

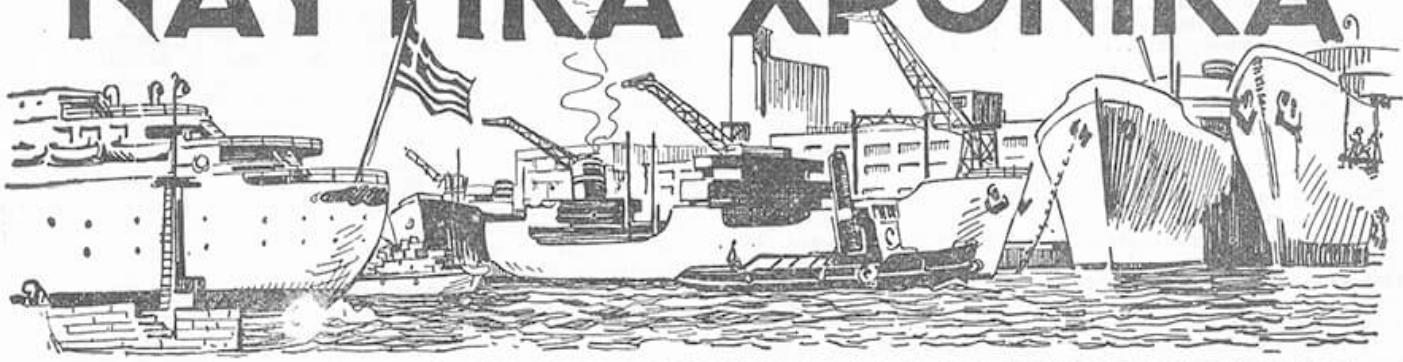
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1959

Αρ. Φύλλου 578/337

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΖ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 578/337

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1959

ΑΙ ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ"

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

1510 ΠΛΟΙΑ, 12.036.139 Τ. ΓΚΡΟΣ

ΝΕΑΙ ΑΓΟΡΑΙ

A'. Τρίμηνον	B'. Τρίμηνον
Σημαίαι Πλοία Τ.γκρός	Σημαίαι Πλοία Τ.γκρός
'Ελληνική φορτ. 2	'Ελληνική φορτ. 9
Λιθερίας φορτ. -	Λιθερίας φορτ. 5
Παναμᾶ φορτ. 1	Παναμᾶ φορτ. 1
Λιβάνου φορτ. 5	Λιβάνου φορτ. 4
8 34.033	19 83.360
'Ελληνική έπιβ. 2	'Ελληνική έπιβ. 2
Παναμᾶ δεξ. 3	Παναμᾶ δεξ. 1
'Ελληνική διάφορα .. 4	'Ελληνική διάφορα ... 5
9 36.349	8 15.261
Γενικὸν σύνολον .. 17 70.382	Γενικὸν σύνολον .. 27 98.621

ΤΑ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΑ

A'. Τρίμηνον B'. Τρίμηνον

Φορτηγά Τάνκερς	Φορτηγά Τάνκερς
ΣΗΜΑΙΑΙ Πλοία Τ.γκρός Πλοία Τ.γκρός	Πλοία Τ.γκρός Πλοία Τ.γκρός
'Ελληνική 3 15.425	2 12.616
Λιθεριανή 1 7.346	2 14.351
Παναμαϊκή 4 22.983	2 14.360
Κοσταρικαϊκή 4 24.497	— 4 14.168
Λιβάνου — — — 2	9.043 —
12 70.251	6 41.327
Γεν.σύνολον 18 τ. γκρός 111.578	13 55.813

Γεν.σύνολον 18 τ. γκρός 111.578 16.τ. γκρός 78.248
'Από τὰς άνωτέρω μεταβολὰς και ἀπὸ τὰς σημειωθείσας ἔτερας τοι- αύτας εἰς τὰς νυολογήσεις σκαφῶν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας προβλήσε, κατὰ τὸ β' τρίμηνον τοῦ έτους, μία καθαρά αὐξησις τῆς δυνάμεως τῶν έξι σημαίων κατὰ 133.492 τ. γκρός (έναντι μειώσεως 32.848 τ., κατὰ τὸ α' τρίμηνον), ἥτις και ἐμφανίζεται ἀναλυτικώτερον εἰς τὸν κάτωθι ουγκριτικὸν πίνακα:

ΑΥΞΟΜΕΙΩΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΥΝΑΜΙΝ

A'. Τρίμηνον B'. Τρίμηνον

ΣΗΜΑΙΑΙ	Τ.γκρός	Τ.γκρός
'Ελληνική	+ 234.062	+ 175.114
Λιθεριανή	- 125.783	- 14.361
Παναμαϊκή	+ 12.126	- 2.622
Κοσταρικαϊκή	- 177.825	- 31.855
'Ονδουραϊανή	-	-
Λιβάνου	+ 24.572	+ 7.216

Μειώσις - 32.848 Αὔξησις + 133.492

Προκύπτει ἀπὸ τοὺς άνωτέρω ὄριθμοὺς, ὅτι ἡ σημειωθείσα κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον ἀνακοπή τοῦ συνίθιθους ροῦ τῆς προστιθεμένης χωρητικότητος εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας πήτο συμπτωματικό μᾶλλον, ἀποκατασταθείσας κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τῆς γνωριμού τάσεως πρὸς τὴν περιπτέρω διόγκωσιν. 'Οπωσδήποτε, ὅμως, ἡ τάσις αὕτη δέν φαίνεται πιθανόν νό συνεχισθῇ και κατὰ τὸ μέλλον. 'Οσον θὰ ὀλοκληρωταὶ τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα, τόσον αἱ ἀντικαταστάσεις παρπλίκου χωρητικότητος θὰ αὐξάνωνται. Εἰς περιπτώσιαν δὲ παρατάσεως τῆς κρίσεως και δελτιώσεως τίνος εἰς τὰς τιμὰς τοῦ παλαιοισθρου, πολλὰ ἐκ τῶν παρωπλισμένων σκαφῶν μας, ὀριστικῶς καταδικασμένα, θὰ πωληθῶνται πρὸς διάλυσιν, μὲ φυαικὸν ἀπότελεσμα τῆς ουποχώρων τῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας ἀπὸ τὸ σημειρινὸν διώγκωμένον ἐπίπεδον τῆς. 'Οσον ἀφορᾷ, ὅμως, τὴν κατανομὴν τοῦ προστεθέντος τοννά, η 'Ελληνική σημαία διετήρησε και κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τὸ προβάθισμα, ουγκεντρώσα τὸν μέγαν δύκον τῆς καθαρᾶς προσθήκης. Μετ' αὐτὴν πλθεν ἡ σημαία τοῦ Λιβάνου, μὲ μικρὰν αὐξησιν, ἐνῷ αἱ σημαίαι τῆς Λιθερίας, τοῦ Παναμᾶ και τῆς Κοσταρικαϊκής ἐνεφάνισαν μειώσιν. Αἱ ἔγγραφαι εἰς τὰ ἐλληνικὸν νυολό-

ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ

A'. Τρίμηνον	B'. Τρίμηνον
Σημαίαι Πλοία Τ.γκρός	Σημαίαι Πλοία Τ.γκρός
'Ελληνική φορτ. 4	'Ελληνική φορτ. 6
Λιθερίας φορτ. 4	Λιθερίας φορτ. 2
8 72.255	8 75.518
'Ελληνική δεξαμ. 2	'Ελληνική δεξαμ. -
Λιθερίας δεξαμ. 1	Λιθερίας δεξαμ. 3
3 82.840	3 87.065
Γενικὸν Σύνολον.. 11 155.095	Γενικὸν Σύνολον .. 11 162.583

γιον περιέλαθον 35 πλοία, 210.908 τ. γκρός, μὲ τὴν ἀκόλουθον κατανομήν :

Φορτηγά νεότευκτα	10	τ. γκρός	86.898
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	10	»	69.395
Φορτηγά προπολεμικά	5	»	15.037
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	2	»	24.419
Δεξαμ. πολεμ. ναυπηγήσεως	1	»	10.195
Ἐπιβατηγά	1	»	881
Διάφορα	6	»	4.083

