτω τοὺς ἐκεὶ διαμένοντας "Ἐλληνας.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: ΑΙΚΗΓΟΡΟΝ

ΚΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΝ Κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΝ

THA. 26.02*

"Οσον άφορά, ειδικότερον, τὰ δεξαιευόντια, τούτα προορίζονται διά τὰς κάτωθι σημαίας: 'Αγγλικήν 1.365.033 τόν., λιβεριανήν 667.245 τόν., νορβηγικήν 476.895 τόν., Ήνωμένων Πολιτειών 476.078 τόν., παναμαϊκήν 297.400 τόν., γαλλικήν 260.222 τόν., Ιταλικήν 250.098 τόν., όλλανδικήν 229.676 τόν. καὶ ιαπωνικήν 211.415 τόν. γκρός.

Ο ΝΑΥΛΑΡΙΩΜΟΣ ΤΟΥ ΜΑΡΤΙΟΥ

"Ο παρά τούς «Ναυτικού 'Επιμελητηρίου», τού Λονδίνου, καταρτιζόμενος ναυλάριθμος τῆς φορτηγού ναυτιλίας, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν εἰς λίρας συναπτούμενων ναυλώσεων ύπεχώρησε κατά τὸν μῆνα Μάρτιον εἰς 65.1, μὲ πτῶσιν 3.1 μονάδων ἔναντι τοῦ προηγουμένου μηνὸς, προκειμένου διά τὰ ἀπλά ταξίδια, ἐνῷ διὰ τὰς χρονοναυλώσεις ἔμθασεν εἰς τὰ 53.6, ἥποι κατὰ 3 μονάδας υψηλότερος, ἔναντι τοῦ Φεβρουαρίου. 'Η πορεία ἀφ' ἑτέρου τοῦ ναυλαρίθμου κατὰ τὸ τρέχον ἔτος (μὲ βάσιν 100 τοῦ ἔτους 1952), ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὰ δύο προηγούμενα ἔτη, δείκνυται ἀπὸ τὸν κατωτέρῳ πίνακα:

ΜΗΝΕΣ	1957		1958		1959	
	Ταξ.	Τ. το.	Ταξ.	Τ. το.	Ταξ.	Τ. το.
Ιανουάριος	173.7	216.3	64.9	61.1	70.3	63.1
Φεβρουάριος	167.6	203.7	64.0	54.4	68.2	50.6
Μάρτιος	145.5	165.6	63.3	51.8	65.1	53.6
Απρίλιος	134.3	164.6	62.7	—	—	—
Μάιος	116.6	117.9	64.6	—	—	—
Ιούνιος	109.9	111.8	66.5	50.6	—	—
Ιούλιος	101.9	93.8	66.6	60.1	—	—
Αύγουστος	86.9	74.2	65.0	55.1	—	—
Σεπτέμβριος	81.6	82.7	65.7	52.7	—	—
Οκτώβριος	80.7	78.9	70.4	54.2	—	—
Νοέμβριος	82.3	70.4	76.4	59.6	—	—
Δεκέμβριος	71.6	63.0	74.6	55.8	—	—
Μέσος ἑτήσιος:	112.7	120.2	67.1	55.5	—	—

"Ἀφ' ἑτέρου ὁ δείκτης δι' ἕκαστον εἶδος φορτίου, ἐκ τοῦ διόποιον καὶ ἔμφαντεις ἡ σημειωθεῖσα ἐπὶ τῶν φορτίων διακύμανσις, ἐνεφάνισε κατὰ τοὺς τελευταίους ἔξι μηνας τὴν κατωτέρω πορείαν:

ΕΙΔΗ	1958		1959		Φεβ.	Μάρτ.
	'Οκτ.	Νοέμ.	Δεκ.	'Ιαν.		
Γαιαίνθρακες	60.4	59.6	57.7	53.8	61.9	47.6
Γεννήματα	70.4	76.3	74.7	72.1	64.0	65.3
Ζαχάρεις	81.8	105.7	104.5	79.2	81.9	78.4
Μεταλλεύματα	70.4	70.0	73.1	71.3	69.6	71.1
Λιπάσματα	87.0	80.6	74.4	—	55.9	55.9
Ξύλεια	70.2	80.4	—	79.3	77.8	72.8
Φυτικαὶ ἥμες	65.2	67.2	65.3	66.8	68.6	69.0
Μέσος δείκτης:	70.4	76.4	74.6	70.3	68.2	65.1

ΤΟ ΑΝΟΙΓΜΑ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΟΡΥΓΟΥ

Μία νέα ἐποχὴ διὰ τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφορὰς — ἐποχὴ ποὺ ἀπετέλεσε τὸ διένερον ἐκαπονταεπηρίδων — πρήσει τὴν 25ην 'Απριλίου μὲ τὸ ἀνίσημα εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν τῆς νέας Διώρυγος τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου. Εύθὺς ὡς ἡ τῆς τῶν πάγων, ποὺ ἀπέκλειον τὸν λιμένα τοῦ Μόντρεαλ, ἐπέτρεψε τὴν ἐπαναληφθεῖσαν τῆς ναυσιπλοΐαν, μὲ ὑποστομή τῆς 70 περίπου μεγάλων σκαφῶν, μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὸ καναδικὸν «Σημῆκό» καὶ ὑπὸ τὴν συνοδείαν τριών παγιθραυστικῶν, ἐκινήθη ἐντὸς τῆς νέας διώρυγος, διὰ νὰ εἰσδύσῃ εἰς τὰς Μεγάλας Λίμνας, τὴν καρδίαν τῆς Βορείου αμερικανικῆς ἡπείρου, εἰς τὰς παραποτασίν 2200 περίπου μιλλίων ἀπὸ τῆς ἀκτῆς τοῦ 'Ατλαντικοῦ. Τὰ ἐπίσημα ἐγκαίνια τῆς διώρυγος ὠρίσθησαν διὰ τὴν 26ην 'Ιουνίου, παρουσίᾳ τῆς Βασιλίσσης 'Ελισάβετ καὶ τοῦ 'Αμερικανοῦ Προέδρου κ. 'Αιζενχάουερ. 'Ἐν τῷ μεταξὺ ἀπὸ μηνῶν ἥδη ἐκλείσθησαν ὅγδοικοντα περίπου ναυλώσεις σκαφῶν — κυρίως λιμπερτούς — διὰ τὴν μεταφοράν στηρών ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας, μὲ φόρτωσιν μέχρι τοῦ ἐπιτρεπομένου βυθίσματος καὶ μὲ συμπλήρωσιν τοῦ φορτίου εἰς τὸ Μόντρεαλ. 'Ἀφ' ἑτέρου, περὶ τὰς 35 ἐν ὅλῳ τακτικαὶ γραμμαὶ θὰ συνδέσουν τὰς Μεγάλας Λίμνας μὲ τοὺς πέραν τοῦ 'Ατλαντικοῦ λιμένας καὶ τὴν Μεσόγειον. Αἱ προβλέψεις περὶ συμφορήσεως εἰς τὴν κίνησιν τῆς διώρυγος δικαιολογούνται ἀπὸ τὸν ἀριθμὸν τῶν πρὸς ἑκατόντα πλοίων. Μεταξὺ τῶν ναυλωθέντων σκαφῶν περιλαμβάνονται καὶ ἀρκετά ἐλληνικά ἢ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας. Τὸ πρῶτον ἐλληνικὸν φορτηγὸν ποὺ ἐπέλευσε πρὸς τὰς Μεγάλας Λίμνας ἦτο τὸ «Πλαναγιώτης Λ.» 10.493 τόν. γκρός, ἡ 15.903 τόνων μ.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1957, τελοῦν ὑπὸ τὴν διοχείστιν τοῦ κ. I. Γ. Λιβανού. Θὰ ἐφθανεν εἰς τὰς Μεγάλας Λίμνας τὴν 20ην 'Απριλίου καὶ θά ἐρότρωνε μέχρι τοῦ ἐπιτρεπομένου βυθίσματος 21.6 ποδῶν, μεθ' ὃ θὰ συνεπλήρω-

νειν εἰς τὸ Μόντρεαλ τὸ ἑκ 15.300 τόνων συναθλικὸν φορτίον του ἐκ γεννημάτων, μὲ προορισμὸν τὸ Ρότερνταμ.

ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΟΡΥΓΟΣ: Τὸ ἔργον τῆς διασκέψεως τῆς νέας ταύτης πλοτῆς ὁδού ἐμελετάτο ἀπὸ ἐκατὸν καὶ πλέον ἑτῶν, μὲ πρώτην πρώθησιν κατὰ τὸ 1905, δὲ αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ ὁ Καναδᾶς προέβησαν εἰς τὴν σύντασιν τῆς μικτῆς ἐπιτροπῆς «διεθνῶν ὑδατίνων ὁδῶν», ἐπιφορτισμένης μὲ τὴν μελέτην τῆς κατασκευῆς μιάς διώρυγος καθ' ὅλον τὸ μηκός του λεκανοπεδίου τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου. 'Η πρώτη συμφωνία, γνωστὴ ὡς «συμφωνία τῆς Οὐασιγκτόνος», υπέγραψε τὸ 1932, ἀλλὰ δὲν ἐκυρώθη ὑπὸ τῆς Γερουσίας. 'Η κολούθησεν ἡ «συμφωνία Λεκανοπεδίου Μεγάλων Λιμνῶν - 'Αγίου Λαυρεντίου» ἡ ὅποια ἐπίσης διέθετο διεκπεραίσας τὴν διάταξην τῆς περιφέρειας τῆς διώρυγος, τοῦ 1951 συνισθήση συμφωνία προβλέπουσα τὴν διάνοιξην τῆς διάταξης ὁδού καὶ ἐκυρώθη ὑπὸ τῆς Βουλῆς, τὸν δὲ 'Ιουνίου τοῦ 1953 ἡ «Ομοσπονδιακὴ 'Επιτροπὴ 'Ενεργειῶν», τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἔχορήγησε πεντηκονταετῆ ἀδειαν πρὸς ἀνάπτυξιν τοῦ σχεδίου ἐνέργειας ἀπὸ κοινοῦ, ἐκ μέρους τῶν ὄρομοιν ἐπὶ τῆς ύδρολεκτρικῆς ἐνέργειας ἀρχῶν τῆς πολιτείας τῆς Νέας 'Υόρκης καὶ τοῦ 'Οντάριο. Τὸ 'Ιανουάριον τοῦ 1954 ἡ πρᾶξις αὐτῆς ἐκηρύχθη ἰσχυρὰ ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰ δικαστήρια καὶ τὸ σχέδιον ἐτέθη ὑπὸ ἔφαρμογον, μὲ προβλεψίσαν διατάνη 135 ἑκατομμύρια δολαρίων διὰ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ 300 περίπου ἑκατομμύρια δολαρίων διὰ τὰς Μεγάλας. 'Εκτὸς καὶ κατόπιν ἀλληλοιδιαδόχων φάσεων ἔξετελέσθησαν σειρὴν ἔργων, ἀναφερομένων εἰς γεφύρας, υδροφόρακτας, διανοίξεις καὶ ἐκδαμάνθησις διαύλων, δοσοποιῶν, ἐγκαταστάσεων ἐργοστάσιων ὑδρολεκτρικῆς ἐνέργειας κτλ., εἰς τρόπουν ὥστε τὸ δόλον ἔργον διὰ μίαν πλωτὴν διώρυγα ἀπό τὰς Μεγάλας Λιμνῶν τῆς ἀμερικανικῆς καὶ καναδικῆς ἐνδοχώρων, νὰ αποτελῇ σήμερον μίαν ἀπτὴν πραγματικότητα.

ΤΑ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΔΙΟΔΙΩΝ: Τὰ τιμολόγια διάπλου τῆς διώρυγος διὰ τὴν ἀπόστασιν ἀπὸ Μόντρεαλ εἰς τὴν λίμνην 'Ηρι ώρισθησαν εἰς 95 σέντς κατὰ τόνων νέτ διὰ πλοία μεταφέροντα φορτία εἰς χώμα. Διὰ τὸ τημῆα μεταξὺ Μόντρεαλ καὶ 'Οντάριο τὰ διόδια ώρισθησαν ἀντιστοίχως εἰς 90 καὶ εἰς 40 σέντς. 'Επὶ πλέον, τὰ σκάφη θὰ καταβάλλουν καὶ 6 σέντς κατὰ τόνων γκρός. 'Δι' ἑτέρα τημῆα τῆς διώρυγος (ἐνδιάμεσοι διαδρομοί) ώρισθησαν διόδια 2 ἑων 5 σέντς διὰ τὰ φορτία καὶ 2 σέντς κατὰ τόνων γκρός διὰ τὰ σκάφη.

Πλοιοκτήται τίνες ἐπέκριναν τὰ ἀνάτερά των τιμολόγια τῶν διοδίων, διότι ταύτας τοῦ μετρίουτος τιμάς διὰ τὰς ἔχωριες ναυτιλίας, ἡτοις θὰ χρεώνται μὲ τὰς μικροτέρας τιμάς διὰ τὰ εἰς χύμα φορτίας. Οἱ αὐτοὶ πλοιοκτήται ἐπέκριναν τὰς μετρίες τοῦ μετρίουτος διότιον, τὰς κινήσεως της πολαιάς διόργυνος, εἰς τὸ διπλάσιον τῆς διόργυνας τῆς κινήσεως της πολαιάς διόργυνος. Αἱ μεταγενέστεραι αὐξήσεις ἀναδιδάσκουν τὸ δύγκον τῆς κινήσεως, μετὰ μίαν δεκαετίαν, εἰς 50 ἑκατομμύρια τόνων. 'Επισής διά τὴν διώρυγα Ούελλαντ, ή μεταφορική τῆς κινήσης προβλέπεται νὰ φέση στὸν διόργυνο πάντα 23 εἰς 40 καὶ μετὰ μίαν δεκαετίαν εἰς 60 ἑκατομμύρια τόνων ἐπτήσιων.

Πασαόλλης θὰ εἰ αὶ καὶ ἡ ἀνάπτυξις τῶν κυριωτέρων λιμένων τῶν Μεγάλων ἀμερικανικῶν καὶ καναδικῶν Λιμνῶν, χάριν τῆς προσελκύσεως περισσότερων πλοίων. Τὸ στεμπούσιον ἐπίσης θὰ υποστή ἐπαναστατικάς μεταδολάς ἀπὸ τὰ σημειώσεις τοῦ δρόμοδος πρότυπα, ἐνῷ καὶ ἡ μορφὴ τῶν μεταφορτώσεων θὰ ἀλλοιωθῇ. Ταύτης της κινήσεως της πολαιάς διόργυνος, μετὰ μίαν δεκαετίαν, εἰς 50 εἰς 40 καὶ μετὰ μίαν δεκαετίαν εἰς 60 ἑκατομμύρια τόνων ἐπτήσιων.

NORBHGTIA

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ

Εἰς ἔκθεσιν τῆς «Ἐνώσεως Νορβηγών 'Εφοπλιστῶν» τονίζεται, διτὶ ἡ νορβηγικὴ ναυτιλία, εἰσκομίζουσα πολύτιμα δολλάρια εἰς τὴν χώραν, ἀποτελεῖ ούσιώδη παράγοντα τῆς έθνικής οικονομίας καὶ διτὶ, ἀν τὰ κέρδη συντάξεων τοῦ ιερούτων. Λόγω γενικής σημαίας καὶ ἄλλων προστατευτι-

Superior

Service

Superior

Tugs



GENERAL AGENTS :

HARWIN. Shipping Agency Ltd.
88 Fenchurch St., London, E.C.3

CURTIS BAY TOWING COMPANY

Cable-Radio "CURTISBACO"

Baltimore, Md.

Philadelphia, Pa.

Norfolk Va.

Photo by Hans Marx

κών μέτρων έφαρμοζομένων από ξένας χώρας, τούτο θά ξηρά ως άποτέλεσμα νά ύποχωρήσουν αι νορβηγικαί εισαγωγαί από τας 'Ηανουάριος ίσ. δύναμιν 9.889.000 τόνων γκρός και καλύπτων τά 8% έπι τού συνόλου της παγκοσμίου χωρητικότητος, κατέχει σήμερον την τετάρτη θέσην έπι τού Κόσμου. 'Εκ της δυνάμεως ταύτης μόνον τά 3% άναφέρονται εις την έγχωριον ακτοπλοίον, ένω και έκ τού ώκεανοπόρου στόλου μόνον τά 11% άναφέρονται εις πλοία ταξιδεύοντα μεταξύ νορβηγικών και ξένων λιμένων. Τά υπόλοιπα 89% άπασχολούνται εις μεταφοράς μεταξύ ξένων λιμένων και σπανίως ή ούδετετο καταπλέων εις την Νορβηγίαν. 'Η εικόνα διά τά δεξαμενόπλοια έμφανιζεται περισσότερον μοντέλευρος, καθόστον τά 98% έξι μάτων έργαζονται, αποκλειστικώς μεταξύ ξένων λιμένων. 'Η σύνθεσης τού νορβηγικού στόλου διαγράφεται ως ξένης : Φωλαινοθηρικά και άλιευτικά 3%, δεξαμενόπλοια 55% και φορτηγά ξηρού φορτίου 42%. 'Επι τού συνόλου της χωρητικότητος τά 85% άναφέρονται εις σκάφη διζελοκίνητα και μόνον τά 15% εις άπικοντα. 'Εξ άλλου, τά 45% τού τοντάξ είνε ηλικίας κάτω των τεντετέ έτών και τά 30% μεταξύ 5 έως 10 έτών.

'Ακριβώς, πρό της έκριξεως τού δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, ο νορβηγικός έμπορικός στόλος έκαπιτπέτε δύναμιν 4.8 έκαπομπορίων τόνων γκρός, ο διά μήσης της χωρητικότητος ταύτης άπωλέσθη κατά την διάρκειαν τών έχθροπραξιών. Διαρκούστης της πολεμικής περιόδου, πολύ διάγιας άντικαταστάσεις έγένοντο, εις τρόπον ώστε, κατά τὸν τερματισμὸν τού πολέμου ή νορβηγική ναυτιλία εύρεθη μὲ δύναμιν 2.7 μόνον έκαπομπορίων τόνων. Τόν 'Ιανουάριον τού 1950 είχε φθάσει εις δύναμιν 5.1 έκαπομπορίων τόνων γκρός, μὲ μέσην ηλικίαν 12 έτών και έκτοτε, διαρκώς αύξανομένη, έφθασεν ηδη εις τά 9.9, περίποτο, έκαπομπορία τόνων γκρός, μὲ μέσην ηλικίαν 8 έτών. 'Από της λήξεως τού δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, τά καθαρά κέρδη της νορβηγικής ναυτιλίας άνηλθον εις 22.500 έκαπομπορία νορβηγικών κορωνών (1125 έκαπομπορία λιρών 'Αγγλίας), αι διά καθαρά διπάναι διά την άποκτησιν νέων πλοίων άνηλθον εις 9000 έκαπομπορία κορωνών (450 έκαπομπορία λιρών 'Αγγλίας). 'Ούτω, ή καθαρά εισφορά της ναυτιλίας εις την νορβηγικήν οι οινομίαν έφθασεν εις 13.500 έκαπομπορία κορωνών (675 έκαπομπορία λιρών 'Αγγλίας). Ειδικώπερον, τού 1957, τά καθαρά κέρδη της ναυτιλίας έκαλυψαν δόλαρών τό έξι εισαγωγών έλλειμμα τού νορβηγικού έμποριού ισοζύγιον.

Αι κατά τό 1959 και 1960 έτήσιαι παραδόσεις νέων πλοίων προβλέπεται νά άνελθουν εις ένα — περίποτο — έκαπομπορίων τόνων γκρός, μὲ άποτέλεσμα καθαράς έπησης αυξήσεως κατά 750.000 τ. Κατά τας άρχας τού έτους, είχον συναρμότητας διά σκάφη 4.4 έκαπομπορίων τόνων γκρός, έκ τών όποιων 1.3 έκατ. τ. γκρός εις τη νορβηγική ναυπηγεία. Αι μεγαλύτεραι εις τού έξωστερικόν νορβηγικαί παραγγελίαι έχουν δοθή εις τη Σουηδίαν και Γερμανίαν, μὲ 1.3 και 0.9 έκαπομπορία τόνων, άντιστοίχως.

'Αναφέρεται περαιτέρω εις την έκθεσιν, οτι ή νορβηγική ναυτιλία ήνδρων υπό τὸ φῶς της έργασίας της μεταξύ ξένων λιμένων. 'Η ναυτιλία ή έπιχειρήσις έδημουργήσης έπι τη βάσει της άρχης τού έλευθερου συναγωνισμού και ή υπήρξεν ίκανη νά προσφέρεται ταχείαν, πραγματικήν και εύθυγήν μεταφορών, άνευ οιασδήποτε μορφής κρατικής έπιχορηγήσεως. Τούνατίον, μάλιστα, ή νορβηγική ναυτιλία έχει φορολογηθή βαρύτατα. Τά ναυτιλιακά κέρδη άποτελούν διασικήν προϋπόθεσιν διατηρήσεως υψηλού διοικητού έπιπεδον, εις Νορβηγίαν και της ίκανότητός της νά άγοράζῃ ξένα προϊόντα. Μείωσις τών εις δολαρία κερδών της ναυτιλίας, θά ξηρά, μοιραίως, ως συνέπειαν, άντιστοιχον περιορισμών τών άμερικανικών έξαγωγών πρός την Νορβηγίαν. 'Απαραίτητον δρον διά την δροθογιστικήν χρησιμοποίησην της νορβηγικής χωρητικότητος άποτελει ή μη περικοπή τών δυνατοτήτων τού έλευθερου συναγωνισμού διά συστημάτων «διακρίσεως σημαίας» ή δι' άλλων μεθόδων προστατευτικής πολιτικής.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

ΤΑ ΑΤΟΜΙΚΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

"Αγγλος τεχνικός," ή κ. Μπόουκερ, όμιλων εις την διεθνή διάσκεψιν έπι της δι' άτομικής ένεργειας προώσεως τών πλοίων, την συνελθούσαν εις την Ούτρεχτην, έτονισεν οτι τά έξι άντιδραστήρων λαμβάνοντα την πρωστήριον ένεργειαν πλοία, θά έχουν μέχοι τού 1961. κόστος κινήσεως ούχι πέραν τού 5% άνωτερον, έναντι των μὲ συνήθη συστήματα κινουμένων σκαφών. 'Ο τύπος τών άντιδραστήρων διά τά έμπορικά πλοία δέν έχει άκομη καθορισθή εις την 'Αγγλίαν. 'Οπωσδήποτε δύμως — κατά τού δηλητήν — ή οικονομικώτερος τύπος θά έξευρεθή και θά είναι εις θέσιν, έντος πέντε έως δέκα έτών, νά συναγωνίζεται οιονδήποτε άλλο μέσων πρωσέως.

"Οσον αφορά τά μέτρα άσφαλείας τά λαμβανόμενα παρά τών 'Αμερικανών διά το πρώτον άτομικό πλοίον «Σαδάνιν», ή κ. Μπόουκερ ύπεστηρίεν, οτι τά θεωρεί λογικά, άν και δέν προβλέπεται σύγκρουσιν ίκανη νά θράυση τό προστατευτικόν περίθλαστον τού άντιδραστήρος. 'Εν τού μεταξύ, εις τά ναυπηγεία «Σάδαν, Χούντερ και Ούγκαμ Ρίτσαρδον» μελέτατα άντιδραστήρο διά την διαστήματον 22.000 ήππων. 'Αφ' έτερου άλλοι βρετανικά έταιροι διαστήματον ν' άναζητησον την χρησιμοποίησην άντιδραστήρων τού πρώτου τού «Σαδάνιν».

Οι μετασχόντεις εις την διάσκεψιν Νορβηγοί τεχνικοί έδήλωσαν, οτι εύρισκονται εις το στάδιον μελετών περί τού καταλληλοτέρου άντιδραστήρος. 'Ιδιατέρως έτονισθή έκ μέρους των, οτι τά σκάφη μεγέθους τών 15.000 έως 20.000 τόνων θεωρούνται ως τά καταλληλότερα διά την έπι τών πρύμνων και θά προχωρήθη διαδικασίας, έπι τη βάσει της έ-

φαρμοζομένης και εις τά αύτοκίνητα άρχης. Τό ούτω κατασκευαζόμενον σκάφος θά κυλίεται έπι την κινητών δάθμων σύν τη προσόδω της έργασίας και έπι' δύο θά ήλεκτροσυγκολλώται τα διάφορα προκατεσκευασμένα τημητά του. 'Οταν τό σκάφος θά έγκαταλείπη την κινημένη έσχαραν, θά είνε, σχέδιον, συμπληρωμένον και ένδος δευτέρου σκάφους θά έχη ηδη αρχίσει η κατασκευή άπο της πρύμνης. 'Έν τώ μεταξύ, τά διάφορα έξαρτηματα και αι έσωτερικοι διαρρυθμίσεις τού σκάφους θά είνε έπιοματα εις τά παραπλέυρως της έσχαρας έστεγασμένα καταστρώματα, μήκους 900 ποδών. Τημητά τού σκάφους, έχοντα δάρος μέχρι 200 τόνων, θά ήλεκτροσυγκολλώται εις τά έν λόγω καταστρώματα, ένω αι ηχηναι και τά έξαρτηματα αύτών θά έχουν έγκατασταθή, πρό της καθελκύεσθαι τού πλοίου, θά έχουν δέ τοντορόνως συμπληρωθή και τά καθελερίσματα τού πληρώματος. Δεδομένου, οτι ή δηλη έργασία θά διεξάγεται εις έστεγασμένους χώρους, ή κατασκευή δέν θά υπόκειται εις καθιστερήσεις άπο τάς δυσμενείς καιρικάς συνθήκας. 'Υπολογίζεται, διτε δεξαμενόπλοιον τών 40.000 τόνων d.w. θά είνε έποιμον νά έγκαταλείψη την καυτηπηγίαν έπι την ποτοθήσης της πρότιδος του, περιλαμβανομένης και έργασίας δύο έδημοδάδων άπο της καθελκύεσθαι τού διά την συμπλήρωσην. Αι νέαι έγκαταστάσεις τών καυτηπηγίων τού Γκοταβέρκεν, αίτινες θά πραγματοποιούνται τάς ταχυτάταις αύτάς κατασκευάς, θά στοιχίσουν 22 έκαπομπορία δολαρίων και έχουν την Ικανότητα καυτηπηγίας δεξαμενοπλοίων μέχρι τού μεγέθους τών 100.000 τόνων d.w.

ΤΟΥΡΚΙΑ

ΑΙ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΙΣ ΕΙΣ ΚΩΝΙΤΟΠΟΙΝ

Συμφόρησις κινήσεως παραπρέπειται εις τόν λιμένα της Κωνιτοποίνης πουπόλεως, λόγω τών άθρων έισαγωγών. 'Η κυβέρνησης της 'Αγκύρας άπειρασίσεις νά χρησιμοποιήση άνδρας τού στρατού μετά τών έργαλείων τού Μηχανικού, διά νά έπιτυχη βελτίωσι της καταστάσεως. 'Εν τό μεταξύ και αι λιμενικοί άρχαι άμιλον περί σειράς μέτρων, αίτινες έπετάχυντον τάς έκφραστες μέχρι τών 4000 τόνων ήμερησίων. Κενά κτίρια και άσκεπτεις χώροι χρησιμοποιούνται ήδη πρός έναπόθεσιν τών έκφραστον έμπορευμάτων. 'Ανεφέρετο, οτι κατά τό τελευταίον δεκαπενθέμερον 30 πλοία, έπι έμενον σειράν έκφραστες, ένω 65.000 τ. διαφόρων φορτίων παρέμενον έπι φορτηγίδων και άλλοι 30.000 τ. εις λιμεναποθήκας. 'Απροσιμά σημειούσαται μεταξύ τών εισαγωγών έπι παραμένουν έπι φορτηγίδων και άλλοι 30.000 τ. εις λιμεναποθήκας. 'Απορθητικός προσεύχεται πρός παραμένουν μεταξύ τών εισαγωγών, όπως παραλάβουν τά έμπορευμάτων των, οφειλομένης — κυρίως — εις τάς δυσκολίας των πρός καταβολήν τών δασμών. 'Αποδίθεται, πάντως, ή καθιστέρησις και εις τάς έρητάς τού ρυμαζανίου, αίτινες ήδη παραληθού, όπότε και άναμενεται ζωποστέρα ή κίνησις τών έκφραστών. 'Οπωσδήποτε, ή έλειψης φορτηγίδων και χώρων δέν έπιτερετεί πή την ταχείαν διεκπεραίωσην τών λιμενικών έργασιών, δύστε και ήδη θαλασσινές δέν έπι παραμένουν έπι τών πλοίων, ένω άναμονη έξιερνέσεως μέσων και χώρων έκφραστών.

International
τα χρώματα με
την παγκόσμια φήμη
δι' ολας τας χρήσεις
ΑΝΤ. Γ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 14 · ΤΗΛ. 40.435 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΣΟΥΗΔΙΑ

ΔΙΑ ΤΑΣ ΤΑΧΥΤΕΡΑΣ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΙΣ

Τά ναυπηγεία τού Γκοταβέρκεν θά είνε μετά τινα καιρόν εις θέσιν, διά τών νέων έγκαταστάσεών των, νά άναλαμβάνουν την έν σειρά ναυπηγών ισκαφών, ώστε νά περικοπή εις τό ημίσυο σύνηθως άπαντούμενος χρόνος διά την κατασκευήν των. 'Η ναυπηγησία θά δρχίζη άπο την πρύμνων και θά προχωρήθη διαδικασίας, έπι τη βάσει της έ-

PORT DE DJIBOUTI (FREE PORT)

Important link in the main shipping lanes connecting Europe to East Africa and the Far East.

BUNKERING FACILITIES

8 Deep water berths equipped with bunker connections capable of delivering up to 1000tons fuel oil hourly. Also Lines for diesel other fuels.



WATER

Water available at all quay berths up to 150 tons per hour.

STORAGE

AMPLE GOOD WAREHOUSE SPACE AND FACILITIES FOR TRANSHIPMENT. FREQUENT REGULAR LINER SAILLING TO ALL DESTINATIONS.

CARGO

Cargo may be worked concurrently with bunkers at six quay berths.

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

Adelaide

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

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

Amsterdam

N.V. FRANS SWARTHOUW'S HAVENBEDRIJF
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: 35.61.36 35.61.37 - 35.61.64
Cables «LEE»

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

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

Baltimore

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

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

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

Bangkok

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

Calcutta

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

Cape Town

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

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

Casablanca

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

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

Ceuta

AMARANTINIS (CEUTA) LTD.
Muelle Canoneria Dato,
eleph. 3448 & 1268 Mail: Box 96 Cables: «AMARANTINI»

Columbia & Willamette River Ports

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

Dakar
SOCOMAR,
Tele: 108 21 Brd Plinet Laprade Cables «OVERALL»

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

JOKELSON & HANDSAEM
Tg Place des Nations
Tele: 78215 Cables OKELSON»

STEVEDORES AND CONTRACTORS

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

Durban

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

SHIPPING, CLEARING
AND TRAVEL AGENTS

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

STEVEDORES

Finland

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

Fremantle

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

STEVEDORES

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

SHIPCHANDLERS

Georgetown (Dem)

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

SHIPCHANDLERS

Gibraltar

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

SHIPCHANDLERS

Hamburg

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

STEVEDORES

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

Hull

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

STEVEDORES

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

STEVEDORES

Karachi

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

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

Liverpool

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

STEVEDORES

London

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

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

Lourenco Marques

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

SHIPCHANDLERS

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

SHIPCHANDLERS

Madras & Coast Ports

N. SELVARAJALOU CHETTY & CO
620 North Beach Road.
Tele: 3580 Cables «STEVEDORE-MADRAS»

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

Melbourne

UNITED STEVEDORING PTY LTD.
Tele: MX 5231 9113 Lorimer St. SC 5
Cables «FLEETWAYS»

SHIP REPAIRERS

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

SHIP'S FITTINGS

UNITED SERVICES PTY LTD.

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

SHIP'S FITTING

Messrs. E.P.&A.FRASER

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

STEVEDORES & CONTRACTORS

STEVEDORES AND GRAIN FITTERS

SHIPBROKERS & SHIPCHANDLER

SIEVEDORRES

•TRAVINDUS» STEVEDORES

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

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

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Η ΝΕΑ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

Εις σύσκεψιν συγκροτηθείσαν τήν 28η ληξάνων μηνὸς εἰς τὰ γραφεῖα τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν τῇ συμμετοχῇ τῶν ἐπροσώπων τῶν ναυτικῶν ὄργανων, ἀπεφασίσθη ἡ ἀνανέωσις δι' ἐν εἰσέπειται τῆς ληξάσης συλλογικῆς συμβάσεως ἑργασίας τῶν πληρωμάτων τῶν ποντοπόρων πλοίων μὲ τὸ δικαιωμα τῆς καταγγελίας αὐτῆς μετὰ παρέλευσιν διμήνου. Διὰ τροποποίησεν τινῶν εἰς τὴν καταβολὴν τῶν ἔκτακτων ἀμοιῶν ἐπέρχεται ποιά τις οἰκονομία εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν ποντοπόρων πλοίων.

Βάσει τῆς ἀνανεωθεῖσης συμβάσεως θὰ καταρτισθοῦν αἱ ὄριστικαι συμβάσεις διὰ τὰ πληρώματα πεντακοσίων περίπου σκαφῶν μαζί, ὑπὸ ξένην σημαίαν.

ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΑΥΤΙΚΑΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ

Τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας δι' ἔγγραφου του πρὸς τὸ ὑπουργεῖον Συντονισμοῦ ζητεῖ τὴν ἔγκρισιν, ὅπως ἡ 'Ελλάς μετέχῃ ἐνεργῶς εἰς τοὺς διαφόρους διεθνεῖς ναυτιλιακούς 'Οργανισμούς καὶ Συνέδρια.

Εἰς τὸ ἔγγραφον τονίζεται, ὅτι ἡ συνεχίζομένη στροφὴ πρὸς τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐντεινομένην πολεμικὴν τῶν ξένων κατὰ τῶν ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων, ἐπιβαλλουν τὴν ἀνάλογην ὑπὸ τῆς 'Ελλάδος ἐνέργουν πόλου προσποτίου τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων. 'Η ἐκ προχείρου καὶ ὑπὸ προσώπων ξένων πρὸς τὴν Ναυτιλίαν συμπτωματικὴ ἐπτροπόποιες τῆς χώρας εἰς 'Οργανισμούς τοῖς Συνέδριοι ἔχει γίνει πρόξενος μεγίστης ζημίας καὶ ὑποδοθεῖ τὴν καλλιέργειαν κακοθύλου χαρακτηρισμοῦ τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας, ὡς εσημαίας εὐκρίνασίας.

Η ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ

Κατὰ τὴν συνεδρίσισιν του τῆς 16ης Απριλίου, τὸ Συμβούλιον 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐνέκρινε τὸ σχέδιον τοῦ Διαστάγματος «περὶ καταμετρήσεως τῆς χωρητικότητος τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, κατὰ τοὺς κανόνας τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ.

Κατὰ τὴν γενομένην ἐπὶ τοῦ Διαστάγματος εἰσήγησιν, ἀνέφερθη, ὅτι τὸ σῆρον 22 τὸ Κανονισμὸν τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ προβλέπει, ὅτι τὰ πλοία καταβάλλουν τέλη διὰ τὴν διέλευσιν τῶν διὰ τῆς Διώρυγος, ὑπολογιζόμενα δάσει τῆς καθαρᾶς χωρητικότητος τῶν διερχομένων πλοίων. 'Η κατερρεά χωρητικότης ὑπολογίζεται δάσει εἰδικῶν κανόνων καὶ σύντα τὴν διέλευσιν τῶν πλοίων σημειούνται σημαντικοὶ καθυστέρησις διὰ τὴν διενέργειαν καταμετρήσεων. Πρὸς ἀποφυγὴν τῶν ἀνώτε-

ρω καθυστερήσεων, τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, κατόπιν ὑποβολῆς ενασφόρας τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου Πόρτ Σαΐδ, διὰ τῆς ὅποιας ὑπεδείχθη ἡ νομοθετικὴ ρύθμισις τοῦ θέματος καὶ τῶν ἀμέρων αναφορῶν πλοϊκοτῶν πρὸς τὴν 'Επιθεώρησιν 'Εμπορικῶν Πλοίων, συνέταξε τὸ σχέδιον τοῦ Διαστάγματος, διὰ τοῦ ὅποιου προβλέπεται ἡ παρά τῆς Ἐπιθεώρησεως, 'Εμπορικῶν Πλοίων σύνταξις εἰδικῶν πρωτοκόλλων καταμετρήσεως, δάσει τῶν κανόνων τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ.

Διὰ τὴν σύνταξιν τοῦ σχέδιου ἐλήφθη προηγουμένως ἡ συγκαταθεσίς τῶν διαχειριζομένων τὴν Διώρυγα τοῦ Σουέζ.

ΜΕΤΑΤΡΟΠΑΙ ΤΑΝΚΕΡΣ ΕΙΣ ΦΟΡΤΗΓΑ

Πληροφορύμεθα, ὅτι τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκᾶ πρόκειται νὰ ἀναλάβουν τὴν ἐπίμηκυνσιν καὶ μετατροπὴν εἰς φορτηγά ξηρού φορτίου χώματος 21.000 τόνων δύο δεξαμενοπλοίων τύπου «T.2», τοῦ κ. Σ. Νιάρχου. 'Επίσης, τὰ σουηδικὰ ναυπηγεῖα εἰς τὰ ὅποια ἔχουν παραγγελθῆ πρὸς καιρού τέσσαρα φορτηγά ξηρού φορτίου χώματος (bulk carriers) διὰ λογαριασμὸν τοῦ Κ. Νιάρχου καὶ ἀπίστια παρέδωκαν ἡδη τὰ δύο πρώτα («Γουάρλεν Σκιλλ» καὶ «Γουάρλεν Σηφάρρε»), δένθα κατασκευάσουν τὰ ὑπόλοιπα δύο. 'Αντ' αὐτῶν, θὰ ἀναλάβουν τὴν μετατροπὴν καὶ ἐπιμήκυνσιν δύο τάνκερς τοῦ «T.2», μετατρεπόμενούς συγχρόνως καὶ τοῦ πρωστηρίου συστήματός των διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως ἐπ' αὐτῶν τῶν δηξελομηχανῶν, αἱ ὅποιαι ἀρχικῶν πρωρίζοντο διὰ τὰ ὀκυρωθέντα δύο bulk carriers. Τὰ σύντα τοῦ παρατρέπομένα σκάφη θὰ ἀποκτήσουν χωρητικότητα 21.000 τόνων d.w., ὅπως ἀκριβῶς καὶ τὰ ἐν 'Ιαπωνίᾳ μετατραπέντα.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 25ην Απριλίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέκας, μὲ ἀνάδοχον τὴν δίδα Ειρήνην Π. Πατέρα, τὸ δηξελοκίνητον φορτηγὸν «Κυδερνήτης» 9200 τ. γκρός η 13.000 τόνων d.w., τοῦ Οίκου «Διαμαντῆς Πατέρας». Ἐπὶ τοῦ σκάφους υψώθη καὶ κυανόλευκος.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ διτελέλικον νορβηγικὸν μότορσπιτ «Heranger» 4878 τ. γκρός, 8400 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1930, μὲ σερβέν τοῦ 1956, ἀργούν εἰς Μπέργκεν ἀπὸ τῆς 31ης Ιουλίου 1958, ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 54.000 λιρῶν παρ' ἑταῖρίας ἐλεγχομένης παρὰ τοῦ κ. 'Αχ. Φραγκίστα, μὲ ἀμέσων παραλαβήν.

—Τὸ μικρὸν γαλλικὸν φορτηγὸν «Gabrielle» 1928 τ. γκρός η 1260 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1936, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 18.000 λιρῶν. —Ἐπίσης παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθησαν ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς τὰ γαλλικὰ φορτηγὰ «C'Orfleet» 1803 τ. γκρός, 2650 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1934 καὶ «Syrian Prince» 1988 τ. γκρός, 2800 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἡμόρτερα θὰ παραληφθοῦν ἐν 'Αγγγλίᾳ καὶ θὰ ὑψώσουν τὴν σημαίαν τοῦ Λιδάνου.

—Τὸ καναδικόν φορτηγὸν «Sunprince» 2895 τ. γκρός, 4800 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, μὲ ἀμέσων παραλαβήν εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα.

—Τὸ ἀγγλικόν φορτηγὸν «Lia Grange» 2993 τ. γκρός, 4390 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1939 (Διεκέμδριον), μὲ σερβέν τοῦ 1958, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς.

—Παρὰ τοῦ κ. Α. Θεοχάρη ἡγοράσθη τὸ γερμανικὸν ἀλιευτικὸν «Torhällan» 440 τ. γκρός (τοῦ 1944) μὲ παραλαβήν εἰς 'Αμβούργον.

—Ἐπίσης τὸ ἐπιβατηγὸν «Καλαμάρα» τῆς γραμμῆς 'Αργοσαρωνικοῦ ἐπωλήσης ἀπὸ τοὺς κ. κ. ἀδελφοὺς Βατικιώτες εἰς τὸν κ. Παν. Κονταρίνην ἀντὶ τιμῆς 835.000 δραχμῶν, καὶ μετωνυμάσθη «Πλόρος».

—Τὸ νορβηγικὸν «T.2» δεξαμενόπλοιον «Venice» 10.297 τόνων, γκρός, 16.309 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἡγοράσθη ἀπὸ παναμακήν ἑταῖρίαν (τῆς Νέας 'Υόρκης) ἐλληνικῶν συμφερόντων, ἀντὶ τιμῆς 325.000 δολαρίων καὶ παραλαβήν εἰς 'Αγγλίαν-Κόντινεντ.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, παρελήφθη ἀπὸ τὰ βελγικὰ ναυπηγεῖα τὸ δεξαμενόπλοιον «Πρόμαχος» 19.000 τόνων d.w. καὶ ἀπέπλευσε τὴν

Rotterdam

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

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,
GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

N. V. BOELE'S SCHEEPSEWERVEN EN MACHINEFABRIEK
Tele: 72868 Bolnes Cables: «BOELE»

SHIP REPAIRERS & BUILDERS

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

STEVEDORES

VAN BRINK LTD.
Tele: 77.610 - Pier 8, Waalhaven, Cables: Kobrink.

Singapore

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

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 4057 & BW 1528 O' Connell Street
Cables: «MOTIVES»

STEVEDORES

Vancouver B.C.

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

STEVEDORES

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

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

Mormugao

LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD.

Cables: «LENUIR»

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

I. P. NORONHA

Cables: «IGNATIUSNORONHA»

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

Naples

DITTE RIUNITE PUCCI BROS

Tele: 21128 Piazzale Portici Massa

Cables: «PUCCI BROS»

SHIPCHANDLERS & BONDED

WAREHOUSE OWNERS

New York

MORAN TOWING & TRANSPORTATION CO. INC.

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

TUGOWNERS

Penang

S. V. K. PATCHEE BROS (Manilum)

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

COMOTTO SON & CO. LTD.