Σύνολον 35 » 210.908

Εἰς τὴν κατανομὴν τῆς χωρτικότητος πίκολου θίσαμεν, οὐχὶ τὸ σύστημα τοῦ τόπου τῶν πλοίων, ὡς μέχρι τοῦδε, ἀλλὰ τὴν ἀλικαίαν τῶν, διότι εἶναι περισσότερον πρόσφορος εἰς θετικά συμπεράσματα. Ἐδέχθημεν τρεῖς κατηγορίας πλοίων : Τὰ μικρᾶς ἀλικαίας (ναυπηγήσεως 1948-49 καὶ ἐπέτευθεν), τὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως καὶ τὰ προπολεμικῆς τοιαύτης. Οὕτω, τὰ «λιμπερτός» καὶ οἱ πρός αὐτὰ παραπλήσιοι τύποι (Φόρτ, Πάρκ, Ἐμπάρ κλπ.) περιλαμβάνονται εἰς τὴν ὁμάδα τῶν πολεμικῆς κατασκευῆς πλοίων. Τὰ ἔγγραφέντα, ὡς ἄνω εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον 35 οκάφη, εἶναι τὰ κάτωτα :

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Τ. γκρός

«Ἀθηνᾶ»	10.308	καθελκυσθὲν εἰς 'Ιαπωνίαν
«Ἄργυρο - Ἀλτίς»	10.300	καθελκυσθὲν εἰς 'Ολλανδίαν
«Γκραΐτσαν» «Ἄιλς»	8.881	ὑποστείλαν τὴν λιθεριανὴν
«Εὐγενία Σ. Ἐμπειρίκου»	6.102	ὑποστείλαν τὴν λιθεριανὴν
«Κορίνθικ»	10.300	καθελκυσθὲν εἰς 'Ιαπωνίαν
«Κυθερνήτης»	9.200	καθελκυσθὲν εἰς Γιουγκοσλαβίαν
«Μαρίνα»	8.700	ὑποστείλαν τὴν λιθεριανὴν
«Μίς Χανδρῆ»	9.960	καθελκυσθὲν εἰς 'Αγγλίαν
«Πλαναγία Μούτσανα»	10.497	ὑποστείλαν τὴν λιθεριανὴν
«Τανάϊς»	2.650	καθελκυσθὲν εἰς Βέλγιον

Σκάφη 10 86.898

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

«Ἀνακρέων»	7.359	ἀγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
«Ἀρμάθια»	7.091	ἀγορασθὲν ἐξ 'Ολλανδίας
«Δημητρός»	9.589	ὑποστείλαν τὴν λιθεριανὴν
«Θεομήτωρ»	7.032	ὑποστείλαν τὴν λιθεριανὴν
«Μαρία Ξυλᾶ»	7.176	ὑποστείλαν τὴν λιθεριανὴν
«Μαριγώ»	7.147	ἀγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
«Ντόριον»	7.108	ὑποστείλαν τὴν λιθεριανὴν
«Πίλιασσος»	7.221	ὑποστείλαν τὴν Κοσταρικανὴν
«Ρόζα Βλάσπον»	2.159	ἀγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
«Τζών Λύρας»	7.513	ὑποστείλαν τὴν ἀγγλικὴν

Σκάφη 10 69.395

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΑ

Τ. γκρός

«Ἀριστείδης»	4.635	ἀγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
«Δωροθέα»	3.297	ἀγορασθὲν ἐκ Δανίας
«Ἐλίζα»	1.803	ἀγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
«Ρηνούλα»	4.014	ἀγορασθὲν ἐκ Νορβηγίας
«Φλώρα Α.»	1.288	ἀγορασθὲν ἐκ Γαλλίας

Σκάφη 5 15.037

δ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΧΡΙ ΠΕΝΤΕ ΕΤΩΝ

«Ἀντάρες»	11.976	ὑποστείλαν τὴν λιθεριανὴν
«Ἀντζουλέττα»	12.443	ὑποστείλαν τὴν λιθεριανὴν