P. O. Box No 139, Cables: «MACOTTO»

STEVEDORES &

SHIPCHANDLERS

18ηρι 'Απριλίου έξι Αμβέρσης διά Κιουρασάο, έκτελούν τό παρθενικόν του ταξίδιον.

—Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς καλυπτούσας ἐλληνικὰ συμφέροντα παναμαρικῆς ἔταιρίας «Almperṭor ἀγγλικὸν λίμπερτος «City of Colchester» 7238 τ. γκρός (τοῦ 1944) παρελθόμενον πρὸ ήμερῶν εἰς τὴν Ἀμβέρσαν καὶ τεθὲν ὑπὸ λιθεριανῆν σημαῖαν μετωνομάσθη «Σάνσετ».

—Τὸ λίμπερτος «Pio Mar» 7226 τ. γκρός (τοῦ 1944) μεταβιβασθὲν εἰς ἄλλην ἔταιρίαν, ἀντικατέστησε τὴν λιθεριανῆν σημαῖαν διὰ τῆς νοτιοαφρικανικῆς καὶ μετωνομάσθη «Πρόδρομος Μπόχοφο».

—Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων μικρὸν γαλλικὸν φορτηγὸν «Gabrielle» 1288 τ. γκρός (τοῦ 1936) παραληφθὲν εἰς τὸ Ντακάρο, μετωνομάσθη «Φλόρα Α.». Σημαῖα Λιθανόν.

—Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων μικρὸν δανικὸν φορτηγὸν «Margrete» 1296 τ. γκρός (τοῦ 1917) παραληφθὲν εἰς λιμένα τοῦ Κόντινεν, ὥστε τὴν σημαῖαν τοῦ Λιθανοῦ καὶ μετωνομάσθη «Ιωάννα».

—Τὸ ἀργοῦντα εἰς Βαλτιμόρην λιθεριανᾶ λίμπερτος «Εντέβαρ» 7264 τ. γκρός (τοῦ 1943), «Βάντερερ» 7211 τ. γκρός (τοῦ 1944) καὶ τὸ ὑπὸ σημαῖαν Κοσταρίκας «Τουρμπέλη» 7254 τ. γκρός (τοῦ 1944) μεταβιβασθὲν εἰς ἔταιρίαν τῆς Νέας Υόρκης καὶ παραδοθέντα, ὥστε σημαῖαν τὴν ἀστέροδεσσαν καὶ μετωνομάσθησαν κατὰ σειράν «Βάλιαντ Λίμπερτος», «Βάλιαντ Φόρς» καὶ «Βάλιαντ Πάουερ».

—Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων φορτηγὸν «Sunprince» 2895 τ. γκρός (τοῦ 1945) παραληφθὲν εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα, ἔτεθη ὑπὸ σημαῖαν Λιθερίας, μετωνομάσθη «Σάλαμάννα» καὶ ἐνεγράφη εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

—Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Syrian Prince» 1988 τ. γκρός (τοῦ 1936) παραληφθὲν εἰς Λίμπερτού, μετωνομάσθη «Σάννου Μέντη» καὶ ἔτεθη ὑπὸ σημαῖαν Λιθανοῦ.

—Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Lea Grange» 2993 τ. γκρός (τοῦ 1939) παραληφθὲν εἰς Τάιν ὥψωσ τὴν σημαῖαν τοῦ Λιθανοῦ καὶ μετωνομάσθη «Έλιζα».

—Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Α. Θεοχάρη γερμανικὸν ἀλιευτικὸν «Torrhallur» 440 τ. γκρός (τοῦ 1944) παραληφθὲν εἰς Ἀμβούργον μετωνομάσθη «Δελφίν» καὶ ἀπέπλευσεν ἑκείθεν διὰ Πειραιᾶ.

ΤΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας κατηρτίσθη ἡ κοινὴ ἀπόφασις τῶν ἀρμοδιούς 'Υπουργῶν διὰ τὴν ναυτολόγησιν, βάσει τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ Ν. Δ. 2687 «περὶ προσελκύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων ἔξωτερικού», ιτοῦ φορτηγοῦ «Ανασκέρων», τόνων γκρός 7359, ναυπηγήσεως τοῦ 1944, αἵτησε τῆς Κόσμιαρ Σίππιγκ Κορπορέστιον.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΤΙΝΟΝ

Τὸ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγὸν «Σάν Ντενίζ» 2084 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1906, ἐπώληθη εἰς Ιταλούς διαλυτὰς ἀντὶ τιμῆς 16.750 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Συρακούσας.

—Ἐπίσης τὸ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγὸν «Καπετάν Δημήτρης» 5173 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1919, ἐπώληθη εἰς διαλυτὰς τῆς Απωλετολῆς ἀντὶ τιμῆς λιρῶν 11.6.0 κατὰ τόνων γκρός.

ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩΝ Ν.Α.Τ.

Ἐκ τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Τακμείου ὀλεκονίῳ διὰ διεγράφησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἀσφαλισμένων τὰ κάτωθι 16 πλοῖα ἐλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ἔνας σημαῖας: «Ἀμάντα», παναμαϊκόν, τόν. γκρός 8571, «Ταξιάρχης», λιθεριανόν, τόν. γκρός 7330, «Πρόδρομος», λιθεριανόν, τόνων γκρός 7194, «Θεοδώρω», παναμαϊκόν, τόν. γκρός 7151, «Κάπταιν Λουκῆς», παναμαϊκόν, τόν. γκρός 7123, «Δέσποινα», παναμαϊκόν, τόν. γκρός 7216, «Εμίλιο», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 2407, «Ἄγιος Στέφανος», σημαία Αγγλίας, τόνων γκρός 6803, «Μαλτεζένα», σημαία Αγγλίας, τόν. γκρός 6965, «Πουλαριάνη», σημαία Αγγλίας, τόνων γκρός 6887, «Πλανούμπη», σημαία Αγγλίας, τόνων γκρός 6542, «Πορταρίτισσα», σημαία Αγγλίας, τόνων γκρός 7581, «Τίναμαρ», σημαία Αγγλίας, τόν. γκρός 5686, «Φλεβαριώτισσα», σημαία Αγγλίας, τόνων γκρός 7278, «Πλάστικ Γουΐντ», λιθεριανόν, τόν. γκρός 7255 καὶ «Παλαμίτα», σημαία Κοσταρίκας, τόν. γκρός 5182.

Ἐξ ἀλλού, κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ λίγαντος μηνὸς 'Απριλίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν κάτωθι πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ἔνας σημαῖας: «Ρίον», παναμαϊκόν, τόν. γκρός 10517, ἀπὸ 1 Ιανουαρίου 1959 καὶ «Βραζίλια» λιθεριανόν, τόν. γκρός 7121, ἀπὸ 1 Απριλίου 1959, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τῆς «Σίππιγκ Τζένεραλ Αντζενου», «Ορεμαρ», λιθεριανόν, τόνων γκρός 8378, ἀπὸ 19 Μαρτίου 1959, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Εμμ. Κατσαμπῆ, «Σαλαμάταρ», λιθεριανόν, τόν. γκρός 2844, ἀπὸ 1ης Μαΐου 1959 καὶ «Σαλαμάννα», λιθεριανόν, τόν. γκρός 2895, ἀπὸ 1ης Μαΐου 1959, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. Ιω. Παράσχου.

Your shipchandler at Emden

Siept van Brethorst-Emden

Day and 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

Emden, Neuer Hafen

Telegrams: Brethorst - Emden

Representatives of Greek Department: MENELAOS LINGOS

Οὕτω τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔνας σημαῖας πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὁποίων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλίσθη εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχεται εἰς 634, τόνων γκρός 6.158.496.

ΟΙ ΕΡΓΑΣΘΕΝΙΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Ἐκ τῶν συγκεντρωθέντων ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας τοῦ ὑπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας στοιχείων, προκύπτει, ὅτι κατά τὸ Μάρτιον τοῦ 1959 εἰργάσθησαν ἐπὶ 258 φορτηγῶν 6735 ναυτικοί, ἐπὶ 25 ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοίκων, Μεσογειακῶν καὶ ὑπερωασιανῶν 1570, ἐπὶ 2850 πλοιαρίων καὶ πλοίων μέχρι 30 κόρων 5980 καὶ ἐπὶ 230 μότορπτος καὶ ιστιόφορων πετρελαιοκίνητων, σηματολογημένων, 2860 Ἐλληνες ναυτεργάται, ἢτοι, συνολικώς, εἰργάσθησαν 17.145 ναυτεργάται. Ἐπίσης, ἐπὶ 667 πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων, ὑπὸ ἔνας σημαῖας, εἰργάσθησαν κατὰ τὸ ίδιον μῆνα Μάρτιον 14.332 Ἐλληνες ναυτεργάται. Οὕτω τὸ σύνολον τῶν Ἐλλήνων ναυτεργατῶν, οἵτινες εἰργάσθησαν κατὰ τὸν μῆνα Μάρτιον 1959 ἐπὶ πάσῃ της κατηγορίας πλοίων ὑπὸ ἐλληνικήν καὶ ἔναντι σημαίαν, ἀνήλθεν εἰς 31.477.

Εἰς τοὺς ἔργασθεντας, ὡς ἀνωτέρω, ναυτικούς κατεβλήθησαν δραχ. 2.240.840, διὰ τοὺς ἀμειβούμενους εἰς δραχμάς, λίραις Αγγλίας 392.639 εἰς τοὺς ἔργασθεντας ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων καὶ λίραις Αγγλίας 795.975 εἰς τοὺς ἔργασθεντας ἐπὶ πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων, ὑπὸ ἔνας σημαῖας.

Κατὰ εἰδικότητας οἱ ἔργασθεντες, Ἐλληνες ναυτικοί ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἔνας σημαῖας, κατανέμονται ὡς ἀκολούθως: Πλοιαρχοὶ 666, ὑποπλοιαρχοὶ 602, ἀνθυποπλοιαρχοὶ 670, δόκιμοι πλοιαρχοὶ 83, μηχανικοί α' ταξεως 649, μηχανικοί β' 564, μηχανικοί γ' 808, δόκιμοι μηχανικοί 250, ραδιοτηλεγραφητοὶ 566, ναύληροι 666, ναῦται 3973, ναυτόπτες 58, ἀρχιθερμαστοὶ 749, θερμαστοὶ 2071, καθαρισταὶ 5, λιπανταὶ 703, μάγειροι 651, θαλαμητόλοι 157 καὶ δοσιθοῖ θαλαμητόλων 91.

Κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα Μάρτιον τὸ σύνολον τῶν ἀνέργων ναυτεργατῶν ἀνήρχετο εἰς 10.714, ἐκ τῶν ὁποίων 1842 ἀξιωματικοί, 5614 πτυχιούχοι ναυτεργάται καὶ 3258 δόκιμοι ἀξιωματικοί καὶ μὴ πτυχιούχοι ναυτεργάται.

ΝΕΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ λίγαντος μηνὸς 'Απριλίου ἔχοργήθησαν παρὰ τοῦ Τμήματος Παροχῶν τοῦ Ν.Α.Τ. αἱ ἀκόλουθοι συντάξεις εἰς ἀποχωρήσαστα τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος ναυτεργάτας καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Εἰς Νικόλ, Ἄντ, Μπουγιούκαν, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑταῖς, 3 μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν δραχ. 1663 μηνιαίων, Μιχ. Ιωάν. Ἀράθεμον θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑταῖς, 2 μηνῶν καὶ 17 ἡμερῶν δρ. 897, Πέτρον Ζεχ. Ξυμπότρην κυβερνήτην, λόγω ἀνικανότητος, δρ. 586 μηνιαίων, Θεόδ. Νικ. Λεμπέσην, ναῦτην, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑταῖς, 3 μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν, δρ. 565 μηνιαίων, Πέτρον Παν. Παντελούκον, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑταῖς, 4 μηνῶν καὶ 10 ἡμερῶν δραχ. 1198 μηνιαίων, Ιωάν. Δημ. Φράγκον, ναύκληρον, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἑταῖς, 13 μηρῶν, δρ. 1922 μηνιαίων, Καλλιόπην χίραν Λάμπρου Φατοῆ

ΝΕΑΙ ΕΚΔΟΣΕΙΣ:

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

Περιλαμβάνει πάντα τὰ ἀφορῶντα:

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

“Ἐκδοσις λίαν ἐπιμελημένη, ἐτέθη ἡδη εἰς κυκλοφορίαν.

Οἱ ἐνδιαφερόμενοι δύνανται ν' ἀποτίνωνται εἰς τὰ ἐν ΑΘΗΝΑΙΣ γραφεῖα τοῦ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ, ὁδὸς Σταδίου 7, εἰς τὰ ἐν Πειραιεῖ, Μέγ. Βάττη, καὶ εἰς τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,».

Τιμή: ἀπλῆ βιβλιοδέτησις δραχ. 350 ἡ £ 4. 4.0 ἡ \$ 11.70

πανόδετος » 400 ἡ £ 4.16.0 ἡ \$ 13.35

Ταχυδρομικά ἀπλᾶ γενικῶν δραχ. 20 ἡ 5/— ἡ \$ 0.70

Εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀξίαν συμπειλαμβάνεται καὶ τὸ ἄρτι ἐκδόθεν Α'. παράτημα, ὡς καὶ πάν τοιούτον ἐκδοθησόμενον ἐπὶ μίαν διετίαν ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τοῦ βιβλίου.

πλοιάρχου δρχ. 1013 μηνιαίως, Εύστρατιον Δημ. Μπουλούρην, ναύτην, με υπηρεσίαν 30 έτών, 5 μηνών και 23 ήμερών δρχ. 1058 μηνιαίως, Πλαναγιώτην Δημ. Τράπαταρην, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 20 έτών, 3 μηνών και 11 ήμερών δρχ. 996 μηνιαίως, Ξεφέρην Κ. Ξεφέτην, 3 μηνών και 16 ήμερών δρχ. 400 μηνιαίως, Μαριάν χήραν Κωνστ. Παπατασόγλου, κυβερνήτην ιστιοφόρων, με υπηρεσίαν 24 έτών και 12 ήμερών, δρχ. 836, Μαρίαν χήραν Ιω. Πετράκη, κυβερνήτην ιστιοφόρων, με υπηρεσίαν 18 έτών και 15 ήμερών δρχ. 400 μηνιαίως, Νικόλαουν Απ. Καρανικόλαν, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 16 έτών, 2 μηνών και 22 ήμερών, λόγω άνικαντητος, δρχ. 400 μηνιαίως, Λάμπρου Ιω. Καραδημήτηρην, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 20 έτών, 1 μηνός και 5 ήμερών, δρχ. 553 μηνιαίως, Ηλ. Αντ. Καρατζήν, ναύτην, με υπηρεσίαν 23 έτών, 3 μηνών και 15 ήμερών δρχ. 419 μηνιαίως, Στέφανον Γεωργ. Δανιήλ, ναύτην ιστιοφόρων, με υπηρεσίαν 17 έτών, 2 μηνών και 8 ήμερών δρχ. 449 μηνιαίως, Ιωάννην Νικ. Πυλαρινόν Η. Μαρένην, ναύτην, με υπηρεσίαν 15 έτών, 9 μηνών και 14 ήμερών, λόγω άνικαντητος, δρχ. 554 μηνιαίως, Δημήτριον Κωνστ. Γεωργίου, κυβερνήτην ιστιοφόρων, με υπηρεσίαν 16 έτών και 12 ήμερών δρχ. 495 μηνιαίως, Γεώργιου Κωνστ. Ρεύσσον, μηχανικόν άπομποιών, με υπηρεσίαν 22 έτών, 11 μηνών και 16 ήμερών δρχ. 2472 μηνιαίως, Εύγγελον Παν. Ψαρράκην, κυβερνήτην ιστιοφόρων, με υπηρεσίαν 26 έτών, 11 μηνών και 26 ήμερών δρχ. 1240 μηνιαίως, Εύτυχιον Φωτ. Χατζηαστασίου, ναύτην άπομποιών, με υπηρεσίαν 17 έτών και 17 ήμερών δρχ. 562 μηνιαίως, Μηνάν Κωνστ. Κωνσταντίνου, πλοίαρχον, με υπηρεσίαν 27 έτών και 5 μηνών δρχ. 3690 μηνιαίως, Νικόλαουν Μην. Περασματζήν, πλοίαρχον ιστιοφόρων, με υπηρεσίαν 36 έτών, 2 μηνών και 17 ήμερών δρχ. 2888 μηνιαίως, Ιωάννην Γεωργ. Φελαγκάν, μηχανικόν, λόγω άνικαντητος, με υπηρεσίαν 16 έτών, 7 μηνών και 6 ήμερών δρχ. 1358 μηνιαίως, Ιωάννην Διαμ. Όρολογάν, κυβερνήτην ιστιοφόρων, με υπηρεσίαν 23 έτών, 2 μηνών και 23 ήμερών δρχ. 606 μηνιαίως και εἰς τὸν Νικόλαουν Σπηλ. Βασιλόν, ναύτην άπομποιών, με υπηρεσίαν 25 έτών και 6 μηνών δρχ. 1906 μηνιαίως.

ΤΑ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Η ξαρδις της χορηγήσεως στεγαστικών δανείων είς ναυτικούς, μετόχους τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου, δὲν έπραγματοποιήθη είστει, ἐν ἀναμονῇ τῆς ρυθμίσεως τοῦ ὑμούς τοῦ τόκου, με τὸν δποίον θὰ χορηγούνται ὑπὸ τοῦ Ταμείου τὰ δάνεια εἰς τοὺς αἰτοῦντας. Πρὸς τοὺς τοις τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἔξηπτε δι' ἔγγραφον του πρὸς τὴν Νομισματικὴν 'Ἐπιτροπὴν ὅπως διὰ νεωτέρας ἀποφάσεως τῆς ἄρη πρώτον τὸν περιορισμὸν τοῦ τεθέντος κατωτάτου δρίου τόκου εἰς 7% καὶ δευτέρον τῆς παρεμβολῆς τῆς 'Εθνικῆς Κτηματικῆς Τραπέζης 'Ἐλλάδος κατὰ τὴν χορηγήσιν τῶν στεγαστικῶν δανείων, ητὶς ἐπιβαρύνει τοὺς δανειοδοτούμενους μὲν πρόσθετον τόκον ἐκ 2 1/4%.

Ως γιωστόν, εἰς τὸν πρέχοντα προϋπαλογισμὸν τοῦ Ν.Α.Τ. ἔχει ἀναγραφή πιστωσὶς ἐκ δραχμῶν 2.500.000 διὰ τὴν χορηγήσιν εἰς τοὺς δημοσιαλισμένους ναυτικούς στεγαστικῶν δανείων, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Ν. 3170) 1955.

Οι λόγοι διὰ τοὺς δποίους τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ζητεῖ τὴν ἀρσιν τοῦ περιορισμοῦ τῆς παρεμβολῆς τῆς Κτηματικῆς Τραπέζης, ἔγκεινται εἰς τὸ γεγονός ὅτι τὸ Ναυτικὸν Απομαχικὸν Ταμείον δι-αθέτει συγκεκριμένην νομικήν καὶ τεχνικὴν υπηρεσίαν, ὥστε νὰ δύνανται νὰ ἐνεργῇ τὸν Ἐλεγχον τῶν τίτλων καὶ τὴν ἐντίμησιν τῶν περιουσιακῶν στοιχείων τῶν δανειοδοτούμενων.

'Εφ' ὅσον τελικῶς ὀρθοῦν οἱ περιορισμοὶ οἱ τεθέντες ὑπὸ τῆς Νομισματικῆς 'Ἐπιπροτῆς, τὸ θέμα θὰ ἐπανασύνητηθῇ ὑπὸ τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ν.Α.Τ. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν θὰ προταθῇ ὅπως κακά τὴν προποτίσην τοῦ Ν. 3170) 1955 «περὶ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου» περιληφθῇ διάταξις, διὰ τῆς δποίας ή δανειοδότησις θὰ ἐπεκταθῇ καὶ πρὸς τοὺς συνταξιούχους τοῦ Ταμείου.

ΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΕΙΣ ΚΤΙΡΙΑ

Πρὸς τὸ Διοικ. Συμβούλιον τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου ὑπελήθη ἡ ἔκθεσις τοῦ μηχανικοῦ κ. Παπαναστασίου διὰ τὴν ἀνοικοδόμησιν τοῦ ἐπὶ τῆς διασταύρωσις τῶν δόδων Πατησίων καὶ Καποδιστρίου οἰκοπέδου τοῦ Ταμείου καὶ τὴν ἐπωφελεστέραν διὰ τὸ 'Ιδρυμα ἀπόδοσιν τῶν αινεγερθησμένων κτισμάτων.

Εἰς τὴν ὑποδληθεῖσαν ἔκθεσιν ὑποδεικνύονται αἱ ἀκόλουθοι τρεῖς λόγοι.

1) Ἀνέγερσις συνήθους τύπου κτιρίου, περιλαμβάνοντος καταστήματα εἰς τὸ ίσογειον καὶ γραφεῖα εἰς τοὺς ὑπολοίπους δρόφους, Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν αἱ δοπάναι διὰ τὴν ἀνοικοδόμησιν τοῦ οἰκοπέδου θὰ ἀνήρχετο εἰς 16 ἑκατομμύρια δραχμῶν, ή δὲ ἀπόδοσις τῆς οἰκοδομῆς εἰς 7—8%.

2) Κατεύσκεψη συνήθους τύπου κτιρίου, περιλαμβάνοντος καταστήματα εἰς τὸ ίσογειον καὶ γραφεῖα εἰς τοὺς ὑπολοίπους δρόφους, Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν αἱ δοπάναι διὰ τὴν ἀνοικοδόμησιν τοῦ οἰκοπέδου θὰ ἀνήρχετο εἰς 19 ἑκατομμύρια δραχμῶν καὶ ή ἀπόδοσις τῶν κτισμάτων εἰς 9—10%. Καὶ

3) Ἀνέγερσις αὐτοτελοῦς κτιρίου διατίθεμένου ὀλοκλήρου διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ αὐτοκίνητου. Δηλαδή, τὸ κτίριον θὰ περιελάμβανεν ὑπόγειους καράβιδες διὰ τὴν συντήρησιν, ίσογειον διασμέρισμα δι'. ἔκθεσις αὐτοκίνητων, ἀνταλλακτικῶν κλπ. καὶ ἐννέα δρόφους, οἵτινες θὰ ἔχρησιμοποιούνται διὰ «κρεμίζαρισμα» αὐτοκινήτων. Εἰς τὴν τρίτην αὐτῆν περίπτωσιν ή διπαιούμενη δοπάνη θὰ ἀνήρχετο εἰς 8 ἑκατομμύρια δραχμῶν, ή δὲ ἀπόδοσις τοῦ κεφαλαίου θὰ ἔτοι 16—17%.

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

Διὰ διαταγῆς τοῦ υπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. 'Ανδριανούπολιον τοποθετοῦνται οἱ κάτωθι λιμενικοί : 'Αντιπλοίαρχος 'Αντ. Δεσποτάκης προξενικός λιμενάρχης Πόρτ Σαΐδ, πλωτάρχαι : 'Ιω. Παπαδόπουλος εἰς τὸ προξενικόν λιμεναρχεῖον Νέας 'Υόρκης, ἀντὶ τοῦ δμοιοδάθμου τοῦ Μ. Κάμαρη τοποθετούμενου εἰς τὸ υπουργεῖον, Τίτος Ζεγραφίδης προξενικός λιμενάρχης 'Αμβούργου, ἀντὶ τοῦ αντιπλοίαρχου

Ν.Κ. Μιχαλίπειάνου τοποθετούμενου εἰς τὸ υπουργεῖον καὶ Γεώργ. 'Αγαλόπουλος προξενικός λιμενάρχης Κάρδιφ ἀντὶ τοῦ δμοιοδάθμου τοῦ Δ. Γιάκου, τοποθετούμενου εἰς τὸ υπουργεῖον.

ΑΙ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟΥ Κ. ΟΝΑΣΗ

Ἐκ Νέας 'Υόρκης μεταδίδεται, διὰ τὴν 'Μαριτάιμ 'Αντιμινιστρέσσιον· ἀπεφάσισεν ὡς ἀνεκοινώθη, νὰ παράσχῃ τὴν κρατικὴν ἐγγύησιν διὰ τὴν χρηματοδότησην τῆς κατασκευῆς τῶν τριῶν δεξιαμενοπλοίων τοῦ κ. Ωνάση, ἡτίνα παρηγγέλθησαν πρὸς καιροῦ εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μπέθλεμ. Τὸ ἐξ ἐξ αὐτῶν θὲ εἰναι χρωτικότητας 106.500 τόνων d.w., τὰ δὲ ἀλλα δύο τῶν 46.000 τόνων d.w. ἔκαστον. Τὸ κόστος τοῦ πρώτου ὑπολογίζεται εἰς 26 ἑκατομμύρια δολαρίων καὶ τῶν δύο ἀλλων εἰς 12.650.000 δολαρίων κατὰ σκάφος. Καὶ τὰ τρία ταῦτα δεξιαμενόπλοια θὰ φέρουν τὴν 'Αστερεδεσσαν. Τὸ αμερικανικὸν δημόσιον θὲλει παράσχει τὴν ἐγγύησιν τοῦ διὰ τὸ συναφθησμένου δάνειον μέχρι τῶν 87.5 % τῆς ἀξίας τῶν πλοίων, ἐκ τῶν διποίων, ἐκ τῶν διποίων τὰ ναυπηγηθόμενα πρώτων τὰ δύο τῶν 46.000 τόνων καὶ ἀκόλουθως τὸ 'Μαμμούθ' τῶν 106.500 τόνων. Τὸ πρώτον σκάφος θὲλει παραδοθῆ τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1960, τὸ δόλον δὲ πρόγραμμα θὰ συμπληρωθῇ ἐντὸς μᾶς τριετίας. 'Η πλοιοκτήρια ἐταιρία «Βίκτορυ Κέρριερ' θὲλει καλύψῃ δι' ιδίων κεφαλαίων τὰ ὑπόλοιπα 12.5 % τῆς ἀξίας τῶν πλοίων. Σημειώνεται, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, διὰ τὰ αὐτά ναυπηγεῖα τελεί ηδη ὑπὸ κατασκευὴν καὶ ἔνα σούπερ-τάνκερ τῶν 106.500 τόνων π.λ.ω., διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Νιάρχου.

ΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΛΕΙΩΜΑΤΙΚΟΥ Ε.Ν.

Δι' ἔγκυκλου τοῦ Ταμείου Προοίμιος 'Αξιωματικῶν τοῦ Ε. Ν. πρὸς τὰς λιμενικὰς καὶ προξενικὰς ἀρχὰς καθισταται γνωστόν, διὰ τὸ ὑπὲρ τοῦ θὰ συμβούλιον τοῦ πιστοποιηθέντος τῶν δεξιαμενατικῶν Ε. Ν., η παρακρατουμένη ἐκ τοῦ μισθοῦ των, ηύξηθη ἀπὸ 126 δραχ. (η λίρας 'Αγγλίας 1.10.0) εἰς δραχ. 189 (η λίρας 2.5.0 η δολ. 6.30). 'Η ηύξημένη αὐτὴ εἰσφορά ἰσχεῖ ἀναδρομικῶς ἀπὸ 1ης 'Ιανουαρίου τρ. ἔτους.

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 50701

ΑΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Εις μίαν τῶν τελευταίων συνεδριάσεων τού διοικητικού συμβουλίου τοῦ Ναυτικού 'Απομακρικού Ταμείου κατόπιν διεξοδής κατά πέντε ετών στήμερον αἱ καταθέσεις τοῦ Ταμείου, εἰς τὰς ἐλληνικῶν συμφερόντων Τραπέζας τοῦ ἔξυπερικοῦ. Οὕτω αἱ καταθέσεις τοῦ Ν.Α.Τ. θά διατηρηθοῦν εἰς τὸ ὑφος τῶν 500.000 λιρῶν, τόσον διὰ τὴν National Bank καὶ Atlantic Bank, σσον καὶ διὰ τὴν Commercial Bank.

Ἀπεφασίσθη, ἐξ ἀλλοῦ, ὑπὸ τοῦ συμβουλίου τοῦ 'Ιδρυματος, ὅπως τὰ εἰς συναλλαγματικού διαθέσιμα αὐτοῦ κατατίθενται ἐφεξῆς εἰς ἕκείνας τὰς Τραπέζας μόνου, εἰς τὰς δόποις ἐμπιστεύεται τὰς καταθέσεις της ἡ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Ἡ 'Ἐπιτροπὴ Ἐλέγχου Συναλλαγμάτος, εἰς τὴν δόποιαν παρεπέμφθη τὸ ἀνακινθέν οὔπο τοῦ 'Υπουργείου 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς 'Ἑθνικῆς Τραπέζης, ἔγινη τῆς ἐλευθέρας κινήσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγμάτος, ὑπεδαλεν εἰς τὴν γραμματείαν τῆς Νομισματικῆς 'Ἐπιτροπῆς, τὸ ἐπ' αὐτοῦ πόρισμά της. Καίποι οὐδεμία ἀνακοίνωσις ἔγενετο ἐπὶ τοῦ πόρισματος, ἐν ἀναμούτῃ τῆς γνωματεύσεως τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τῆς Τραπέζης 'Ελλάδος, ἐάν τὰ ληφθῆσμενα μέτρα θά δύνανται νὰ τεθοῦν εἰς ἐφαρμογήν, διὰ τῆς ἐκδόσεως ἀποφάσεως ὑπὸ τῆς Νομισματικῆς 'Ἐπιτροπῆς ηθὰ πρέπει νὰ λάβουν τὴν μορφὴν νομοθετήματος, τὸ δόποιον θὰ ἐκδοθῇ ὑπὸ τῶν 'Υπουργείων 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, Οἰκονομικῶν καὶ Συντονισμοῦ, ἐγγνωσθῇ ἐν τούτοις, ὅτι η 'Ἐπιτροπὴ Ἐλέγχου Συναλλαγμάτος ἀπεράνθη ὅτι, ἐπιβάλλεται η ἀνεύ τῆς παρεμβάσεως τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, ἐλευθέρα διαχείρισις ἐντεύθεν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγμάτος.

'Ἐπίσης η ἴδια 'Ἐπιτροπὴ ἐπρότεινεν ὅπως οἱ ἔξωλογιστικοὶ λογαριασμοὶ τῶν ἐπιχειρήσεων τῶν διαχειριζομένων πλοίων, ἐκφράζονται ἐνισίως (διὰ τὴν ἐπιχειρήσεων καὶ οὐχὶ διὰ τὸ πλοῖον).

Ὀριστικὴ ἀπόφασις ἐπὶ τῶν δύο τούτων ζητημάτων θὰ ληφθῇ τὸ συντομέρευον, ὅποτε καὶ θὰ ἔχῃ ὑποθήκη εἰς τὴν γραμματείαν τῆς Νομισματικῆς 'Ἐπιτροπῆς η αἰτηθεῖσα γνωμάτευσις τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τῆς Τραπέζης 'Ελλάδος.

Οσον ἀφορᾷ τὸ θέμα τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγμάτος καὶ τῆς ἐντόκου καταθέσεως του εἰς 'Ελληνικὰς 'Ἐμπορικὰς Τραπέζας, ἀνεκοινώθη ὀρμοδίως, ὅτι ἀνετέθη εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς 'Ελλάδος νὰ μελετήσῃ τὸν τρόπον τῆς διασφαλίσεως τῶν ληφθῆσμενων ἐπ' αὐτοῦ μέτρων ἀπὸ ἐνδεχομένην καταστρατήγησιν.

ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

Τὸ Συμβούλιον 'Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐνέκρινε τὴν διάθεσιν ποσοῦ 400 χιλιόνων δραχμῶν ἐκ ποὺ Κεφαλαίου Ναυτιλιακῶν 'Ἐπιταιδεύσεως πρὸς τὴν ἐπιτροπὴν τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ ἀν. νόμου 1864) 1951 διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν Σχολῶν 'Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ 'Ασπροπύργου. 'Ο ἐξοπλισμός οὗτος περιλαμβάνει τὴν ἐγκατάστασιν τῶν ἔμπρακτων, τῶν ὁποίων ἡ προμήθεια ἔγενετο ἐξ 'Ἄγγλιας καὶ αὐτινες θὲται ἔτοιμαι πρὸς λειτουργίαν διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν τῶν μαθητῶν τῶν Σχολῶν ἐντὸς τοῦ μηνὸς Μαΐου.

Ἡ ἐγκατάστασις αὐτὴ περιλαμβάνει πλήρη ἀτομολέητη, παλαιοδρομικήν μηχανήν, ἀποιστρόβιλον, ως καὶ μίαν μηχανήν ἑσωτερικῆς καύσεως.

ΑΙ ΝΥΚΤΕΡΙΝΑΙ ΣΧΟΛΑΙ

Τὴν 7ην Μαΐου συνέρχεται εἰς τὸ ὑπουργείον 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τὸ 'Ἐπικαιδεύτικὸν Συμβούλιον τῶν ἀνεγνωρισμένων νυκτερινῶν σχολῶν 'Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ διὰ νὰ ἀποφανθῇ: Πρῶτον, περὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰσακτέων μαθητῶν εἰς τὴν Α΄ τάξιν ἐκάστης Σχολῆς κατὰ τὸ ἐπικαιδεύτικὸν ἔτος 1959—1960 καὶ δευτέρου, περὶ τῆς κατατονοῦτης τῆς εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ ὑπουργείου ἑγγεγραμμένης πιστώσεως διὰ τὴν ἐπιχορήγησιν τῶν Σχολῶν τούτων.

ΟΙ ΝΕΑΡΟΙ ΝΑΥΤΙΛΟΙ ΜΑΣ

Εἰς τὴν ἐπίσημον ἔκδοσιν τῆς 'Υδρογραφικῆς 'Υπηρεσίας τοῦ 'Αμερικανικοῦ Ναυτικοῦ (ἐπὸ στοιχείων N.M. 4/59) ἀδημοσίευθην ἐνδιαφέρουσα παρατήρησις, ὀφειλομένη εἰς τὸν 'Ελληνικὸν δόκιμον ἀξιωματικὸν κ. Χρ. Λιδωρικιώτην, ἔκτελοντα χρέη ὑποπλοιάρχου ἐπὶ τοῦ α)π 'Ατλαντικοῦ δορέων.

Ἡ παρατήρησις αὐτὴ ὑπὸ τὸν τίτλον 'Μαγνητικαὶ ἀνωμαλίαι εἰς Βόρειον Εἰρηνικόν ἔχει ως ἀκολούθως:

«Ο ὑποπλοιάρχος τοῦ ὑπὸ τὴν πλοιαρχίαν τοῦ Z. Καστάνου λιθεριανοῦ πλοίου Χρῆστος Λιδωρικιώτης ἀναφέρει τὰ κάτωθι :

Εἰς φ' 50° 17' B. καὶ λ. 178° 57' A. περὶ ὥραν Γκρηνούντ 00.00 (27 Νοεμβρίου 1958) εἰς τὴν διαδρομὴν ἀπὸ Γιοκοχάμας πρὸς Σχάττη παρετήρησε μαγνητικὴν ἀνωμαλίαν. Ἡ τοῦ χάρτου ὀπτόκλισης διὰ τὴν περιοχὴν εἶνε 60 A., ἀλλ' ἡ τῶν πυξίδων τοῦ πλοίου ηγέρθη εἰς 200 A. Ανασέρεται, ἐπίστηση, δῆτα, πρὸ τῆς ὡς δινῶν δώρας, αἱ πυξίδες τοῦ πλοίου ἦσαν φυσιολογικαὶ καὶ κασμία ἀνωμαλία δὲν παρεπερίστη κατὰ τὴν διάρρειαν ταξιδίων εἰς πὴν αὐτὴν περιοχὴν. Μετά πάροδον 4 περίποτα ὥρων καὶ 60 μίλια ἀργότερον, αἱ πυξίδες ἐπάνηρθον εἰς τὴν κανονικότη-

τα. Ἀνεμος Δυτικὸς, ἐντάσεως 3. Κατάστασις θαλάσσης : 'Ελαιφρὸς κυματισμός. Βαρομετρικὴ πίεσις 29.47 ἵντες, θερμοκρασία ἀρέος 42.0 F. καὶ θαλάσσης 440 F.

Χαίρουν αἱ στήλαι: αὐταὶ, ὅταν τοῖς παρέχεται, ως ἀνωτέρω, ἡ εύκαιρια νὰ διαπιστώνων, διτά τὰ νέα στελέχη τῶν πλοίων μας μὲν ἐνδιαφέρον, ἀγάπην καὶ ἀνησυχίαν ἐπωμίζονται τὰ καθήκοντά των. 'Η ἀνεύσιτης τοῦ ἐμπύρου οὐλικοῦ τῆς Ναυτιλίας πατίζεται — τὸ σημαντικώτερον — μὲν τὴν ποιοτικὴν βελτίωσιν αὐτοῦ.

ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝΗ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΑ

Ἡ Α. Ε. ὁ Πρόεδρος τῆς Γαλλικῆς Δημοκρατίας ηγόρκησε νὰ ἀπονείμη τὸ Σταύρον τοῦ Τάγματος τῶν ἵπποτῶν τῆς Λεγεώνας τῆς Τιμῆς εἰς τὸν ιατρὸν-μικροβιολόγον κ. Γεώργ. Κ. Πάγκαλον (Πειραιῶς), εἰς ἔνδειξην ἐκτίμησεως διὰ τὰς ἐπιστημονικὰς αὐτοῦ ἔργασιας εἰς τὸ πεδίον τῆς Μικροβιολογίας καὶ εἰς ἀναγνώρισιν τῆς ἐνεργού συνεργασίας τὴν δόπιαν δὲν ἔπαυσε νὰ προσφέρῃ οὐτός εἰς τὸ 'Ινστιτούτον Παστέρ Αθηνῶν.

Τὰ διακριτικὰ τοῦ βαθμοῦ τοῦ ἐπέδωκεν εἰς τὸν τιμηθέντα προσωπικόν ήταν ή Α. Ε. ὁ πρέσβυτος τῆς Γαλλίας κ. Γκυ ντὲ Σαρμπονιέρ τὴν 10ην παρελθόντος μηνὸς ἐν τῷ Γαλλικῷ πρεβείᾳ.

Η "ΛΑΜΙΑΚΗ" ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Λειτουργοῦν εἰς τὴν Λαμίαν, ως εἶναι γνωστόν, ἀπὸ ὀκταετίας ἥδη, αἱ σχολαὶ Μηχανικῶν «Λαμιακῆ», ητίς καὶ περιλαμβάνει πέντε τμῆματα, ήτοι: 1). Μηχανοτεχνιτῶν. 2). Ηλεκτροτεχνιτῶν. 3). Μηχανολόγων ἐργοδηγῶν (ἰστότιμοι πρὸς τὰς σχολὰς «Υπομηχανικῶν τοῦ 'Εθνικοῦ Μετσοβίου Πολυτεχνείου». 4). Ραδιοτεχνιτῶν Και 5). Μηχανικῶν E. N. Αἱ τέσσαρες πρῶται σχολαὶ (τμῆματα τῆς «Λαμιακῆς» ἐποπτεύονται υπὸ τοῦ ὑπουργείου Βιομηχανίας καὶ η πεμπτή υπὸ τοῦ υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Ὡς ἔγραψει ἡ τοπικὴ ἐφημερίς «Λαμιακὸς Τύπος», διὰ τῶν λαμπρῶν αὐτῶν Σχολῶν Μηχανικῶν καλύπτεται ἡ ἐκπαιδεύτικὴ ἀνάγκη εἰς τὸν τεχνικὸν τομέα δι' ὀλόκληρον τὸν χώρο τῆς Στερεάς Ελλάδος καὶ τημῆτος τῆς Θεσσαλίας, ὅποθεν καὶ προέρχεται τὸ πλεῖστον τῶν σπουδαστῶν των. 'Η θεωρητικὴ διδασκαλία τῶν τεχνικῶν μαθημάτων γίνεται παρ' ἐπίτελείου διακεκριμένων ἐπιστημόνων καὶ πτυχιούχων τοῦ 'Εθνικοῦ Μετσοβίου Πολυτεχνείου, τῶν δὲ ἄλλων μαθημάτων παρ' ἀριστῶν, κατὰ εἰδικότητα, καθηγητῶν. 'Η ἐμπειρικὴ ἀσκησὶς καὶ πρακτικὴ διδασκαλία τῶν σπουδαστῶν λαμβάνει χώραν εἰς τὰς προτύπους καὶ πλήρως ὡργανωμένας ιδιοκτήτους μηχανουργικὰς ἐγκαταστάσεις.



HARBOR, COASTWISE AND DEEP-SEA TOWAGE

Moran - with the best tug fleet ever assembled - is the answer to quick, expert and economical service for docking, undocking and moving ships in New York Harbor. The company's powerful deep sea vessels undertake any type of towing assignment to any port around the globe.

AGENTS IN: England, Scotland, Norway, Denmark, Sweden, Finland, Belgium, Germany, Spain, Italy.

MORAN

TOWING & TRANSPORTATION

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

The Best in the Business

© Moran Towing & Transportation Co., Inc., 1959

INDO-BRITISH CORPORATION

SHIPCHANDLERS

334, Thambo Chetty Street,

MADRAS

Phone c/o 3090 and 61168 - Cables: «JETROY»

For Provisions and General Groceries, Fresh and Frozen meats, Engine and Deck supplies at lowest prices

στάσεις των Σχολών, ένισχυμένας και δι' όλων των έπιστημονικών έποπτικών μέσων διδασκαλίας, υπό την άμεσον έπιβλεψιν και παρακολούθησην ειδικών μηχανολόγων — καθηγητών και τού διευθυντού των σχολών κ. κ. Παναγιωτοπούλου. Τα μηχανουργεία των σχολών, μεγίστης παραγωγικής ισχύος, είναι υπόδειγματικά και άρτιωμένα, ώστε η άποκομιδήμενή υπό των σπουδαστών πείρα να είναι μεγίστη και πλήρης.

Η άρτιότης του λειτουργικού όργανισμου των σχολών Μηχανικών της «Λαμιακής» — τονίζει η προσαναφέρεται τοπική έφημερις — τόσον είς το θεωρητικό έπιπλευτικόν αυτής σκέλος, όσον και είς το της πρακτικήν μορφώσεων, κατατάσσει τάχις έν λόγω σχολής μεταξύ των καλυτέρων έν «Ελλάδις είς το είδος των. Πέραν τούτων, μία διαρκής προσπάθεια και ένας συνεχής έκσυγχρονισμός των μεθόδων και συστημάτων έπιπλευτικών, άποτελούν στοιχείων προδόσου και προσαρμογής αύτών πρός τάς τεραστίας μηχανοτεχνικάς έπιπλευτικάς άναγκας και έξελιξης. Καρπόν μεγάλων προσπαθειών και άρκετά σημαντικών ύλικών θυσιών άποτελει και το γεγονός, διότι αι σχολή αυτή έγκατεστάθησαν είς αρτίου και υγιεινών κτιριακών συγκρότησα, κείμενον είς κεντρικών και δεσπόζοντα μέρος της πλέον, πληρούν δέ διάς τάς έπιπλευτικάς άναγκας ένως συγχρόνου έπιπλευτηρίου τεχνικής μορφώσεως. Είς το έν λόγω κτιριακών συγκρότησα έγκατεστάθη και το μηχανουργείον των σχολών, ώστε ό σπουδαστών τάχις έχη, παραπλεύρως τής αιθουσής θεωρητικής διδασκαλίας και το τέλειον συγκρότημα τής έμπειρικής έφαρμογής.

Περαιτέρω ή έφημερίς δίδει μίαν άδραν εικόνα τής σχολής Μηχανικών Μηχανικών Ε. Ν. της «Λαμιακής», γράφοντας: «Η άπό τετραστίας λειτουργίουσα σχολή Μηχανικών Ε.Ν. είναι ένα έπιπλευτικόν ίδρυμα έντελως προπύου και υπόδειγματικής όργανώσεως. Αποτελεί μίαν έξαιρετον κυψέλην παραγωγικωτής έπιστημονικής έργασίας και οι σπουδαστοί ούδενος μέσου στερώνται, ώστε νά καταστούν άρτιοι είς το είδος των. Πειθαρχία, μελέτη και προσοχή, είνε τά τρία στοιχεία, που συνιστούν τής άρχην της σχολής αυτής. Βασικήν τούτων προέκτασιν άποτελούν αι συστηματικώς καλλιεργούμενα άρχαι ήθικης άνωτερότητος και άφογοι κοινωνικής συμπεριφοράς. Κάθε έψαντος τών σπουδαστών της «Λαμιακής» προκαλεῖ τά εύμενή σχόλια της κοινωνίας τής Λαμίας».

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ»: «Ανέφερε διά τού άσυρμάτου του, διότι διέσωσε την 25ην Απριλίου 17 Ίνδονησίου ναυαγούς, ήτο δύο έπιδάτας και 15 άνδρας τού πληρώματος τού βυθισθέντος πλοίου «Ματζόε». Το «Αλεξανδρός» κατημύνετο είς τήν Σιγκαπούρην, δημού και άπειδισθας τού ναυαγούς. (Άπρ. 25)

«ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ» (λιθερ.): «Εσημειώθη έναρξις πυρκαϊάς είς φορτίου στιτρών τού No 2 κύτους του, ήτης κατεσθέσθη έγκαίρως, άνευ ζημιών. Τό σκάφος κατέπλευσε τήν 19ην Απριλίου είς τήν Γιοκοχάμαν. (Άπρ. 18—19)

«ΑΝΝΙΤΣΑ Α.» (παναμ.): «Από τήν διεξαχθείσαν είς Γιοκοχάμαν έπιθεώρησιν τού σκάφους διεπιστώθησαν 22 έλασματα δεβλαμμένα είς τά διπύθμενα τού No 3 κύτους και ζημιάι είς το πηδάλιον και τά έδρανα τής κυρίας μηχανής, προκληθείσαι έκ διαρείας τρικυμίας. (Άπρ. 22)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΕΝΤ» (λιθ. δεξ.): «Κατά τήν κατάπλουν τού είς Γιοκοχάμαν έδηλωθη υπό τού πλοιάρχου διότι έσημειώθησαν ζημιάι είς τήν άξονα, οφειλόμεναι είς άμελεισν τού πληρώματος. Τό σκάφος έπειθερηθή. (Άπρ. 23)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΙΛΛΑ» (λιθ. δεξ.): «Κατά τήν είς Χάρδρον έν δεξαιμενή έπιθεώρησιν τού εύρεθησαν ικανοί αύλοι των δύο λεβήτων διαρρέοντες και ζημιάι τινές έκ τρικυμίας, τήν όποιαν συνήτησε κατά τό ταξιδίον του άπό τό Μπαντάρ Μασούρ. Ό άξων τής έλικος έξηχθη δι' έπισκευής τού άγιοδύλου. Έπεισκευάσθησαν έπιστησ και οι αύλοι των λεβήτων. (Άπρ. 14—16)

«ΖΑΝΟ» (σημαία Αιθιοπίας): «Έπεισκευάσε προσωρινές είς Πόρτ Σουδάν βλάσην τής μηχανής πειραϊά, έλασε δέ πιστοποιητικόν ναυσιπλότας διά Πειραιά, μέ διάμεσον πρασέγγισιν είς Ακάπταν και είτα είς Αλεξάνδρειαν, μέ διέσιν νά παραλάβη έκει φορτίον διά Πειραιά. Άι δριστικά έπισκευαί θά διεξαχθούν είς Πειραιά. (Άπρ. 22)

«ΚΟΜΕΤ» (λιθερ.): «Κενόν άπό Χάρτεπουλον διά Βαλτιμόρην, έζήτησε τήν έσπέραν τής 17ης Απριλίου βοήθειαν, διότι ύφισταν ζημιάι έκ σφροτάτης θυέλλης, μέ κυματα ίώνων άνω των 70 ποδών, είς θέσιν πλάτους 42—48 B, και μήκους 46—25 Α. Όλλανδικόν ρυμουλκόν έπλευσεν είς βοήθειαν, αλλά άργοτερον έπειστρεψεν είς τήν βάσιν του, διότι τό σήμα κινδύνου ήκυρωθη. Τό «Κόμετ» κατέπλευσε τήν 24ην Απριλίου είς Βαλτιμόρη. (Άπρ. 17—24)

«ΚΟΜΠΟΡΑΝΤ» (λιθερ.): «Δεξαιμενισθήνεις είς Χάρδρον διά τήν έπιστησ του έπιθεώρησιν, έπεισκευάσεν ωρισμένας ζημιάις τού πηδαλίου του και τού μεταλλικού κώνου τής έλικος. (Άπρ. 20)

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ»: «Κατέπλευσε τήν 2αν Απριλίου είς Γιαντάνα μέ ζημιάς, λόγω τρικυμίας είς τά στεγανά του δισχωρισμάτων και βλάσην λόγω προσκρουσεών έπι άγνωστου άντικειμένου, είς τήν έλικά του. Έπισκευαι έξετελθησαν έν δεξαιμενή και τό σκάφος άπειπλευσε τήν 11ην διά Βαγκούνερ. (Άπρ. 2—11)

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ»: «Εμφόρτον έξι Αμβέρσας διά Κίναν, συνέκρουσθη είς τήν ποταμόν Σέλντ, λόγω πυκνής θυμίλης, μέ τό πολωνικόν Νάρδικο, όπερ κατημύνετο έκ Γόνιας είς Αμέρειραν και Μόντρεαλ. Τό πολωνικόν ύπεστη ωρισμένας ζημιάς και ήγκυροδόλησεν είς τό Φλάστιγκ, ένω τό έλληνικόν έγκολούθησε τό ταξιδίον του διά Κίναν. (Άπρ. 20)

«ΝΟΥΤΣΙ» (λιθερ.): «Από Γλασκώθην διά Τόκιο, κατέπλευσεν είς τήν Γιοκοχάμαν μέ ζημιάς είς τήν άεραντλιαν του. (Άπρ. 29)

«ΟΣΕΑΝ ΜΟΝΑΡΚ» (λιθερ.): «Αποπλέον άπό τάς Βερμούδας, προσήραξεν, αλλά άνειλκυθη άνευ βοηθείας και έπανεπλευσε πρός έπιθεώρησιν. Έν συνεχεία άνεχόρησε τήν 23ην Απριλίου διά Νέαν Υόρκην, όπου και θά έπισκευασθη. (Άπρ. 23)

«ΠΑΝ» (λιθερ.): «Προερχόμενον έκ Μπατόν Ρούζ, κατέπλευσεν είς Κόμπε. Τό έξ αράβοδιστον φορτίον του ένεφαντεν υπερθέμασιν, ήτις θύμως και ένετοπισθη. (Άπρ. 22)

«ΠΑΝΤΑΝΑΣ ΣΑ»: «Από Φιλιππίνας διά Γκάλθεστων μέ φορτίον ζαχάρεως και μεταλλευμάτων, συνήτησε βαρυτάτην τρικυμίαν μεταξύ 31ης Μαρτίου και 3ης Απριλίου. Τό σκάφος ύπεστη ωριγμάς είς τό κατάστρωμα παρά τήν γέφυρων και είς τά στόμα τών κινών, έποδισε δέ είς Λός Αντζελες διά προσωρινάς έπισκευάς. Άκολουθως άπειπλευσε τήν 9ην Απριλίου διά Γκάλθεστων, όπου θά έκτελεση θριστικάς έπι-

σκευάς, μετά τήν έκφόρτωσή του.

(Άπρ. 1—9) «ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΟΡΥ» (Κασταρίκας): «Παραμένει είς Πειραιά μέ ζημιάς έκ προσαράξεως. Τό έξ μεταλλευμάτων φορτίον του μετεφόρθησε είς τό λίμπερτον «Νικόλας», προκειμένον νά δεξαμενισθή τό «Σπέτσαι Γκλόρυ» τήν 7η Μαΐου πρός έπιθεώρησην. (Άπρ. 18)

«ΤΡΑΝΣΠΑΙΟΝΙΡ» (λιθερ.): «Έπειθεωρήθη είς Κέπιτ Τάουν τήν 30ην Μαρτίου και κατά τάς έποιμένας ήμερας, διά ζημιάς είς τούς μειωτήρας στροφών τού άπμοστρού, προσενηθείσας καθ' όν χρόνον τό σκάφος έταξιδευεν άπό Λός Αντζελες έμφορτον διά Ντάρμπρατ. «Ενας άσυνηθης θυρυδος ήκουσθη άπό τό κιβώτιον τού μειωτήρος και αι μηχαναί έσταμπταν. Αι δοντώσεις τού δευτέρου μειωτήρος ένερθησαν μέ ζημιάν, ένω και αι έντονος τού κιβώτιον σωληνώσεις λιπάνσεως διεπιστώθησαν δεβλαμμέναι, συνεπεία φυσικής φθοράς. Διεξήκθησαν προσωριναί έπισκευαί τριημέρου διαρκείας, ίνα τό σκάφος κατευθυνθή είς τό προρομπού μόνον. (Άπρ. 15)

«ΧΕΡΑΛΑΝΤ» (λιθερ.): «Προερχόμενον έκ Μάντζεστερ κενό και κατεύθυνόμενον είς τάς Μεγάλας Ιλίμας, κατέπλευσε τήν 16ην Απριλίου είς τό Μόντρεαλ, άφον συνήτησε κατά τον πλάνο του βαρυτάτην τρικυμίαν μεταξύ 23ης και 29ης Μαΐου. «Επίσης κατά τήν διέλευσίν του τήν 8ην και 9ην Απριλίου μέσω πάγων είς τόν κόλπον τού Αγίου Αιρεντίου ύπεστη ζημιάς είς τό σκάφος και τήν έλικα. (Άπρ. 16)

H NAYLATORA

«Η σημειωθείσα έλαφρά βελτίωσις τής ναυλαγοράς είς τάς άρχας τού β'. 150ημέρου τού Απριλίου δέν διετρήθη. Η εισοδοή τών τάνκερς είς τάς μεταφοράς σιτοφορτίων έπενθερε τήν ναυλαγοράν είς τά γνωστά τών πρώτων ήμερών τού Απριλίου χαμπλά έπιπεδα. Και δεδομένου ότι τών δεξαμενοπλοίων αι ναυλώσεις διά σιτηρά θέλουν συνεισθήν ότι τών δεξαμενοπλοίων αι ναυλώσεις διά σιτηρά θέλουν συνεισθήν — λόγω τής διξιτάτης κρίσεως είτη τήν ναυλαγοράν τών πετρελαίων — δέν δικαιολογείται πλέον ή πρόβλεψις αισθητής τινος βελτίωσεως τών ναύλων διά τά έκ Βεροίας Αμερικής σιτοφορτία, άτινα και άποτελούν τήν βάσιν τής άπασχολησεως τών τράπας φορητηγών. Έν τών μεταξύ έπιμειώθη και πάλιν έξοδος άρκετών λίμπερτυς άπό τά άγκυροδόλια τής άργιας, χωρίς βεβαίως οι ίδιοκτηται τών νά περιμένουν κέρδος το άπο την περιπέτειαν αύτην. Τό γεγονός μόνον, ότι τό σκάφος συντηρείται ναυποράς είς τήν ύπερπετών τών λίμπερτων.

Τό κύριον, πάντως, ένδιαφέρον τής άγοράς συνεκεντρώθη είς τά σιτο-



**MARINE CHEMICAL
PRODUCTS**

“Over twenty years of leadership”

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

NO. 61 DETERGENT COMPOUND cleaning of cargo tanks from black oil to grain, etc.

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

and other quality products

C. & H. SALES CO.

80 BROAD STREET
NEW YORK 4, N.Y.
TEL. HANOVER 2-6998

φορτία και κυρίως τὰ ἔξι Ἀμερικῆς. Μεγάλαι ποσότητες σιτηρῶν διετέθησαν πρός ἔξαγογον βάσει τοῦ νόμου 480, περὶ διαθέσεως τῶν ἀποθεμάτων. Οἱ ναῦλοι, οἱ σημειώσαντες μικράν τινας θεραπείων, ἐπανήθουν εἰς τὰς προτέρας χαμηλᾶς τιμᾶς. Διὰ τὰς Ἰνδίας, λ. χ., ἐπληρώνοντο τὰ 65) — (Μάϊον) ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ τὴν ἀνατολικῆν ἀκτὴν καὶ ἐν συνεχείᾳ 62). Ἐπὸ τὸ Κόλπον ἀρκετή ἐργασία δι' Ἰαπωνίαν. Σκάφος μπάλι κέριερ 20.000 τόννων ἐπληρώθη τὸν καλὸν ναῦλον τῶν 8 Σολλαρίων, μικρότερον δὲ σκάφος δι' Ἰαπωνίαν ἐπίσης 8.20 δολλάρια. Διὰ τὸν Ἀλεξανδρείαν ἢ Πόρτ Σάιδ δολλ. 7.25 φίο (Ἰουνίου), διὰ τὸ Λουδίον ἢ τὸ Ἑίδουμάσουθ 45) — διὰ τὸ Κόντινεντ δολλ. 4.50 καὶ διὰ Δανίαν σκάφος 10.000 τόν. δολλ. 6.50 (Μάϊον). Διὰ τὸ Καράτοι δολλ. 8.75 (Ἰουνίου).

Τῶν τάνκερς ἡ παρέμβασις δὲν ἐπέτρεψε νὰ βελτιωθοῦν οἱ ναῦλοι. Δεξαμενόποιον 22.000 τόννων διὰ τὸ Κόντινεντ (Μάϊον) ἐκλείσθη εἰς τὰ 4.50 δολλάρια γκρός τέρμης.

Ἐξαιρετικῶς ὄγκωδης ἡ κλεισθεῖσα ἐργασία διὰ μεταφορὰς σιτηρῶν ἀπὸ τοὺς λιμένας τῶν Μεγάλων Λιμνῶν, μετὰ τὴν ἡδη ἀρδέμενην, διὰ τῆς νέας διώρυγος ἐπικοινωνίαν μὲν αὐτῆς. Περὶ τὰ ἑκατὸν σκάφων ἐκλεισθησαν, διὰ φορτώσεις Μαΐου καὶ Ἰουνίου κυρίως. Ἡ συμφόρησις, τῆς κινησεως εἰς τοὺς λιμένας προεδέπετο. Ὁ ναῦλος τῶν 83) — δι' Ἀγγλίαν, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μόντρεαλ εἰς τὰ 55) — ἡ διώρυξ δὲν ἦτο ἀνοικτὴ ὑπῆρξεν ὁ ἀνώτατος. Ἐν συνεχείᾳ διὰ λίμπετρος ἐπληρώθησαν 80) —, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μόντρεαλ 40) — καὶ διὰ Λουδίον 77) 6, μὲ συμπλήρωσιν Ἀγίου Λαυρέντιου 42) 6 (Μάϊον). Τάνκερς, τούναντιον, ἐπληρώνονται δολλ. 9.60 διὰ τὸ Κόντινεντ, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μόντρεαλ δολλ. 3.75.

Σιτηρά, τέλος, ἀπὸ τὸν Ἀγίου Λαυρέντιου (Μάϊον) διὰ Πολωνίαν δολλ. 5.25 καὶ Ἰουνίου δολλ. 5. — Ἀλευρα διὰ Βηρυττοῦ καὶ Πόρτ Σάιδ ἐπληρώθησαν εἰς δύο σκάφη ἀπὸ τὸ Μόντρεαλ δολλ. 9.50.

Οἱ ἔξι Ἀμερικῆς γειάτρακες ἐν πλήρει ἀπραξίᾳ. Ἐλάχιστα τὰ φορτία διὰ προορισμούς ἐκτὸς τῆς Εὐρώπης. Διὰ τὸ Ρίο δολλ. 6.05 (Ἀπρίλιον-Μάϊον), διὰ τὸ Μπούνενος Ἀύρες δολλ. 5.90 (Μάϊον), διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολλ. 7.55 καὶ Δυτ. Ἰταλίαν δολλ. 3.65. Ἀρκετή ἐργασία παλαιοισθήρων δι' Ἰαπωνίαν. Λίμπετρος σκάφος ἐπληρώθη 95.000 δολ. κατ' ἀποκοπήν.

Αἱ ζαχάρεις τῆς Κούνδας μὲ ἀρκετὴν κίνησιν. Διὰ τὸ Κόντινεντ (Μάϊον) δολλ. 6.75 φίο καὶ διὰ Λουδίον, Λίβερπουλ ἢ Γκρήνοκ 43) — φίο. Ἐπόρεισφ διὰ δύο λιμένας Ἰαπωνίας 72) 6 φίο.

Ἀπὸ τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν σιτηρά δι' Ἰαπωνίαν δολλ. 5.80, διὰ τὴν Ἀλεξανδρείαν δολ. 9.25 ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν (Ἰουνίου) καὶ ζυγεῖσιν 500.000 κ. π. διὰ λιμένας Βορ. Ἀτλαντικοῦ δολλ. 83.000 κατ' ἀποκοπήν.

Τὸ Πλεῖτ μὲ κίνησιν ναυλώσεων ἐγγυτέρων ἡμερομηνῶν. Οἱ ναῦλοι τῶν 58) 9. καὶ 60—ἐπληρώθησαν περὶ τὰ μέσας Ἀπριλίου διὰ Δυτικῆν Ἰταλίαν. Λίμπετρος διὰ Βενετίαν ἐκλείσθη 61) — φίο καὶ δι' Ἀγγλίαν (ῷρισμένους λιμένας) 65) — τοὺς 58 κ. πόδας.

Ἡ Αὔστραλια μὲ ζωρότητα σχετικήν, δχι, δμως, καὶ ναύλους ικανοποιήσας πως. Λίμπετρο ἀπὸ δυτικοὺς λιμένας διὰ τὸ Κόντινεντ (κριθῆ) ἐπληρώθη 70) — καὶ 72) 6 εἰς σκάφος 8400 τόννων (Ἰουλίου) καὶ 80) — σιτηρά δι' Ἀγγουστού δι' Ἀγγλίαν. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν (σιτηρά) 45) — καὶ ἀπὸ τὴν Νότ. Αὔστραλιαν ἢ Βικτωρίαν 92) 6 κριθῆ δι' Ἀγγλίαν. Μεταλλεύματα ἀπὸ Βιζαγκαπατάμ διὰ Νόρδερν Ρέιντζ δολλ. 7 δομπ Μάϊον.

Ἐργασία καλὴ προβλέπεται διὰ φορτώσεις δημητριακῶν ἀπὸ τὴν Βόρειον Κίναν. Σκάφος 12.500 τόννων δ.ν. (586.000 κ. π.) ἐναυλώθη κατ' ἀποκοπήν λίρας 50 χιλιάδας ἀπὸ δύο λιμένας διὰ Ριγιέκαν ἢ Κόντινεντ (Μάϊον-Ἰουνίου).

Τὰ τάιμ-τσάρτερος μὲ ἀρκετὴν κίνησιν. Δηζελοκίνητον 9570 τόν. δ.ν. ἐπληρώθη δολ. 2.50 δι' ὅπτον ἔως δέκα μῆνας, μὲ παράδοσιν Βόρειον Ἀμερικῆν (Μάϊον). Δηζελοκίνητον 13.500 τόννων διὰ 4 — 7 μῆνας 15) 6 (Κινέζοι ναυλωταί) παράδοσις Κόντινεντ. Δηζελοκίνητον 11.500 τόννων δολ. 30.250 μηνιαῖς ταξιδίου Κόλπου Μεξικοῦ — Ἰνδιῶν. Δηζελοκίνητον 10.200 τόννων διὰ 12 μῆνας (συνέχεια ὑφισταμένου συμβολαίου) 17) — (13 ½ μίλια, 15 τὸν. ντῆκε σῆλ).

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Πλήρης ἡ ἀπραξία εἰς τὴν ναυλαγοράν διὰ τὰ πετρέλαια. Ἀθρώσας τὰ σκάφη παροπλίζονται. Ἐντὸς τοῦ Μαΐου τὸ ἀργοῦν τονιάζει, προβλέπεται ἡ φάση τὰ 7 ἐκατομμύρια τόν. Κενὰ καὶ ἀναύλωτα πλέουν εἰς Ἀμερικῆς τὰ σκάφη πρὸς τὴν Εὐρώπην, ἵνα παροπλίσονται. Εἰς τὴν Καραϊδίκην μάτην ἀναμένουν φορτίον τι τὰ ἐλεύθερα σκάφη. Οἱ ναῦλοι δι' ἔτοιμα πλοία ἔφθασαν τὰ 72 ½% κάτω τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου. Τὰ φορτία τῶν σιτηρῶν εἶναι τὸ καταφύγιον δι' δοσούς ἐφοπλιστὰς δὲν στέρουν νὰ παροπλίσουν τὰ σκάφη τῶν. Τὰ 47) — διὰ τὴν Βουβάνην ἀπὸ τὸ Κόλπον σιτηρά ἐπληρώθησαν. Ἐπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον κρίσιμος εἶναι ἡ κατάστασις. Σκάφος 33.000 τ. ἐπληρώθη 70% κάτω τῆς Κλίμακος. Ἐπερον ἐκλείσθη εἰς τὰ 67 ½%. Διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ τὰ 70% κάτω τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου ἐπληρώθησαν. Διὰ τὸ Ντώρμπαν

ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΙΣ ΚΥΠΡΟΝ

ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΑΙΣΤΑΙ,

Ἀναθέσατε τὰς ἐργασίας σας εἰς Κύπρον εἰς τὸ
Ἐλληνικὸν Ναυτικὸν Γραφεῖον:

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Λ.Δ.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΕΥΑΓΟΡΟΥ ΑΡ. 32, ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: SHIPCO FAMAGUSTA
Τηλέφωνα: 2768, 3623, 2489.

Υποπρωτορεῖα εἰς ΛΕΜΕΣΟΝ καὶ ΛΑΡΝΑΚΑ

57 ½% κάτω τῆς Κλίμακος καὶ διὰ Ν. Ζηλανδίαν 52 ½%. Ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν κίνησις ναυλώσεων ἐστημένη. Τὰ 47 ½% τῆς Κλίμακος διὰ Σκανδιναվίαν, τὰ 45% κάτω διὰ τὴν Μεσόγειον ἐπληρώνοντο (Μάϊον-Ιουνίου).

Σκάφος 30.000 τόν. διὰ συνεχῆ ταξίδια 12 μηνῶν μεταξὺ Περσικοῦ Κόλπου δι' Ἰταλίαν ἐκλείσθη εἰς τὰ 56% κάτω τῆς Κλίμακος, μὲ εὐκολίας εἰς τὰ καύσιμα τοῦ σκάφους, ὥστε διὰ ναῦλος νὰ φθάνῃ τὰ 52 ½%.

Η ΠΕΙΡΑΓΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Αἱ διαταγαὶ ἐκυκλοφόρησαν εἰς λίαν περιωρισμένην κλίμακα καὶ αἱ προσφερόμεναι τιμαὶ πραμέναιν ἀναλογίωτοι εἰς τὰ γνωστὰ ἀπὸ μηνῶν χαμηλά ἐπίπεδα. Τὴν χαλαρότητα ἐπέτεινε καὶ ἡ λόγω τῶν ἔορτῶν τοῦ Πάσχα ἀπραξία. Ἐλάχισται ὑπῆρξαν αἱ κλεισθεῖσαι πράξεις διὰ δένα, κυρίως, σκάφη καὶ διὰ φορτία ζυλείας καὶ τιμέντων. Διὰ Περσικὸν Κόλπον αἱ τιμαὶ τῶν ναῦλων οὐδεμίων ὑπέστησαν μεταβολὴν. Διὰ δύνεισαν ἀπὸ Νοβορωσίσκην δι' Ἐλλάδα ἐπληρώθησαν δολλ. 3.25 καὶ ἀπὸ Κωνσταντζαν διὰ Χάιραν 24) — τὸ κ. μ., δι' ἀρχὰς Μαΐου, Μικρὸν σκάφος ἐκλείσθη ἀπὸ Οδησσον διὰ Πειραιά πρὸς μεταφορὰν 1250 τ. γαιανθράκων εἰς τὰ 32) 6, ἀμεσον φόρτωσιν, ἐνώ διὰ 8000 τ. γεννημάτων ἀπὸ Νοβορωσίσκην διὰ Νότιον Γαλλίαν ἐπληρώθησαν 33) —, διὰ φορτωσιν Ἀπριλίου—Μαΐου. Τὰ ἐλληνικά μεταπλεύματα ἐν ἀπραξίᾳ. Ἡ 'Ερυθρὰ Θάλασσα μὲ συνήθη κίνησιν. Ἀπὸ Αμπουτί Τζενίμα (2500 τ. λιπάσματα) διὰ Γένοβαν 27) 6, μὲ ἀμεσον φόρτωσιν καὶ ἀπὸ Ακάμπων 2500 τ. φωσφάτα διὰ Γιουγκοσλαβίαν 24) —, ἀρχὰς Μαΐου.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ» ἀπὸ "Αγίου Λαυρέντιου 13.500 τ. γεννημάτων διὰ Πολωνίαν δολλ. 5, μὲ 1300 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 Μαΐου—

«ΣΑΝΣΕΤ» λιδεριανὸν (ex "City of Colchester") ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. ἀραβοσίσιν χώμα διὰ Ρεβίναν δολ. 7.25, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 30 Απριλίου—9 Μαΐου.

«ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ» (λιδερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 13.000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον 'Ιανείρων δολ. 6.10, μὲ 900 τ. ἐκφόρτωσιν εἰς τὸ 60 σέντες, φόρτωσις 20—30 Απριλίου.

«ΝΥΜΦΗ» ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων λιμένας 'Αγγίλιας 48) 9, φόρτωσις 12—25 Μαΐου.

«ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΠ» (λιδερ.) ἀπὸ "Αγίου Λαυρέντιου 13.000 τ. γεννημάτων διὰ Πολωνίαν δολ. 5.25, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 12—31 Μαΐου.

«ΑΥΓΗ» (λιδερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων διὰ Καράτοι δολ. 8.40, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 12—31 Μαΐου.

«ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ» διὰ ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων τοῦ Χάστερας), μὲ συμπλήρωσιν εἰς Τέρνουαλ 9500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματος) δι' Ἰαπωνίαν, τι τὰς ἐλεύθερα σκάφη. Οἱ ναῦλοι δολ. 105.000 φίο, δύο λιμένας φορτώσεων, φόρτωσις Μαΐου.

«ΕΜΑΡΛΙ» (τάκερ) ἀπὸ Πόρτ 'Αρθουρ 28.000 τ. γεννημάτων δι' Αμερέσων δολ. 4.50, «γκρες-τέρμες», φόρτωσις 1—20 Μαΐου.

«ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ» (τάκερ), σημ. ἀγγλική ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 31.000 τ. γεννημάτων δι' Αμερέσων διὰ Ρόττερνταμ (δύο συνεχῆ τοξιδία), κατ' ἀποκοπήν δολ. 100.000, φίον δι' Αμδούργον δολ. 105.000, φόρτωσις 1—20 Μαΐου.

**Πρὸς τοὺς κ. κ. Πλοιοκτήτας
Ἐφοπλιστὰς καὶ Ἀξ)κούς Ασυρμάτου**

Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ πᾶν ζήτημα ἀφορὸν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, ραδιογνωιομέτρων, ραντάρ, βινθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν σας καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς ήδρογείου.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT
BRUSSELS - BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ : 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ 26 · ΠΕΙΡΑΙΕΣ

«ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ» (λιβερ.) από Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475000 κ. π. διά δέματα) δι' ένα λιμένα 'Ιαπωνίας, κατ' άποκοπήν δολλ. 95.000 φίο, φορτωσίς Μάτσου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΗΓΚΛ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού 11.100 τ. παλαιοσιδήρων (576.000 κ. π. διά δέματα) δι' ένα λιμένα 'Ιαπωνίας, κατ' άποκοπήν δολλ. 110.000 φίο, φορτωσίς Μάτσου.

«ΘΕΟΠΑΝ» (λιβερ.) από άνατολικής όπτης 'Ηνωμ. Πολιτειών 9500 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) δι' 'Ιαπωνίας κατ' άποκοπήν δολλ. 9500 φίο, φορτωσίς 10—25 Μαΐου.

«ΒΑΛΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ» (σημ. άμερικ.) από Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αλεξανδρείαν δολλ. 12.75, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσίς Μάτσου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΣΧΕΤΣΕΤ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 13.000 τ. γεννημάτων δι' ένα λιμένα 'Ιαπωνίας δολλ. 8.20, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσίς 1—11 Μαΐου.

«ΟΝΤΡΥ» από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. άλευρων είς σάκους δι' 'Αλεξανδρείαν δολλ. 7.40 φίο και στόσουεν, με 1000 τ. φορτωσίς και 1000 τ. έκφορτωσίς φορτωσίς 8—23 Μαΐου.

«ΑΝΔΡΟΣ.....» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 20.000 τ. γεννημάτων δι' ένα λιμένα 'Ιαπωνίας δολλ. 8, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσίς 12—25 Μαΐου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας άνατολικής όπτης 'Ηνωμένα Πολίτειών 11.100 τ. παλαιοσιδήρων δι' ένα λιμανικόν λιμένα, κατ' άποκοπήν δολλ. 111.250 φίο, φορτωσίς 15—30 Μαΐου.

«ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ» από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 13.500 έως 14.000 τ. γεννημάτων δι' 'Ειδονευσός (45), φορτωσίς 4—15 Μαΐου.

«ΝΟΡΦ ΛΟΡΝΤ» (λιβερ. δεξαμ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 17.500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόπτερνταμ ή 'Αμστερνταμ δολλ. 4.50, έκφορτωσιν «γκρός τέρμη», φορτωσίς 5—20 Μαΐου.

«ΑΝΤΩΝΥ II» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν, Ρόπτερνταμ ή 'Αμστερνταμ δολλ. 4.50, με 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσίς 5—20 Μαΐου.

«ΑΡΧΙΤΗΤΣ» (λιβερ.) από Λέικ Τσάρλς ή Χιούστον 9500—10.000 τ. όρυζης και ή όλεων διά Κολόμπο (94)—, με 1000 τ. φορτωσίς «γκρός» και 750 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσίς 15 Μαΐου—8 'Ιουνιού.

«ΕΝΤΙΑΒΟΥΡ» (Κοσταρίκας) από Νόρδερν ρέιντζ 9500 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διά δέματα) δι' ένα λιμανικόν λιμένα, κατ' άποκοπήν δολλ. 95.000 φίο, φορτωσίς Μάϊου.

«ΔΩΡΙΣ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9800 τ. γεννημάτων, άλευρων και σάγκους διά Κοτσχεγάνη ή Αρχάρος δολλ. 6.50, όφιον δι' άμφοτερους δολλ. 6.75, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσίς 4—20 Μαΐου.

«ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ» από 'Αγιον Λαυρέντιον 13.000 τ. γεννημάτων διά Πολωνίας δολλ. 6, με 1300 μετρικών τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσίς Μάϊου.

«ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τ. άλευρων είς σάκους δι' 'Αλεξανδρείαν ή Πόρτα Σαΐδ δολλ. 7.25 φίο και στόσουεν, με 1000 τ. φορτωσίς και 1000 τ. έκφορτωσιν, φορτωσίς 1—20 'Ιουνιού.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΖΟΝΚΙΛΑ» (λιβερ.) από Χόμπιτον ρόδις 14.000 τ. γαιανθράκων διά Ριον 'Ιανέριον δολλ. 5.50, με 9000 τ. έκφορτωσιν είς τά 60 σέντες, φορτωσίς 9—22 Μαΐου.

«ΑΡΕΤΗ Σ.» (πανομ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διά Καλλάδο δολλ. 4, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσίς 'Ιουνίου-'Ιουλίου.

«ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ» από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων διά Καρπάτου δολλ. 8.80, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσίς 'Ιουνίου.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΠΕΡΛ ΚΡΗΚ» (λιβερ.) από Βρετανική Κολομβίαν ή από άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 12.000 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 5.75, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσίς 30 'Απριλίου—18 Μαΐου.

«ΕΜΑΧΗΤΗΣ» (λιβερ.) από Βρετανική Κολομβίαν 11.800 τ. γεννημάτων διά Γιαδάτα-Μόζι ρέιντζ δολλ. 5.75, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσίς 17—30 Απριλίου.

«ΕΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ» από Πόρτλαντ ('Ορεγκον) 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διά δέματα) διά Γιοκούχαμαν, κατ' άποκοπήν δολλ. 67.000 φίο, φορτωσίς 25 Μαΐου—15 'Ιουνίου.

«ΑΝΑΞ» (λιβερ.) από Βρετανική Κολομβίαν 11.000 τ. γεννημάτων διά Ναχόντα Μπαίν δολλ. 6.50, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσίς 20 Μαΐου—3 'Ιουνίου.

«ΦΩΤΕΙΝΗ» από Βόρειον Ειρηνικούν 14.000 τ. γεννημάτων δι' 'Αλεξανδρείαν δολλ. 9.25, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσίς 'Ιουνίου.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ» (έπερος) από Βρετανική Κολομβίαν 9500 τ. ζυλείας και γενικών είδων (499.000 κ. π. διά δέματα) δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερες), κατ' άποκοπήν δολλ. 83.000 φίο, όφιον Πουέρτο Ρίκο δολλ. 3500 φίο, έξτρα, φορτωσίς 1—18 Μαΐου.

«ΑΛΙΑΚΜΩΝ» από Βόρειον Ειρηνικούν 9500 τ. γεννημάτων δι' Αϊγύπτου δολλ. 9.25, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσίς 'Ιουνίου.

«ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ» από Βόρειον Ειρηνικούν 12.500 τ. γεννημάτων δι' ένα λιμανικό λιμένα δολλ. 8.50, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φορτωσίς 1—25 'Ιουνίου.

«ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ» (λιβερ.) από Βρετανική Κολομβίαν 9500 τ. ζυλείας και γενικών είδων (499.000 κ. π. διά δέματα) δι' άμερικανικό λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερες), κατ' άποκοπήν δολλ. 79.000 φίο, φορτωσίς 17 Αύγουστου—15 Σεπτεμβρίου.

'Εκ Νοτίου Αμερικής

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ» (σημ. Νοτίου Αμερικής) από ένα λιμένας Πλέιτ, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος 'Αρες 9500 τ. βαρέων γεννημάτων διά Γένοβαν 60), φορτωσίς 20 'Απριλίου—9 Μαΐου.

«ΘΕΟΤΟΚΟΣ» (λιβερ.) από ένα λιμένας Πλέιτ, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος 'Αρες 9500 τ. βαρέων γεννημάτων διά Γένοβαν 60), φορτωσίς 20 'Απριλίου—9 Μαΐου.

«ΠΑΤΑΥΡΙΑ» (λιβερ.) από ένα λιμένας Πλέιτ, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος 'Αρες 9.800 τ. βαρέων γεννημάτων διά Γένοβαν 60), έναν από Μπουένος 'Αρες (πλήρες φορτίον) 2) 6 πλέον, φορτωσίς 5—30 Μαΐου.

«ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ» (λιβερ.) από Πλέιτ 9000 τ. βαρέων γεννημάτων δι' Άμβρούσιον ρέιντζ 60), όφιον δι' άριστερών λιμένας 'Αγγλίας 65), έναν Δανιάν 64) 6, όφιον διά Γένοβαν—Άιδρον ή Νεσπόλιν 60), έναν δι' Αδριατικήν 65), ένα δύο λιμένας 2) 6 έξτρα, όφιον διά τρεις λιμένας Δανίας 2) δι' έκπρωτωσιν λιμενικών ιεραρχών, με 1500 τ. έκφορτωσιν είς Ολλανδίαν ή Βέλγιον, 2000 τ. είς Αγγλίαν ή Ιταλίαν και 750 τ. είς Δανίαν, φορτωσίς 15 Μαΐου—20 'Ιουνιού.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (έτ. Γουλανδρή) από ένα λιμένας Πλέιτ, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος 'Αρες 10.000 τ. γεννημάτων διά Γένοβαν 60), έκφορτωσις εγκρός τέρμης, φορτωσίς 25 'Ιουνίου—25 'Ιουλίου.

«ΟΙΝΟΥΣΙΟΣ» από ένα λιμένας Πλέιτ, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος 'Αρες 12.500 τ. γεννημάτων διά Γένοβαν 60), φορτωσίς 4—20 Μαΐου.

«ΕΙΡΗΝΗ Κ.» (σημ. άγγλική) από ένα λιμένας Πλέιτ, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος 'Αρες 9200 τ. γεννημάτων διά Γένοβαν 60), με 1000 τ. έκφορτωσιν, φορτωσίς 25 Μαΐου—15 'Ιουνιού.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥΣ» από ένα λιμένας Πλέιτ, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος 'Αρες 9500 τ. γεννημάτων διά Γένοβαν—Άιδρον ή Νεσπόλιν 60), όφιον δενετίων 62) 3, φορτωσίς 1—30 Μαΐου.

«ΜΑΙΡΗ Κ.» (σημ. άγγλική) από Μπάχιαν Μπλάγκαν 9200 τ. γεννημάτων διά δύο λιμένας άνατολικής όπτης 'Αγγλίας 62), όφιον διά Νεσπόλιαν ή Νεκτασέα και Μπάχιαν Μπλάγκαν 62), φορτωσίς 1—25 'Ιουνιού.

«ΚΟΡΗ» (παναμ.) από Αρσέριο, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος 'Αρες 64) 5, φορτωσίς 11—30 Μαΐου.

«ΕΙΒΟΥΡΑΝ Λ.» (λιβερ.) από Λαδίνιον ή Χούλη 70), με 1000 τ. έκφορτωσιν 'γκρός — τέρμης, όφιον διά Λίδερπουλ, Μπίρκενχετ, Κάρδφ, Μπόρφορ, Ειδουμέασιον, Λονδίνον ή Χούλη 70), φορτωσίς 1—30 Μαΐου.

«ΑΛΑΣΣΑΚΑ» (λιβερ.) από ένα λιμένας Πλέιτ, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος 'Αρες 9700 τ. βαρέων γεννημάτων διά Βενετίαν 61) φίο, με 1500 τ. έκφορτωσιν, φορτωσίς 12—30 Μαΐου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΖΟΝΚΙΑΛ» (λιβερ.) από Βίκτωριαν (Βραζιλίας) 12.500 τόν. σιδηρεταλαιπεμάτων διά Νόρδερν ρέιντζ δολ. 4.30, όφιον διά Μπορντσάιν δολ. 4.35, φορτωσίς 5 'Ιουνίου—15 'Ιουλίου.

Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΣΑΛΑΜΑΣΤΑΡ» (λιβερ.) από ένα λιμένας Πλέιτ, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος 'Αρες 2800—2900 τόν. σιδηροτροχιών διά Μπουένολα δολ. 6.75, φίο και στόσουεν, με 700 τ. φορτωσίν και 700 τ. έκφορτωσιν, φορτωσίς 2—12 Μαΐου.

«ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΑ» από Άμβερσαν 12.000 τ. λιπασμάτων και ή γενικών είδων διά Σαγκάνης 55)— φίο και στόσουεν, φορτωσίς 20—30 'Απριλίου.

«ΓΕΩΒΙΑΚΑ» (λιβ.) από Λονδίνον 7500 τόν. ζυχάρεως είς σάκους διά Μπάσ-ραν 62) 6 φίο και στόσουεν, με 750 τ. φορτωσίν και 500 τ. έκφορτωσιν, φορτωσίς 23 'Απριλίου—1 Μαΐου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (έλληνικον) από Δάντιγκ-Γδύνιαν 9000 τ. γαιανθράκων διά Μπουένος 'Αρες 39) 6, φορτωσίς φόρητη, με 750 τ. έκφορτωσιν είς τά 3), φορτωσίς 28 Μαΐου—10 'Ιουνίου.

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ» (λιβεριανόν) από Δάντιγκ—Γδύνιαν 9500 τ. γαιανθράκων διά Πόρτ Σουδάν 42) 6, με 800 μετρικών τόνων έκφορτωσιν είς τά 2), ζυμεσος φορτωσίς.

«Εκ Μεσογείου Αδριατικής

«ΑΙΓΑΙΑΛ Α.» (λιβερ.) από Στρατόν 2000 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διά Λονδίνον 34)— φίο, με συμπλήρωσιν φορτίον από τό 'Αλγερίον (φυτικάς ήνας) 85)—, φορτωσίς τέλη 'Απριλίου.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ» από Δυρράχιον 2650 τ. μεταλλεύματος χρωμάτου διά Κωνστάντζαν δολ. 2.40, όφιον διά Δούναβιν δολ. 2.50, ζυμεσος φορτωσίς.

«ΚΑΔΙΩ Σ.» από Διρράχιον 2800 τ. διαφόρων έμπορευμάτων διά Κωνστάντζαν δολ. 6, φορτωσίς τέλη 'Απριλίου.

«ΠΟΛΑ» από Νεσπόλιν 800 τ. γεωμήλων διά Κολόμπο, κατ' άποκοπήν λίρας 7250, ζυμεσος φορτωσίς.

ΤΗΛΕΦΟΡΗΣ ΤΙΤΛΟΥΣ: "ΟΛΥΜΠΙΟΥΡΣ"

**"ΠΗΓΑΣΟΣ,,
ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (Ε.Π.Ε.)
ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΜΕΤΑΡΟ ΒΑΤΤΗ ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763
ΤΗΛ. ΔΙΕΤΟ: "ΝΑΥΠΗΓΑΣΟΣ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ**

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ**

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ 9
ΤΗΛΕΦ. 616-156

ΑΘΗΝΑΙ

**ΤΙΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 41
ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763**

Εκδόσεις: 'Αεροπορικών Σιδηροδρομικών και 'Α-
τμοπλοϊκών Εισιτηρίων.

Αποστολαί πληρωμάτων — Ναυτικαί Έργασίαι
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΟΛΥΜΠΙΟΥΡΣ"

**H
ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ
ΥΠΟ ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ Φ. ΑΡΓΥΡΟΥ
ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡ' ΉΜΙΝ ΑΝΤΙ 50 ΔΡΑΧΜΩΝ**

«ΦΛΩΡΑ Α.» σημαία Λιδάνου (ex «Gabrielle») από Μογκαντόρ 1300 τ. κριθής διά ένα λιμένα 'Αδριατικής 38)6, εών διά δύο λιμένας 40)—, φόρτωσις αρχας Μαίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ» (Κοσταρ.) έξι Ιτέας 2850 τόν. μεταλλεύματος δωδεκάτης διά Λαζανίου 31)—, με 1000 τ. φόρτωσιν 1)— και 1000 τ. έκφρτωσιν 1)—, όμεσος φόρτωσης.

'Εκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ» (Κοσταρ.) από Νοβορωσίσκην 8500 τ. γεννημάτων διά Μασσαλίαν 32)6, όμεσος φόρτωσης.

«ΑΥΡΑ» από Πότι 750 τ. βάθμοις διά Κωνσταντζαν δολλ. 7, φόρτωσις τέλη Απρίλιου.

«ΑΥΡΑ» από Νοβορωσίσκην 2100 κ. μ. ξυλείας διά 'Αλεξανδρειαν 32)6, φόρτωσης ἀρχάς Μαΐου.

«ΣΟΥΣΑΝΝΑ» από Νοβορωσίσκην 1750 κ. μ. ξυλείας διά τρεῖς λιμένας 'Ελλάδες δολλ. 3.25, όμεσος φόρτωσης.

«ΣΟΥΣΑΝΝΑ» από 'Οδησσόν 1250 τ. γαιανθράκων διά Πειραιά 32)6, φόρτωσης Μαΐου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» από Νοβορωσίσκην 2300 κ. μ. ξυλείας διά Χάιφαν 24)—, φόρτωσης τέλη Απρίλιου—ἀρχάς Μαΐου.

'Εξ Αὐστραλίας Ινδιῶν καὶ 'Απω Ανατολῆς

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.» (Κοσταρίκας) από Μπούρμαν 6500 τ. δύρησης διά Κευλάνην 32)6, φίοι καὶ στόουεν, μὲ 600 τ. φόρτωσιν καὶ 600 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσης Μάιον—Ιουνίου.

«ΠΑΡΚΟΡΑΔΙ» (λιβερ.) από Καλκούτταν 5500 τόν. γαιανθράκων διά Κολόμπο 35)6 — φίοι, μὲ 1000 τ. φόρτωσιν καὶ 500 τ. έκφρτωσιν (φύιον τῶν ναυλωτῶν διά τρια συνεχῆ ταξίδια), έναρξις 9—30 Μαΐου.

ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ (μότοροψ) από δύο λιμένας Βορείου Κίνας 12.500 τ. σόγια καὶ γενικῶν είδων διά Ριγκίκαν — 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς, μὲ όψιόν διά δύο λιμένων μεταξὺ 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργου ρέιντς (686.000 κ. π. διά δέματα) καὶ ἀποκόπην λίρας 50.000 φίο, φόρτωσις 15 Μαΐου — 10 Ιουνίου.

«ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥΝ» από Νότιον Αυστραλίαν 9200 τ. ἀλέωρων διά Κευλάνην 84)6, «εγκρός-τέρμες», φόρτωσιν, ἐλεύθερον ἔκφρτωτικών, μὲ 500 τ. φόρτωσιν καὶ 750 τ. έκφρτωσιν, καντούλλοι 15 Ιουνίου.

«ΤΡΑΝΣΚΙΠΠΕΡ» (λιβερ.) από τρεῖς λιμένας Φιλιππίνων Νήσων 2.500.000 τρ. πόδας καρυμών διά τρεῖς λιμένας Ιαπωνίας, δολλ. 18.50 τοὺς 100.000 τρ. πόδας, φίο, καντούλλοι 10 Μαΐου.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΚΡΟΥΓΕΡ» (σημ. Νοτιού 'Αφρικής) από ἀνατολικήν ἀκτήν 'Ινδιῶν 10.000 τ. μεταλλεύματος διά Πολεμίων 57)6 φίο, μὲ 800 τ. φόρτωσιν καὶ 1800 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 20 Μαΐου — 15 Ιουνίου.

'Εκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΠΑΠΥΡΑ Μ.» (σημ. Λιδάνου) από Μογκοντίσιο 3000 τ. ξυλανθράκων διά Περιονίκου Κόπον 67)6 φίο, φόρτωσις 20—30 Απρίλιου.

«ΕΝΤΥ» (λιβερ.) από 'Αβίες 5500 τ. φορτίου εἰς σάκκους διά Κλήδελαν δολλ. 6.50 φίο, φόρτωσης 14—30 Απρίλιου.

«ΕΝΤΥ» (λιβερ.) από Ντάλαθ (Άιμηνς Σαπτήριο) ἡ Φόρτ Ούτιλιομ—Πόρτ 'Αρθουρ 5000 τ. γεννημάτων διά δυτικήν ἀκτὴν 'Αγγλίας ἡ 'Ιρλανδίαν 84)6, όψιόν κριθήν 86)6, φόρτωσις 25 Μαΐου—15 Ιουνίου.

«ΓΕΡΓΙΟΣ Σ.» (λιβερ.) από Ντάλαθ-Σαπτήριο 6500 τ. γεννημάτων καὶ σόγια διά 'Αμβέρσαν—'Ρότερνταμ ἡ 'Αμετέρνταρα δολλ. 9.55, όψιόν 3000 τ. κριθής 25 σύντες έξιτρα, ἵνα 3500 τ. δρώμης 50 σύντες ἑπτά πλέον, μὲ συμπλήρωσιν ἀπό 'Αγιον Λαυρέντιον 3000 τ. γεννημάτων δολλ. 4, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἔκφρτωτικών, φόρτωσης 10—28 Μαΐου.

«ΑΝΝΟΥΛΑ Α.» (λιβερ.) από Μεγάλας Λίμνας 6500 τ. γεννημάτων εἰς σάκκους, μὲ 3000 τ. συμπλήρωσιν ἀπό 'Αγιον Λαυρέντιον, διά Δανίαν δολλ. 11.50, φόρτωσις 25 Μαΐου—15 Ιουνίου.

«ΒΑΛΙΑΝΤ ΝΙΚΗ» (τάνκερ) από Μεγάλας Λίμνας 9600 τ. γεννημάτων διά 'Αμβέρσαν—'Ρότερνταμ ἡ 'Αμετέρνταρα δολλ. 5.75, μὲ συμπλήρωσιν 5000 τ. ἀπό 'Αγιον Λαυρέντιον δολλ. 3.75, όψιόν διά 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον ρέιντς 50 σύντες έξιτρα, «εγκρός-τέρμες», φόρτωσης 'Ιουνίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ από ἓνα διά δύο λιμένας Βορείου ή Νοτίου Κούδας 2300 ἑώς 2600 τ. ζυχάρως εἰς σάκκους διά δύο ελληνικούς λιμένας δολλ. 8.40 φίο καὶ στόουεν, φόρτωσης 1—20 Απρίλιου.

«ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ» (λιβερ.) από Σαφάγκα 6000 τόν. φωσφάτων διά Κολόμπο 50)6, φόρτωσης τέλη Απρίλιου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (γερμανικόν) από Φιλλανδίαν 305 στάνταρτς ξυλείας διά Πειραιᾶ καὶ Βόλων 310)6—τὸ στάνταρτ, φόρτωσις Μαΐου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.» από Πόρτ Σουδάν 1400 τ. τραβέρσες διά 'Ακάμπα (τέσσαρα συνεχῆ ταξίδια) λίρας 1500 τό ταξίδιον, όμεσος έναρξης.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ» (Λιδάνου) από Φιλλανδίαν 1000 στάνταρτς ξυλείας διά Ρουέν 132)6, όμεσος φόρτωσης.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ» (β'. ταξίδιον) από 'Αρχάγγελον 1000 στάνταρτς ζυ-

λείσης διά Γκρίμσπου 225)6— τὸ στάνταρτ, φόρτωσης τέλη Μαΐου.

«ΑΡΙΑ» (Κοσταρίκας) ἡ Καζαμπλάγκαν 2360 τ. φωσφάτων διά Ραδένναν 26)6,

φόρτωσης τέλη Απρίλιου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ» ἡ 'Αμπου Τζενίμα 2400 τ. λιπασμάτων διά Γένοβαν 27)6, όμεσος φόρτωσης.

«ΙΩΑΝΝΑ» σημαία Λιδάνου (ex «Margrete») από τὸ 'Αμπο 2000 τ. ἀλέωρων στάνταρτς 24)6, όμεσος φόρτωσης.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.» (λιβερ.) από Μεγάλας Λίμνας 6500 τ. γεννημάτων χύμα, μὲ συμπλήρωσιν 3000 τ. ὥστε 'Αγιον Λαυρέντιον διά Δανίαν καὶ ἀποκοπή δολλ. 87.500, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἔκφρτωτικών, όψιόν διά 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον ρέιντς δολλ. 82.500, ἵνα 8 'Αμβέρσαν—'Ρότερνταμ ἡ 'Αμετέρνταρα δολλ. 80.000, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἔκφρτωτικών, φόρτωσης 10—25 Μαΐου.

«ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ» από Μεγάλας Λίμνας 6500 τ. γεννημάτων διά 'Αμβέρσαν ἡ Ρότερνταμ δολλ. 9.25, μὲ συμπλήρωσιν 3000 τ. ὥστε 'Αγιον Λαυρέντιον δολλ. 3.75, ἐλεύθερον ἔκφρτωτικών, όψιόν διά Λαζανίου 74)6— καὶ 39)6— ὄντιστικίως, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἔκφρτωτικών, ἕναρξες 25 Μαΐου—15 Ιουνίου.

«ΘΕΟΣ ΚΕΠΑΣΤΗ» (λιβερ.) από Μεγάλας Λίμνας 6500 τ. γεννημάτων διά Λαζανίου 77)6, μὲ συμπλήρωσιν 3000 τ. ὥστε 'Αγιον Λαυρέντιον 42)6, φόρτωσης 15 έως 30 Μαΐου.

Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΜΕΡΤΣΑΝΤ ΝΤΙΟΥΚ» (σημ. ἀγγλική) 9970 τόνων d.w. (536.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 11 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 24 τ. φιούελ διλ.), τάιμ-τσέρτερ διά ένα κυκλικόν ταξίδιον Δυτικής Αφρικής 12)9, όμεσος παράδοσης εἰς Λουδίον καὶ ἐπαναπόρδεσης εἰς 'Αγγλίαν ἡ Χάδρην — 'Αμβούργον ρέιντς.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ» (λιβερ.) 11.664 τόνων d.w. (573.749 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 14 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 38 τ. φιούελ διλ καὶ 1 τ. ντῆζελ διλ), τάιμ-τσέρτερ διά διά ταξίδιον ἀπό 'Ηνωμένας Πολιτείας εἰς Κεντρώαν ἡ Νότιον 'Αμερικήν, μετ' ἐπιτρεψής, δολ. 800 ἡμέρων παράδοσης εἰς Βαλτιμόρη 24—30 Απρίλιου καὶ ἐπαναπάρδεσης εἰς ἀμερικανικόν λιμέναν Κόλπου (οὐχὶ διτικώπερον τοῦ Χισιστοῦ).

«ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ» Λιδάνου (ex «Hendonhill») 10.100 τόνων d.w (510.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 11 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 10 τ. ντῆζελ — διλ), τάιμ-τσέρτερ διά διά δύο λιμένων τρια ταξίδιον Μεγάλων Λιμών 14)6, παράδοσης εἰς Κίεβον 17—30 Απρίλιου, ἐπαναπάρδεσης εἰς 'Αγγλίαν ἡ 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ» (Κοσταρίκας) 2800 τόνων d.w., τάιμ-τσέρτερ διά πέντε έως ἑπτὰ μῆνας (ταξίδιον μεταφοράς ξυλείας ἀπό 'Αρχάγγελον εἰς Κόντινεντ 'Αγγλίας) 18)6— κατὰ τόνων καὶ μήνα, παράδοσης εἰς 'Αγγλίαν Μάιον, ἐπαναπάρδεσης εἰς 'Αγγλίαν—Κόντινεντ ἡ Μεσόγειον.

Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἡ Μαύρην Θάλασσαν 16.000 τ. ἀκαθάρτου πτ. τρελαίου διά Κόντινεντ, μὲ όψιόν Σκανδινανίου 47 ½ % ἐπὶ θλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ, φόρτωσης 20—30 Απρίλιου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕ-ΙΝΤ» (παναρ.) ἡ Μαύρην Θάλασσης 15.000 τ. ἀκαθάρτου πτερελαίου πτ. τρελαίου διά Ηνωμένης Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. Σκέιλ, φόρτωσης 1—15 Μαΐου.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» (λιβερ.) ἡ Λαμίνας Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τ. ἀκαθάρτου πτερελαίου πτ. διά δύο ημέρας Α.Τ.Ρ.Σ., παράδοσης 22 Ιουνίου.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. ἀκαθάρτου πτερελαίου διά ἀμερικανικόν λιμένας Α.Τ.Ρ.Σ., παράδοσης 20 Ιουνίου.

«ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ-Υ» (λιβερ.) ἡ Λαμίνας Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. ἀκαθάρτου πτερελαίου διά δύο ημέρας Α.Τ.Ρ.Σ., παράδοσης 22 Ιουνίου.

«ΛΟΡΔΟΣ ΚΑΝΝΙΓΚ» (σημ. ἀγγλική) ἡ Μαύρην Θάλασσαν 16.000 τ. ἀκαθάρτου πτερελαίου διά δύο ημέρας Σκέιλ, φόρτωσης 10 ½ % ἐπὶ θλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ.

«ΑΓΓΛΙΑΝΤΙΣ» (σημ. ἀγγλική) από Καλιφόρνιαν 30.000 τ. ἀκαθάρτου πτερελαίου διά δύο ημέρας Σκέιλ, φόρτωσης 20—30 Απρίλιου.

«ΛΑΚΥΖΤΑΡ» (λιβερ.) ἡ Λαμίνας Καραϊβικής Θαλάσσης 14.300 τ. ἀκαθάρτου πτερελαίου (τμῆμα φορτίου) διά Σαιν Τζόν (Νιού Μπράουνονδικ) 60% ἐπὶ θλαττον τῆς βάσεως τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου, όμεσος φόρτωσης.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΣ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 30.000 τ. ἀκαθάρτου πτερελαίου διά Ντόρμπραν 57 ½ % ἐπὶ θλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ.

«ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 17.000 τ. ἀκαθάρτου πτερελαίου διά δύο ημέρας Σκέιλ, φόρτωσης 10 ½ % ἐπὶ θλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ.

«ΧΑΡΙΟΤ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 33.000 τόν. ἀκαθάρτου πτερελαίου διά Κόντινεντ, 70% ἐπὶ θλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ, φόρτωσης 29 Απρίλιου—7 Μαΐου.

«ΣΑΒΙΝΑ» από λιμένας Περσικού Κόλπου 32.000 τόν. ἀκαθάρτου πτερελαίου διά Νόρδερν 56% ἐπὶ θλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ (συνεχῆ ταξίδια δύο δέκατα μηνῶν), έναρξης 20 Δεκεμβρίου—20 Ιανουαρίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙ-Μ» (λιβερ.) ἡ Λαμίνας Καραϊβικής θαλάσσης 26.000 τόν. ἀκαθάρτου πτερελαίου διά Νόρδερν 72 ½ % ἐπὶ θλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ, φόρτωσης 1 Μαΐου.

«ΑΚΟΥΑΤΖΟ-Υ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 18.000 τόν. ἀκαθάρτου πτερελαίου διά Νόρδερν 70% ἐπὶ θλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ.

«ΧΑΟΗ» από λιμένας Περσικού Κόλπου 23.000 τόν. ἀκαθάρτου πτερελαίου διά Νόρδερν 70% ἐπὶ θλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ.

«ΑΚΟΥΑΤΖΟ-Υ» (β'. ταξίδιον) από Νευέρτο λα Κρούς 18.000 τόν. ἀκαθάρτου πτερελαίου διά Μπαχάμας, κατ' ὅκοπον δολ. 11.000, φόρτωσης ὥρχος Μαΐου.

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

AIR & SURFACE TRAVEL

BRANCH OFFICES

SAN FRANCISCO	PORT SWETTENHAM - PENANG	HONGKONG
703 Market Street	MALAYA	33 China St. Ghaut Caxton House No. 1 Duddell St.
SHANGHAI	Sime Darby Bldg.	Suite 10-14
51 Canton Road	YOKOHAMA	KOBE
TOKYO	P. O. Box 93	P. O. Box 157
Naka 8 Building	KURE	OSAKA
SEOUL - KOREA	Iwakata Dori.	43-2 Docho-Machi
P. O. Box 258		
SINGAPORE	INCHON - KOREA	NAGOYA
Bank of China Bldg.	CABLE ADDRESS	13-2, 2 Chome Nishikura-Chō
	ALL OFFICES - ALL CODES	SHIMIZU
		74-3 Minato-Chō
		FUSAN-KOREA
		P. O. Box 22

"SUGAR CRAFT"

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ	ΕΤ. «Ετόλικα»	43	7314	άργει Ελευσίνα από 3 Απρ. 1958
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	ΕΤ. «Κάρυκα Όσεάνικα»	57	11630	έφθ. Νοβορωαίσκην 26 Απρ.
ΑΓΓΛΙΑ	ΕΤ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	ανεχ. Σάκυνθον 21 Απρ. δι' Αγγλιαν
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	δδ. Σιγάλα	04	2433	άργει Πειραιά
ΑΓΓΙΑ ΖΥΝΗ	Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πέραμα από 21 Νοεμ. 1957
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	ΕΤ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	ανεχ. Σαγκάνη 20 Απρ. διά Κόντινεντ
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	ΕΤ. «Λώρης»	55	8450	έφθ. Γιαδαταν 26 Απρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ	Εύγενια I. Χανδρῆ	18	2974	άργει Σουέζ, από 27 Νοεμ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	ΕΤ. Γ. Νικολάου	44	10448	αργει 'Αμπελάκι από 7 Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Παντελέοντος	11	4248	άργει Πέραμα από 23 Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Α.δ.Κ.Χατζηπατέρας.	43	7231	έφθ. Μόντρεαλ 18 Απρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΕΤ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	εις θέσην 45.2 Β.-154.40 Δ., Απρ. 20 διά Βαγκούθερ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικολέρης-Παπάζογλου	27	188/	εις Πειραιά από 9 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	δδ. Τσουρινάκη	22	988	εις Χάιφαν 29 Απρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΕΤ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	οιπλήθε Λάδοσεντ 17 Απρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ΕΤ. Χατζηπατέρα	44	7212	άνεχ. Θλώσικ 16 Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΓΚΥΡΑ	ΕΤ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	έφθ. Πειραιά 27 Απρ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άργει Κυνόσουραν από 18 Φεβρ. 1958
ΑΗΣ-ΓΙΑΝΝΗΣ	ΕΤ. «Σάππαν»	24	3658	έθ. Κολόμπο 13 Απρ.
ΑΘΗΝΑΙ	ΕΤ. «Ελληνική»	56	2744	έφθ. Λονδ.νον 26 Απρ.
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμ. Ν. Αμερ.	53	3575	έφθ. Μπουένος Α.ύρες 24 Απρ.
ΑΘΩΣ	ΕΤ. «Αύλις»	29	3958	έθ. Πειραιά 26 Απρ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	ΕΤ. «Ρέα»	31	8879	άργει Κυνόσουραν από 1 Φεβρ.
ΑΙΟΛΟΣ	ΕΤ. «Φιλιόρι»	44	7125	άργει Γάνδοντι από 6 Απρ. 1958
ΑΙΤΖΙΑΝ Ά.Ι.ΛΑΝΤ	ΕΤ. «Ακουιλά»	57	8184	άνεχ. Αμύρεραν 17 Απρ. διά Σαγκάνη
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	ΕΤ. «Πασιφίκη»	56	8835	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 19 Απρ. διά Πουσάν
ΑΚΤΗ	«Αδ. Λιβανού Α. Ε.»	44	7176	άργει Μπρούζες από 27 Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	ΕΤ. «Φιντέλιτι»	56	10482	διπλήθε θέσουσαν 22 Απρ. διά Καράτοι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΕΤ. «Λάμυρα»	42	7191	διπλήθε Πούσλο Μπούκομ 26 Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΕΤ. «Αλεμάτη»	59	9720	εις λαύριον 29 Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	δδ. Τσουρινάκη	20	1112	άργει Ελευσίνα από 25 Φεβρ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7207	άργει Αμβούργον από 10 Ιαν. 1958
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	ΕΤ. «Ναϊτζιάν»	42	7181	άνεχ. Τζιμπούτι 11 Απρ. διά Κεελόγκ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανάν» Α. Ε.	43	7266	άργει Φλωσιγκ από 8 Απρ. 1958
ΑΛΙΚΗ	«Αδ. Λιβανού Α. Ε.	43	7194	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Απρ.
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	ΕΤ. «Χερκολιάνα»	44	7365	έφθ. Κάρδιφ από 14 Σεπτ. 1957
ΑΜΦΙΘΕΑ	ΕΤ. «Νέα Τόχην»	44	7207	άνεχ. Νιουπόρτ 6 Απρ. διά Μόντρεαλ
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	ΕΤ. «Κόσμαρο»	44	7359	άργει Ελευσίνα από 26 Ιουλ.
ΑΝΑΣ	ΕΤ. «Αναξ»	55	8332	έφθ. Πειραιά 16 Απρ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	εις Πειραιά από 3 Ιαν. (έπισκευαι)
ΑΝΔΟΡΑ	ΕΤ. «Μηνευδενίντο»	45	7282	άργει Μπρούζες από 11 Ιουλ.
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	ΕΤ. «Πανκρίστο»	37	5683	έφθ. Πρόδιντενς 21 Απρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.	ΕΤ. «Ηρακλῆς»	19	1320	άνεχ. Ταρακάν 25 Απρ. διά Κόμπε
ΑΝΩΠΗΝΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	ΕΤ. «Ν. Μιχαλος»	33	2362	διπλήθε Πούσλο Μπούκομ 26 Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΑΝΙΑ	ΕΤ. «Πτούκον»	44	7176	εις λαύριον 29 Απρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	ΕΤ. «Αννίτσα»	44	7165	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Απρ.
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δεξ.)	ΕΤ. «Μαρσελόζο»	59	24716	έφθ. Ιαπωνιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	άργει Ντωντέ από 20 Απρ. 1958
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	δδ. Κυρτάτα	29	6022	άργει Βρέμην από 6 Ιουν. 1958
ΑΞΙΟΣ	Α. Δημάδη - Δ. Γκιούλη	43	7253	εις Ολλανδίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ - ΑΛΤΙΣ	ΕΤ. «Σίππ. Ντεβελόπμεντη»	59	10100	έφθ. Σαντιάγκο 11 Απρ.
ΑΡΓΩ-ΔΗΛΟΣ	ΕΤ. «Σίππ.Ντεβελόπμεντη»	58	10392	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Απρ. διά Κορέαν
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	ΕΤ. «Σίππ.Ντεβελόπμεντη»	58	10392	έφθ. Ντόμπριαν 17 Απρ.
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	ΕΤ. «Σίππ.Ντεβελόπμεντη»	57	10375	εις Φλωσιγκ από 26 Φεβρ.
ΑΡΓΩ-ΣΟΥΝΙΟΝ	ΕΤ. «Σίππ.Ντεβελόπμεντη»	59	10100	άνεχ. Αγ. Φραγκισκον 6 Απρ. διά Τόκιο
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	ΕΤ. «Σίππ.Ντεβελόπμεντη»	58	10391	άργει Μπρούζες από 26 Ιουλ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460	άνεχ. Τζιμπούτι 11 Απρ.
ΑΡΙΣΣ (δεξ.)	«Κανόπους»	57	11897	έφθ. Πειραιά 21 Απρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Φρίζος Θεοδωρίδης	37	4636	έφθ. Ντόβερ 22 Απρ. διά Μόντρεαλ
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	«Κρήν. Λάιν»	31	20256	άνεχ. Λός Αντζελες 15 Απρ. διά Βόρ.
ΑΡΜΑΡ	ΕΤ. «Άστρα»	45	7273	άνεχ. Ακύρημ 3 Απρ. διά Τζακάρταν
ΑΡΜΟΝΙΑ	Δ. Εύθυμιου κλπ.	24	2740	άργει Βαλτιμόρην από 26 Απρ. 1958
ΑΡΤΕΜΙΣ	ΕΤ. «Τρόπικης»	44	7240	έφθ. Σμύρνην 22 Απρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	Άσημ. Γκούμα	39	1007	άνεχ. Οζάκαν 24 Απρ. διά Λός Αντζελες
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Γιαδαταν 26 Απρ. διά Καλιφόρνιαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 3 Απρ. διά Τοιγκτάο
ΑΤΤΑΛΑΣ	ΕΤ. «Αναξ»	58	9724	έφθ. Στρατώνι 18 Απρ.
ΑΥΛΙΣ	ΕΤ. «Αύλις»	21	3275	άργει Ελευσίνα από 7 Μαΐου 1958
ΑΥΡΑ	ΕΤ. «Ελιδη»	44	7176	έφθ. Λονδίνον 26 Απρ.
ΑΧΑΙΟΣ	ΕΤ. «Άλμα»	36	5795	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 Απρ. διά Νέαν Υόρκην
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	ΕΘν. Γραμμ. Έλλ.-Αμερ.	27	21329	άνεχ. Γιαδαταν 26 Απρ. διά Καλιφόρνιαν
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Στ. Νίρχος	59	43373	έφθ. Καλονταντίνουόπολιν 21 Απρ.
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α. Ε.	46	2025	διπλήθε Σουέζ 19 Απρ. δι' Ακάμπα
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α. Ε.	45	1892	άργει Ντάρτμουθ από 5 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	άργει Πειραιά
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	δδ. Κοντού	30	739	έφθ. Πειραιά 29 Απρ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	άργει Σύρον από 17 Δεκ. 1957
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	Κ. Ι. Στεργιόπουλος	22	3846	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 3 Απρ. διά Τοιγκτάο
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	έφθ. Στρατώνι από 11 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	έφθ. Τζεδδάν 14 Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	Ν. Λαμπρής	31	.967	άργει Κυνόσουραν από 25 Φεβρ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	δδ. Γράτσου	44	7176	άργει Πέραμα από 21 Φεβρ. 1958
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος	21	5728	διπλήθε Σιρόν από 22 Νοεμ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΘΡΕΠΤΗΣ	δδ. Καθρέπτη - Π.Τούρλος	07	1317	άργει Ελευσίνα από 4 Ιαν. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. Σιδεράτου	39	10061	άργει Σαντρηκ 24 Απρ. διά Βομβάν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	άργει Σερβίαν 24 Απρ. διά Βομβάν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. Ανδρεάδη	43	7176	άργει Σερβίαν 24 Απρ. διά Βομβάν
ΓΚΛΟΜΠ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ	Πολυχρονίδης - Πετρίδης	38	2265	άνεχ. Μπουένος Α.ύρες 13 Απρ. δι' Ιταγιάχου
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μίντατλαντικ»	43	7229	διπλήθε Λάδοσεντ 13 Απρ. διά Κάμπλελτον
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γουέστερν Τράσοπορτ»	59	9268	διπλήθε Παναράν 15 Απρ. δι' Ιαπωνιαν

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

ΔΩΣΙΣ: ΣΠΥΡΟΥ ΜΑΡΚΟΖΑΝΗ

Τὰ μαθήματα διὰ τὰς ἔξετάσεις τοῦ μηνὸς Ιουλίου πρήσσαν διὰ τοὺς Γουεπλοιάρχους.
Αἱ ἔξετάσεις έχουν διενεργηθεῖσαν τὴν Ιηνήν Ιουλίου 1959.
Πολύωρος καὶ συστηματική διδασκαλία ἔφ' διών τῶν θεμάτων.
Διδάσκουν Ἀνώτεροι Αξιωματικοί καὶ Καθηγηταί Ναυτικών Σχολῶν.
Γραφεῖα - Διδακτήρια: Μπουμπουλίνας - Κολοκοτρόνη 99, Τηλ. 470.930.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπέλμοντ»	57	24883	έφθ. Μέγαρα 29 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Πράντον»	58	24895	άνεχ. Μέγαρα 25 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΥ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλτν Τάνκερς»	54	20991	διπλήθε Σουέζ 19 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διά 'Ηνωμ. Πολιτείας
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	Γ. 'Ιατροῦ	43	593	άνεχ. 'Οράν 22 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΔΑΝΑΗ	'Αλεξάτος - Δούκας	23	1566	έφθ. Τζέδδαν 13 'Απρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιόλια»	59	9350	εἰς Γερμανίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 'Απρ. διά Βιομόρ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	έτ. «Πάλμα»	44	7255	άνεχ. Μπάχια Μπλάγκαν 22 'Απρ. διά Μοντεβίδεο
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	«Φρήντον»	18	5275	άργει Κυνόσουραν ἀπό 20 Μαρτ. 1958
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιεὺς	26	4862	άργει Πέραμα ἀπό 10 'Οκτ. 1957
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	άνεχ. Πόρτ. 'Αρθουρ 8 'Απρ. διά Κολόμπο
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. Βεργωτή	44	7207	άνεχ. 'Οζάκαν 25 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7260	άργει Γένοβαν ἀπό 16 'Απρ. 1958
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	έφθ. Μαρμουγκάσ 23 'Απρ.
ΔΙΡΦΥΣ	'Αδ' φοι Πατέρα	43	7280	άργει Κυνόσουραν ἀπό 18 Σεπτ.
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωδόχος»	44	7249	διπλήθε Κιουρασάο 22 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 14 'Οκτ. (επισκευαί)
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	έτ. «Ελετράνονπόρτη»	56	10289	εἰς Λίβερπουλ 25 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρικός»	27	4164	άργει Κάρδιφ ἀπό 7 Νοεμ. 1957
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)	άδ. Τυπάλδου	27	6346	άργει Ουντεδάλλαν ἀπό 7 Σεπτ. 1957 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΛΕΝΗ	άδ. Κουλουκούντη	38	5550	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 'Απρ. διά Ντουγκούν
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Αλκυόνη» Α. Ε.	44	7176	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 12 Φεβρ. 1958
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σιά	43	7176	έφθ. Γκείλ 31 Μαρτίου
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού - Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Πειραιᾶ 22 'Απρ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πέραμα ἀπό 30 Μαρτ. 1957
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	55	2746	άνεχ. Πειραιᾶ 28 'Απρ. διά Κωνν) πολιν
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άργει Καλάμας ἀπό 18 'Ιαν. 1958
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α. Ε.	59	9400	εἰς Γερμανίαν, ύπό συμπλήρωσιν ν
ΕΛΗΜΙΝΑ	Εύτ. Γκούμας	22	1184	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 12 'Ιαν.
ΕΛΛΗΝΗ ΉΡΩΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	57	7068	έφθ. Χουστον 16 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	39	6281	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	7207	διπλήθε Σουέζ 20 'Απρ. διά Μπάραν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	56	7510	διπλήθε Πόρτ. Σαιδ 26 'Απρ. διά Μόμπιλ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 25 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Κόρραμασχρ 22 'Απρ. δι' 'Αμπαντάν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 8 'Απρ. διά Μπαχρέιν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7063	έφθ. Βαλτιμόρην 25 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	57	57	άργει Φιλαδέλφειαν 25 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΣ	Α. Ε. Ν. Ε.	43	7302	άργει Στυλιάδα ἀπό 8 Μαΐου 1958
ΕΛΠΙΣ	Π. Πρίντεζης	19	1492	άνεχ. Πειραιᾶ 20 'Απρ. διά Σφάζ
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλη»	42	7058	άνεχ. Χινιγκάραν ἀπό 17 Μαρτ. διά Βόρ. 'Ατλαντικόν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επιδαυρος» Α. Ε.	43	7176	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 10 'Ιουν.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρέπ. -Σταθάτος	44	7198	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 24 'Απρ. διά Χάθρην
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοςοι»	58	9585	έφθ. Βαγκούθερ 16 'Απρ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοςοι»	59	9650	άνεχ. Χάμπιτον ρόδας 22 'Απρ. διά Κόμπη
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	άργει Πέραμα ἀπό 17 Αύγ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	άδ. Γ. Δομεστίνην	34	1716	διπλήθε Κωνν) πολιν 3 'Απρ. διά Πειραιᾶ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Οκεανόπορος» Α. Ε.	43	7194	έφθ. Ν. 'Υόρκην 21 'Απρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπᾶ - Ελευθεριάδην	17	3976	άνεχ. Πειραιᾶ 28 'Απρ. δι' Αύγούσταν
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υιοι Πέτρο. Γουλανδρῆ	43	7244	έφθ. Οζάκαν 27 'Απρ.
ΖΑΤΟΥΝΑ - ΠΟΛΙ	Θανόπουλος - Κουτλάκης	08	1699	άργει Πέραμα ἀπό 16 Σεπτ. 1957
ΗΛΙΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μαρπόέζα»	39	9974	εἰς 'Αμβούργον ἀπό 25 Νοεμ. (επισκευαί)
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	άργει Ρίθερ Στόουρ ἀπό 10 Μαρτ. 1958
ΗΡΩΝ II.	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	έφθ. Χαδάνναν 23 'Απρ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Θρίμαντλ 14 'Απρ. διά Κέπι Τάουν
ΘΕΜΩΝΗΣ	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	44	7198	άργει Σύρουν ἀπό 22 'Οκτ. 1957
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζίαν»	42	7172	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 7 'Ιαν. 1958
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	6636	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 29 Μαΐου 1958
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντής	29	2331	εἰς Σούδαν ἀπό 26 Φεβρ.
ΘΗΣΣΕΥΣ	έτ. «ΕΛ-ΜΕΣ»	46	1988	εἰς θέσιν 42.28 Β.-9.16 Δ., 'Απρ. 22 διά Κόρκ
ΙΓΓΟΡ	'Απ. Πεζάς	43	7207	έφθ. Λός 'Αντζελες 18 'Απρ.
ΙΝΑΙΚΟΣ (δεξ.)	άδ. Τυπάλδου	30	7924	εἰς Ρίο 'Ιανέιρο από 16 Σεπτ. 1958
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιών Δ. 'Ιγγλεσον	42	7035	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 22 'Απρ. διά Τζακάρταν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ	άδ. Γουλανδρῆ	44	7176	άνεχ. Λόθ 23 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	άργει Καλάμας ἀπό 17 'Οκτ. 1957
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ.Κ.Χ.' πατέρας	43	7244	άργει Ελευσίνα από 11 'Ιαν. 1958
ΚΑΔΙΟ Σ.	Καδίω Σιγάλα	17	2032	έφθ. Πειραιᾶ 27 'Απρ.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ίω. Παράσος κλπ.	13	1877	άργει Κυνόσουραν ἀπό 16 'Ιαν. 1958
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Μάρε Νόστρα»	57	8757	διπλήθε Φόρελαντ 21 'Απρ. διά Χούλλ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ζεπάγκας»	57	9092	άνεχ. Χίροχατα 23 'Απρ. διά Ντάιρεν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός»	44	7198	άνεχ. Αμοτερνταν 24 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1586	έφθ. Πειραιᾶ 22 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	Α. Ε. «Πάλμα»	40	5032	έφθ. Λό Πλάταν 2 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	άδ. Ποταμιάνου	19	5182	άργει Καλάμας ἀπό 14 'Ιαν. 1958
ΚΑΠΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	άνεχ. Σύρουν ἀπό 22 'Οκτ. 1958
ΚΑΠΤΑΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Σκαρβέλης	43	7176	άργει Ελευσίνα από 7 'Ιαν. 1958
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Κρίνα»	57	9256	άργει Ελευσίνα από 29 Μαΐου 1958
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	έφθ. Πουσάν 16 'Απρ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	έφθ. Κεμπέκ 21 'Απρ.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	άργει Τάραντα ἀπό 22 Μαΐου
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	έφθ. Ρόττερνταμ 12 'Απρ.
ΚΕ'ΙΠ ΩΡΑ	έτ. «Γκάλλαρο»	37	5282	άργει Πέραμα ἀπό 29 Μαΐου
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	25	1816	άργει Κυνόσουραν ἀπό 4 'Ιαν. 1958
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. «Επιφανείας»	44	7176	έφθ. Μαρμουγκάσ 14 'Απρ.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	M. Νομικός	56	8429	άνεχ. Βαλτιμόρην 14 'Απρ. διά Γένοβαν
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	M. Νομικός	58	11156	

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ Α.Ν.Φ.Ε.Ν.

ΔΟΣΙΣ : ΣΠΥΡΟΥ ΜΑΡΚΟΖΑΝΗ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Τὰ μαθήματα διά τὰς έξετάσεις τοῦ μηνὸς Αύγουστου 1959 ήρχισαν τὴν 10ην' Ιανουαρίου, διὰ τοὺς Γους Μηχανικούς.

Λειτουργούν ιδιάτερα τρίματα διὰ τοὺς 'Ατμομηχανικούς καὶ Μ.Ε.Κ.

Πολύωρος καὶ συστηματική διδασκαλία.

Διδάσκουν 'Ανώτεροι 'Αξιωματικοί τοῦ Β. Ν. καὶ καθηγηταί Ναυτικῶν Σχολῶν μὲ μεγάλην Φροντιστηριακήν πείραν.

'Η Α. Ν. Φ. Ε. Ν. ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΟΝ ΜΕ ΤΗΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑΝΕΠΙΤΥΧΙΑΝ ΠΑΝΤΟΤΕ.

'Η Διεύθυνσις καὶ οἱ κ. κ. καθηγηταί εώρισκονται κοντά εἰς τὸν ὑπόφηψιονάπό τὸν ἄρχην ἔως τὸ τέλος τῶν έξετάσεων.

Τὰ μαθήματα τῶν Αων καὶ Βων μηχανικῶν διὰ τὰς έξετάσεις τῆς 30ῆς Ιανουαρίου 1959 συνεχίζονται κανονικῶς.

Γραφεία - Διδακτήρια : Μπουμπουλίνας - Καλοκοτρών 99. Τηλ. 470.752.