Σκάφη 2 24.419

ε) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

«Γουόρλντ Τράστ»	10.195	ὑποστείλαν τὴν παναμαϊκὴν
------------------------	--------	---------------------------

Σκάφη 1 10.195

στ) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

«Αιγαίνης»	881	ἀγορασθὲν ἐκ Νορβηγίας
------------------	-----	------------------------

Σκάφη 1 881

ζ) ΔΙΔΦΟΡΑ

Τ. γκρός

«Ἀρκαδία»	823	ἀγορασθὲν ἐκ Βελγίου
«Δελφίν»	440	ἀγορασθὲν ἐκ Γερμανίας
«Ἐναγγελίστρια IV»	1.000	καθελκυσθὲν εἰς Αὐστρίαν
«Καπετάν Δημήτρης»	366	ἀγορασθὲν ἐκ Κόντινεντ
«Λασιθί»	1.196	ὑποστείλαν τὴν αιθιοπικὴν
«Πρωτεύη»	258	ἀγορασθὲν ἐκ Κόντινεντ

Σκάφη 6 4.083

Σημειοῦται, ὅτι ἀπὸ τὰ «διάφορα» σκάφη, τὸ «Ἀρκαδία» εἶναι ψυγεῖον, μετατρέπομενον ἢπποι εἰς ἐπιβατηγόν, τὸ «Δελφίν» καὶ τὸ «Ἐναγγελίστρια IV» ἀλιευτικὸν ὕκεανοῦ, τὸ «Καπετάν Δημήτρης» (εκ «Μέριλαν») κόστερ, τὸ «Πρωτεύη» ρυμουλκὸν καὶ τὸ «Λασιθί» ἀκτοπλοϊκὸν φορτηγόν.

Ἐναντὶ τῶν ἀνωτέρω προσθικῶν, εἴκομεν διαγραφάς 6 σκαφῶν, 35.794 τ. γκρός, κατανεμομένων εἰς τὰς ἀκόλουθους κατηγορίας :

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

Πλοΐα T. γκρός

Φορτηγά πολεμικῆς ναυπηγήσεως	1	7.233
Φορτηγά προπολεμικά	3	13.336
Δεξαμενόπλοια προπολεμικά	2	15.225

Σκάφη 6 6 35.794

Ο ὀνομαστικὸς κατάλογος τῶν διαγραφέντων σκαφῶν καὶ ἡ αἵτια τῆς διαγραφῆς τῶν ἔκουν ὡς κάτωθι :

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

T. γκρός

«Νίκ. Καίρης»	7.233	ναυαγήσαν εἰς 'Ιαπωνίαν
---------------------	-------	-------------------------

Σκάφης 1 7.233

ε) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΑ

T. γκρός

«Άγιος Βλάσιος»	2.974	πωληθὲν εἰς ιάπωνας διαλυτάς
«Άναστασίος»	4.837	έξοκειλαν, ἐγκατελείφθη
«Λιλή Μιχάλου»	5.525	πωληθὲν εἰς διαλυτάς Χόγκ Κόγκ

Σκάφη 4 13.336

γ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΑ

T. γκρός

«Δικατερίνη - Άλεξάνδρα»	8.8/9	πωληθὲν εἰς ιάπωνας διαλυτάς
«Ειρηνικής»	6.346	πωληθὲν εἰς δέλγους διαλυτάς

Σκάφη 2 15.225

Προῆλθεν οὕτω μία καθαρὰ προσθήκη ἀπὸ 29 σκάφη καὶ 175.114 τ. γκρός, ἥπις, ὥπεροις οὐ πολογιζομένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 1ην Ἀπριλίου δύναμιν, μᾶς διδεῖ σπουρινήν τοιαύτην, ὑπὸ τὴν ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ ἀπό :