ΚΡΗΤΗ	N. Κονδύλης	44	7244	άργει Πέραμα από 5 Ιουλ.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Επιφανειάδης	43	7198	άργει Κυνόδουραν από 14 Μαρτ. 1958
ΚΟΡΑΛΙΑ III	άδ. Γ. Δομεστινή	28	1595	έφθ. Τζέδαν 1 Απρ.
ΚΟΡΘΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	άργει Κυνόδουραν από 30 Σεπτ. 1957
ΚΡΙΟΣ	M. Έμπειρος	45	3805	άργει Σύρου από 15 Οκτ. 1957
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διαμ. Ηπατέρας»	59	9200	εις Ριγιέκαν, ύπο συμπλήρωμαν
ΚΥΜΑ	«Αδ. Λιθανού» A. E.	43	7244	άργει Μπρούζες από 9 Ιουν. 1958
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσοπετρόλ»	20	6416	άργει Κυνόδουραν από 12 Αύγ.
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άύρα»	56	9086	έφθ. Άμεδαργον 21 Απρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. K. Ηπατέρα	43	7176	άργει Άμπελάκι από 13 Σεπτ. 1957
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλινός»	45	7176	έφθ. Χούστον 23 Απρ.
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λώρα	56	84/4	εις Θεσίν 5.46 B.-83.3 Δ., Απρ. 22 διά Κορέαν
ΛΑΚΩΝΙΑ	«Αλεξάτος - Δουκάς	25	964	έφθ. Πειραιά διά 30 Μαρτ.
ΛΕΑΝΑ-ΝΙΤΣΑ	Παναγάκος - Δευτεραίος	22	2201	άνεκ. Ριγιέκαν 13 Απρ. διά Δυρράχιον
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάδος	43	7176	άνεκ. Άργυρε 18 Απρ. διά Χάμπτον ρόδες
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άργει Κυνόδουραν από 27 Αύγ. 1957
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	άργει Άμπελάκι από 8 Φεβρ. 1958
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» A. E.	43	7176	εις Θεσίν 41.26 B.-178.5 Δ., Απρ. 21 διά Βαγκούθερ
ΛΙΒΥΗ	Ίω. Λάτσης	24	1556	άργει Κυνόδουραν από 14 Δεκ.
ΛΙΓΥΡΙΑ	έτ. «ΕΛ-ΜΕΣΣ»	37	1113	άνεκ. Πειραιά διά Λεμπόδην
ΛΙΝΗ	έτ. «Αργώ»	11	1459	άνεκ. Τζιμπούτι 16 Απρ. διά Μογκαντίτοιο
ΛΙΝΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός» A. E.	25	5525	άργει Κέαν από 4 Δεκ. 1957
ΛΟΥΣΥ	Γιονόρδιτσα	57	7478	άνεκ. Γιαδάταν 26 Απρ. διά Βαγκούθερ
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιθανός» A. E.	45	7281	άργει Ελευσίνα από 19 Ιαν.
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Παρένα»	21	1489	έφθ. Κυνοτάντζαν 22 Απρ.
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ	έτ. «Δημητρα»	37	4839	άνεκ. Μοντεβίδεο 11 Απρ. διά Ειδονυμάουθ
ΜΑΙΟΤΙΣ	άδ. Συνοδινού	19	3858	άργει Άμπελάκι από 3 Δεκ. 1957
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	άργει Λισσαβάνα από 4 Φεβρ. 1958
ΜΑΝΕΣ	N. Εύσταθηος	55	8526	εις Κίναν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	'Αδελφοι Ρούσσου	27	1554	άργει Πειραιά διά 5 Μαρτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	20	5401	άργει Ρέτζιο από 14 Μαρτ. 1958
ΜΑΡΘΑ	«Χανδρής»	21	6703	άργει Άμπελάκι από 3 Μαρτ. 1958
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	έτ. «Μάρθα»	34	4162	έφθ. Αλεξάνδεριαν 22 Απρ.
ΜΑΡΙΑ Κ.	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7187	άργει Ρόττερνταμ από 6 Ιαν. 1958
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Σάμαροκ»	56	6074	διπλήθε θέσουταν 21 Απρ. διά Τακόμαν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	έφθ. Βοστώνην 17 Απρ.
ΜΑΡΙΑΜ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 19 Δεκ.
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΣΑΒΑΛΗΝΗ	«Ελιτνίκος» A. E.	44	7243	άργει Σπαλαμάτρι από 23 Απρ. 1958
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Νίτζεαν»	40	5237	άργει Ελευσίνα από 20 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	'Ιω. Λάτσης	20	6490	άργει Κυνόδουραν από 3 Φεβρ. 1958
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ	Μάρκος Νομικός	54	11577	έφθ. Νοβορωσίκην 24 Απρ.
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Οριένταλ»	24	4701	άργει Άμπελάκι από 1 Οκτ. 1957
ΜΑΡΑΙ (δεξ.)	έτ. «Εύκαρπιερ»	43	7033	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Απρ.
ΜΑΡΗΝΗΣΣΑ	έτ. «Μάρλι»	59	20340	άνεκ. Ρόττερνταμ 17 Απρ. διά Πόρτ Αρθουρ
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Ούνιθεροαλ»	55	8961	άνεκ. Χούστον 11 Απρ. διά Κιουρασό
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Μοτόρερ»	59	9260	άνεκ. Τζιμπούτι 27 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	άδελφ. Κουλουκουντή	38	5500	άνεκ. Ντάριεν 16 Απρ. διά Δυρράχιον
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μόνδια»	57	8906	έφθ. Αμβέρσαν 23 Απρ.
	έτ. «Μιρολάγκα»	56	8425	άργει Ελευσίνα από 21 Ιαν. 1958
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΛΙΟΣ	έτ. «Ρεάλμα»	41	7194	έφθ. Μπάραρον 17 Απρ.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάνη»	57	9168	έφθ. Μορμουγκάο 22 Απρ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπάσογλου	16	2081	διπλήθε Κων) πολίν 16 Απρ. διά Βραΐλαν
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	εις θεσίν 42.8 B.-26.40 Δ., Απρ. 22 διά Μάντζεστερ
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάδες»	57	9200	έφθ. Κοσσίν 24 Απρ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	«Αδάμασιος» A. E.	43	7207	άργει Ντόρτρεχτ από 13 Αύγ. 1957
ΜΙΧΕΛΙΤΑ	N. Εύσταθηος	44	7176	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 6 Μαρτ. 1958
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. «Ελκέρριερ»	44	7190	άνεκ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 24 Απρ. διά Αγγλίαν
ΜΥΡΣΙΝΗ (δεξ.)	Έλλην. Γραμ. N. Αμερ.	34	2709	άνεκ. Βαρκελώνην 23 Απρ. διά Μπουένος Αύρες
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)	Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	άργει Επέραμα από 1 Φεβρ.
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Φαφαλιού	57	9345	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Απρ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	άνεκ. Καλύνιον 21 Απρ. διά Πουνταρένας
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	έτ. «Ντέλ Κάριμπη»	43	7264	άργει Καλάμας από 20 Φεβρ. 1958
ΝΕΔΟΝ	έτ. «Καρδάμυλα»	44	7247	άργει Βαλτιμόρην από 4 Ιαν. 1958
ΝΕΣΤΟΣ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεκ. Μαδέρας 25 Απρ. διά Νέαν Υόρκην
ΝΗΡΕΥΣ	έτ. «Εύγενια»	43	7264	άργει Ελευσίνα από 7 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΣ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7261	άργει Μπρούζες από 28 Μαρτ. 1958
ΝΙΚ. ΕΠΙΘΑΝΙΔΗΣ	'Ηλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ.	37	5205	άργει Ζευςπρούγκε από 22 Δεκ. 1957
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	K. Πατέρας & Σια	43	7176	εις Πειραιά
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	Θωμάς Επιφανιάδης	43	7176	άργει Κυνόδουραν από 26 Ιαν. 1958
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	άδ. Σιτίνη	43	7244	άργει Κυνόδουραν από 10 Μαΐου 1958
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	E. Κουλουκ.-I. Καίρης	43	7233	άνεκ. Τζιμπούτι 1 Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Μιχαλινός» A. E.	42	7203	άργει Κέαν από 11 Απρ. 1958
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ	έτ. «Δλ Πλάται»	55	7216	άνεκ. Αμβέρσαν 23 Απρ. διά Σαγκάνη
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. «Εφιλόνη»	58	6279	άνεκ. Ααλμποργκ 24 Απρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΝΙΚΥ	έτ. «Νίτζεαν»	30	7003	άργει Πειραιά από 10 Ιουν.
ΝΙΟΒΗ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7231	άργει Επέρειον 24 Αύγ. 1957
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Πουέρτο λά Πάλμα»	53	9188	άργει Ζαντροκ από 16 Σεπτ.
ΝΟΡΟ ΚΑΥΟΝΤΕΣ	έτ. «Οσεανίκα»	42	7248	έφθ. Λιβερπούλ 16 Απρ.
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Παλαμέντες»	57	10632	άνεκ. Χάμπτον ρόδες 21 Απρ. διά Αμετερνταμ
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πριάμη»	58	10662	έφθ. Αμερικανόν 24 Απρ. διά Γκάλβεστων
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πάροντ»	59	8630	άνεκ. Γκάλβεστων 22 Απρ. διά Σαιν Τζών
ΝΤΕΓΙΑ	άδ. Αντ. Παπαδάκης	58	8639	εις Ρόττερνταμ από 28 Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Μαρδάντα»	31	2794	έφθ. Κλάύτην 20 Απρ.
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Παναμ.-Εουρόπιαν»	59	8800	έφθ. Μόντρεαλ 20 Απρ.
ΝΥΜΟΗ	έτ. «Ιμπέρια»	44	7108	έφθ. Ντερπούλ 25 Απρ.
ΟΦΩΝ	έτ. «Τρανσοστεανίκα»	54	8062	έφθ. Κιουρασάο 22 Αύρες
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Αϊτζιαν»	57	9367	έφθ. Λούμπηκ 17 Απρ. διά Γκέφλες
ΟΛΓΑ	έτ. «Λά Πλάται»	56	9217	άνεκ. Πόρτ Αρθουρ 13 Απρ. διά Αγγλίαν
ΟΛΓΑ	R. D. Μελαχρινός	25	996	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Απρ. διά Νέαν Υόρκην
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έμπορ. - Εφοπλιστική	44	7176	εις Ράγκούν 21 Απρ.
ΟΜΟΝΟΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2745	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 20 Απρ. διά Αντεν
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Ερμῆς»	12	2171	διπλήθε θέσουταν 18 Απρ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	εις Μπρούζες (διά Μεγ. Λίμνας)
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	K. Γράτσος	45	7258	διπλήθε Κων) πολίν 17 Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Κυν. B. Σκαρθέλης	43	7176	άνεκ. Νέαν Ορλεάνην 19 Απρ. διά Ειδονυμάουθ
ΟΡΦΕΥΣ	Δ. Ψυχογιούς	17	3703	άνεκ. Διεγούντης Ε. P. Καραδόντης
	έτ. «Ορφεύς»	56	9942	

Telephone: MUtual 1-6633

TRANS-OCEANIC SHIPPING AGENCY NAYTIKOI PRAKTOREZ

Cable Address: KARABROS
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ E.P. KARADONTIS

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

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		έτ. «Βαλλιέντε»	55	10024	διηλθε Παναμάν 2 'Απρ. διά Νιγκάτα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.		Δράκος - Χ' Πατέρας	43	7176	έφθ. Λός 'Αντζελες 24 'Απρ. (διά Τόκιο)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άργει Βαλτιμόρην από 29 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.		έτ. «Ελλιάζον»	57	10747	έφθ. Σορέλ 19 'Απρ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ		έτ. «Εύπλοια»	45	7240	διηλθε Παναμάν 24 'Απρ. διά Γκάλθεστων
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ		έτ. «Ηστερν Μεντίτεραν»	37	9968	έφθ. Οδοσόν 22 'Απρ.
ΠΑΡΝΩΝ		έτ. «Κανέρο»	44	7371	άνεχ. Αμέρεσον 22 'Απρ. διά Πειραιά
ΠΑΤΡΑΙ		«Ελληνική» Α. Ε.	47	2754	άνεχ. 'Αντεν 19 'Απρ. διά Τζακάρταν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Κεμπέκ 14 'Απρ. διά Γδύνιαν
ΠΑΣΙΩΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ		έτ. «Πασιφίκ Κογκέρορ»	57	10314	διηλθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διά Χάιφαν
ΠΑΣΙΩΙΚ ΠΑΤΩΝΙΡ		έτ. «Πασιφίκ Πάιονιρ»	56	10060	εις Ρότερνταν από 6 Αύγ. 1958
ΠΑΤΕΡΩΝΗΣΟΣ		έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	άργει 'Αμπελάκι από 28 Δεκ. 1957
ΠΕΡΙΟΛΟΣ		έτ. «Παλιζάντα»	44	7212	άργει Κυνόδουραν από 11 Σεπτ.
ΠΕΤΑΛΟΙ		Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3861	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 'Απρ.
ΠΕΤΡΟΣ		Υιοί Π. Γουλανδρῆ	44	6422	άργει Πέραμα από 13 'Ιουλ. 1958
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ		Μάρκος Νομικός	42	7258	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 11 'Απρ.
ΠΗΓΑΣΟΣ		έτ. «Κανόπους»	57	10446	έφθ. Ντακάρ 18 'Απρ.
ΠΗΝΕΙΟΣ		έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	άργει 'Αμπελάκι από 23 'Απρ. 1957
ΠΙΝΔΟΣ (δεξ.)		έτ. «Τζένεραλ Θίνανς»	22	7053	άνεχ. 'Αμπαντάν 23 'Απρ. διά Μπάραν
ΠΙΝΤΑΡ		έτ. «Κομμέρσιαλ» κλπ.	54	6154	έφθ. Άρχρους 18 'Απρ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ		έτ. «Νορλίντον»	58	9603	έφθ. Γκριλόγκι 17 'Απρ.
ΠΟΛΑΡΙΣ		έτ. «Ιμπάνιεθ»	58	9603	άργει 'Ελευσίνα από 30 'Ιαν. 1958
ΠΟΛΙ		έτ. «Παναράχι»	54	9188	έφθ. Βενετίαν 12 'Απρ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ		έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	άργει 'Ελευσίνα από 25 'Ιαν. 1958
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	άνεχ. Τζιμπούτι 1 'Απρ. διά Κίναν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Πλάτα»	56	7213	έφθ. Μάρ ντετ Πλάτα 20 'Απρ.
ΠΟΠΗ		έτ. «Άρπης»	43	7257	άργει Κυνόδουραν από 25 'Ιαν. 1958
ΠΟΣΕΙΔΩΝ		έτ. «Φιλιόρι»	43	7124	εις μεταφόρας Πειραιώς-Κωνστάντζης
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II (τάνκερ)		Βαγιάνης & Σια	16	1808	έφθ. Ρότερνταν 24 'Απρ.
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Γουέστ Αφρικά»	58	8414	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 18 'Απρ. δι' 'Ειλατ
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)		έτ. «Άλλαριζ»	55	16718	άργει Γάνδην από 26 Μαρτ. 1958
ΡΙΤΑ		έτ. «Μαριοτρέλλα»	43	7133	άργει Πέραμα από 28 Σεπτ.
ΡΙΤΑ		Υιοί Σιγάλα	25	1412	

ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓΙΩΝΕ		έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	άργει Γάνδην από 2 'Απρ. 1958
ΡΟΔΟΠΗ		«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	άνεχ. Λονδίνον 25 'Απρ. διά Πειραιᾶ
ΡΟΥΛΑ		έτ. «Μαρκονκουίστα»	24	6962	άνεχ. Ράς Τανούρα 22 'Απρ. δι' 'Ελλάδα
ΣΑΒΙΝΑ (δεξ.)		έτ. «Κεραμίδης»	56	21081	έφθ. Ρότερνταν 23 'Απρ.
ΣΑΙΝ ΖΩΡΤΖ		έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	άνεχ. Σπάτταλ 14 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΜΟΣ		Υιοί Δ. Ιγγλέσ	43	7268	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 25 'Απρ. δι' 'Οζάκαν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		Υιών Σιγάλα	43	7176	άργει Πέραμα από 29 'Ιαν. 1958
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ		έτ. «Σάντα 'Ελενα»	19	2472	άργει 'Αμπελάκι από 20 Δεκ.
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		Α. Πρίντεζης	28	1660	άνεχ. Πειραιᾶ 20 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΣΟΥΕΖ		'Ιω. Λάτοπς	24	1564	άργει Κυνόδουραν από 14 'Οκτ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ		έτ. «Κάμαρον»	18	849	διηλθε Χονδρούλου 12 'Απρ. διά Νοθεωραϊκην
ΣΟΦΙΑ Τ.		Τουρινάκης	21	933	εις Πειραιᾶ (έπισκευαι)
ΣΠΥΡΟΣ (δεξ.)		'Ιω. Λάτοπς	26	5648	έφθ. Πειραιᾶ 28 'Απρ.
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		έτ. «Σουαρέζ»	59	10200	εις Ιαπωνιανικά ύπο συμπλήρωσιν
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Φάραλλον»	56	8789	έφθ. Κόμπη 27 'Απρ.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Εντίνα»	56	8878	έφθ. Λονδίνον 20 'Απρ.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		'Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	άργει Βαλτιμόρην από 19 'Ιαν. 1958
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΣΠΟΥΛΟΣ		όδ. Βλασσόσπουλοι	43	7244	άργει 'Αργοστόλιον από 29 Σεπτ.
ΤΑΝΑΤΙΣ		έτ. «Τρακάνα»	59	2650	εις Βέλγιον, ύπο συμπλήρωσιν
ΤΑΣΜΑΝΙΑ		'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαί	40	7637	άργει Πέραμα από 29 Σεπτ. 1957
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ		Mix. Καραγγώρης	24	877	άργει Γάνδην από 25 Δεκ.
ΤΖΕΝΝΥ		έτ. «Μαρίφορτούνα»	43	7135	άργει Γάνδην από 3 Φεβρ. 1958
ΤΖΥΝ ΛΥΡΑΣ		έτ. «Βάγκικ»	42	7513	διηλθε Γιβραλτάρ 25 'Απρ. (άπο Βενετίαν)
ΓΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ		Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	έφθ. Χούστον 23 'Απρ.
ΤΟΥΡΚΙΑ		έτ. «Τρανόπατοφίκ	56	2745	εις θέση 48.48 Β-25.24 Δ., 'Απρ. 21 διά Πειραιᾶ
ΤΡΙΠΟΤΗ		έτ. «Φιντέλιτου»	57	10493	άνεχ. Λός 'Αντζελες 29 Μαρτ. διά Πουσάν
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ		όδ. Γράτοοι	44	7207	διηλθε Χονολουλού 10 'Απρ. διά Τόκιο
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. «Ραντούνα»	44	7282	άργει Σύρον από 28 Μαρτ. 1958
ΦΡΑΓΚΙΣ		έτ. «Αμφίνιν»	57	9950	άνεχ. Γκάλθεστων 21 'Απρ. διά Λονδίνον
ΦΡΥ		Θ. Σταυλοπούλης	27	755	εις Πειραιᾶ από 23 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΦΡΥΓΙΑ		Καθρέπτης - Θουντής	07	1117	άργει Πέραμα από 28 Φεβρ. 1958
ΦΥΤΕΙΝΗ		έτ. «Ελ-Μέζη»	38	1230	διηλθε Σουεζ 23 'Απρ. δι' 'Ερυθράν
ΦΩΤΕΙΝΗ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗ		έτ. «Φιντέλιτου»	57	10493	έφθ. Τοκουγιάμα 21 Μαρτ.
ΧΑΙΔΙΩΤΗΣ		έτ. «Ναΐτζιαν»	43	7176	άργει 'Αμβούργον από 9 'Ιαν. 1958
ΧΑΡΑΛΑ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		«Κάσος» Α. Ε.	45	7240	άργει Σύρον από 12 Δεκ. 1957
ΧΕΛΑΤΡΟΣ		Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	άνεχ. Ναγκαράκι 9 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΧΙΟΣ		«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	άργει Σύρον από 13 Νοεμ. 1957
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10784	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 20 'Απρ. δι' 'Ολλανδίαν
ΧΛΟΗ (δεξ.)		έτ. «Παιονιρέα Σίππιγκ»	53	8458	έφθ. 'Αμβεράν 23 'Απρ.
ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ		έτ. «Μάγια»	54	15749	άνεχ. Κέιν Τάουν 15 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ Π. (δεξ.)		έτ. «Σέντραλ»	43	7139	άργει Νιούπορτ από 13 'Ιαν. 1958
ΨΑΡΑ		Α. Μ. Πρίντεζης	44	1293	άργει 'Ελευσίνα από 20 'Ιαν.
		έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	άργει 'Αμπελάκι από 23 Σεπτ. 1957

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	άργει 'Ελευσίνα από 11 Φεβρ. 1958
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.)		έτ. «Σάντα 'Αγγελίκα»	21	1173	έφθ. Σουεζ 20 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)		έτ. «Γκρίνθιλλ»	44	7261	άργει Μασσαλίαν από 17 Σεπτ. 1957
ΑΓΓΑ ΕΙΡΗΝΗ (Χιο.)		έτ. «Ντιούρικτη»	43	7228	άργει Ρότερνταμ από 5 Φεβρ. 1958
ΑΓΓΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.)		έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20153	άνεχ. Ράς Τανούρα 20 'Απρ. διά Σουεζ
ΑΓΓΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αβίλα»	43	7238	άνεχ. Λός 'Αντζελες 28 Μαρτ. διά Πουσάν
ΑΓΓΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτορες»	43	7176	άνεχ. Λέικ Τάσρλ 10 'Απρ. (διαταγάς)
ΑΓΓΟΙΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ.δ.)		έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΓΓΟΙΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Αίτζιαν Μάρ»	10	1471	άργει Πέραμα από 22 Φεβρ. 1958
ΑΓΓΟΙΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (Κ.) (N.A.T.)		έτ. «Χαράλαμπος»	09	2890	άνεχ. 'Αντεν 26 'Απρ. διά Χοδείδαν
ΑΔΑΜΑΣ		έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	άργει Καλάμας από 27 Δεκ. 1957
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όμηρος»	29	3725	διηλθε Σουεζ 23 'Απρ. διά Σαφάγκαν
ΑΔΡΙΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριπόμπλικ»	53	13675	άνεχ. Τρίνινταντ 19 'Απρ. διά Βενεζουέλαν
ΑΔΩΝΙΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδωνις»	14	2467	έφθ. Τζιμπούτι 20 'Απρ.
ΑΕΛΛΩ (λ. δ.)		έτ. «Βότα»	57	20797	άνεχ. 'Αιλ οφ Γκραΐν 26 'Απρ. διά Περο. Κόλπον

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

JAMES SMYRNILOUDIS

SHIP SUPPLIES

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

CABLE ADDRESS:
"SMYRNILOUDI," BALTIMORE

608 EAST PRATT ST.

BALTIMORE 2, MD.

ΑΖΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7223	άργει Βαλτιμόρην από 24 Δεκ. 1957
ΑΖΟΥΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	άργει Κάρδιφ από 25 Ιουλ. 1957
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7201	άνεχ. Σαβάνναν 25 Απρ. διά Κιουρασάο
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιγάλα»	20	1618	άνεχ. Αντεν 24 Απρ. διά Σουέζ
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθάμας»	41	4729	εις Σαιγόν καπό 12 Μαρτ.
ΑΘΕΝΣ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενς»	44	7161	άργει Άμερικογον από 2 Ιαν. 1958
ΑΘΗΝΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάμελ»	44	3061	έφθ. Μόρφου Μπαιν 17 Απρ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικού»	54	18784	άργει Έλευσίνα από 26 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοϊκα»	43	7267	έφθ. Μπουένος Αύρες 10 Απρ.
ΑΓΑΛΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπίριαν»	58	10020	άνεχ. Λός Αντζελες 12 Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΑΛΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπίριαν»	58	10020	διπλής Παναμάν 24 Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΓΑΛΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπίριαν»	58	10020	διπλής Παναμάν 23 Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκρεγκόριο»	43	7197	άργει Νέαν Υόρκην από 27 Νοεμ. 1957
ΑΙΝΟΣ		έτ. «Εστέρλελα»	44	2547	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 24 Απρ.
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ.)		έτ. «Κονκρότια»	42	7002	διπλής Κύνης πολύ 19 Απρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΩΥΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρόνα»	43	7036	άργει Μπρούζες από 2 Απρ. 1958
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7058	άνεχ. Μπρούζες 15 Απρ. διά Μόντρεαλ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥΛΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Έτζεο»	44	7240	έφθ. Νιούπορτ 8 Απρ.
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλ»	58	22129	διπλής Σάουθεντ 23 Απρ. διά Κόρυτον
ΑΚΟΥΑΓΚΕΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός»	57	12614	έφθ. Νεάπολιν 26 Μαρτ.
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ' (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός»	58	12623	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 17 Απρ. διά Αρούμπαν
ΑΚΡΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7135	άργει Κυνόδουρων από 9 Ιαν. 1958
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άκροπολις»	28	5244	άργει Πορτοφεράγιο από 18 Απρ. 1958
ΑΚΤΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7093	άργει Σύρων από 12 Ιαν. 1958
ΑΚΤΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόντα»	43	7213	διπλής Φάρερ Πόντ 18 Απρ. διά Πολωνίαν
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔΑ ΕΛ-ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έρ. «Όνάση»	54	28738	έφθ. Αμερικογον 1 Απρ. σις θεαίν 20.23 Β.-20.28 Δ., Απρ. 10 διά Μπουένος Αύρες
ΑΛΑΣΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτούρους»	43	6989	έφθ. Τύνιδα 14 Απρ.
ΑΛΕΞ (κοσταρ.)		έτ. «Πίταλεξ»	25	2323	άνεχ. Πικοκοχάμαν 19 Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπίριαν»	56	20926	άργει Πέραμα από 30 Αύγ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΛΘΕΑ (λ.δ.)		έτ. «Βένγας»	59	24256	έφθ. Νιού Ουέστμινστερ 23 Απρ.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μορόδια»	53	7409	άργει Ελευσίνα από 31 Δεκ. 1957
ΑΛΙΤΣΙΑ (κοσταρ.)		έτ. «Αλίτσια»	24	5026	άργει Αμπελάκι από 17 Μαρτ. 1958
ΑΛΚΗΣ (λιθ.)		έτ. «Αλκιθίδης»	42	7066	άργει Βρέστην από 16 Δεκ. 1957
ΑΛΚΙΜΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκιμος»	43	7176	άργει Κυνόδουρων από 29 Σεπτ. 1957
ΑΛΚΥΩΝ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	
ΑΛΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	άνεχ. Γιαδάταν 22 Απρ. διά φιλιππίνας
ΑΛΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7233	άνεχ. Σάντος 10 Απρ. διά Ανγκρα ντός Ρέις
ΑΛΜΠΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλάδιμπα»	43	7231	άργει Φαλμούθ από 21 Δεκ. 1957
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		έτ. «Τοέστερ»	42	3304	άργει φιλαδέλφειαν από 27 Μαΐου
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατ. Φράγκτερ»	53	12897	άνεχ. Αντεν 20 Απρ. διά Βομβάν
ΑΛΝΤΕΡΣΟΤ (λιθ.)		έτ. «Αλντερσοτ»	44	7243	άργει Αλμπελάκι από 25 Σεπτ.
ΑΛΤΑΙΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνονπους»	50	10426	διπλής Σαυέζ 18 Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΛΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	41	7169	διπλής Πόρτ Σουδάν 15 Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΜΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	10721	άργει Βαλτιμόρηνόπαντο 27 Απρ. 1958
ΑΜΑΝΤΑ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιτέαρο»	11	3131	διπλής Νίτον 23 Απρ. διά Χούλλ
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ		έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	άργει Κάρδιφ από 6 Οκτ. 1957
ΑΜΕΛΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10578	άργει Βαλτιμόρην από 12 Απρ. 1958
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτος Μάρες»	44	7164	έφθ. Πενσακόλαν 22 Απρ.
ΑΜΙΝ (λιθαν.)		έτ. «Βάκαμπ»	25	3132	διπλής Γιβραλτάρ 23 Απρ. διά Ριγιέκαν
ΑΜΠΑΛΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	44	7258	άργει Χάμπτον ρόδις από 15 Σεπτ.
ΑΜΟΙΤΡΗΤΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ησοτηπάουντ»	38	7949	εις Τάιν από 12 Θερ. (έπισκευα)
ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ (λ. δ.)		έτ. «Βαλενσίνα»	31	7910	άργει Αμοτερνταμ από 5 Ιουλ. 1957
ΑΝΑΣΣΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάνια»	43	7237	έφθ. Πόρτ Αλμπερν 22 Απρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λ.δ.)		έτ. «Ντέρνα»	42	7999	άργει Χόλικεντην από 25 Μαρτ.
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ (λιθ.)		έτ. «Αστορίαρις»	42	7141	άργει Σεμερούγκε από 17 Δεκ. 1957
ΑΝΑΡΕΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	13262	άνεχ. Αρούμπαν 2 Απρ. διά Νιού Χάφεν
ΑΝΑΡΕΑΣ Β. (λ.δ.)		έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	άνεχ. Πόρλαντ (Με) 18 Απρ. διά Μπάνιας
ΑΝΑΡΕΑΣ Γ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άργει Κυνόδουρων από 4 Θερ. 1958
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνονπους»	57	11978	άνεχ. Κιουρασάο 12 Απρ. διά Ρίο Γκράντες
ΑΝΑΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παταϊφικού»	43	7188	άργει Αμερικογον από 8 Δεκ. 1957
ΑΝΑΡΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βεντούραντο»	53	18736	άνεχ. Λάς Πιέντραν 19 Απρ. διά Τενερίφφαν
ΑΝΑΡΟΣ ΒΑΛΛΕΥ' (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8479	διπλής Τρίνινταντ 16 Απρ. διά Νιούπορτ
ΑΝΑΡΟΣ ΒΕΓΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7136	διπλής Παναμάν 14 Απρ. διά Χούάσκο
ΑΝΑΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δ.)		έτ. «Ανδρος»	53	17845	έφθ. Βοστώνην 24 Απρ.
ΑΝΑΡΟΣ ΓΚΕΓΙΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	57	10048	διπλής Παναμάν 25 Απρ. διά Σπόρροσους Πόιντ
ΑΝΑΡΟΣ ΓΚΛΑΙΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8472	άνεχ. Σαλαθέφειαν 20 Απρ. διά Πουέρτο Όρντας
ΑΝΑΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	56	10048	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 16 Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΑΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	56	10076	άνεχ. Ν. Ορλέανην 16 Απρ. διά Αμερέραν
ΑΝΑΡΟΣ ΗΓΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8394	άνεχ. Βαλτιμόρην 28 Μαρτ. διά Τούνας ντε Ζάζα
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	57	25183	
ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΙΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τερόνυμο»	58	23607	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΟΥΝΤY (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεπάντο»	43	8390	άνεχ. Περο. Κόλπον 18 Απρ. διά φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΓΠ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	έφθ. Νέαν Όρλεαν 16 Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπεναδέντε»	56	23502	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 Απρ. διά Αύγουστον
ΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ (π. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	40	8427	έφθ. Χούστον 21 Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΜΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8423	άργει Αλμπελάκι από 14 Οκτ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	45	8557	εις Βαλτιμόρην από 7 Δεκ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	41	7257	άνεχ. Μονρόβιαν 24 Απρ. διά Υμουίντεν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΟΥΡΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	42	7010	άργει Βαλτιμόρην από 5 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΡΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	44	10530	εις Βαλτιμόρην ρόδις 5 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7206	άνεχ. Σαλαθέφειαν 12 Απρ. διά Βαγκούθερ
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΤ'ΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7239	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΙΗΝΤΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	57	13979	έφθ. Τόκιο 21 Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	58	13910	διπλής Φλώιρικ 21 Απρ. διά Τερνέουζεν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονφόρτε»	58	13921	άνεχ. Λός Αντζελες 17 Απρ. διά Αμερέραν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΤΖΙΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονφόρτε»	58	13921	έφθ. Σάν Νικόλας 13 Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8434	

ATLANTIC BANK OF NEW YORK
Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ
 προσφέρει όλας τις Τραπεζιτικές της εύκολιας δι' έμβασματα, πιστωτικές έπιστολές,
 έγγυήσεις, δάνεια, καταθέσεις κλπ.

MAIN OFFICE

960 Avenue of the Americas
 st. 35th Street, NEW YORK-I
 Telephone: Oxford 5-5400

BRANCH OFFICE

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

MEMBER FEDERAL DEPOSIT INSURANCE CORPORATION

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	44	11625	άνεχ. Σάντος 13 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ εις Βαλτιμόρην ἀπό 3 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8466	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 16 'Απρ. διά Ρίον 'Ιανέτρον διπλής Παναμᾶν 14 'Απρ. (ἀπό Έμδεν) ἔφθ. Λός "Αντζελες 24 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	45	7136	διπλής Τρίνινταντ 15 'Απρ. διά Πιομπίνο εις Βαλτιμόρην ἀπό 18 'Ιαν.
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8395	διπλής Παναμᾶν 17 'Απρ. διά Χουάσκο ὅπιλθες Γιβραλτάρ 26 'Απρ. διά Αμέρισαν
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΡΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8371	άνεχ. Ν. 'Ορκρην 16 'Απρ. διά Λάς Πιέντρας διπλής Τρίνινταντ 20 'Απρ. διά Γένοβαν εις Βαλτιμόρην ἀπό 12 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΠΙΑΓΚΡΙΜ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8444	άνεχ. Λός "Αντζελες 17 'Απρ. διά Λονδίνον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	44	6725	άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάς 24 'Απρ. διά Μιδδλεσμπρο εις Βαλτιμόρην ἀπό 13 'Ιαν.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ θ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	56	23232	άνεχ. Μένα ἐλ 'Αχμάντι 25 'Απρ. διά Λάδοεντ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΜΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8443	άνεχ. Ρίον 'Ιανέτρον 14 'Απρ. διά Βαλτιμόρην εις Ιαπωνίαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7197	άνεχ. Λός "Αντζελες 20 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	44	7242	άνεχ. Περο. Κόλπον 2 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8465	άνεχ. Κόλπον 11 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	56	23232	ἔφθ. Πόρτα ντε Μπουν 22 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	56	10059	άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8479	ἄργει Βαλτιμόρην ἀπό 24 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΝΚΕΡ (λ.δ.)	.....	έτ. «Βιοταμόντες»	59	23600	άνεχ. Βικτωρίαν 22 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΟΥΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Τερέζα»	58	23607	ἄργει Φάλουσθ ἀπό 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΜΠΕΣΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστερλέλα»	58	27525	άνεχ. Καλλάδη 12 'Απρ. διά Σάν Ζουάν (Π.Ρ.)
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΙΓΟΜΦ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	58	2466	ἔφθ. Πόρτα ντε Μπουν 22 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	58	23670	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΕ'Ι.ΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Κάστρο»	59	27462	ἄργει Βαλτιμόρην ἀπό 12 Δεκ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7224	άνεχ. Περο. Κόλπον 24 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8394	ἔφθ. Σαούντα 19 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΔΡΟΣ ΦΡΑΥΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7233	ἄργει Κολόμπο 11 'Απρ. διά Σάν Ζουάν (Π.Ρ.)
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	44	8453	ἔφθ. Καλλάδη 12 'Απρ. διά Σάν Ζουάν (Π.Ρ.)
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	44	7166	ἔφθ. Γάνδην ἀπό 3 Φεβρ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.)	.....	έτ. «Άνδρος»	54	17847	διπλής Παναμᾶν 10 'Απρ. διά Κουντέρο Μπαίν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕΙΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	45	7256	ἄργει Μόμπιλ ἀπό 29 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δ.)	.....	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18735	άνεχ. Περο. Κόλπον 24 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληντοράντο»	57	25441	άνεχ. Πόρτα λαντ (Με) 12 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΝΑ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Άφρικαν»	54	6112	ἔφθ. Κολούμπια Ρίθερ 19 'Απρ.
ΑΝΝΑ Ο. (λ.δ.)	.....	έτ. «Καροϊμπια»	45	10708	διπλής Παναμᾶν 17 'Απρ. (ἀπό Γουεταμάλα)
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νολίντο»	20	4992	ἄργει Σύδνευ ἀπό 31 Δεκ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέκασι»	45	7149	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 24 Σεπτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Σάντοντα Άννα»	44	7258	άνεχ. Περο. Κόλπον 19 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Νικόλαος»	36	5017	ἔφθ. Σαούντα 19 'Απρ.
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	.....	έτ. «Μίνωας»	08	1763	διπλής Κωνιώποιον πολιν. 16 'Απρ. διά Βραΐλαν
ΑΝΤΑΡΕΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κανόπους»	57	11976	άνεχ. Βελεμοσάχεφν 18 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοριννάννα»	57	12443	διπλής Θόρνταιν "Αίλαντ 20 'Απρ. διά Ντουμάι
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λιθ.)	.....	έτ. «Σαδόύ»	44	7259	ἄργει Ρουέν ἀπό 20 Σεπτ. 1957
ΑΝΤΙΟΠΗ .....	.....	έτ. «Μαριτάιμ»	41	7061	ἔφθ. Ληθ 22 'Απρ.
ΑΝΤΡΕ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	ἄργει Ρόττερνταμ ἀπό 1 'Ιαν. 1958
ΑΝΤΩΝΥ	.....	έτ. «Άντρερες»	44	7126	άργει Χαλκίδη ἀπό 11 'Ιαν.
ΑΝΤΩΝΥ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παντίφικ»	57	10889	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Απρ. διά Κέι Γουέστ
ΑΝΤΟΡΕΓΙΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Τράιντιγκ»	57	15845	άνεχ. Βαλτιμόρην 23 'Απρ. διά Μαρακάιμπο
ΑΝΤΟΝΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθιλλά»	43	7244	ἄργει Κατόνην ἀπό 16 Νοεμ. 1957
ΑΝΤΟΝΙΟΣ Δ. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Σπράριγκ»	43	7131	ἔφθ. Κοπεγχάγην 14 'Απρ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	άργει Ελευσίνα ἀπό 24 'Ιαν. 1958
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7269	διπλήθεν Αγ. Βικέντιον 11 'Απρ. διά Λά Πλάταν
ΑΠΕΞ (λ.)	.....	έτ. «Απεξ»	42	6806	ἔφθ. Πειραιά 29 'Απρ.
ΑΠΟΛΛΟΝ (λιθόν.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλων»	10	3314	άνεχ. Κολόμπο 5 'Απρ. διά Σικα
ΑΠΟΛΛΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθήνιαν»	57	9452	ἔφθ. Αμβούργον 20 'Απρ.
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	10180	διπλήθεν Τρίνινταντ 19 'Απρ. διά Εμδεν
ΑΡΓΚΟΣΥ (λ.)	.....	έτ. «Φοίνιξ»	44	7048	άργει Νέαν Όρλεάνην ἀπό 18 Μαρτ. 1958
ΑΡΓΚΥΛΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανουέδα»	57	10657	διπλήθεν Πρίνινταντ 19 'Απρ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΑΡΕΝΑ (παν.)	.....	έτ. «Φινανσιέρα»	19	1754	άνεχ. Σπέτζιαν 22 'Απρ. διά Ειδουμάουθ
ΑΡΕΤΗ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπιον»	43	7187	άνεχ. Σαλάθεου 8 'Απρ. διά Τακόμα
ΑΡΕΤΗ .....	.....	έτ. «Απόδοτο»	20	3330	διπλήθεν Μπρόνοντελ 19 'Απρ. διά Στεττίνον
ΑΡΗΣ (λιθόν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρες»	30	4557	άνεχ. Τζιμπούτι 17 'Απρ. διά Κουνέτη
ΑΡΙΑ (κ.)	.....	έτ. «Σοράγια»	21	1498	διπλήθες Γιβραλτάρ 16 'Απρ. διά Ραβέννον
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	.....	έτ. «Ατλάντικ "Οίλ»	58	23626	διπλήθες Πόρτ Σαιδ 24 'Απρ. διά Βιλεμοσάχεφν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	άργει Ελευσίνα ἀπό 11 'Ιαν. 1958
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκυραρούτα»	43	6995	δροει Σύρον ἀπό 12 Αύγ. 1957
ΑΡΙΣΤΟΝ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άργει Φερρόλ ἀπό 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άργει Ημβούργον ἀπό 12 Δεκ. 1957
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	άργει Φερρόλ ἀπό 11 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	εις Νέαν Όρλεάνην ἀπό 13 Δεκ.
ΑΡΙΩΝ (λιθόν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρίων»	28	1707	ἔφθ. Τζέδαν 28 Μαρτ.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλάΐν»	58	18743	διπλήθες Σουετ 22 'Απρ. διά Σέταν
ΑΡΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρο»	30	7221	άνεχ. Περο. Κόλπον 20 'Απρ. διά Ρεουνιόν
ΑΡΣΕΝΑ .....	.....	έτ. «Μαρπουέντε»	43	7236	εις Ρόττερνταμ ἀπό 3 Οκτ.
ΑΡΤΑ (λ.)	.....	έτ. «Μπιενθεντό»	43	7187	διπλήθες Πόρτ Σαιδ 24 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λ.)	.....	έτ. «Ταλαμάκα»	43	7155	ἔφθ. Πόρτ Αλμπέρι 26 'Απρ.
ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμπ Σή Τράνσον»	43	7137	διπλήθες Παναμᾶν 14 'Απρ. (ἀπό Χάμπτον ρόδης)
ΑΡΧΑΝΑΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλάντικ»	44	7283	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 23 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σιέρρα»	45	7198	άργει Μπρούζες ἀπό 29 'Ιαν. 1958
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπινιάνο»	44	7157	άργει Μπρούζες ἀπό 9 Μαρτ. 1958
ΑΡΧΙΠΠΕΛΑΓΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πενέντο»	44	7161	άργει Ελευσίνα ἀπό 2 Απρ. 1958
ΑΡΧΟΝ ΜΙΧΑΗΛ .....	.....	έτ. «Σάν Μιγκούελ»	28	4809	άργει Γάνδην ἀπό 3 Μαρτ. 1958
ΑΡΧΟΝ ΡΑΘΑΗΗ .....	.....	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7176	άνεχ. Πούντα Καρντόν 17 'Απρ. διά Μοντεβίδεο
ΑΣΠΑΓΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θόσα»	53	13415	άργει Αμπελάκι ἀπό 9 Οκτ. 1957
ΑΣΠΙΡΕΙΤΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7230	άργει Αμπελάκι ἀπό 8 Οκτ. 1957
ΑΣΤΡΟΝ .....	.....	έτ. «Φάύργουντ»	42	7150	