531 σκάφη, 2.684.101 τόν. γκρός

Εἶναι χαρακτηριστικόν, διό ἀπὸ τὰ προστεθέντα εἰς τὴν σημαίαν μας κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον 35 σκάφη, 210.908 τ. γκρός, τὰ 12, χωρτικότητος 111.314 τ. γκρός (ἵπιοι, 10 φορτηγά καὶ 2 δεξαμενόπλοια) πολαρίσαντα τὸ νεότευκτα. Ή ἀνωτέρω δύναμις κατανέμεται ὡς ἔξης :

Φορτηγά νεότευκτα	93	τ. γκρός	803.503
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	179	»	1.001.567
Φορτηγά προπολεμικά	65	»	247.934
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	16	»	297.528
Δεξαμ. πολεμ. ναυπηγήσεως	13	»	75.352
Δεξαμενόπλοια προπολεμικά	12	»	75.707
'Υπερωκεάνια	3	»	57.813
Ἐπιβατηγά	41	»	78.735
Διάφορα	109	»	45.962

Σύνολον 531 » 2.684.101

Εἶναι ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ, διό ἂν χωρτικότης αὕτη, συγκρινόμενη πρὸς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 1ην Οκτωβρίου π. ἔ., διό ἐξεδολώθω ζωρτοτέρα ἡ στροφὴ πρὸς τὸ ἔθνικὸν νηολόγιον, εἶναι πῦξημένη κατὰ 920.904 τ. γκρός καὶ ἀποτελεῖ ρεκόρ δυνάμεως μπδέποτε σημειωθὲν κατὰ τὸ παρελθόν. Εἳτε ίκανοποιητώτερον εἶναι τὸ γεγονός, διότι ἐπὶ δυνάμεως 2.684.101 τ., τὰ 109 νεότευκτα σκάφη μας (93 φορτηγά καὶ 16 τάκνερς) καλύπτουν μίαν χωρτικότητα 1.101.031 τ. γκρός καὶ σημαντικῶν δελτιών τὸ ποιοτικὸν δύκος σκαφῶν μας πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως ἐκ φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων (1.400).

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP

TELEPHONE : 82226

)) NIGHT : 412905

την Ιν 'Απριλίου δ.ναμιν, μᾶς δίδει σημειρινήν τοιαύτην ύπό την ΠΑΝΑΜΑΤΙΚΗ ΚΗΠΟΥΣ οποιαίν από :

257 σκάφη, 1.814.558 τόν. γκρός

'Η δύναμις αὕτη, κατά κατηγορίας πλοίων, έχει την κάτωθι σύνθεσιν :

Φορτηγά νεότευκτα	7	τ.γκρός	51.629
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως ..	133	"	933.842
Φορτηγά προπολεμικά	32	"	82.324
Δεξαμεν. νεότευκτα	13	"	228.828
Δεξαμ. πολεμ. ναυπηγήσεως ..	31	"	374.669
Δεξαμ. προπολεμικά	12	"	82.356
'Υπερωκεάνια	3	"	44.333
'Επιβατηγά	1	"	2.388
Διάφορα	25	"	14.189

Σύνολον 257 " 1.814.558

Χαρακτηριστική είναι ή παρατήρωσις, ότι μόνον 20 σκάφη μας, χωρητικότητος 280.457 τ. γκρός, καλυπτόμενα από την παναμαϊκήν ομαίων, είναι νεότευκτα (7 φορτηγά και 13 σάνκερς), ένως οι άντιστοιχοι άριθμοι διά τα τρέμπας και τά τάνκερς πολεμικής και προπολεμικής κατασκευής, συνθέτουν ένα δύκον 1.473.191 τ. γκρός, πρωρισμένον άργα ή γρήγορα νά πωληθή ή διαλυθῆ. Τότε, άκριβώς, και θά έκδολωθή έντυπωσιακά ή άποχώρωπας του έλληνικού έφοροπλοισμού από τό παναμαϊκόν νηολόγιον, υπό την ρρπτήν πάντοτε προϋπόθεσιν, ότι θέλουν διατηρηθή αι ύπερ της Κυανολεύκου κρατούσαν εύνοικαί συνθήκαι.