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP

TELEPHONE : 82226

II NIGHT : 412905

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ . (N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8560	έφθ. Μόζι 17 'Απρ.
ΑΤΕΝΑΣ (παν.) (N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	άργει Κυνόσουραν από 3 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΪΓΚΑΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	έφθ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΪΓΚΑΟΥΝΤΣ (N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	άνεχ. Πόρτ «Εδεργκλαντ 19 'Απρ. διά Πάλι Μποτς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (Δ.δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	59	20500	εις 'Ιαπωνιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	20608	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 27 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Δ.δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	58	20451	εις Χάμπτον ρόδς από 6 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (Δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	57	10087	έφθ. 'Αμβέρσαν 20 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ'ΙΤΟΡ (N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10095	άνεχ. Λός 'Αντζελες 19 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (Δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10093	άνεχ. 'Αμβέρσαν 16 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (Δ.δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10092	διπλή θεσ Παναμάν 25 'Απρ. (άπο Γκάλβεστων)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΤΣ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10091	άνεχ. Λός 'Αντζελες 19 'Απρ. διά Κόμπε
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άργει Σπέτζιαν από 16 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΤΕΡ	έτ. «Άστρολούδη»	44	7250	άργει 'Ελευσίνα από 15 Φεβρ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7257	άνεχ. 'Αμβούργον 22 'Απρ. διά Σιδώνα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	έτ. «Άτλαντικ»	49	17062	άνεχ. Λός 'Αντζελες 20 'Απρ. διά Γδύνιαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (Δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	9869	άργει Χάμπτον ρόδς από 17 Μαρτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (Δ.δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	10758	διπλή θεσ Σουέζ 15 'Απρ. διά Θάσο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΛ (Δ.δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	51	10054	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 'Απρ. διά Ριον 'Ιανέιρον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΙΟΥΝΤΣ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	9833	άργει 'Ελευσίνα από 16 'Απρ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άργει 'Ελευσίνα από 13 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (Δ.δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	57	24831	εις Βέλγον, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (Δ.δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	58	18183	άργει 'Ελευσίνα από 23 Μαΐου 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (Δ.δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	59	18500	έφθ. Σιδώνα 25 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (Δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	44	7176	άργει 'Ελευσίνα από 3 'Ιαν. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57	24812	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 10 'Απρ. διά Γιοκαίοι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (Δ.δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	55	12985	άνεχ. Τρινιταντ 16 'Απρ. διά Βενεζουέλαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	11322	εις Πειραιά από 11 Μαρτ. (έπισκεψει)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	11248	έφθ. Πειραιά 29 'Απρ. (πρός παροπλισμόν)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (Δ.δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	55	11241	άνεχ. Σαλαδάρ 13 'Απρ. διά Μάρκους Χούκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (Δ.δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	12696	άργει 'Ελευσίνα από 11 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (Δ.δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	12712	άργει 'Ελευσίνα από 29 Μαρτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (Δ.δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	52	11767	έφθ. Μπαντάρ Μασούρ 20 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	43	7200	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 19 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΐΤ (Δ.δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	14839	άργει 'Ελευσίνα από 8 Μαρτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	52	10930	άργει Νέαν 'Ορλεάνην από 26 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	50	8637	άργει Πειραιά από 19 Μαρτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΑ (Δ.)	έτ. «Ορίολ»	43	7248	έφθ. Ελευσίνα 23 'Απρ. (πρός παροπλισμόν)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	έφθ. Ιλιρόν 23 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	48	10928	έφθ. Ιλιρόν 23 'Απρ. διά Γκάλβεστων
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	10908	διπλήθε Ντόρερ 12 'Απρ. διά Γκάλβεστων
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (Δ.δ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10087	διπλήθε Νότερ 12 'Απρ. διά Ινδίας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΛΑΪΤ (Δ.δ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10078	άργει Σπέτζιαν από 1 Νοεμ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΜΠΗΜ (Δ.δ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10087	άργει Πέραμαν από 1 Νοεμ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΪΖ (Δ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10077	άργει Σπέτζιαν από 1 Νοεμ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άργει Πέραμαν από 30 'Ιαν. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙΓ'	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άργει Ελευσίνα από 6 'Ιαν. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 23 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (Δ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10087	άργει Ελευσίνα από 21 Μαΐου 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	άργει Αμπελάκι από 19 Φεβρ.
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Άττικα»	27	5214	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 26 'Απρ. διά 'Αμβέρσαν
ΑΥΓΗ (Δ.)	έτ. «Μπιθέρ»	56	10312	ίνεχ. Πρόβντενες 21 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέα»	42	7162	άργει Ελευσίνα από 23 Οκτ. 1957
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άρκτούρους»	27	5006	άργει Φλωϊσκι από 16 Φεβρ. 1958
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Ρίο Βαλίδος»	44	7198	διπλήθε Πειραιά 25 'Απρ. διά Καζαμπλάγκον
ΒΑΓΓΕΛΙΕΤΡΙΑ (Δ.)	έτ. «Ελλήνικοι συμφέροντα»	17	1293	άργει Φάλμουθ από 20 Φεβρ. 1958
ΒΑΛΟΡ (Δ.)	έτ. «Μπίλαντ»	43	7229	άργει Άμπετραμ από 24 Δεκ. 1957 (έφθ. Βρέμην 17 'Απρ.)
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άργει Κυνόσουρην από 5 'Απρ. 1958
ΒΑΣΙΛΗΣ (Δ.)	έτ. «Άιθαλην»	44	7242	άνεχ. Ήστχαμ 17 'Απρ. διά Δυτ. 'Ινδίας
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Νοέβεια Βίστα»	55	10507	άνεχ. Μορμουγά 18 'Απρ. διά Τσιμπά
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίσαπο»	12	5944	άργει Φλένονμπουργκ από 1 Νοεμ. 1957
ΒΕΓΑΣ (Δ.δ.)	έτ. «Φίλια»	42	6751	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 21 'Απρ. διά Μπατάντζας
ΒΕΓΟΥΣ (δύ.)	έτ. «Μαρλίντο»	58	20958	άνεχ. Τσοκούμι 20 'Απρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Γκλόμπο»	20	7631	άνεχ. Καράτι 24 'Απρ. διά Μορμουγκάο
ΒΙΒΑ II	έτ. «Ολιορέα»	14	8089	άργει Αργοεστόλιον από 7 Δεκ. 1957
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	έτ. «Βίβα»	23	5906	άργει Κυνόσουρην από 24 'Ιαν. 1958
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (Δ.δ.)	έτ. «Μαρτσόμαντε»	52	11362	εις θέσιν 26.56 N.-9.20 A., 'Απρ. 12 διά Ντελάγουαρ
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (Δ.δ.)	έτ. N. I. Γουλανδρίς	58	26566	έφθ. Πόρτ Σαιδ 21 'Απρ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Δ.δ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	άνεχ. Μοντεβίδεο 4 'Απρ. διά Ντόρμπαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	έτ. «Νοέβεια Βίστα»	57	11623	άργει Ρόττερνταμ από 15 'Ιαν. 1958
ΒΟΡΙ	έτ. «Βιργίνια»	44	7281	ινπλήθε Παναμάν 7 'Απρ. διά Μόζι
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (Δ.)	έτ. «Μαρίν»	42	7046	έφθ. Ρόττερνταμ 18 'Απρ.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	άνεχ. Περοκόν Κόλπον 22 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΑΛΗΝΗ (Δ.)	έτ. «Αντες»	56	9462	διπλήθε Παναμάν 31 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΑΛΙΚΙΑ (Δ.)	έτ. «Βόδγαλα»	55	9462	έφθ. Δουσθίνον 19 'Απρ.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Αστούριας»	44	7113	άργει Βρινόπειον από 10 Φεβρ. 1958
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (Δ.)	έτ. «Γέροντας»	43	7271	άνεχ. Μοντεβίδεο 8 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΓΕΡΩΒΙΛΚΑ (Δ.)	έτ. «Ράντλαντ»	44	7205	άργει Μπρούνες από 22 Φεβρ. 1958
ΓΕΦΩΓΕΛ (Δ.)	έτ. «Μίραμάρι»	18	5210	άργει Ντόρτρεξτ από 25 Μαρτ.
ΓΕΦΩΓΤΑ (Δ.)	έτ. «Σέντραλο»	45	7253	διπλήθε Παναμάν 18 'Απρ. (άπο Τοκοπίλλαν)
ΓΕΦΩΓΤΙΑ (Δ.)	έτ. «Μύρρινέλλα»	27	5407	άργει Πέραμα από 8 Αύγ. 1957
ΓΕΦΩΓΤΙΟΣ (Δ.)	έτ. «Μονρόδια»	51	7480	έφθ. Βάλλαρον 20 'Απρ.
ΓΕΟΡΓ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	έτ. «Μάρ τνέλ Πιρέο»	16	1449	άργει Αμπελάκι από 13 Αύγ. 1958
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Κ. (παν.)	έτ. «Γιόργκες»	45	499	έφθ. Αντεν 21 'Απρ.
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Λ.ΙΒΑΝΟΣ (δ.)	έτ. «Άτλαντικ Όιλλ»	54	18790	διπλήθε Νότερ 21 'Απρ. διά Χάρην
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Μ. (Κοστ.)	έτ. «Μέντ - Κόντ»	23	4701	άνεχ. Ακύριμ 25 'Απρ. διά Κόλομπο
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Σ. (Δ.)	έτ. «Έπος»	21	1964	άνεχ. Ράγκον 18 'Απρ. διά Πειραιά
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Σ. Δ. (δ.)	έτ. «Γκρέτας»	43	7273	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Σ. (Κοστ.)	έτ. «Κόθριον»	22	1871	άνεχ. Τζιμπούτι 8 'Απρ. διά Κόρραμσαχρ
ΓΙΑΓΚΟΣ (Δ.)	έτ. «Ντέλ Πασίφικο»	42	7030	άργει Πέραμα από 28 Οκτ. 1957
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Γιρόσπερο»	43	7166	άργει Μπρούνες από 7 'Απρ. 1958
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ (N.A.T.)	έτ. «Γιουρόπα»	43	7255	διπλήθε Λάδεστ 21 'Απρ. διά Χάρην
ΓΚΑΝΝΕΤ (Δ.)	έτ. «Μητάξια Σαλίνας»	42	7164	άνεχ. Πειραιά 19 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΓΚΑΡΠΤΙΓΚΑΝ (Δ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6397	ίνεχ. Βαγκούθερ 14 'Απρ. διά Πρόδιντενς
ΓΚΑΤ' ΜΕΝΤ (Δ.)	έτ. «Μέντ»	27	2766	άνεχ. Λάς Πάλμας 17 'Απρ. διά Λίμπρεβιλλ
ΓΚΕΜ (Δ.δ.)	έτ. «Ούναρια»	38	9260	έφθ. Λονδίνον 12 'Απρ.
ΓΚΛΑΝΤΙΣ	έτ. «Πλάμαρ»	43	7200	άργει Καλάμας από 22 'Ιουλ.
ΓΚΛΑΝΤΙΣ ΤΖΕΡΕΔΗΣ	έτ. «Τοέστερ Όρε»	43	3304	άργει Φιλαδέλφειαν από 28 'Απρ. 1958
ΓΚΛΑΝΤΙΣ ΗΓΚΑ (Δ.δ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20668	άργει Ελευσίνα από 4 'Απρ.
ΓΚΟΥΛΑΦΓΟΥΟΤΕΡ	έτ. «Εστέλλα»	43	7254	άργει Βαλτιμόρου από 20 Σεπτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΛΑΣ (Δ.)	έτ. «Διενθής»	57	8881	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 20 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (Δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Γλέιντντ»	54	2787'2	άνεχ. Καρπίμας 13 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (Δ.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9410	διπλήθε Παναμάν 14 'Απρ. διά 'Αμπουαίν Μποι
ΓΟΥΙΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	άνεχ. Αμποντάν 18 'Απρ. διά Καστιμάς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΤΝΗΑΛ (Δ. δ.)	έτ. Νιάρκου	57	26032	άνεχ. Κιουράσσο 19 'Απρ. διά 'Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	έτ. «Ουόρλαντ Τάνκερς»	52	20667	άνεχ. Μπάνιας 20 'Απρ. διά Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ (Δ.δ.)	έτ. «Διενθής»	52	13005	άνεχ. Καρπίμας 13 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γλέιντντ»	54	2787'2	διπλήθε Παναμάν 14 'Απρ. διά Αμπουαίν Μποι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (Δ.δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Γκλέιντντ»	57	13750	άνεχ. Κιουράσσο 19 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚ				

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (Δ.δ.) ..		έτ. «Πανοσεάνικ»	55	25317	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 19 'Απρ. διά Λάδοσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.) ..		έτ. «Ιντερνάραϊοναλ»	54	20580	άνεχ. Περο. Κόλπον 20 'Απρ. διά Λάδοσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΙΣ (Δ.δ.) ..		έτ. «Διεθνής»	54	20431	έφθ. Χάλιφας 23 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (Δ.δ.) ..		Στ. Νιάρχος	57	13750	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 'Απρ. διά Λάς Πιέντρας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ (N.A.T.)		έτ. «Τουόρλαντ Τάνκερς»	53	20536	διπλήθε Πιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΩΤ (Δ.δ.) ..		έτ. «Τουόρλαντ Θώτη»	43	10591	άργει Σκαραμαγκάν από 24 Σεπτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΩΤ (Δ.δ.) ..		έτ. «Τουόρλαντ Θριφτ»	43	10513	άργει Σκαραμαγκάν από 3 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (N.A.T.)		έτ. «Τσέστος Μπαϊν»	57	25489	άνεχ. Ράς Τανούρα 24 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (Δ.δ.) ..		έτ. Νιάρχου	57	25490	διπλήθε Σουέζ 24 'Απρ. διά Πέρο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (N.A.T.)		έτ. «Σινού»	56	26031	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 30 Μαρτ. δι 'Αγ. Φραγκίκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΝΕΝΣ (Δ.δ.) ..		έτ. Νιάρχου	57	26032	διπλήθεν Ούζαν 22 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΔΛΟΥΕΝΣ (Δ.δ.) ..		έτ. «Κίγκ Ούιλλ Μπον»	57	26031	διπλήθεν Ούζαν 17 'Απρ. διά Πέρο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΡΟΝΤ .. (N.A.T.)		έτ. «Τουόρλαντ Τάνκερς»	52	20667	διπλήθε Σουέζ 21 'Απρ. διά Πέρο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (Δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλαντ Λητζιόν»	43	7244	άργει Μπρούζες από 6 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (Δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλαντ Λάκ»	42	7257	άργει Σκαραμαγκάν από 10 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ .. (N.A.T.)		έτ. «Τουόρλαντ Δογιαλτύ»	42	7231	άργει Σκαραμαγκάν από 22 Μαρτ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ .. (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	49	18226	άνεχ. Γένοβαν 23 'Απρ. διά Λίβανον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (Δ.δ.) ..		έτ. «Γουόρλαντ Μήντ»	53	13459	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 'Απρ. διά Μίρι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ (Δ.δ.) ..		Στ. Νιάρχος	58	20546	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 27 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (Δ.δ.) (N.A.T.)		Στ. Νιάρχος	57	28413	διπλήθε Σουέζ 18 'Απρ. διά Πέρο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (Δ.δ.) ..		έτ. Νιάρχου	57	20533	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 21 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ'ΓΑ (Δ.δ.) ..		έτ. «Γουόρλαντ Ντεΐ»	52	13256	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Απρ. διά Κιουρασάδο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	49	10892	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 26 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλαντ Ηρίενταλ»	53	12843	άνεχ. Γ. Υόρκην 20 'Απρ. διά Κιουρασάδο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΗΘΑΕΡ (Δ.) ..		έτ. «Ηοτον»	58	14000	άνεχ. Ζεεμπρούγκε 19 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΣΕΡΙΤΥ .. (N.A.T.)		έτ. «Μέρκιουρυ Τάνκερς»	55	20781	εφθ. Αμερτράντα 20 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑ'Υ (Δ.δ.) (N.A.T.)		έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	άνεχ. Πούλοι Μπούκομ 21 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ ..		Στ. Νιάρχος	58	11200	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Μερκοντίλε Τάνκερς»	58	25888	άνεχ. Φόλε 25 'Απρ. διά Πέρο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙΓΝ (Δ.) ..		έτ. «Γουόρλαντ Τάιντ»	43	10448	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 21 'Απρ. διά Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΗ (Δ.δ.) ..		έτ. «Γουόρλαντ Τήη»	43	10577	άργει Σκαραμαγκάν από 27 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (Δ.) ..		έτ. Νιάρχου	57	10499	εφθ. Νέαν Όρλεάνην 12 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (Δ.) ..		έτ. Στ. Νιάρχου	58	10499	εφθ. Κομψ Μπαϊν 21 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (Δ.) ..		έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	διπλήθε Σουέζ 22 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ .. (N.A.T.)		έτ. «Ντρόεστ»	58	10499	εφθ. Υμουίντεν 24 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (Δ.δ.) ..		έτ. «Ιντερμαρίνα»	55	20548	άνεχ. Ο μημ Σαιδ 23 'Απρ. διά Κεελόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΙΓ (Δ.) ..		έτ. «Γουόρλαντ Τοίη»	44	10448	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 12 'Απρ. δι 'Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (N.A.T.)		έτ. Γ. Τασονόπορτερ	43	10195	άνεχ. Κόμπε 4 'Απρ. δι 'Αιόι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ πδ.) (N.A.T.)		έτ. «Γ. Τράβελερ»	43	12793	διπλήθε Παναμάν 21 'Απρ. διά Λονδίνον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΗ (Δ.δ.) ..		έτ. «Γουόρλαντ Τρήτη»	43	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 29 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλαντ Τρόφυ»	43	10195	άνεχ. Τρινίνταν 16 'Απρ. διά Κιλλιγκολμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλαντ Τρούθ»	43	10595	εφθ. Σκαραμαγκάν 28 'Απρ. (προς παροπλισμόν)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλαντ Τράτ»	43	10195	είς Σκαραμαγκάν από 1 Μαρτ. (έπισκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (Δ.δ.) ..		έτ. Γ. Τρεντίσιον	44	10535	είς Αιόι από 11 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕ'ΓΝ .. (N.A.T.)		έτ. Γουόρλαντ Τέμπεστ	45	10470	άργει Σκαραμαγκάν από 13 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΓΟΜΟ (δ.) ..		έτ. Γουόρλαντ Τρέιντ	44	10448	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 18 'Απρ. διά Πόρτ Εθεργκλαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δ.) ..		έτ. Γουόρλαντ Τρόιοφ	44	10172	άργει Σκαραμαγκάν από 9 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (Δ.δ.) ..		έτ. «Γουόρλαντ Τρέζαρ»	43	10488	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (Δ.) ..		έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	άργει Σκαραμαγκάν από 13 'Ιαν. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (Δ.δ.) ..		έτ. Στ. Νιάρχου	59	8000	είς Γαλλίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛ (Δ.δ.) ..		έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	διπλήθε Θόρανται Αίλαντ 18 'Απρ. διά Σιδνεύ
ΓΟΥΡΙ ..		έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	εφθ. Χάρβην 14 'Απρ. (έπισκευαί)
ΓΡΑΝΑΔΑ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας»	41	6911	άνεχ. Πιοκοούπο 19 'Απρ. διά Χιροσίμαν
ΔΑΦΝΗ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σαγκόβια»	56	10180	εφθ. Γλασκώβην 23 'Απρ.
ΔΕΛΦΙΝ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	5779	άργει Αργοστόλιον από 6 'Απρ. 1958
ΔΕΛΦΟΙ (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Χιάν»	45	7255	άνεχ. Οζάκαν 18 'Απρ. δι 'Οζάκαν
ΔΕΥΠΟΙΝΑ Κ. (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ριό 'Αντον»	45	7252	εφθ. Μόντρεαλ 19 'Απρ.
ΔΕΣΣΠΟ ..		έτ. «Γουέστ Αφρίκα»	56	6117	άνεχ. Λός 'Αντζελες 23 'Απρ. δι 'Οζάκαν
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (παν.) ..		έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άργει Καλάμας από 16 Νοεμ. 1957
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ Π. (παν.) .. (N.A.T.)		έτ. «Θρή Ντιάμοντ»	21	4012	εφθ. Σαφάγκα 19 'Απρ. (διά Κεϋλάνην)
ΔΗΜΟΣ (Διδιαν.) ..		έτ. «Αγγέλικα»	43	2878	
ΔΗΜΟΣΕΝΘΗΣ Δ. (Δ.) .. (N.A.T.)		Φ. Κυπριανοῦ	27	4824	
ΔΩΡΙΕΥΣ (Διδιαν.) ..		έτ. «Καρντενόζα»	56	10360	
ΔΩΡΙΣ ..		έτ. «Δωριεύς»	58	6759	
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (Δ.) ..		έτ. «Δωρις»	54	6042	
ΕΒΕΡΕΞΤ (Δ.) ..		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Γουορλαντουάιν»	43	7031	
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (Δ.) ..		έτ. «Μορδρία Τ.»	57	13637	
ΕΦΙΚΥΝΟΙΑ ..		έτ. «Νταρόκα»	56	10692	
ΕΘΝΟΣ (Δ.) ..		έτ. «Σάν 'Εμιλιο»	44	8247	
ΕΙΡΗΝΗ (κ.) ..		έτ. «Τρίτων»	56	10328	
ΕΙΡΗΝΗ (Ν.Α.Τ.)		έτ. «Ειρήνη»	13	1486	
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (Δ.) ..		έτ. «Ποιντά Αρένας»	29	6941	
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.) .. (N.A.T.)		έτ. Αντ. Π. Στεφανού	43	7161	
ΕΛΕΚΤΡΙΚΙ		έτ. «Νοεύετο Μούντο»	41	7289	
ΕΛΛΕΝ Χ. (δ.) ..		έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	
ΕΛΕΝΗ (Δ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ούντινδωρ»	44	10584	
ΕΛΕΝΗ Β. ..	(N.A.T.)	έτ. «Βιότα Ριός»	36	7820	
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)		έτ. Πουέρτο Λιμπερτάντη	44	7213	
ΕΛΙΑΖΑ (Λιβάνου) ..		έτ. Παπακροτόπιν	58	13066	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (Δ.δ.) ..		έλληνικά συμφέροντα	34	1803	
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (Δ.δ.) ..		έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	43	7218	
ΕΛΛΗΝΗ (Δ.) ..		έτ. «Μαρποέζα»	44	7051	
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Σάνγκα»	56	10312	
ΕΛΜΙΡΑ (Δ.) ..		έτ. «Ελληποντόντσ»	44	7189	
ΕΠΙΣ (Δ.) ..		έτ. «Μορέλος»	43	7190	
ΕΜΑΝΙΣΠΙΕ'ΙΤΟΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Καζόταμιλ»	44	8541	
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοπάσιφικα»	43	7255	
ΕΝΤΟΠΑΝ (Δ.) ..		έτ. «Ενσενάτα»	44	7207	
ΕΝΤΟΥΚΕ'ΙΤΟΡ (Δ.) .. (N.A.T.)		έτ. Λόγγος	41	7122	
ΕΝΤΥ (Δ.) ..		έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	
ΕΠΙΚ (Δ.Μ.) ..		έτ. «Εντυ»	25	3320	
ΕΠΟΣ (Δ.) ..		έτ. «Ερκουλες»	58	17749	
ΕΣΤΡΕΛΛΑ ..		έτ. «Αλθάρες»	44	7153	
ΕΣΠΕΡΟΣ (Δ.) ..		έτ. «Στάρ»	26	3503	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ ..		έτ. «Ατλάντικ»	57	10317	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (Δ.δ.) ..		έτ. «Μαριστόλελλα»	42	2842	
ΕΥΓΕΝΙΑ (Δ.δ.) ..		έτ. «Μαροφάρ»	27	5590	
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν»	42	6975	
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε. (Δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Οράϊον»	56	10053	
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) ..		έτ. «Λός Σάντος»	57	6102	
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Αιλάντικ Οίλλ»	54	18730	
ΕΥΓΕΝΙΑ ΕΥΘΑΛΛΑΣΟΣ ..		έτ. Νέπτουν Τάνκερς	56	30150	
ΕΥΓΡΑΛΙΟΣ ..		έτ. «Τέκλοφ Ντεζέαντο»	44	7264	
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (Δ.) ..		έλληνικά συμφέροντα	59	9200	
ΕΥΡΥΛΑΜΑΣ (Δ.) ..		έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8531	
ΕΥΡΥΛΙΚΗ (Δ.δ.) ..		έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (Δ.δ.) ..		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	58	14606	
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ ..		έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	
ΕΥΡΥΜΕΛΟΝ ..		έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7230	
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (Δ.δ.) ..		έτ. «Μπαζίλιο»	57	8631	
		έτ. «Τουέρτ Ατλάντικ»	36	9927	

ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λ.δ.)	έτ. «Γουέστ 'Ατλάντικ»	41	7874	άργει 'Άργοστόλιον από 18 Μαρτ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	45	7224	άργει 'Άργοστόλιον από 26 'Απρ. 1958
ΕΥΡΥΤΑΝ (λ.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 16 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ZANE B. L. (λ.)	έτ. «Λόγκ Σπήπη»	43	7282	άργει Πόρτ ντε Μπούν από 9 Μαρτ.
ZANO (Αθίοπ.)	έτ. «Ζαννης»	08	1982	έφθ. Πόρτ Σουδάν 1 'Απρ.
ZEΩ Γ. (λ.δ.)	έτ. «Ζέσφυρος»	44	10498	άργει Τζάκοσβιλλ από 29 Δεκ. 1957
ΖΕΦΥΡΟΣ (κ.)	έτ. «Ζέσφυρος»	43	7231	άργει Φλωσιγκ 7 Σεπτ. 1957
ZINI (λ.δ.)	έτ. «Ούλτραμάρη»	44	4296	έφθ. Πόρτ Λιμόν 18 'Απρ.
ZOZIAN (Κοσταρ.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κρας»	52	12556	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 11 'Απρ.
ZΟΥΙΝΤΕΡΖΗ (λ.)	K. 'Ατυχίδης	20	7638	άργει Γένοβαν από 15 Φεβρ. 1958
ΗΓΚΑ (λ.δ.)	έτ. «Αγκουαλίντα»	45	7212	άνεκ. Μπαλικ Παπάν 3 'Απρ. διά Κολομβίαν
ΗΙΑΙΑΣ (λ.)	έτ. «Αφρικαν Κέρριερς»	43	8318	άργει Σπέτζιαν από 27 Δεκ.
ΗΙΑΙΑΣ (λ.)	έτ. «Ηλας»	42	7025	άνεκ. N. Υόρκην 23 'Απρ. διά Γιαθάταν
ΗΡΩΝ (όνδ.)	έτ. «Ντέλ 'Εστες»	44	7161	άργει Ζεμπρούγκε από 1 Σεπτ.
ΘΑΡΡΟΣ (λ.)	έτ. «Ορίζων»	57	10316	διπλήθε Παναμάν 18 'Απρ. (άπο Μπατόν Ρούζ)
ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΚ (λ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7250	άργει Σάντεφιορδ από 7 Νοεμ. 1957
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Πτέλ Νόρτε»	43	7050	άργει 'Αμπελάκι από 5 Αύγ. 1958
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.	έλληνικά συμφέροντα	18	3127	διπλήθε Παναμάν 13 'Απρ. διά Γουατεμάλαν
ΘΕΟΔΑ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μάρ Μπή»	42	6997	άργει Τόπτερνταν από 27 'Οκτ. 1957
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ (λ.)	έτ. «Πουάρκα»	45	7252	έφθ. Βαγκούθερ 21 'Απρ.
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λ.)	έτ. «Μοντετζούμια»	43	7032	άργει Πειραιά από 23 Νοεμ. 1957
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (λ.)	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7188	διπλήθε Κωνικόν πολιν 25 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΘΕΟΠΑΝ (λ.)	«Τρανσόπαθικ, T.K.»	43	7240	έφθ. Σάντα Κρούζ 21 'Απρ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λ.)	έτ. «Πάδα Πέρλας»	43	7138	άργει Χάργονιτς από 2 Μαρτ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7185	έφθ. Ροζάριο 23 'Απρ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνδ.)	έτ. «Εύτολμια»	43	7176	άργει Καλάμας από 31 'Ιαν. 1958
INTAΣΤΡΙΟΥΣ (δ.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	872	άνεκ. Γιοκοχάμαν 16 'Απρ. διά Μίρι
ΙΟΝΙΑΝ Α' ΛΑΝΤΕΡ (λ.)	έτ. «Μαιφάρι»	56	10410	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Νόθης Κρίστομπολ»	44	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δ.)	έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13555	άνεκ. Σάντος 26 'Απρ. διά Ριον 'Ιανέιρον
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.)	έτ. «Μαιφάρι»	56	10422	έφθ. Γένοβαν 24 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (λ.)	έτ. «Τρανσόδεεαν»	53	15826	έφθ. Μανιλάν 23 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Νάθης Κρίστομπολ»	44	7198	έφθ. 'Αρούμπαν 10 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	έτ. «Τρανσόδεαν»	53	13485	άνεκ. Ν. Υόρκην 17 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΙΟΥΛΙΑ (λ.)	έτ. «Τζένερλ Μαρίν»	44	7223	διπλήθε Ντακάρ 16 'Απρ. διά Σαΐντ Λουίς
ΙΟΥΛΙΑ Κ.	έτ. «Τζούλια - Νίκο»	22	1323	εικ. Κοπεγχάγην, ύπο ποραλαθήν
ΙΩΑΝΝΑ (Λιδάνου)	έλληνικά συμφέροντα	17	1295	άνεκ. Σαλβαδόρ 24 'Απρ. διά Σάντος
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λ.)	έτ. «Σάουθ 'Ατλάντικ»	57	10122	άργει Κίελον
ΚΑΔΔΟΣ (λ.δ.)	έτ. «Χάρπη»	58	13429	άργει Φάλμουθ από 14 'Ιαν. 1958
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορεάτορη»	43	7176	διπλήθε Τρίνινταν 19 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΙΤΗ Δ. (λ.)	έτ. «Παταϊφίκα»	42	7227	
ΚΑΛΛΗ (λ.)	έτ. Τράνοπορτ	57	8774	
ΚΑΛΗ Λ. (λ.)	έτ. «Ελ Τρέιντερς»	44	7255	
ΚΑΛΦΑ	έτ. «Κάλφα»	26	1945	
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Αρεκούνιπα»	43	7257	
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7075	
KANTIA (λ.δ.)	έτ. «Οσεάνικ»	53	12897	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Απηγανος»	44	7279	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Τράνοπορτ»	40	7121	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Κορίνη»	43	1790	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουντεφιονίδη»	24	5231	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κ.)	N. I. Νομικός	07	1075	
ΚΑΙ. ΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (κοστ.)	έτ. «Λουνιδί»	19	5173	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνιδί»	20	6157	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπη»	55	8798	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπη»	54	8006	
ΚΑΙ. ΕΤΑΝ ΜΑΝΟΛΗΣ	έλληνικά συμφέροντα	28	2407	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΟΛΗΣ (λ.)	έτ. «Μαγγιόρα»	34	1803	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5331	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (παν.)	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΗΣ (λ.δ.)	έτ. «Ιρίς»	42	6782	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.)	έτ. «Αντόρη»	43	7993	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.)	έτ. «Στάρ»	41	8325	
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ (λ.)	έτ. «Εθέρμια»	58	8961	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (λ.δ.)	έλληνικά συμφέροντα	45	10523	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.)	έτ. «Κορτέζ»	43	6988	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λ.δ.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΣΤΑΡ (λ.δ.)	έτ. «Μαρίν Στάρ»	44	10436	
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (λ.)	έλληνικό συμφέροντα	43	2861	
ΚΑΡΡΕΤΟ (λ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	
ΚΑΣΣΙΑΝ Α.	έτ. «Σαν Φελίτσια»	43	7033	
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10092	
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ (λ.)	έτ. «Πίονιρ»	42	9796	
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λ.δ.)	έτ. «Τρανσοκόντινενταλ»	43	7150	
ΚΑΣΣΙΑΝ ΙΩΠΕΙΑ (λ.)	έτ. «Πανηρό»	43	7245	
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λ.)	έτ. «Οσσεαν Κάργκο»	57	20564	
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.)	έλληνικό συμφέροντα	42	7120	
ΚΑΤΑΛΩΝΙΑ (λ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7068	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Σάν Μπερντάνο»	45	7255	
KATINA	έτ. «Ροοίνο»	13	1951	
KATINA II (παν.)	έτ. «Φιντελίνταντ»	58	11754	
ΚΕΙ'Π ΑΡΑΞΟΣ (λ.δ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	43	7093	
ΚΕΙ'Π ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7244	
ΚΕΙ'Π ΠΛΑΜΑΣ	έτ. «Οσεάνικα»	44	7120	
ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ (λ.)	έτ. «Λαμπρίνον»	44	7281	
ΚΕΙ'Π ΣΤΑΡ	έτ. «Κάνονους»	41	7431	
KENTΑΥΡΟΣ (λ.)	έτ. «Τζ. Σή Τράνοπορτ»	21	5717	

MARITIME (SUDAN) LIMITED FORMERLY MARITIME & FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
STEVEDORES

PORT SUDAN

P. O. Box 306

CABLES:
"MARSHIP"

KHARTOUM

P. O. Box 578

ΚΗΦΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	43	7033	όργει Ρίθερ Στόουρ από 11 Ιουν.
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκα»	56	20639	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 23 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ (άνγλ.)		έτ. «Νταλχάσουζ»	57	9153	έφθ. Ντάρεγ 5 'Απρ.
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμπόν»	58	20487	άνεχ. Ν. Υόρκην 17 'Απρ. διά N. Όρλεάνην
ΚΛΑΣΣΙΚ (λ.)		έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	όργει Κυνόσουραν από 24 'Ιουν. 1958
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ.)		έτ. «Γκούντ Γουίντ»	59	10200	εις 'Ιαπωνιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΚΝΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπι»	43	7248	έφθ. Νέαν Υόρκην 20 'Απρ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ορόγια»	44	7159	άνεχ. Λος Αντζελες 5 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	όργει Μπρούζες από 2 'Απρ. 1958
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ		έτ. «Νεπτούνια»	13	8473	όργει Κυνόσουραν από 19 Μαρτ. 1958
ΚΟΜΕΤ (λ.)		έτ. «Μονάρκα»	43	7250	έψω. Βαλτιμόρων 24 'Απρ.
ΚΟΝΔΩΡ		έτ. «Άγκουίλλα»	19	2949	έφθ. Νόρτηργκαν 18 'Απρ.
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (λ.)		έτ. «Σάν Άγκουστιν»	42	7056	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 5 'Απρ. διά Τεργέστην
ΚΟΡΗ (κροτ.)		έτ. «Οξιλιαρι»	41	5173	έφθ. Λάς Πάλμας 25 'Απρ.
ΚΟΡΘΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιαλάγκο»	44	7239	έφθ. Μόντρεαλ 15 'Απρ.
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Χάρρην 16 'Απρ. διά Νιούαρκ
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	διπλήθε Οπακάρ 20 'Απρ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΚΟΡΦΟΥ Α'ΓΓΛΑΝΤ		έτ. Ζίτα»	43	7075	έφθ. Μόντρεαλ 20 'Απρ.
ΚΟΣΜΙΚ (λ. δ.)		έτ. «Χόμη»	57	17827	άνεχ. Χίέρρα 21 'Απρ. διά Βαλτιμόρων
ΚΟΥΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ - Εστε»	44	7198	όργει Κυνόσουραν από 1 Δεκ. 1957
ΚΡΕΣΤΑ (λ.)		έτ. «Βιλλαδιόζα»	44	7187	άνεχ. Σιγκαπούρην 17 'Απρ. διά Μόζι
ΚΡΗΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΚΡΙΕΙΤΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7275	όργει Καλάμας από 2 Μαΐου 1958
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπίριαν»	56	4031	έφθ. Πουέρτο Κορτέζ 19 'Απρ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ Σ. (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	2884	εις Μόμπιλ από 13 Δεκ.
ΚΡΟΝΟΣ (λ.)		έτ. «Σάν Θερνάντο»	41	6756	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνονους»	54	10608	διπλήθε Σιγκαπούρην 21 'Απρ. διά Μπρισπούεν
ΚΥΜΟ (κροτ.)		έτ. «Εσκοριάλ»	44	7292	όργει Κυνόσουραν από 31 Μαρτ. 1958
ΚΥΜΟ (λ.δ.)		έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άνεχ. Αμμουδιά Μπαιν 17 'Απρ. διά Φόλευ
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντρια»	43	6992	όργει Χαλκίδα από 27 Νοεμ. 1957
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)		έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	έφθ. Πειραιά 13 'Απρ. (έπισκευαι)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κονικοταντόρ»	45	7157	όργει Βαλτιμόρων από 19 Δεκ. 1957
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Πτέ Κάργκα»	44	7214	όργει Μόμπιλ από 13 'Ιαν. 1958
ΚΩΣΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωποτάνη»	44	7263	άνεχ. Ρότερνταμ 25 'Απρ. διά Λονδίνον, Περού
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	40	2993	εις 'Αγγλιαν υπό παραλαδήν
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (ουρούγ.)		έτ. «Ναθ Κομμέροιαλ»	21	1833	εις Πειραιά από 24 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΛΑΙΔΑΥ ΝΤΟΡΘΘ		έτ. «Εργκάπα»	53	11262	έφθ. Κιουρασάα 20 'Απρ.
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλτικα»	43	10195	άνεχ. Βίλλα Κονστιτούσιον 23 'Απρ. διά Μπουένος Αύρες
ΛΑΜΥΡΑ		έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάργκα»	56	23880	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	
ΛΙΑΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορούνα»	43	7156	
ΛΙΔΗ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορταλέζα»	43	7030	
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7190	
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικα»	43	7176	
ΛΟ Ι.ΝΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Άζουλ»	44	8536	
ΛΟΣ ΑΖΤΕΚΑΣ (λ.)		έτ. «Γουέντ Ιντιες»	29	2326	
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λ.)		έτ. «Γουέντ Ιντιες»	30	1569	
ΛΟΥΔΟΥ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέβαντη»	17	1936	
ΛΟΥΓΑΟΥ (παν.)		έτ. «Ορίενταλ»	20	2051	
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.)		έτ. «Θήατρο»	43	10428	
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρόαντ»	44	7160	
ΜΑΓΓΑΛΑΝΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγαλάνες»	44	7215	
ΜΑΙΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανρόβια»	49	5685	
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεανικ Π.Κ.»	58	24065	
ΜΑΙΡΗ-ΣΟΦΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα»	57	8738	
ΜΑΚΡΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	
ΜΑΜΕΝ (παν.)		έτ. «Μάστορδλ»	18	920	
ΜΑΝΝΑ (λ.δ.)		έτ. «Μάννα»	37	7991	
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολμέντο»	43	7210	
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισον»	44	7216	
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.)		έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	44	7072	
ΜΑΟΥΝΤ ΟΡΘΡΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν φελίταια»	43	7050	
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λ.)		έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	όργει Κυνόσουραν από 8 Μαρτ. 1958
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ		έτ. «Ράλλι»	18	6848	έφθ. Κέιν Τάουν 15 'Απρ.
ΜΑΡΑΦΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 25 'Απρ. διά Βιλεμαχάφεν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7289	άνεχ. Σάντος 1 'Απρ. διά Μπορντώ
ΜΑΡΙΑ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριστομπαλ»	44	7070	άνεχ. Λάδεσσον 6 'Απρ. διά Κούθαν
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ (λ.)		έτ. «Παρόπαντα»	44	7173	όργει Ελευσίνα από 29 'Ιουλ. 1957
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βέγαζι»	43	7134	όργει Ντάρτουμοθ από 9 'Ιαν.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)		έτ. «Μαγκιλιθέρας»	45	8966	έπισκευαι Ειδιομάδουθ 18 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλ»	22	4949	διπλήθε Μπρόντμποτελ 13 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Φωσιάδη»	43	7059	άνεχ. Βόλον από 1 'Ιουλ. 1958
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Πέρτλαντ (Με) 15 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.)		έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8046	εις Πόρτ Σαιδ από 3 Μαρτ.
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ II (λ.δ.)		έτ. «Μαριμπλάγκα»	40	7921	όργει Αλεξάνδρειαν από 4 Μαρτ.
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7279	έπισκευαι Μαλάμας από 23 'Ιαν.
ΜΑΡΙΝΑ (λ.)		έτ. «Νέπτουνο»	59	8700	εις Τάραντα, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΝΑ Δ. (παν.)		έτ. «Σπρίκη»	21	5686	διπλήθε Παναμάν 21 'Απρ. διά Γιαθάταν
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7150	όργει Αμβούργον από 24 Νοεμ. 1957
ΜΑΡΙΟΝΓΚΑ ΜΑΡΗ		έτ. «Αρντένα»	46	8942	έφθ. Χάμπτον ρόδες 21 'Απρ.
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (λ.δ.)		έτ. «Πλαναυ-Έσουρόπα»	44	10668	όργει Αύγουσταν από 16 Μαΐου 1958
ΜΑΡΙΣΤΡΕΛΑ (λ.)		έτ. «Μαριστρέλλα»	21	7952	έφθ. Σπέτζιαν από 14 'Οκτ. 1957
ΜΑΡΣΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρσαλ»	44	7212	όργει Πόρτ ντε Μπούκ από 24 Φεβρ.
ΜΑΡΣΕΑ Μ. Χ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσονπορτ»	44	7251	όργει Μπρούζες από 18 'Απρ. 1958
ΜΑΣΚΩΤ		έτ. «Ορίενταλ»	17	2042	άνεχ. Τζακάρταν 12 'Απρ. διά Πάλεμπογκ
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμηκ»	55	23871	διπλήθε Ούζάν 18 'Απρ. διά Φόλευ
ΜΑΣΤΕΡ ΚΟΜΗΝΟΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Μίνως»	27	2457	άνεχ. Σουεζ 23 'Απρ. διά Τζέδδαν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λ.)		έτ. «Νίκη»	44	7232	όργει Φάλμουθ από 24 'Οκτ. 1957
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπό»	54	18763	διπλήθε Αντεν 21 'Απρ. διά Φάσι
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (λ.)		Δ. Καπότας	20	1512	άνεχ. Βηρυττόν 24 'Απρ. διά Βραζιλαν

Τὸ ἀρχαιότερον Ἑλληνικὸν Ναυτικὸν καὶ Ἐφοπλιστικὸν Γραφεῖον ἐν Αἰγύπτῳ

XYDIA, ALLAM & CO.

PORT - SAID

Head Office
27, Sultan Hussein Street
Telephone 661
Telegrams XYDAL
or NOMIKOS

ALEXANDRIA Branch

117, Mosque Attarine
Telephones: 21641 and 22175
Telegrams: XYDIA
or XYDAL

SUEZ

Rached Street
Telephone 2149
Telegrams: XYDAL
or XYDAL

GENERAL AGENT in SUEZ CANAL for NOMIKOS LINES

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΜΑΤΖΕΟΔΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ματζεόδια»	27	6144	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 19 'Απρ. διά Λάδοσεντ
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	άνεχ. Βαγκούβερ 10 'Απρ. διά Κολόμπο
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ	57	8855	έφθ. Αστόρια 16 'Απρ.
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «'Ινκάια»	45	7254	άνεχ. Χάμπον ρόδς 21 'Απρ. διά Τρίπολιν
ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	άνεχ. Νύμποργκ 26 'Απρ. διά 'Άρχους
ΜΕΛΟΝΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λινάρες»	44	7154	άργει θάλαμουθ ἀπό 17 'Οκτ. 1957
ΜΕΜΟΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανεξ'το»	43	10509	έφθ. Μπαντάρ Μασούρ 20 'Απρ.
ΜΕΝΙΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νούεδη Γρανάδα»	45	7198	άργει Κυνόσουραν ἀπό 7 Μαρτ. 1958
ΜΕΝΟΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μενόρα»	18	5563	άνεχ. Τάμπαν 8 'Απρ. διά Λάς Πιέντρας
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	59	21000	εἰς 'Ιανωνιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΡΔΙΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	άνεχ. Νιούπορτ 7 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΓΩ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύποτμια»	58	8961	έφθ. Καράται 17 'Απρ.
ΜΙΚΑΕΛΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μικαέλλα»	42	2847	έφθ. Σπέτζιαν 6 'Απρ.
ΜΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	διπλήθε Σουεζ 17 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΜΙΝΤΡΙΚ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίντρικ»	25	6806	εἰς Σουραμάγια ἀπό 12 Μαρτ. 1958
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Η. Κορντόμπα»	43	7228	έφθ. Ναγκόγια 19 'Απρ.
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Παναυ.-Εουρόπα»	59	9700	εἰς Σάντερλαντ, ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μικέλη»	29	2666	άνεχ. Νέμουρς 26 'Απρ. διά Μέθηλ
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Αρθιγκτών»	44	7240	άργει Γάνδον ἀπό 23 'Ιαν. 1958
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	έφθ. 'Αγιον Θρακικίουν 16 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΑ Ζ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	37	7210	άνεχ. Σάν Ζουάν (Π. Ρ.) 25 'Απρ. (διαταγάς)
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρια»	56	7906	έφθ. Μοντεβίδεο 29 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. Περο. Κόλπον 13 'Απρ. διά Λάδοσεντ
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	διπλήθε Παναμάν 17 'Απρ. (άπο Μαρακάϊμπο)
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερεν»	43	6674	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 25 'Απρ. διά Μεθηλ
ΜΟΝΤΕΛΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερσιονάλ»	57	12683	άνεχ. Καρθαγένην 18 'Απρ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεπλάτα»	42	7137	άργει Μπρούζες ἀπό 7 Μαΐου 1958
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλλάδο»	43	7084	άργει Κυνόσουραν ἀπό 20 Μαρτ. 1958
ΜΠΑΖΙΛ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	άνεχ. Κόμπε 14 'Απρ. διά Βαγκούβερ
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκούριτας»	55	9922	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Απρ.
ΜΠΑΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	διπλήθε Παναμάν 14 'Απρ. διά Περού
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούζ»	44	7340	άργει Νιντέτ ἀπό 12 Σεπτ.
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούζ»	44	7159	άργει Νιντέτ ἀπό 18 'Ιουν. 1958
ΜΠΟΥΕΝΑ ΔΟΡΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιαμάντε»	56	10061	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	44	7256	άργει Νιούπορτ ἀπό 23 Σεπτ. 1957
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στανδίλη»	30	9243	άνεχ. Κουνάβα 23 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγουσιάνη»	42	7803	άργει Μασσαλίαν ἀπό 17 Σεπτ. 1957
ΜΥΚΗΝΑΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαραθώνη»	43	7158	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Απρ.
ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	16	3528	άργει Κυνόσουραν ἀπό 8 Δεκ. 1957
ΜΥΡΙΑΜ III (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάν Τ. Λ.»	45	7255	διπλήθε Χονολουλού 8 'Απρ. διά 'Ινδιάς
ΜΥΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	άργει Μπρούζες ἀπό 12 Μαρτ. 1958
ΜΥΡΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τόζα»	18	2297	άργει Πέραμα ἀπό 3 Νοεμ. 1957
ΝΑΒΑΡΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	42	7131	άργει Αμβέρσαν ἀπό 10 Μαρτ. 1958
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	εἰς 'Αμβούργον ἀπό 10 Φεβρ.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	έφθ. Γένοβαν 26 'Απρ.
ΝΑΠΙΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόγια»	43	8500	άνεχ. Παλέρμο 17 'Απρ. διά Σιδώνα
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεβέρτυ»	45	7176	διπλήθε Θέουταν 22 'Απρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΔΗΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9970	άνεχ. Λός Αντζελες 18 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίλλνα»	57	10044	άνεχ. Λίβερπουλ 22 'Απρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9972	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 10 'Απρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8513	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Απρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8490	διπλήθε Θέουταν 23 'Απρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμαγκρο»	43	8479	άνεχ. Βικτωρίαν 24 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμαγκρο»	43	8393	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 9 'Απρ. διά Αμστερνταμ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντριβάπορ»	43	8428	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 23 'Απρ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακιλεύς»	58	12624	έφθ. Βοστώνην 19 'Απρ.
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργυκραντ»	58	24068	άνεχ. Ανακόρτες 23 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΝΕΒΑΔΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεδάδα»	29	4142	άνεχ. Σουραμάγια 25 Μαρτ. διά Σάνγκι
ΝΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα»	38	4996	έφθ. Μορμούγκα 25 'Απρ.
ΝΕΙΤΤΟΥΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπερία»	54	7968	διπλήθε Πέραλτάρ 22 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΝΕΦΕΛΗΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάριψι»	58	24256	άνεχ. Πειραιά 13 'Απρ.
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	άργει Μπαρόρου ἀπό 4 Νοεμ. 1957
ΝΙΚΟΓΙΑ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναυτίλος»	10	1182	άνεχ. Μοντεβίδεο 19 'Απρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12395	άργει Αμπελάκι ἀπό 29 Μαρτ. 1958
ΝΙΚΑΛΑΙΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	άργει Μπρούζες ἀπό 5 Δεκ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντονόζο»	44	7255	άργει Ρίδερ Στόουν ἀπό 31 'Ιαν. 1958
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειθάδια»	43	7121	διπλήθε Πέραλτάρ 21 'Απρ. διά Ντακάρ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίονιρ»	37	7991	εἰς Θεαίν 11.6 B.-56.17 A. 'Απρ. 10 διά Καμαίοι
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεάντε»	43	7255	άργει Κυνόσουραν ἀπό 24 'Απρ. 1958
ΝΙΚΟΛΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμά»	43	7290	άργει Χόλικεντ ἀπό 28 'Ιουν. 1958
ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	έφθ. Μόζι 22 'Απρ.
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνεντα»	44	7180	άργει Μπερντάλαντ ἀπό 14 Δεκ. 1957
ΝΙΚΦΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρφεσσα»	18	3335	έφθ. Χούλι 31 Μαρτ.
ΝΟΕΜΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	36	5061	άργει Αλεξανδρειαν ἀπό 21 Μαρτ.
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ.-Γιουρόπα»	28	9002	έφθ. Σουεζ 14 'Απρ.
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ.-Γιουρόπα»	28	6857	άργει Ζάντρηκ ἀπό 13 'Οκτ.
ΝΟΡΘ ΚΙΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεια»	52	12191	άργει θάλαμουθ ἀπό 15 Αύγ. 1957
ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΑΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεια»	41	6830	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 23 'Απρ. διά Λάδοσεντ
ΝΟΡΘ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρίμουλα»	43	6779	άργει Αμπελάκι ἀπό 26 Αύγ. 1957
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεια»	52	12029	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 'Απρ.
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	άργει Ελευσίνα 15 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΑΝΤΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλατόντικα»	44	7054	άργει Πόρτ ντε Μπούκ ἀπό 4 'Ιουν. 1958
ΝΟΡΜΑ (δ.κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίλετ»	42	7251	άργει Κυνόσουραν ἀπό 14 Φεβρ. 1958
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νέποτουν»	22	7765	άργει Καλάμας ἀπό 4 Φεβρ. 1958
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλον»	45	7148	άργει Καλάμας ἀπό 4 Φεβρ. 1958
		έτ. «Φάραλον»	43	7176	

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

ΝΟΥΤΣΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράϊτερ»	44	7061	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 16 'Απρ. διά Τόκιο
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ούνινγουαρντ»	58	17743	άνεκ. Κοκούμπο 24 'Απρ. διά Βαλτιμόρων
ΝΤΑΡΝΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12577	άνεκ. Σάντος 19 'Απρ. διά Καριπίτο
ΝΤΕΒΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανούεθα»	56	10545	έφθ. Τρίνινταντ 16 'Απρ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεη 'Εντερπράΐ»	58	13545	άνεκ. Μπανιόλι 21 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς εἰς Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσην
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερ Σηγουαίν»	58	10396	διπλήθε Φάρερ Πόιντ 20 'Απρ. (ἀπό Σορέλ)
ΝΤΕΡΜΠΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρνασσός»	44	7256	άργει Ντάρτμουθ ἀπό 13 Μαρτ. 1958
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	5847	άνεκ. Λός 'Αντζελες 16 'Απρ. διά Σάντος
ΝΤΟΝΑ ENTY (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν- 'Εουρόπα»	57	9746	άνεκ. Ήστχαμ 13 'Απρ. διά Σαιν Κίτ'ς
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν- 'Εουρόπα»	54	11208	άνεκ. Μόζι 25 'Απρ. διά Βαγκούδερ
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν- 'Εουρόπα»	57	9746	διπλήθε Παναμέν 24 'Απρ. διά Λονδίνον
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν- 'Εουρόπα»	56	8716	έφθ. Μπατόν Ρούζ 12 'Απρ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έβιμπράνια»	58	10483	διπλήθε Σουέζ 22 'Απρ. διά Ερυθράν
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν- 'Εουρόπα»	55	11209	άνεκ. Λός 'Αντζελες 17 'Απρ. διά Γιαδάτα
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν- 'Εουρόπα»	56	8716	άργει Κάρδιφ ἀπό 30 Αύγ. 1957
ΝΤΟΡΑΝΤΟ		έτ. «Γκαμπά»	44	7244	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. (ἀπό Γένοβαν)
ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.)		έτ. «Ρεζουλούτ»	56	10486	άργει Κυνδούσουραν ἀπό 30 'Ιουλ. 1958
ΝΤΟΡΙΚ (λ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7128	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 23 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΝΤΟΡΣΕΤ (λ.)		έτ. «Ιντερκοντίνενταλ Τρ.»	58	10396	άργει Κυνδούσουραν ἀπό 14 'Οκτ.
ΟΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίσα»	11	1881	διπλήθε Σουέζ 26 'Απρ. διά Βικεντίον 26 'Απρ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν 'Αντόνιο»	43	7051	άργει Άμπελάκι ἀπό 2 'Ιουν. 1957
ΟΛΚΑΤ (λ.)		έτ. «Καρμέλο»	43	2875	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστάλαντικα»	53	17362	άργει Φερρόλ ἀπό 3 'Απρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΓΓ' (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίλαμας»	54	13665	έφθ. Ρόττερνταμ 15 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13652	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 23 'Απρ. διά Τεργέστην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	διπλήθε Σουέζ 26 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΜΣ (τάνκερ)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	48	11379	άνεκ. Σιμότουσ 24 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΓ'ΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	14047	άνεκ. Σιμότουσ 24 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρ. 'Ωνάση»	58	27602	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Ντελάγουαρ Σίτου εἰς Σιένταμ (έπισκευα)
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	50	17791	εἰς Αμβούργον ἀπό 26 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	53	14221	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 6 'Απρ. διά Αγιον Φραγκίσκον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτικ»	53	14009	εἰς Ρόττερνταμ 22 'Απρ. (έπισκευα)
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΑΥΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολ'-μπικ 'Οίλ»	49	17792	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΕ. ΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	1368	άργει Φερρόλ ἀπό 22 Φεβρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13660	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 18 'Απρ. διά Λάς Πιέντρας
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κορρέντες»	45	10448	διπλήθε Σουέζ 22 'Απρ. διά Φέδρο
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΠΡΙΖ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13934	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΠΡΟΥΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	55	13709	εἰς Γιοκοχάμαν, ύπό συμπλήρωσην
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΝΤΕΓΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13713	εἰς Ρόττερνταμ 22 'Απρ. (έπισκευα)
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΙΜΠΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	55	13934	έφθ. Τρίνινταντ 23 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	59	25000	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 17 Φεβρ. (έπισκευα)
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΟΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13665	διπλήθε Σουέζ 10 'Απρ. διά Μένα Σαούδ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ 'Ατλαντικο»	55	18790	άνεκ. Ν. 'Υόρκην 26 Μαρτ. διά 'Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΚΑΥ' (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	55	13934	έφθ. Ρόττερνταμ 26 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	20595	άργει Φερρόλ ἀπό 14 'Απρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΙΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13665	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	49	17792	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Ντελάγουαρ Σίτου
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΤΟΡΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	49	17792	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	59	38000	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	58	27602	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	50	17791	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ»	54	13580	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουνσονάντο»	54	20611	
ΟΜΗΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονοδάρη»	43	7028	
ΟΜΝΙΟΥ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.)		έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	
ΟΜΝΙΟΥ ΦΡΑΙΤΕΡ (λ.)		έτ. «Ομνιούμ Κέρριερ»	43	8195	
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (λ.δ.)		έτ. «Ομνιούμ Φράιτερ»	44	8484	
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά 'Εμπρέσσα»	56	21090	
ΟΣΕΑΝ ΑΙΓΚΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάναμαρ»	34	8378	
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΗΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρλο»	43	7211	
ΟΣΕΑΝ ΝΙΜΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσάσεαν Τάνκερς»	53	12065	
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τρ.»	44	7254	
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπριγκβίλλ»	43	7210	
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥ'ΛΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίφερ»	36	3891	
ΟΣΕΑΝ ΣΗΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Μπιζίν»	43	7194	
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοβερ»	45	7211	
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	43	7256	
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λ.)		έτ. «Ούάιτ Στάρ»	52	11349	
ΟΥΛΙΣΣΕΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλισσες»	42	8570	
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λά Πλάτο»	43	7265	
ΟΥΡΑΓΚΑ (λ.δ.)		έτ. «Τζόρτζη»	19	5701	
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορία»	56	12807	
ΠΑΙΓΛΟΤ	(N.A.T.)	έτ. «Πανώρα»	43	7228	
ΠΑΛΑ Α. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρέττο»	43	7176	
ΠΑΜΙΤ (Λιβάνου)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7081	
ΠΑΝ (κοοτ.)		έλληνικά συμφέροντα	42	2873	
ΠΑΝΑΓΙΑ		έτ. «Αρίας»	56	10486	
ΠΑΝΑΓΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίσκαλ»	26	4494	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λ.)		έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	56	16009	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάγια»	58	10659	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άκμε»	57	10498	
ΠΑΝΑΓΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάριος»	44	7253	
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν 'Ιγνάτιο»	44	7281	
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ματζεδόλια»	29	6481	
		έτ. «Ρίο Χόντοι»	43	8474	διπλήθε Λάδοεντ 23 'Απρ. διά Ρόττερνταμ

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.

TÉLEGRAMS: LOUCAS JEDDAH

ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορφιάτα»	09	715	εις Τζακάρταν ἀπό 14 Φεβρ.
ΠΑΝΤΡΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	ἀργεὶς Πέραματ ἀπό 28 Μαρτ. 1958
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Στύλημα»	36	1974	ἀνεχ. Ραβένναν 22 'Απρ. διὰ Βενετίαν
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	εἰς Χάμπτον ρόδος ἀπό 5 Δεκ.
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοράλλ»	30	3727	ἔφθ. Κολόμπα 31 Μαρτ.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	ἀνεχ. Μουρόραν 23 'Απρ. διὰ Κόμπε
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Τσάλλεντζερ»	25	6605	ἔφθ. Καράνα 19 'Απρ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Στενάκας»	57	10173	διῆλθε Παναμάν 24 'Απρ. διὰ Λιθερπούλ
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΩΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881	διῆλθε Γιρθαλτάρ 24 'Απρ. δι' 'Ατλαντικόν
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάμοσκ»	45	7054	ἔφθ. Μπαχρέιν 17 'Απρ.
ΠΕΛΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	ἀνεχ. Σαβάνναν 21 'Απρ. διὰ Κόλπον Μεξικοῦ
ΠΕΡΛ ΑΓΓΑΛΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8466	ἀργεὶς Μπρούζες ἀπό 8 Μαΐου 1958
ΠΕΡΛ ΚΡΗΚ (λ.)	(N.A.T.)	N. Γ. Λιθανός	58	8465	ἀνεχ. Ναγκόγια 23 'Απρ. διὰ Λός "Αντζελες
ΠΕΡΛ ΜΠΗΤΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	ἔφθ. Καράνα 17 'Απρ. διὰ Λός "Αντζελες
ΠΕΡΛ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	διῆλθε Ντόμερ 21 'Απρ. διὰ Κένη Γουέστ
ΠΕΡΛ ΣΤΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	7977	ἀνεχ. Ειδομάνιδον 24 'Απρ. διὰ Συρίαν
ΠΕΡΛ ΣΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπους»	55	15852	ἀνεχ. Νάντην 17 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΠΕΡΣΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πήγασος»	43	7221	ἔφθ. Αμβέρσαν 23 'Απρ.
ΠΗΓΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνοπόντος»	45	6712	ἀργεὶς Ρίβερ Μπλακγουώτερ ἀπό 23 Μαρτ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	ἀργεὶς Σύρον ἀπό 9 'Οκτ. 1957
ΠΙΟΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ορενς»	43	7228	ἀνεχ. Ζευμπρούγκε 20 'Απρ. διὰ Ντουλούθ
ΠΛΑΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	ἔφθ. Αν. Β.κέντιον 16 'Απρ. δι' 'Ιρλανδίαν
ΠΛΟΒΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιέτε Μάρρες»	43	2016	ἀργεὶς Μπρούζες ἀπό 28 'Απρ. 1958
ΠΟΘΟΥΛΑ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόθος»	16	1999	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 20 Δεκ. (επισκευα)
ΠΟΘΩ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκύρων»	43	7258	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 27 'Απρ.
ΠΟΛΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	ἀργεὶς Αμπελάκι ἀπό 9 Αύγ. 1957
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρια»	57	9167	ἔφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 21 'Απρ. διὰ Βοστώνην
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουάιν»	38	2561	ἀνεχ. Λός "Αντζελες 23 'Απρ. διὰ Κόμπε
ΠΟΠΗ	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντά	43	7273	ἔφθ. Βρέμνην 25 Απρ.
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέθα Γρανάδα»	45	7267	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Απρ. διὰ Γδύνιαν
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ κάνιουν»	43	10576	ἀργεὶς Σύρον ἀπό 29 Σεπτ. 1957
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 12 'Απρ.
ΠΟΥΚΟΥΑΛΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	ἀργεὶς Μασσαλίαν ἀπό 26 Νοεμ. 1957
ΠΡΑΝΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπους»	58	10414	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Απρ. διὰ Νέαν Ορλεάνην
ΠΡΟΚΥΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13000	ἀργεὶς Αμβέρσαν 18 'Απρ. διὰ Κιουρασσο
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	43	10468	ἀργεὶς Σύρον ἀπό 10 Σεπτ.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνοπόντος»	43	7128	ἀργεὶς Σύρον ἀπό 1 Νοεμ. 1957
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέριτο»	43	6979	ἀργεὶς Κυνόδουραν ἀπό 20 'Ιαν. 1958
ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7192	ἀργεὶς Ζευμπρούγκε ἀπό 4 Μαρτ. 1958
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιγκούε»	57	23693	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 22 'Απρ.
ΡΑΨΟΝΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7152	ἀργεὶς Θάλμουθ ἀπό 17 'Ιαν. 1958
ΡΕΝΕ	(N.A.T.)	έτ. «Νόγκα»	11	2255	ἀνεχ. Βιρτουτόν 15 'Απρ. διὰ Γένοβαν
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέοτωρ»	43	6993	ἀργεὶς Θλώιογκ ἀπό 18 Σεπτ. 1957
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέοτωρ»	44	7111	ἀργεὶς Μπρούζες ἀπό 4 Μαρτ. 1958
ΡΙΟΝ (παν.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	45	10517	διῆλθεν Αντεν 25 Μαρ. δι' 'Ιανωνίαν
ΡΙΤΖΕΦΙΕΛΤΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριτζέφιελτν»	45	7217	ἀνεχ. Ναγκόγια 20 'Απρ. διὰ Σεμπού
ΡΟΚΟΣ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σῆ»	55	21028	ἀργεὶς Πειραιᾶ 10 'Απρ.
ΡΥΘΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλόμπε»	57	10316	ἔφθ. Ειδομάνιοθ 14 'Απρ.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ»	44	7176	ἀργεὶς Γάνδην ἀπό 20 'Οκτ. 1957
ΣΑΛΑΜΜΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	45	2895	ἀνεχ. Σίδεν 21 'Απρ. διὰ Μόντρεαλ
ΣΑΛΑΜΑΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνχαλ»	30	4105	ἀνεχ. Γκάλθεστων 9 'Απρ. διὰ Πουέρτο Καμπέλλο
ΣΑΛΑΜΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόχαλ»	44	2844	ἔφθ. Αμβέρσαν 21 'Απρ.
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	44	10509	ἀργεὶς Σπέτζιαν ἀπό 2 'Ιαν. 1958
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιανδίζα»	23	5372	ἀργεὶς Κυνόδουραν ἀπό 16 Αύγ.
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικά»	44	10546	ἀργεὶς Σπέτζιαν ἀπό 8 'Οκτ. 1957
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (κ.) (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7283	ἀνεχ. Σίδεν 21 'Απρ. διὰ Μόντρεαλ
ΣΑΝ ΡΟΚ	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	ἀνεχ. Γκάλθεστων 9 'Απρ. διὰ Πουέρτο Καμπέλλο
ΣΑΝΘΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέκορντ»	42	6996	ἔφθ. Αμπελάκι ἀπό 7 Αύγ. 1957
ΣΑΝΣΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμέρτα»	44	7238	ἀργεὶς Σπέτζιαν ἀπό 14 Νοεμ. 1957
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαρτίνια»	44	7210	έν πλω έξ Αμβέρσαν διὰ Βόρ. Αμερικήν 'Απρ. 26
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.) (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολύφωμος»	19	1260	διῆλθεν Παναμάν 25 Μαρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κρόνος»	42	7118	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδος 22 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπόρες»	43	7257	ἀργεὶς Κάρδιφ ἀπό 14 Σεπτ. 1957
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λ')	(N.A.T.)	έτ. «Σαίν Τζών»	44	7207	εἰς θέσιν 41.6 B.-21.42 D., 'Απρ. 16 διὰ Τρίνινταν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	ἔφθ. Κόμπε 18 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ορακουάνα»	43	7129	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 'Απρ. διὰ Σέθεν "Αίλαντς
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναθήνα»	43	7179	ἀργεὶς Σύρον ἀπό 25 'Ιαν.
ΣΑΝΤΗΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλαφ Σ.»	45	10655	ἀνεχ. Βιζαγκαπάτων 20 'Απρ. διὰ Βόρ. Αμερικήν
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	ἀνεχ. Αντοφαγάστα 15 'Απρ. διὰ Ταλάρα
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	36	1988	εἰς Αγγλίαν ὑπὸ παραλαβὴν
ΣΑΠΦΟ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	ἀνεχ. Δουβλίνον 8 'Απρ. διὰ Τρίνινταν
ΣΑΡΙΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νουέθα Γρανάδα»	44	7177	έφθ. Λερπούλ 25 'Απρ.
ΣΕΒΙΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέθα Σεβίλλα»	44	7066	ἀργεὶς Ελευσίνα ἀπό 6 Φεβρ. 1958
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπους»	55	16056	ἀνεχ. Σπέτζιαν 22 'Απρ. διὰ Λιθανόν
ΣΗ ΑΓΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνιβερραολ»	42	6117	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 18 'Απρ. διὰ Τόκιο
ΣΗ ΜΑΤΙΝΤΑΙΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτωρ Ιντερν.»	44	7170	ἔφθ. Αλμποργκ 16 'Απρ. διὰ Μόντρεαλ
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	ἀργεὶς Αμπελάκι ἀπό 18 Σεπτ. 1957
ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνιβερρας Τράμπο»	42	7214	ἀργεὶς Μπάρρου ἀπό 1 Μαρτ.
ΣΙΔΕΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	ἀργεὶς Ρόττερνταμ ἀπό 1 Μαρτ. 1958
ΣΙΡΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Σίραμ»	42	7146	ἀργεὶς Πεταλιούς ἀπό 5 Μαΐου 1958
ΣΙΡΚΛΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρκλε»	59	1850	εἰς Γιουγκοσλαβίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΣΚΩΤΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοέδα Βαλένθα»	42	6907	ἀργεὶς Σύρον ἀπό 4 'Οκτ. 1957
ΣΟΥΕΡΤΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	έφθ. Χαδάνναν 13 'Απρ.
ΣΟΥΓΙΤΤΟΥΩΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουγιττουώτερ»	41	10443	ἀνεχ. Πειραιᾶ 28 'Απρ. διὰ Καναδᾶν
ΣΟΥΛΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καρίμπιαν Σῆ»	21	1946	ἔφθ. Νέαν Ορλεάνην 24 'Απρ.

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED
 STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.
 HEAD OFFICE: KHARTOUM PORT SUDAN WADI HALFA PIRAEUS JEDDAH
 P.O.B. 116 P.O.B. 184 P.O.B. 69 RIZARI BUILDING P.O.B. 266
 TEL. 2450 TEL. 2450 TEL. 90 TEL. 40175
 ALSO IN DJIBOUTI MASAWA ASSAB ASMARA ADDIS ABBEBA ADEN (CAMP)
 P.O.B. 15 P.O.B. 6 P.O.B. 63 P.O.B. 1115 P.O.B. 312 P.O.B. 55
 TEL. 281 TEL. 187 TEL. 8 TEL. 488 TEL. 2311 TEL. 681
 UNDER THE STYLÉ:-
THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED
 CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS."

ΣΟΥΝΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πησισσιά»	43	7236	έφθ. Κόρκ 24 'Απρ.
ΣΟΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Εξέσιορ»	57	10398	άνεχ. Μπαντάρ Σαπούρ 21 'Απρ. διά Καράτοι
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	Κ. Αυτοχίδης	25	6810	άργει Μπρούζες από 7 Αύγ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Διολος»	43	7199	άργει Σπαλλατόρι από 16 Μαΐου 1958
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	έφθ. Μπανιόλι 10 'Απρ.
ΣΠΕΤΣΑΙ Α' ΓΑΛΑΝΤ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	διπλής Κυνή) πολιν. 19 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΟΡΥ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5185	εις Πειραιά από 11 Μαρτ. (επισκευα)
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	28	4778	έφθ. Νεκοτάσια 17 'Απρ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	άνεχ. Μπουένος Αύρες 25 'Απρ. δι' Αμβέρσαν
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	έφθ. Τεργέστην από 25 Φεβρ. 1958
ΣΠΗΝΗΤΟΥΑΙΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	άνεχ. Σιδώνα 20 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποντον Τάνκερς»	56	30159	άργει Ρόττερνταν 21 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΣΤΑΦ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άργει Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΛΑΙΤ (λ.)		έτ. «Ινουσλάρ»	55	8799	έφθ. Ειδονιάσου 21 'Απρ.
ΣΤΟΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Πινογκάνα»	41	7111	άργει Κάρελοτς από 30 'Ιαν.
ΣΥΜΦΟΝΥ (λ.)		έτ. «Μαργκό»	44	7144	άργει Φάλιουθ από 14 Φεβρ. 1958
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	διπλής Γιβραλτάρ 26 'Απρ. διά Λάδοεντ
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)		έτ. «Κάννα»	52	12064	άργει Καλάμας από 6 Φεβρ. 1958
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιθάνου)		έτ. «Λυμπανέζα»	44	5244	έφθ. Αμβέρσαν 22 'Απρ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (ονδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλένα»	43	7225	άνεχ. Πόρτ Άλμπερι 18 'Απρ. διά Σάν Ζουάν
ΤΑΣΣΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ατανάσιο»	15	2557	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 15 Δεκ. 1957
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. Μόναδαρη	43	7032	άνεχ. Ρόττερνταν (Με) 18 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΤΑΥΡΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανκοντινεντάλ»	56	20332	άνεχ. Τόκιο 12 'Απρ. διά Λός Αντζελες
ΤΑΖΕΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λ.)		έτ. «Σπκερρίερς»	43	7231	
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ωρεάνικ»	43	7040	άργει Ελευσίνα από 31 Δεκ. 1957
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οδεάνικ»	43	7026	άργει Ελευσίνα από 27 Δεκ. 1957
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάννα»	44	7055	άργει Γάνδην από 16 Φεβρ. 1958
ΤΖΟΥΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρντια»	20	3526	άργει Χιον από 11 Σεπτ. 1957
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλόπα»	54	18717	διπλής Γιβραλτάρ 25 'Απρ. διά Φάσ
ΤΖΟΝΝΥ Κ. (λιθάνου)		Δ. Καπότας	30	2047	έφθ. Βιρτουόζον 22 'Απρ.
ΤΙΝΑ ΘΝΑΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτούς»	53	27853	άνεχ. Μπουένος Αύρες 17 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΤΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	έφθ. Βαλτιμόρην 10 'Απρ.
ΤΙΡΥΝΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	άνεχ. Χούλι 16 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΤΟΥΑ Ν. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	εις Αμβέρσαν από 24 'Ιαν.
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόλα»	57	24027	άργει Κυνόσουραν από 10 Μαρτ. 1958
ΤΣΑΝΕΣΚΟΥΛΦ (λ.δ.)		έτ. «Κοντινεντάλ»	29	5949	άνεχ. Πέρσα. Κόλπον 16 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΤΡΑΝΕΚΑΡΙΜΠ (λ.)		έτ. «Τρανσιάσων»	31	8933	άργει Συρακούνας από 28 'Ιαν. 1958
ΤΡΑΝΕΣΚΑΣΤΩΡ (ονδ. δ.)		έτ. «Ιντερμάρες»	30	9097	άργει Συρακούνας από 10 Φεβρ. 1958
ΤΡΑΝΕΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)		έτ. Γ. Κουλουκουντής	44	7299	έφθ. Οζάκαν 17 'Απρ.
ΤΡΑΝΕΜΑΡΣ (λ. δ.)		έτ. «Τρανσατλάντικη»	43	9474	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 14 'Απρ. διά Καριπίτο
ΤΡΑΝΕΣΠΙΟΝΙΡ (λιθ.)		έλληνικά συμφέροντα	28	7388	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 16 'Απρ.
ΤΡΑΝΣΠΟΛΟΥΣ (δ.)		έτ. «Τρανακόστωρ»	30	9100	άργει Ρίθερ Στόρος από 22 'Ιαν. 1958
ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (λ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	άργει Σεμερούηγκε από 19 Νοεμ.
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.δ.)		έτ. «Τρίνιτυ»	44	10584	άνεχ. Ν. Ύόρκην 26 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΡΕ.ΓΙΝΤΕΡ (λ.δ.)		έλληνικά συμφέροντα	36	7096	άνεχ. Θιούταν Τρουθίλο 15 'Απρ. διά Λάς Πιέντρας
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.)		έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	άργει Κυνόσουραν από 8 Σεπτ.
ΤΡΙΤΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κένυον»	45	10603	άνεχ. Ν. Ύόρκην 17 'Απρ. διά Λάς Πιέντρας
ΤΕΑ					
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεριντιάνα»	20	4028	άνεχ. Λονδίνον 24 'Απρ. διά Τάμπαν
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. Κυπριανού	18	5285	άργει Κυνόσουραν από 24 'Ιουλ. 1957
ΤΥΧΑ		έτ. Κυπριανού	18	5729	άργει Κυνόσουραν από 8 Μαρτ. 1958
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)		έτ. «Ρούαγιαλ»	42	7035	άργει Μπρούζες από 1 Αύγ.
ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.δ.)		έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Ντώρμπαν 21 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Βίγκι	59	25300	άργει Κιέλον
ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7132	άργει Σεμερούηγκε από 25 'Ιαν. 1958
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μίρμπινν»	57	21910	διπλής Γιβραλτάρ 26 'Απρ. διά Λίθανον
ΦΑΤΙΝΑ (λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7263	άνεχ. Λισαδάνων 25 'Απρ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (λιθ.)		έτ. «Αργύρης	17	1875	άργει Αργοστόλιον από 1 Μαρτ. 1958
ΦΙΟΙΣΒΟΣ ΙΙ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7140	άργει Κάρλοχομν από 28 Μαρτ. 1958
ΦΙΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7208	άνεχ. Γκότεμπουργκ 17 'Απρ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΦΙΩΡΑ Α. (λιθάνου)		έτ. «Οσεαν Γουαϊνς»	36	2642	εις Ντακάρ, ύπο παραλαβήν
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	36	1288	άνεχ. Μοντεβίδεο 5 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΦΟΥΛΜΑΡ (λ.)		έτ. «Κάλντελ»	44	10983	άργει Σεμερούηγκε από 15 Μαρτ. 1958
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	άργει Μόμπιλ από 12 Αύγ. 1957
ΦΥΤΟΥΛΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	άργει Σύρον από 15 Σεπτ. 1957
ΧΑΛΣΥΟΝ ΜΕΝΤ (λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7029	έφθ. Αλεξάνδρειαν 20 'Απρ.
ΧΑΡΡΙΕΡ (λιθ.)		έτ. «Μέντη»	40	1548	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 7 'Ιαν. 1958
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7030	
ΧΑΤΖΗΣΑΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	διπλής Σουέζ 24 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΧΕΡΑΛΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10583	άνεχ. Χούντον 7 'Απρ. διά Καράτοι
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΖ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθαμη»	43	7242	έφθ. Σορέλ 19 'Απρ.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιερωτή»	43	7182	άργει Τεργέστην από 10 'Ιαν. 1958
ΧΟΚ		έτ. «Οσεαν Τράνσοπορτ»	38	9403	άργει Καλάμας από 23 Φεβρ.
ΧΟΥΔΟΣΩΝ ΡΙΒΕΡ (λ.)		έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7127	άργει Σεμερούηγκε από 2 Σεπτ.
ΧΡΗΣΤΟΣ (λ.)		έτ. «Ιντερναριοναλ»	42	7092	εις Τεργέστην από 1 Δεκ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιόνι	44	7150	άργει Βαλτιμόρην από 21 'Ιαν. 1958
ΧΡΥΣ (λ.)		έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	άνεχ. Κουρασάο 20 'Απρ. διά Μαρακάιμπο
ΧΡΥΣ Χ. (λ.)		έτ. «Γκράουντη»	43	7258	έφθ. Καλκούταν 9 'Απρ.
ΧΡΥΣΑΝΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούινδωρ»	43	7243	διπλής Σουέζ 23 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΧΡΥΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Σιππερό»	55	23930	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 27 'Απρ. διά Βενεζουέλαν
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. Γιαδάταν 23 'Απρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΟΚΕΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαϊκη»	44	7256	άργει Αμπελάκι από 8 Δεκ. 1957
ΟΚΕΑΝΙΣ (λ.)		έτ. «Τρανσοτεσάνικα»	42	7084	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 22 Δεκ.
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόμπλον τέ Όρο»	40	7188	άνεχ. Χάρων 13 'Απρ. διά Πενσακόλαν

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.

ΤΑ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΑ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1958

Η ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ κ. ΔΗΜ. ΧΕΛΜΗ

Την 25ην Απριλίου έγενετο η έτη-σιος τακτική Γενική Συνέλευσις τών μετοχών της 'Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος κατά την όποιαν ο Διοικητής αυτής κ. Δημ. Χέλμης άνεπτυξε την έκθεσίν του έπειτα τών πεπραγμένων του 'Ιδρυματος κατά τό 1958. Εύρειαν περίληψην της έν λόγω έκθεσεών του κ. Χέλμη δημοσιεύουμεν κατωτέρω :

Kύριοι Μέτοχοι,

Προβαίνοντες σήμερον εις τὸν ἀπολογισμὸν τῶν πεπραγμένων τοῦ παρελθόντος ἔτους, εἰμέθα εἰς τὴν εὐχάριστον νέστιν νὰ διαπιστώσωμεν διτὶ τὸ 1958 ὑπῆρξε καὶ πάλι ἔτος προδόσου διὰ τὴν ἐλληνικὴν οἰκουμένιαν. Ὑπῆρξεν ἐπίσης ἔτος προδόσου τῆς πιστωτικῆς ἀγορᾶς καὶ περαιτέρω ἀναπτύξεως τῶν ἐργασιῶν τῆς ἡμετέρου Τραπέζης. Η ἀπὸ ἔτων ση-

Η ἐπιθράδυνσις τῆς παραγωγῆς εἰς τὰς δύο ισχυρότερας οἰκονομικές περιοχές του κόσμου, τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας την Ἀμερικής καὶ τὴν Δυτικήν Εὐρώπην, ἐπέδρασε ππωτικῶς, ὡς ἦτο φυσικόν, ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ύλῶν γενικῶς καὶ συνεπέλεσεν εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῶν συνθήκων ὑφέσεως, Ιδίως εἰς τὰς ἐκτὸς τῆς Εὐρώπης διλήγωτερον ἀντιπυμένας περιοχάς, τὰς προμηθευούσας γεωργικά καὶ μεταλλευτικά προϊόντα εἰς τὰς βιομηχανικὰς χώρας τοῦ Δυτικού κόσμου. Οὕτω, κατά τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ 1958 ἡ οἰκονομικὴ ὑφεσις εἶχεν ἔξαπλωθή εἰς δόλοκληρον σχεδὸν τὸν ἐκτὸς τοῦ Ἀνατολικού Συνασπισμοῦ κόσμον, ἄν καὶ μὲ διάφορον βαθμὸν ἐντάσεως καὶ ποικίλας ἐκδηλώσεις.

Η ΥΦΕΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ

ΝΑΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ
‘Επάνθησες είς τάς ‘Ηνωμένας Πολιτείας ἔξεδηλώθη καλλον ἀποτόμως καὶ ἐλαύνε ταχέως ώρισμένας διαστάσεις, ἀντίθετας ἡ διάρκειά της ὑπῆρξε σχετικῶς δραχεῖα.

Συνολικώς, ἡ ὑφεσις είς τάς ‘Ηνωμένας Πολιτείας τῆς ‘Αμερικῆς διήρκεσεν δλιγάντερον τοῦ ἔτους, ἀν καὶ θά πρέπει νά σημειωθῇ ὅτι, παρά τὴν ἀπό τῆς ἀνοίξεως τοῦ ἔτους 1958 ἀνάκαμψιν καὶ τὴν παρατηρουμένην ἔκτοτε αὔξησην τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος, ἡ παραγωγή καὶ ίδιως ἡ ἀπασχόλησης ὑπέλειπον ἀκόμη κατά τάς ἀρχὰς τοῦ ἔτους 1959 τῶν πρὸ τῆς ὑφέσεως ἐπιπέδων.

Χαρακτηριστικόν τῆς κάμψεως ὑπῆρξεν ἢ μείωσις τῆς δραστηριότητος τῶν βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων συνεπείᾳ συσσωρευθέντων ἀποθέματος ἢ – πλέοντας ἐν τῷ

μάτων, ἐνῷ τα εισοδηματα εν τῷ συνόλῳ των, ὡς καὶ ή κατανάλωσις, διετηρήθησαν εἰς τὰ πρὸ τῆς ὑφέσε-

ως ἐπίπεδα. Σημαντικὸν εἶναι ὅτι αἱ ἔξελίξεις εἰς τὴν Ἡνωμένας Πολιτείας τῆς Ἀμερικῆς δὲν προεκάθεσσον συναλλαγματικὰ δυσχερείασι εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην. Ἡ διατήρησις τῶν ἀμερικανικῶν εἰσαγωγῶν ἔτοιμων προϊόντων εἰς τὰ πρὸ τῆς ὑφέσεως ἐπίπεδα καὶ ἡ συνεχισθεῖσα ἁξιωματικὴ ἀμερικανικὴ κεφαλαιαὶ αἱ συνέβαλεν, ἀστεῖ, ἀντὶ νῦ σημειώθη εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην στενότης δολαρίων, νὰ μειωθοῦν τὰ συναλλαγματικὰ ἀποθέματα τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς. Ἡ μῇ δημιουργίᾳ προβλήματος διλαρίου κατά τὸ 1958 ἀναμφισβήτητος στην επικράτεια τῶν Ἑντσαπιῶν τῆς

φεστιβαλ εις την Συντήρη Ευρώπης και άπειρε φεύ που την δάναγκην λήψεως εύρυτέρων μέτρων προστασίας των συναλλαγματικών άποθεμάτων, τα οποία θά είχον έπιπρεψάει περαιτέρω δυσμενείς τά επίπεδα παραγωγής και άπαγχολήσεως.

Η ΥΦΕΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΥΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ

- Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ παρελθόντος
- τος ἔτους ή διομήχανική παραγωγή
- εἰς τὴν Δυτικήν Εὐρώπην ἐν τῷ συγκριτικῷ
- νόλω της ἔξικολούθει νά κινήται εἰς
- ἐπίπεδα ἐλαφρώς υψηλότερα ἐν συγκριτικῷ
- κρίσει πρὸς τὴν ἀντίστοιχον περίοδον τοῦ ἔτους 1957, περὶ τὰ μέσα
- διώμως τοῦ 1958 εἶχε πλέον σημειώσεις

ώσει μη ἐποχιακής φύσεως καμφίνης έναντι τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους καὶ στα στιμότητα έναντι τοῦ 1957. Ἐξελίξεις ἀναλόγους πρὸς τὴν βιομηχανική παραγωγὴν παρουσίασεν ἡ ἀπασχόλησις, ὅλλα τὸ πρόδηλημα οὐδέποτε κατέστη ὁξύ, λόγω τῆς ἐπικρατούσης πρὸ τῆς ψέσεως πλήρους ἀπασχολήσεως. Εἰς τὴν παράτασιν τῆς ψέσεως συνέβαλεν ἡ διαιρέσθωσις δυστεμών ἐν γένει κλιματικῶν συνθηκῶν, λόγῳ τῶν ὅποιων αἱ ἑσσοδειαὶ εἰς τὰς περισσότερας εὐρωπαϊκάς χώρας, ἔχασερεις τῆς Ιταλίας καὶ τῆς Τουρκίας, ὑπῆρξαν κατώτερα τὸ 1958 ἐν συγκρίσει πρὸ τὸ 1957.

Η οικονομική ύφεσης είς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην δὲν ἔξεδηλῶθι ταυτοχρόνως είς ὅλας τὰς χώρας τῆς περιοχῆς, οὔτε καὶ ἡ κολούθησε πάντοτε τὴν αὐτὴν πορείαν εἰς ἑκάστην τούτων. Χρονικῶς πρησγήθη ἡ ἐκδήλωσις τῆς ύφεσεως εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, ὅπου ἥδη ἀπὸ τοῦ ἑτούς 1956 ἡ διοικητικὴ παραγωγὴ εἶχεν οὐσιαστικῶς περιέλθει εἰς στασιμότητα, συνεπείᾳ τῆς ἀκολουθηθείσης περιοριστικῆς πολιτικῆς πρὸς ἀντιμετώπισιν συναλλαγματικῶν δυσχερειῶν. Εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν ὁ ρυθμὸς ἀνόδου, ὁ ὄποιος εἶχεν ἥδη ἐλαφρῶς καμφθῆ τὸ 1957, ἐμειώθη περαιτέρω σοβαρῶς τὸ 1958, ἐν τῷ συνόλῳ τῆς ὅμως ἡ δραστηριότης παρέμεινε τὸ 1958 εἰς ἐπίπεδο ἐλαφρῶς ὑψηλότερο ἐννοντι τὸ 1957. Εἰς τὴν Γαλλίαν καὶ εἰς τὴν Ἰταλίαν ἡ τάσις αὐξήσεως τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς διετηρήθη ἐπὶ μακρότερον, ἀπὸ τοῦ θέρους ὅμως τοῦ παρελθόντος ἔτους ἀνεκόπτη.

γίαν τῆς συναφθείσης κατὰ τὸ 1955 Εύρωπαικῆς Νομισματικῆς Συμφωνίας ἀπέτελουν μίαν τῶν οὐσιωδῶν προϋποθέσεων τῆς ἐπίδικωμένης ὑπὸ τὴν μίαν ἡ τὴν ἀλλην μορφὴν οἰκονομικῆς ἐνοποίησεως τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ, μολονότι ληφθεῖσαι ἀνέχαρτή τως, θὰ πρέπει νὰ τοποθετηθούν εἰς τὰ πλαίσια αὐτῆς. Ὡς γνωστόν, ἀποφασιστικὸν δῆμα πρὸς τὸν πληρεστέραν οἰκονομικὴν ἐνοποίησην τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἐπραγματοποιήθη διὰ τῆς ὑπογραφῆς τὸν Μάρτιον 1957 τῆς Συνθῆκης τῆς Ρώμης, ἡτις ἐδημιούργησε τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοινότητα τῶν "Ἐξ (Γαλλία, Γερμανία, Ἰταλία, Βέλγιον, Ὀλλανδία, Λουξεμβούργον), τεθεῖσα εἰς ἐφαρμογὴν ἀπὸ Ἰησού Ιανουαρίου 1959. Ἡ δημιουργία εύρυτερου οἰκονομικοῦ χώρου εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, ἡ δημοικεία εύθὺς σχεδόν μετὰ τὴν λήξιν τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου ἐπεδιώχθη κατὰ διαφόρους τρόπους καὶ διὰ διαδοχικῶν προσεγγίσεων, ὁ-

Από έτους σχεδόν ή άμερικανική οικονομία είσπλατη πλέον είς τό διάδιον τής άνακαμψεως και έμφανιζεται Ισθείσα. Αντιθέτως κατό το αύτο διάστημα έξηπλωθή και ένετάθη η υφεσις είς την Δυτικήν Εύρωπην.

Η ΜΕΤΑΤΡΕΨΙΜΟΤΗΣ ΚΑΙ Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΝΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

πηρέν αντικείμενον ουσιών και επιπλέον διαπραγματεύεων καθ' ληγή την διάρκειαν του έτους 1958.

Σκοπός των διεξαχθεισών είς τά πλαίσια τού 'Οργανισμού Εύρωπαι-κής Οικονομικής Συνεργασίας διασ- πραγματεύεων ήτοι έ διεύρυνση τής συνεργασίας τών έξι χωρών τής Κοινής Αγορᾶς μετά τών ύπολοι- πων χωρών τής Δυτικής Εύρωπης.

Παρά την οικονομικήν ύφεσιν, και μάλιστα είς έποχήν πλήρους έκδηλωσεώς της, συνεπελέσθη τάς τελευταίας ήμερας τού παρελθόντος έτους Ιστορίας δήμας πρός τὴν κατεύθυνσιν τῆς ἀπελευθέρωσεως τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν διὰ τῆς τυπικῆς καθιερώσεως μερικῆς μετατρεψιμότητος τῶν νομισμάτων των ὑπό δέκα χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Ή εὐνοϊκή διὰ τὰς δυτικοευρωπαϊκὰς οἰκονομίας ἔξελιξις τῶν συναλλαγῶν μετά τῆς περιοχῆς τού δολαρίου κατά τὸ 1958 ἐπέταχνε τὴν λήψιν τῆς ἀποφάσεως καθιερώσεως τῆς μετατρεψιμότητος. Παρ' δόλον ὅτι ἡ μετατρεψιμότης ἴσχυε κατὰ μέγα μέρος ἡδη ἀπό μακρού εἰς τὰς περισσότερας δυτικοευρωπαϊκὰς χώρας, ή τυπική καθιέρωσίς της πρέπει νά ἐρμηνευθῇ ώς ἔκδηλωσις τῆς ἀποφασιστικότητος μιᾶς τῶν οικονομικῶν ισχυροτέρων ζωνῶν τοῦ κόσμου, ὅπως αὕτη προχωρήσῃ εἰς στενωτέραν συνεργασίαν ἐπὶ ὑπερθυμικοῦ ἐπιπέδου, τόσον ἐντὸς τῆς περιοχῆς, δύον καὶ ἔναντι τῆς περι-

Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟ- ΝΟΜΙΑΣ

Ἡ ὑφεσίς καὶ τὸ Ἰσοζύγιον ἔξωτερικῶν πληρωμῶν

Οι αντίκτυποι της άρξαμένης είς τάς χώρας τού Δυτικού κόσμου άπό τών μέσων τού έτους 1957 οίκονομικής υφέσεως έγένοντο αισθητοί και είς την 'Ελλάδα, όλα με ποιάν τινα καθυστέροσιν, έκδηλωθήντες πλήρως μετά τήν έναρξην τού παρελθόντος έτους. Τὸ τιθέμενον ἐν προκειμένῳ ἔρωπτα είναι ἔαν τῷ συνόλῳ τοῦ το καθαρὸν ἀποτέλεσμα τῶν ἀντικτύπων τούτων ὑπῆρξεν εὐμενές η δυσμενές. Σκόπιουν είναι νὰ ἐπιμεινὴ τις ἐπὶ τοῦ ἔρωτήματος τούτου, ἵνα ἀφ' ἐνὸς μὲν ἐκτιμηθῇ η εὐ-αισθησία τῆς ἐλληνικῆς οίκονομιας ἔναντι ἀντιξών διειδών οίκονομικών ἔξειλίσεων, ἀφ' ἐπέρου δὲ ἀπομονωθῶν αἱ ἑκ τῆς ἔξωτερικού ἐπιδράσεις ἐπὶ τῆς διαμορφώσεως τῶν οἰκονομικῶν μεγεθῶν κατὰ τὸ έτος 1958.