'Υπό την ομαίων της ΚΟΣΤΑΡΙΚΑΣ ή έλληνική πλοιοκτοσία τερματίζεται. Κατά τό ύπο άνασκόποιν δεύτερον τρίμπον έξηκολούθησαν αι διαγραφαί, αίτινες και περιέλαθον 8 άκόμη σκάφη, 31.855 τ. γκρός (6 φορτηγά, 28.699 τ. γκρός, πολεμικής ναυπηγήσεως και 2 φορτηγά, 3.156 τ. γκρός, προπολεμικής τοιαύτης), τά κάτωθι :

ο) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜ. ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

«Άπεξ»	6.702	Ψύψως ομαίων Λιθερίας
«Καπετάν Βασιληπός»	1.790	έτερον ύπο ομαίων Λιθάνου
«Καπετάν Γιώργης»	5.729	Ψύψως την Κυανολεύκου
«Καπετάν Δημήτρης»	5.173	έπωληθη εις ιάπωνας διαλυτάς
«Πλήρασσος»	7.221	έπωληθη εις ιάπωνας διαλυτάς
«Σάν Ντενίζ»	2.084	έπωληθη εις ιταλούς διαλυτάς

Σκάφη 6 28.699

6) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΑ

Τ. γκρός

«Νικόγια»	1.182	έπωληθη εις άλλανδους διαλυτάς
«Παπείρα Μ.»	1.974	έτερον ύπο ομαίων Λιθάνου

Σκάφη 2 3.156

Μετά τήν άφαρεσιν τῶν άνωτέρω διαγραφῶν ἀπό την ύπάρχουσαν την Ιν 'Απριλίου δύναμιν, ή σημειρινήν τοιαύτην ύπό την ομαίων της ΚΟΣΤΑΡΙΚΑΣ συγκροτεῖται ἀπό :

39 σκάφη, 176.447 τόν. γκρός

'Η δύναμις αὕτη, κατά κατηγορίας πλοίων, έχει την κάτωθι σύνθεσιν :

Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	13	τ.γκρός	96.823
Φορτηγά προπολεμικά	22	"	65.428
Δεξαμενόπλοια προπολεμικά	2	"	11.870
Διάφορα	2	"	2.326

Σύνολον 39 " 176.447

Πρέπει νά σημειωθῆ, ότι και ή άνωτέρω δύναμις δέν άντικατοπτρίζει τήν πραγματικότητα, διότι άριθμός τις σκαφών ύπο ομαίων Κοσταρίκας είχει πωληθή πρός διάλυσιν και κατευθύνεται ήδη πρός τούς λιμένας παραδόσεως, ένως άρκετά άλλα σκάφη παραμένουν ἀπό πολλών μηνών παρωπλιομένα και συνεπώς ή άντικατάστασις πορ' αύτών της κοσταρικανῆς ομαίων δέν έχει εἰσέτι έκδολωθῆ.

'Υπό την ΟΝΔΟΥΡΙΑΝΗΝ έχει άλλου ομαίων ούδεμια έσομειώθη μεταδολή κατά τό δεύτερον τρίμπον. 'Η ύπ' αύτην έλληνική πλοιοκτοσία παρέμεινεν ή ίδια, μέ :

22 σκάφη, 208.715 τόν. γκρός

'Η δύναμις αὕτη έχει την κάτωθι σύνθεσιν :

Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	11	τ.γκρός	79.142
Φορτηγά προπολεμικά	2	"	3.623
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	6	"	99.517
Δεξαμ. προπολεμικά	3	"	26.433

Σύνολον 22 " 208.715

Τέλος, ή ομαίων του ΛΙΒΑΝΟΥ, βραδέως μέν, άλλα σταθεοῶς, κατα-

κτή έδαφος, προσελκύουσα οκάφη έλληνικής πλοιοκτοσίας. Κατά τό δεύτερον τρίμπον προσετέθησαν εις την δύναμιν της 6 φορτηγά, 16.259 τ. γκρός (ήποι 2 φορτηγά, 9053 τ. γκρός, πολεμικής ναυπηγήσεως, και 4 μικρά φορτηγά, 7206 τ. γκρός, προπολεμικής κατασκευῆς) τά κάτωθι:

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜ. ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