διειδής ὑφεσις ήμποδίσε τὴν αὔξησιν τῶν ἔξαγωγῶν, ίδιως πρὸς τὰς δυτικούς ερωπαϊκάς ἀγοράς, καὶ ἐστέρησε τοιουτούρπως τὴν 'Ἐλλάδα προσθέτων συναλλαγματικῶν πόρων. Κατ' ἀρχὴν πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι αἱ ἔξαγωγαὶ ηγεμόνησαν τὸ 1958 κατὰ 20 ἑκατ. δολ., όλα πλέον τοῦ ἡμίσεος τῆς αὐξήσεως ταύτης ὁφείλεται εἰς ἔκτακτον ὕγραν ἀπὸ τὴν Γαλλίαν οἵνων πρὸς συμπλήρωσιν τῆς ἀνεπαρκούς ἑσοδίας τῆς. Θά ἡδύνατο, ὡς ἐκ τούτου, νὰ γίνῃ λόγος περὶ συνεχίζομένης σχετικῆς στασιμότητος τῶν ἔξαγωγῶν κατὰ τὸ παρελθόν έτους. Σημασίαν ὅμως ἐν προκειμένῳ ἔχει ὅτι συστάρεσται ἀπόθεμάτων ἔξαγωγίμων γεωργικῶν προϊόντων ἑσοδίας 1958) 1958 δὲν παρετήρηθ. 'Εκτὸς ἀπὸ τὰς συνήθεις κατ' ἔτος γανωμένου εἰσαγωγικού ἔμπορου καὶ τοῦ καταναλωτικού κοινού τῶν ἀγορῶν τούτων.

'Ἄλλ' ἔαν τῆς εἰς ἀξιόλογον ἔκτασιν διεύρυνσεως τῶν ἔξαγωγῶν μας εἰς τὰς δυτικάς ἀγοράς εἶναι ἀνάγκη νὰ προηγηθούν ριζικαὶ μεταβολαὶ εἰς ὅλα τὰ στάδια τῆς διαδικασίας, ἀπὸ τῆς προπαρασκευῆς τῆς παραγωγῆς μέχρι τῆς τελικῆς διάθεσεως τῶν ἔξαγωγίμων γεωργικῶν μας προϊόντων, τὰ ἀνασχετικὰ αἰτία τῆς αὐξήσεως τῶν ἔξαγωγῶν μας πρὸς τὸν ὑπόλοιπον κόσμον εἶναι ἄλλης φύσεως. Εἰς πολλὰς ἔξινας ἀγοράς τὰ ἐλληνικὰ προϊόντα παραμένουν εἰσέτι ἀγνωστα, ἐλλειπεῖσαν εἴτε ἐπάρκονται καὶ καταλήγουν διαφημίσεως, εἴτε μονίμων καὶ συμβατικῶν καθιερωμένων ἐμπορικῶν σχέσεων. Εἰς ἄλλας, παρὰ τὴν σύρισμένων πλευρῶν του προβλήματος. Εἶναι δὲ ἔξαιρετικῶς εὐχάριστος ἡ ἐκδηλουμένη τελευταίως κυριερνητική δραστηριότης πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς ὄργανησεως τῆς ἔξαγωγικῆς προσπαθείας διὰ τῆς συστηματικῆς διερευνήσεως τῶν ξένων ἀγορῶν καὶ διὰ τῆς δημιουργίας εἰς τὸ ἔσωτερικὸν τῶν ἀπαραιτήτων προϋποθέσεων.

* Ο αντίκτυπος της διεθνούς υφέσεως αναμφισβήτητως ύπηρξε δυσμενής επί τών άδηλων πόρων. 'Ενώ ούτι ούτι επί σειράν έταν ένεφάνιζον σταθερών και σημαντική αύξησην, ούτι άποδουν κατά το 1957 ο σημαντικότερος έν συγκρίσει πρός τάς έξαγωγάς παράγων είσροης συναλλάγματος, κατά το 1958 όχι μόνον δὲν ήχθησαν περαιτέρω, άλλα παρουσιάσαν μικράν μείωσιν, άνελθούνταν εις 18 έκατ. δολ., ή 7,7%. 'Ιδια πειρατέως έκαμψθησαν τὰ έμβασματα ναυτιλούμενων, συνεπείς τῆς ένταθείσης ναυτιλιακής κρίσεως, ένώ πό τουριστικὸ συνάλλαγμα και τά μεταναστευτικά έμβασματα, ως ίδια πειρατέως έπιπρεψόμενα από τὴν έξελιξιν τῶν έισθμάτων εἰς τὰς χώρας από τὰς όποιας προέρχονται οι πειριγηταὶ και εύρισκονται ἐγκαθούσιμοι. "Ελληνες μετανάσται, γαρέμενων εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ 1957 συμπτωματικάς δυσχερείας, τὰς διποίας συναντῷ πλήρης διάθεσις ώρισμένων εἰδῶν, τὰ έξαγωγιμα γεωργικὰ προϊόντα πάτερφορθήσαν κανονικής ἀπό τὰς ξένας ἀγοράς. Έξαριστον αποτελούν τὰ καταστάντα έξαγωγιμα κατά τὴν διανυσμένην περίοδον καπνὸν ἑσδείας 1957, τῶν όποιών δημια ἡ ἀδυναμία διαθέσεως πρέπει νά αποδιθῇ εἰς αἵτια ἀνέξαρτη τὰν οἰκονομικῶν ἔξελιξεων εἰς τὰς Δυτικὰς χώρας και συγκεκριμένως εἰς τὸ μέγα ϊψος τῆς παραγωγῆς και εἰς τὴν ἀνώμαλον ποιοτικὴν σύνθεσίν της.

Η ΚΑΤΑ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΘ Ε-
ΣΑΙΕΙΣ ΤΟΝ ΕΞΑΓΟΣ

ΣΕΛΙΤΣΙ ΤΙΣΝ ΕΞΑΙ ΣΩ ΣΩΝ
'Η στασιμότης ζήθεν τών έξαγωγών γεωργικών προϊόντων κατά δάσιν δφείλεται εις τὴν μὴ περαιτέρω αὔξησιν τῆς ἔγχωρίου παραγωγῆς. Τούτο δὲν σημαίνει βεβαίως, ὅτι ἡ ηγήσημένη προσφορά ἔξαγωγίμων γεωργικών προϊόντων θὰ εὔρισκεν παραδίπποτε ἔξησφαλισμένη διάθεσιν εἰς τὰς δυτικοευρωπαϊκὰς ἀγοράς. 'Η δυνατότητα διευρύνσεως τῶν γεωργικῶν ἔξαγωγῶν μας πρὸς τὰς ἔξειληγμένας καὶ ἀπαιτητικάς ἀγορὰς τοῦ Δυτικού κόσμου δὲ ήτο σφάλμα νῦν ἀποδοθῆ εἰς τὴν ιδηλωθεῖσαν οἰκονομικήν ὑφεσιν, σφάλμα δυνάμενον μάλιστα νὰ ἀποδῷ μοιραίον διὰ τὴν μελλοντικὴν ἀπάντυξιν τῆς ἔξαγωγικῆς μας προσταθείας. Είναι, νομίζομεν, ἀπαραίτητο νὲ καταπονθῆ ὅπτι οἱ λόγοι πηρέν εἰς τὴν διατήρησιν τῆς σταθερότητος τοῦ ἐπιπέδου τῶν ἑστωτερικῶν τιμῶν, παρὰ τὰς χορηγηθείσας τὸ παρελθόν ἔτος σχετικῶν σημαντικὰς αὐξήσεις τῶν κατωτέρων ίδιως ἀμοιδῶν. 'Εξ ἄλλου, η διενέργεια ύπὸ τῆς Ἑλληνικῆς βιομηχανίας εἰς δῶλας ἀσήμαντον ἔκτασιν ἔξαγωγῶν ἀφίνει ταύτην ἀνεπτρέαστον, ἀμέσως τούλαχιστον, ἀπὸ ἐνδεχομένην χαλάρωσιν τῆς διεθνούς ζητήσεως βιομηχανικῶν προϊόντων. Βεβαίως, δὲ ἀντίτυπος μιᾶς διεθνούς ὑφέσεως ἐπὶ τῆς ἔγχωρίου βιομηχανικῆς παραγωγῆς θὰ ἥδην αποδοθῇ ἐκδηλωθῆ ἐμέμεσως. 'Εάν ἐμειούντο οὐσιαδῶς τὰ εἰσοδήματα τῶν ἀπασχολούμενών εἰς τὴν παραγωγὴν ἀγαθῶν καὶ εἰς τὴν προσφοράν ὑπηρεσῶν προορι-

Η ανάπτυξις του έξαγωγικού έμπορίου της Έλλάδος θα πρέπει να αποτελέσει μίαν τών κυριωτέρων, πρώτης δε χρονικής προτεραιότητος, έπιδιάξεων της οικονομικής πολιτικής, όχι μόνον διότι θα άπομακρύνη τους κινδύνους ανατροπής του ισοζυγίου των έξωτερικών συναλλαγών μας και δημιουργίας συναλλαγμάτων μειωτικών κατά την διάρκειαν της προσφάτου διεθνούς υφέσεως, ή δε μείωσης τών έπου ζωτικού διέσοδημάτων αντεπορσώπουσεν έλαχιστον ποσοστόν της συνοικικώς διαμορφουμένης ζητήσεως.

‘Ανάπτυξις τῶν ἔξαγωγῶν εἰς ροηγμένας ἀγόρας τοῦ τύπου τῶν υπικών, ιδίως ἐν δψει τοῦ ἐντεινούνου ἀνταγωνισμοῦ τῶν παραγουών δμεοιδῆ πρὸς τὰ ἐλληνικὰ προϊστάχωρῶν τῆς Μεσογείου, προϋπότεται ἀπαραίτητως ἀνταπόκρισιν ὑπηρηφανῶν συνθηκῶν παραγωγῆς καὶ διεγωγῆς τοῦ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου ρός τὰς διεθνεῖς. Τούτο σημαίνει μιθυργάμμισιν τῶν τιμῶν προσφορᾶς πρὸς τὰς τῶν ἀνταγωνιστῶν δύναται νά ἀποτελέσῃ τὸ μέσον περαιτέρω ἀναπτύξεως καὶ ὄρθρογιστικωτέρας διαρθρώσεως τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς, συνεπῶς δὲ αὐξῆσεως τῆς ἀπασχολήσεως καὶ ἀνύψωσεως τῶν εἰσδημάτων καὶ τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου τῆς πολυπληθεστέρας παραγωγικῆς τάξεως. Ἡ σημασία τῆς αὐξήσεως τῆς ξένης ζητήσεως ἐλληνικῶν προϊόντων ὡς διεθνικοῦ παράργοντος ἀναπτύξεως τῆς οἰκονομίας μας εἶναι ἀποφασιστική καὶ πρέπει νά υπογραμμισθῇ δλως λογικοῦ.

λαστικότητος ζητήσεως, άλλα όποια προσπάθειαί αι καταβαλλόμεναι υπό τών προηγμένων ποικιλία νησιών, τών οποίων ή έκ τού έξωπερικού ζητήσης άπειδείχθη, με έξαρσην τα μεταλλεύματα, άρκουντως σταθερά. "Άλλωστε, έκαστον τών προϊόντων τούτων άντιπροσωπεύει μικρόν μόνον ποσοστὸν τῆς διεθνούς ζητήσεως και συνεπώς η διάθεσή του δὲν συναντά συνήθως άνυπερβλήτους δυσχερείας. Έξ αλλού, η άξια τών έξαγωγών άντιπροσωπεύει δλιγάτερον τού 10% τού άκαθαρίστου εθνικού προϊόντος, ώστε μικρά μεταβολή των, ίδιως προσωρινής μορφής, νὰ μη δύναται νὰ έπερεάσῃ άποφασιστικώς τὸ θυμός τού έθνικού είσοδηματος.

"Άλλ' έαν η σχέσις τού έξαγωγής μη τημάτος τῆς έθνικής παραγωγής πρὸς τὴν συνολική δραστηριότητα τῆς έλληνικής οικονομίας εἶναι τοιαύτη, ώστε νὰ τὴν καθιστᾶ δλιγάτερον εύασθθητὸν ἀπὸ άντιδούς έξελιξεις τῆς διεθνούς συγκυρίας, περιορίζει ἐπίσης τὰς δυνατότητας αὐτῆς, οπως παρακολουθῇ καὶ ἐπωφελήται πλήρως εύοντικῶν έξωτερικῶν έξελιξεων. Οὔτε η ἀνάπτυξις καὶ ἑντατικοποίησης τῶν καλλιεργειῶν καὶ η διαφοροποίησης τῶν γεωργικῶν έξαγωγών δύναται μόνη — σον καὶ ὃν εἰναι, ὡς ἔλεχθη προηγουμένης ἐπιθυμητῆ — νὰ λύση πλήρως καὶ θριστικῶς τὰ μεγάλα προβλήματα τῆς έλληνικής οικονομίας. Διὰ τὴν μόνιμον βελτίωσιν τού έθνικού είσοδηματος καὶ τὴν έξασφάλισην παραγωγής ἀπασχολήσεως εἰς τὸ σύνολον τού ἔργατικού δυναμικού, δὲν ἀρκεῖ η άξησης τῆς παραγωγῆς ὑπὸ τὴν παρούσαν τῆς διάρθρωσιν. Ἐπιβεβλημένη καθιστάται η ἀνασύνθεσης τῆς έλληνικής οικονομίας, ἀναπτυσσομένων τῶν κλάδων, τῶν οποίων η δραστηριότης έξασφαλίζει τὴν συνεχῆ τροφοδότησί της, ἐκδηλουμένης μιας ἀδιάρπητης παραγωγής ἀνισχύσεως τῆς ζητήσεως. Τοῦτο, ὡς εἰκός, σημαίνει ριζικήν μεταβολὴν τού ρόλου τῆς βιομηχανίας, η δραστηριότης τῆς οποίας ἀντί, ὡς μέχρι τοῦδε, νὰ παραμετί παθητική καὶ νὰ ἀκολουθῇ ἀπλῶς τὴν πρωτογενή παραγωγήν, θὰ πρέπει νὰ καταστῆ δυναμική, ἀσκούστα αὐτόνομον ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ὄλης οικονομίας.

"Εὖν θρῶς ἐπειδώκετο ἀπὸ τῶν προπολεμικῶν ἥδη ἔτῶν ή ἔκδιομηχάνισις τῆς Χώρας, ὡς ἀποτελούσα τὴν κινδικὴν λύσιν τού πληθυσμού προβλήματος, αἱ πρόσφατοι

κοῦ κόσμου καὶ τοῦ 'Ανατολικοῦ Συνασπισμοῦ εὐλόγως δύναται νὰ ἀναμένεται ὅτι θὰ σημάνῃ τὴν ἔναρξιν μιᾶς περιόδου διευρυνομένων ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν μεταξὺ τῶν δύο τούτων περιοχῶν. Τέλος, αἱ συστηματικαὶ προσπάθειαὶ τῶν προϋποθέσεων ἀναδιαρθρώσεως τῆς ἐλληνικῆς οικονομίας, μὲ δάσιον τὴν διομηχανικήν ἀνάπτυξιν. "Άλλως, ἀπειλεῖται, νὰ καταταγῇ καὶ νὰ παραμείνῃ θριστικῶς ή 'Ελλάς μεταξὺ τῶν οικονομικῶν καθιστερημένων χωρῶν τού κόσμου. Βραδύτης δὲ περὶ τὴν δημιουργίαν τῶν προϋποθέσεων ἔκδιομηχάνισεως θέλει καταστῆσει, προϊόντος τοῦ χρόνου, συνεχῶς δυσχερεστέρων καὶ ἀπαιτητικωτέρων εἰς θυσίας τὴν ἐπίτευξιν τού ἔπιδιοντος σκοποῦ.

Η ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ

Πλεῖσται ἴνδειξεις διαγράφονται, ὅτι προσεχῶς, ὅσως δὲ λίαν συντόμως θὰ πραστάσων μάρτυρες μιᾶς ἀξιολόγου καὶ ἐπιταχυνομένης άξησης τῆς διεθνούς παραγωγῆς καὶ τῶν εἰσοδημάτων, συνεπῶς δὲ καὶ τῆς ζητήσεως, τὴν οποίαν θέλει συνοδεύει ἐπέκτασις τῶν διεθνῶν ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν ἐπὶ αἰσθητῶν εὐρυτέρων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ παρελθόν, δύσεως. Τὸ τέλος τῆς οικονομικῆς ύψεσεως, ιδίως μετά τὴν ἀνάκαμψιν εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας τῆς 'Αμερικῆς, προοιωνίζεται σύντομον εἰς τὴν Δυτικήν Εύρωπην. "Η παραγωγὴ καὶ η ζητήσης ἀναμένεται ὅτι θὰ ἐπανεύρουν τὸν ἔντονον ἀνοδικὸν ρυθμὸν τῶν. "Η πρόδειψις αὕτη, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν σταθεροποίησην τῶν νομισματικῶν συνθηκῶν καὶ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς συναλλαγματικῆς θέσεως τῆς περιοχῆς, δημιουργούν μιαν εύοικην προοπτικήν. "Η οικονομική πρόσδοση τῆς Δυτικῆς Εύρωπης εὐλόγως προσδοκᾶται ὅτι θὰ στηριχθῇ εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον ἐπὶ σταθερωτέρων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ παρελθόν, δύσεων. Μακροχρονίων ή οικονομική ἐνοποίησης τῆς Δυτικῆς Εύρωπης, ἡ οποίας ἀναπτυφέκτως θὰ τείνῃ νὰ λάβῃ εὐρυτέρων μορφήν, ἀφοσιώδης δὲ δηγηστὴ εἰς οικονομικήν ἀνθησιν ἀνευ προηγουμένου, τὴν οποίαν θέλει συντηρήσει, μία σωρευτική διακασία ἀναπτυγμένων τῶν εἰσοδημάτων καὶ τῆς ζητήσεως.

"Έξ αλλού, η καλάρωσις τῆς ἐντάσεως εἰς τὰς σχέσεις τού Δυτι-

κοῦ κόσμου καὶ τοῦ 'Ανατολικοῦ Συνασπισμοῦ εὐλόγως δύναται νὰ ἀναμένεται ὅτι θὰ σημάνῃ τὴν ἔναρξιν μιᾶς περιόδου διευρυνομένων ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν μεταξὺ τῶν δύο τούτων περιοχῶν. Τέλος, αἱ συστηματικαὶ προσπάθειαὶ τῶν προϋποθέσεων ἔκδιομηχάνισεως τῆς διεθνούς συγκυρίας ἐπιβάλλει τὴν προσαρμογὴν τῶν ὅρων τῆς ἐγχωρίου παραγωγῆς καὶ τῶν συνηθικῶν διεξαγωγῆς τοῦ έξαγωγικοῦ ἐμπορίου ἐπὶ ἀπολύτως συγχρονισμένης δάσεως, τοῦτο δὲ ἐντὸς τοῦ δραχτέρου δυνατοῦ χρονικοῦ διαστήματος, ώστε νὰ ἐπωφεληθῇ ἐγκαίρως καὶ κατὰ τὸ δυνατὸν πληρέστερον ἡ έλληνική οικονομία τῶν διανοιγμένων δυνατοτήτων. **Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ**

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, κατὰ τὴν διεξαγωγὴν τῶν διαπραγματεύσεων διὰ τὴν ίδρυσιν τῆς Εύρωπαϊκῆς Ζώνης 'Ελευθέρων Συναλλαγῶν, παρεσχέθη καὶ ἀξιοποιήθη ὑπὸ τῆς 'Ελληνικῆς Κυβερνήσεως ή εύκαιριά ὥπως τεθῇ εἰς τοὺς συνεταίρους μας τοῦ 'Οργανισμοῦ Εύρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας κατὰ τρόπον ωλοκληρωμένον καὶ μὲ πάσαν εἰλικρίνειαν ἡ φύσις καὶ ἡ ἔκτασις τοῦ οικονομικοῦ μας προβλήματος. Είναι εύχαριστον, ὅτι τοῦτο ἔτυχε γενική ἀναγνωρίσεως καὶ ὅτι αἱ υπὸ τῆς έλληνικῆς ἀναπτυξιακῆς προσεχείσεων τῶν διεθνῶν διαπραγματεύσεων διὰ τὴν ίδρυσην τῆς Εύρωπαϊκῆς Ζώνης, οὓς ἐπὶ τὸ πλείστον, πρὸς τὴν καλάρωσιν τῆς οικονομικῆς δραστηριότητος εἰς τὰς χώρας τού Δυτικού κόσμου. Κυρία αἰτία της ύπηρξεν η μείωσις τοῦ δύκου τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς, η ὅποια διὰ πρώτην φορά σημειώνεται ἀπὸ τὸ έτος 1954, ὡς καὶ η διάθεσή της εἰς τιμᾶς χαμηλοτέρας κατὰ 4% περίποτο εναντίον τοῦ 1957.

NOMISMATIKAI KAI ΔΗΜΟΣΙΟ NOMIKAI EΞΕΛΙΞΕΙΣ
Αἱ πηγαὶ πληθωριστικῶν πιέσεων, αἱ ὅποιαι εἰς τὸ παρελθόν ἤσαν μόνιμοι παράγοντες ἀσταθείας καὶ ἡτείλουν νὰ ἀνατρέψουν τὴν ἐσωτερικὴν ισορροπίαν, κατόπιν τῶν συτηματικῶν διατάξεων προσπαθείσαν πάντα τὸν πλήρων πόλεμον.

"Οτι η προβληθείσα έλληνική θέσης συνήνησε κατανόησιν, ἀπεδείχθη ἀπὸ τὴν ἐπιτυχῆ περὶ τὰ τέλη τοῦ 1958 ἔκδοσιν τῶν διαπραγματεύσεων μετὰ τῆς Γερμανικῆς Κυβερνήσεως, ἡ μετά τῆς προσπάθειας της εἰς τοὺς συνεταίρους μας τοῦ 'Οργανισμοῦ Εύρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας κατὰ τρόπον ωλοκληρωμένον καὶ μὲ πάσαν εἰλικρίνειαν ἡ φύσις καὶ ἡ ἔκτασις τοῦ οικονομικοῦ μας προβλήματος. Είναι εύχαριστον, ὅτι τοῦτο ἔτυχε γενική ἀναγνωρίσεως καὶ ὅτι αἱ υπὸ τῆς έλληνικῆς ἀναπτυξιακῆς προσεχείσεων τῶν διεθνῶν διαπραγματεύσεων διὰ τὴν ίδρυσην τῆς Εύρωπαϊκῆς Ζώνης, οὓς ἐπὶ τὸ πλείστον, πρὸς τὴν καλάρωσιν τῆς οικονομικῆς δραστηριότητος εἰς τὰς χώρας τού Δυτικού κόσμου. Κυρία αἰτία της ύπηρξεν η μείωσις τοῦ δύκου τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς, η ὅποια διὰ πρώτην φορά σημειώνεται ἀπὸ τὸ έτος 1954, ὡς καὶ η διάθεσή της εἰς τιμᾶς χαμηλοτέρας κατὰ 4% περίποτο εναντίον τοῦ 1957.

"Αἱ ξεπλεύσεις της έλληνικής οικονομίας, μνείας, λόγω τῆς εύοικής ἐπιδράσεως της πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς παγιώσεως τῆς νομισματικῆς σταθερότητος, ἡ ἐντυπωσιακὴ μεταβολή, η ὅποια εἰσηγεῖται στην οικονομική της κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ, τὰς ικανοποιούφοραν.

"Η προσδεutική αὐξησης τῶν πλεονασμάτων τοῦ taktikou προϋπολο-

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ
ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
Αἱ μοναδικαὶ Σχολαὶ ἐν Εζανί
ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑΙ ΤΗΝ ΝΕΩΤΕΡΑΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΗΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΣ ΔΙΑ ΤΩΝ ΜΟΝΑΔΙΚΩΝ
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ

ΡΑΝΤΑΡ· ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ· ΑΣΥΡΜΑΤΩΝ· ΗΧΟΒΟΛΙΣΤΙΚΩΝ·
ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ· ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΤΗΛΕΟΡΑΣΕΩΣ·
ΕΝ ΠΛΗΡΕΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ

Μόνυμα

- 1) ΣΧΟΛΗ ΤΗΛΕΟΡΑΣΕΩΣ
- 2) " ΡΑΔΙΟΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ
- 3) " ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ Ε. Ν
- 4) " ΡΑΔΙΟΤΕΧΝΙΩΝ

Μετεκπαδεύσεων

- 1) ΣΧΟΛΗ ΡΑΝΤΑΡ
- 2) " ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΩΝ ΠΥΞΙΔΩΝ
- 3) " ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗΣ ΗΛ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
- 4) " ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΗΤΩΝ

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 139 Κ ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ 11 * ΤΗΛ: 40·986, 471·041 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

γισμού, διὰ τῶν ὁποίων καλύπτονται αἱ συνεχῶς αὐξανόμεναι δαπάναι διὰ δημοσίας ἐπενδύσεις, ἔχηγε διατὶ ἐπιτυχάντες ἡ προώθησις διευρυνόμενον ἀπὸ ἕτους εἰς ἔτος προγραμματος ἐργών, χωρὶς διαταρακτικαὶ ἐπιδράσεις ἐπὶ τῆς νομισματικῆς σταθερτήτος.

Ἡ κάμψις τῶν τιμῶν τῶν ἐκ τοῦ ἑξωτερικοῦ ἐμπορευμάτων, ἐν συνδυαμῷ πρὸς τὴν μὴ ἐκδήλωσιν πληθυστικῶν πιέσεων εἰς τὸ ἑξωτερικόν, ὀδήγησεν εἰς αἰσθητὴν χαλάρωσιν τῶν τιμῶν χονδρικῆς πωλήσεως. Ὁ καταρτιζόμενος ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος σχετικὸς τιμάριθμος δεικνύει μείωσιν τοῦ μὲν μέσου ἑτησίου ἐπιπέδου κατὰ 2,4% τὸ 1958, ἔναντι τοῦ 1957, τοῦ δὲ Δεκεμβρίου 1958 κατὰ 1,3% ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς τοῦ 1957. Παρὰ δὲ τὴν μικρὰν ὑψωσιν τῶν τιμαρίθμου κόστους ζωῆς, ἀνελθούσαν εἰς 1,4% προκειμένου περὶ τοῦ μέσου ἑτησίου ἐπιπέδου καὶ εἰς 1,9% προκειμένου περὶ τοῦ μηνὸς Δεκεμβρίου καὶ ὀφειλομένην κυρίων εἰς ἐλεγχομένας τιμάς, εἶναι δύναστον νὰ λεχθῇ ὅτι τὸ ἐπιπέδον τῶν τιμῶν παρέμεινε γενικῶς σταθερώτερον ἐν Ἑλλάδι παρὰ εἰς πολλὰς ἄλλας χώρας, ὅπου τὸ κόστος ζωῆς ηὗξθη περισσότερον.

Ἡ ἔξελιξις τῶν ἐργασῶν τῆς Τραπέζης κατὰ τὸ λήξιν ἔτος ὑπῆρξεν ἡ ἀκόλουθος:

ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ

Αἱ ἐν γένει καταθέσεις παρὰ τῇ Τραπέζῃ, ἀνερχόμεναι ἐν τέλει τοῦ ἑτησίου 1957 εἰς δραχμὰς 6.616 ἑκατ., ἔχοντας ἐν τέλει τοῦ 1958 εἰς δραχμὰς 8.080 ἑκατ., ἥτοι ἐνεφάνισαν αὐξῆσιν 1.464 ἑκατ., αὐξῆσεως κατὰ τὸ προηγούμενον ἑτησίου 2.272 ἑκατ. δραχμῶν. Τὸ σύνολον σχεδὸν τῆς αὐξῆσεως ἐστομέιώθη εἰς τὰ ἐν Ἑλλάδι Καταστήματα τῆς Τραπέζης· πλὴν ποσὸν δραχμῶν 26 ἑκατ., ὅπερ ἀφορᾶ αὐξῆσιν τῶν καταθέσεων τῶν Ὕποκαταστημάτων μας ἑξωτερικοῦ.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν προκύπτει, ὅτι ἐν τῷ συνόλῳ των αἱ καταθέσεις ἐσωτερικοῦ καὶ ἑξωτερικοῦ ἐν τέλει τοῦ 1958 ηὗξθησαν κατὰ ποσοστὸν 22% ἐν σχέσει πρὸς τὸ σύνολον ἐν τέλει τοῦ 1957, ἔναντι ποσοστοῦ αὐξῆσεως 52,5% τοῦ προηγούμενον ἑτησίου ἐν σχέσει πρὸς τὸ ἐν τέλει τοῦ 1956 σύνολον, εἰς ἀπολύτους δὲ ἀριθμοὺς ἡ αὐξῆσις ἀνήλθεν ἀντιστοίχως εἰς ποσὸν δραχμῶν 1.464 ἑκατ., ἔναντι δραχμῶν 2.272 ἐκατομμυρίων.

Εἰδικώτερον ἡ αὐξῆσις τῶν καταθέσεων Ταμειυτηρίου ἐσωτερικοῦ ἀνήλθεν εἰς 37% ἔναντι 125% ἡ δραχμὰς 722 ἑκατ. ἔναντι 1.088 ἐκατομμυρίων.

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΙΣ ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Καὶ κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔτος ἡ Τράπεζα ἀντιμετώπισε τὰς πάσης φύσεως ηὗξημένας τοποθετήσεις τῆς διὰ τὴν τῆς διαθεσίμων, πλὴν μικροῦ ποσοῦ μὴ ὑπερβάντος τὰ 80 ἑκατ. δραχμῶν, διὰ τὸ ἐχρηματοδοτηθεῖν ὑπὸ τὴν εἰδικοὺς δρους χορήγησιν δανείων ἐπὶ κρατικῶν καπνῶν καὶ σίτου.

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΙΣ

Αὗται ἀνήρχοντο τῷ 31ῃ Δεκεμ-

βρίου 1958 εἰς δραχμὰς 6.545 ἑκατ., ἔναντι δραχμῶν 5.309 ἑκατ. ἐν τέλει τοῦ προηγουμένου ἑτησίου 1957, σημειωθείσης αὐξῆσεως ἐντὸς τοῦ ἑτησίου 1958 ἐκ δραχμῶν 1.236 ἑκατ., ἀφορώσης τάς τοποθετήσεις ἑσωτερικοῦ πλὴν ποσοῦ δραχμῶν 54 ἑκατ., καθ' ὃ ηὗξθησαν ἐν τῷ ἑξωτερικῷ τοιαύτα.

὾ μέσος δρος τῶν τοποθετήσεων ἐν γένει τοῦ ἑτησίου 1958, ἀνελθόντι εἰς δραχμὰς 6.000 ἑκατ., ἐμφανίζει αὐξῆσιν 1.593 ἑκατ. ἐν σχέσει πρὸς τὸν μέσον ὄρον ἑτησίου 1957, ἔναντι αὐξῆσεως τοῦ μέσου ὄρου τοῦ ἑτησίου 1956, ἐκ δραχμῶν 1.120 ἑκατομμυρίων.

ΕΞΑΓΟΡΑΣ ΘΕΙΣΑΙ ΟΜΟΛΟΓΙΑΙ ΤΟΥ ΕΙΣ ΛΙΡΑΣ ΑΓΓΛΙΑΣ ΟΜΟΛΟΓΙΑΚΟΥ ΧΡΕΟΥΣ ΤΗΣ ΕΘΝΗΣ ΚΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Τὸ διὰ τὸν ἑξαγοράν τοῦ τμήματος τῶν ὀμολογιῶν τοῦ ἐνέπικεφαλίδιχρούς τῆς Ἐθνικῆς Κτηματικῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, περὶ οὐ ἑκτενῶς ἀνεφέρομεν ἐν τῇ Ἐκθέσει ἡμῶν παρελθόντος ἑτησίου, διατεθὲν παρ' ἡμῶν ποσόν, ἀνελθόντι μετὰ τῶν σχετικῶν ἑξόδων εἰς δραχμὰς ἑστῶτος διατοποίησθαι πρὸς τὸν ἑτησίου 1959.

Διὰ τοῦ Ἰσολογισμοῦ προτείνεται ἡ διάθεσις τοῦ ἐκ δραχμῶν 40 ἑκατομμυρίων ποσοῦ ἑτησίου 1958 ἐκ τῶν κερδῶν τῆς ληξάσης χρήσεως.

Τὸ σύνολον τῶν Γενικῶν Ἐξόδων, ἀνελθόντι εἰς δραχμὰς 52,7 ἐκατομμύρια, ἐνεφάνισεν αὐξῆσιν δραχμῶν 14,8 ἐκατομμυρίων, ἐν σχέσει πρὸς τὸ ἑκατομμύριον διὰ ἕκαστον τῶν ἑτησίων τοῦ 1957.

ΑΚΙΝΗΤΑ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

Ἐντὸς τοῦ ὑπὸ κρίσιν ἑτησίου ἐγκατεστάθησαν εἰς νέα κτίρια τὰ Γραφεῖα τῶν Ὕποκαταστημάτων μας ἐν Ἀλμυρῷ, Ἰθάκη, Κατερίνη, Κιάτω, Μεσολογγίῳ Συλοκάστρῳ, ὡς καὶ ἐν Ἀγίῳ Νικολάῳ καὶ Κυθήραις, διασκευασθέντων παλαιῶν ιδιοκτήτων κτιρίων μας. Ἐγκατεστάθησαν ἐπίσης ἐν νέῳ ιδιοκτήτῳ κτιρίῳ καὶ τὰ Γραφεῖα τοῦ ἐν Λευκωσίᾳ Ὅποκαταστήματός μας.

Ἡ ἀκόλουθουμένη γραμμὴ τῆς εἰς κεντρικὰ σημεῖα τῆς Ἀγορᾶς τῶν πόλεων ἔνθα ἐδρεύουν Ὅποκαταστήματα τῆς Τραπέζης μας ἐγκαταστάσεων τῶν Γραφείων αὐτῶν καὶ τῆς ἀνεγέρσεως κτιρίων πληρούντων τοὺς δρους ὑγιεινῆς διὰ τοὺς ἐργάσιμους καὶ ταχείας καὶ ἀνέτου ἑξυπηρετήσεως τῆς πελατείας, νομίζομεντοι εἶναι ὅρθη καὶ ὑπὸ τὸ πνεῦμα τούτου θέλει συνεχισθῆ τὸ οἰκοδομικὸν πρόγραμμα τῆς Τραπέζης.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ

Αἱ ἀνεκκαθάριστοι ὀφέλειαι τῆς Τραπέζης, μετὰ τὴν ἐπιπλούσιαν τῶν χρεωτικῶν τόκων, ἀνήλθον κατὰ τὰ λήξιν τοῦ εἰς Δρχ. 496,8 ἑκατ. ἔναντι ἀντιστοίχου ποσοῦ τοῦ ἑτησίου 1957 ἐκ Δρχ. 397,7 ἑκατ.

Τὰ δὲ ἔξοδα καὶ οἱ φόροι ἀνήλθον εἰς Δρχ. 357,7 ἑκατ. ἔναντι ἀντιστοίχου ποσοῦ τοῦ ἑτησίου 1957 ἐκ Δρχ. 307,6 ἑκατ. Αἱ ἀποδοχαὶ τοῦ Προσωπικοῦ ἐμφανίζουν αὐξῆσην δραχμῶν 20 ἑκατομμυρίων ἐν σχέσει πρὸς τὸ τοπότελον διὰ τὸ πρόγραμμα τῆς Τραπέζης ποσοῦ δραχμῶν 157 μήνας τοῦ λήξιντος ἐν τῷ ἑξωτερικῷ τοιαύτα.

Αἱ καταστατικά διαφοράς διαφοράς λόγω πρόγραμμα πε-

αγωγῶν καὶ προσαυξήσεων βαθμοῦ καὶ εἰς ἑπτὸν πλέον καταβολῆς δι' ἕκτα κτονού καθ' ὑπερωρίαν ἐργασίαν τοῦ Προσωπικοῦ.

Αἱ εἰσφοραὶ εἰς τὰ Ἀσφαταμένα Πρωτοπολεμένα τῆς Τραπέζης, προσαρτούμενα αὐξῆσην σειράς πρὸς τὰς τοῦ προηγουμένου ἑτησίου 1957, ἐπιστρέψανται εἰς τὸν τούτου πρόσθιον ποσοῦ δραχμῶν 2,8 ἑκατ. Αὕτη εἰσφοραὶ συνέπεια τοῦ κατὰ τὰ ἀνωτέρω γῆς ηὔξημένου ποσοῦ τῶν καταβολῆς ἀπόδοσῶν.

Ἐκ τῶν ἀκαθαρίστων κερδῶν τῆς ληξάσης χρήσεως ἀπεστάθει ἐξ ὀλοκλήρου τὸ ἐκ δραχμῶν 15 ἑκατ. ἀπομεινανταί ἀναποτάσσεται τοῦ τμῆμα τοῦ ἑτησίου 1957, ποσοῦ τῆς συμφώνων τῷ ὑπό τὸ ἀριθμό 366257 Νόμῳ ἐκτάκτου εἰσφορᾶς τῆς ἡμετέρας Τραπέζης ὑπὲρ τῶν Ἀσφαταμένων.

Διὰ τοῦ συγκροτήματος τούτου, ύπὸ τὴν νέαν του σύνθεσιν, ἐπιτυχάνεται ταχιτέρα, πληρεστέρα καὶ οἰκονομικώτερά διεκπεραίστως τῶν ἐργασιῶν, ἐπὶ δὲ ἐκσυγχρονισμός τῆς Τραπέζης μας εἰς τὴν χρησιμοποίησιν μηχανικῶν μέσων, εἰς σημεῖον ὅπερες τὸ δυνάμειον νὰ διαβεδαισωμεν 'Υμᾶς ὅτι οὐδόλως θὰ ὑστερώμεν τῶν εὐρωπαϊκῶν Τραπεζῶν.

ΙΔΡΥΣΙΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΩΝ ΜΕ ΤΟΝΟΜΑΣΙΑ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΤΟΣ

Διαρκοῦντος τοῦ ἑτησίου 1958 ἴσρυθησαν δύο νέα Πρακτορεῖα, ἐν Μετσόβῳ τὸν ἑν, λειτουργήσαν ἀπὸ 15ης Σεπτεμβρίου 1958, καὶ ἐν Αιγαλείᾳ τὸ ἑπτον, λειτουργήσαν ἀπὸ 7ης Ιανουαρίου ἐξ.

Ἀμφότερα καθωρίσθη ὅπως ἐργάζωσι τὸν λογιστικὸν καὶ συναλλάσσωσι μεθ' ὅλων τῶν Καταστημάτων τῆς Τραπέζης καὶ μετὰ τρίτων ἐσωτερικοῦ καὶ ἑξωτερικοῦ.

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ

Παρακαλῶ, ὅπως ἀποδεχθῆτε, ἵνα, μετὰ τῶν συγχαρητηρίων τῆς Διοικήσεως καὶ συναλλάσσωσι μεθ' ὅλων τῶν Καταστημάτων τῆς Τραπέζης καὶ μετὰ τρίτων ἐσωτερικοῦ καὶ ἑξωτερικοῦ.

Παρακαλῶ, ὅπως ἀποδεχθῆτε, ἵνα, μετὰ τῶν συγχαρητηρίων τῆς Διοικήσεως καὶ συναλλάσσωσι μεθ' ὅλων τῶν Καταστημάτων τῆς Τραπέζης καὶ μετὰ τρίτων ἐσωτερικοῦ καὶ ἑξωτερικοῦ.

Ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου τῶν καθωρίστων κερδῶν μετὰ τοῦ ἐκ δραχμῶν 0,4 ἐκατομμυρίων ὑπολοίπου τῆς προηγουμένης χρήσεως, ἀνερχομένου ἐν συνόλῳ εἰς δραχμὰς 139,5 ἐκατομμυρίων, ἐνεφάνισεν αὐξῆσιν δραχμῶν 90,1 ἐκατομμυρίων τοῦ προηγουμένου ἑτησίου, ἥτοι ἐπὶ πλέον δραχμῶν 49 ἐκατομμυρίων.

Ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου τῶν καθωρίστων κερδῶν μετὰ τοῦ ἐκ δραχμῶν 0,4 ἐκατομμυρίων ὑπολοίπου τῆς προηγουμένης χρήσεως, ἀνερχομένου ἐν συνόλῳ εἰς δραχμὰς 139,5 ἐκατομμυρίων, διεθέθησαν 92,7 ἑκατ. διὰ τὴν ἐνέργειαν ἀποσθέσεων καὶ προβλέψεων, ἀπομένοντος πρὸς διανομῆς ποσοῦ δραχμῶν 46,8 ἐκατομμυρίων.

Σημειούμενον, ὅτι τὸ σύνολον τῶν ὑφισταμένων προβλέψεων εἴναι ἐπαρκές πρὸς κάλυψη τῶν ἐπισφαλῶν ἀπαιτήσεων τῆς Τραπέζης.

Καὶ κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔτος 1958 κατεβλήθη πάσα προσπάθεια πρὸς συνέχισην τῆς λογιστικῆς ὁργανώσεως τῆς Τραπέζης, τόσον εἰς τὸν τομέα τῶν μετὰ τῆς πελατείας συναλλακτικῶν ὑπηρεσιῶν διὰ τῆς καταστήσεως ὁργανισμῶν εἰς πλείστας ἐργασίας τῆς Τραπέζης καὶ τοῦ ἑξοπλισμοῦ τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων διὰ τῶν καταβόλητων λογιστικῶν μηχανῶν, διόν τοι εἰς τὸν τομέα τῶν λιγιστικῶν συγκεντρώσεων καὶ στατιστικῶν στοιχείων, διὰ τῆς ἐπεκτάσεως τῆς έφαρμογῆς τοῦ μηχανολογιστικοῦ μηάς συγκροτήματος εἰς νέας ἐργασίας.

Εἰδικώτερον, ὡς πρὸς τὸ Μηχανολογιστικόν ήμῶν Κέντρου, κατὰ τοὺς τελευταίους μήνας τοῦ λήξιντος ἐν τῷ ἑξωτερικῷ τοιαύτα.

Οἱ ἀνωτέρω, ὡς λήγει ἡ θητεία, εἰναι κατὰ τὸ Καταστατικὸν ἐπανεκλέξιμοι.