«Μαρούκλα»	7.263	άγορασθέν έξ Αγγλίας
«Χριστίνα»	1.790	ύποστείλαν την κοσταρικανήν

Σκάφη 2 9.053

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΑ

Τ. γκρός

«Αλκυόν Μέντη»	1.948	άγορασθέν έξ Αγγλίας
«Ιωάννα»	1.296	άγορασθέν έκ Δανίας
«Παπείρα Μ.»	1974	ύποστείλαν την κοσταρικανήν
«Σάννυ Μέντη»	1.988	άγορασθέν έξ Αγγλίας

Σκάφη 4 7.206

Διεγράφουσα δύμας κατά τό αύτό τρίμπον τά κάτωθι δύο, πωληθέντα πρός διάλυσιν, φορτηγά:

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΑ

Τ. γκρός

«Απόλλων»	3.314	πωληθέντα εις διαλυτά Χόγκ Κόγκ
«Τοίκ Μπουτρός»	5.729	πωληθέντα εις ιάπωνας διαλυτάς

Σκάφη 2 9.043

Προϊθεν από τάς εν λόγω μεταβολάς μία καθαρά αιδησίος όποι 4 σκάφη, 7216 τ. γκρός, ήπιας προστιθέμενη εις την δύναμιν της Ιν 'Απριλίου, μᾶς δίδει σημειρινήν τοιαύτην ύπο την ομαίων του ΛΙΒΑΝΟΥ, άπο :

Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	5	τ.γκρός	20.031
Φορτηγά προπολεμικά	18	"	47.869

Σύνολον 23 " 67.900

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΩΝ ΕΣ ΣΗΜΑΙΩΝ

'Από τά άνωτέρω στατιστικά δεδομένα προκύπτει, ότι ή δύναμις τής έλληνικής πλοιοκτησίας ύπο τάς έξ σημαίας, ύπο τάς όποιας τά πλοια — κατά κύριον λόγον — έπανδρώνονται μὲ έλληνικά πληρώματα, ένεφανίζεν εις τό τέλος του δεύτερου τριμήνου έ. έ. την κάτωθι είκονα :

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοΐα	Τ. γκρός
'Έλληνική	531	2.684.101
Λιθεριανή	638	7.084.418
Παναμαϊκή	257	1.814.558
'Ονδουριανή	22	208.715
Κοσταρίκας	39	176.447
Λιθάνου	23	67.900

Σύνολον: 1510 " 12.036.139

Κατά κατηγορίας πλοίων, ή δύναμις αὕτη έχει την κάτωθι σύνθεσιν :

Φορτηγά μεταπολεμ. ναυπηγήσεως	220	τ. γκρός	1.953.374
Φορτηγά προπολεμικά	541	"	3.583.327
Φορτηγά προπολεμικά	179	"	598.149
Δεξαμενόπλοια μεταπολ. ναυπηγήσεως	224	"	4.165.886
Δεξαμενόπλοια πολεμ. ναυπηγήσεως	118	"	1.154.547
Δεξαμενόπλοια προπολεμικά	43	"	312.131
'Υπερωκεάνια	7	"	125.125
'Επιβατηγά	43	"	82.319
Διάφορα	135	"	61.281

Σύνολον: 1510 " 12.036.139

Διαπιστώνται άπο τούς άριθμούς αὐτούς, ότι ή άναλοφήσισα άπο τούς 1948-49 ναυπηγική προσπάθεια άπο μέρους τῶν Έλλήνων έφοπλιστῶν άπειδεπτο έκτασιν, εἰς τρόπον ώστε νά εύρισκεται στήμερον ύπο ναυπηγήσειν η παραγγελίαν μία σημαντική άκομή χωρητικότητας. Πάντως, έξακολουθούμενον νά κατέχωμεν ένα παθητικὸν τοννάζ από 881 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 5.648.154 τόν. γκρός, άναφερόμενον εις σκάφη πολεμικής και προπολεμικής ναυπηγήσεως (ήποι 161 φορτηγά, 1.466.678 τόν. γκρός και 720 δεξαμενόπλοια, 4.181.476 τόν. γκρός). Τό τοννάζ αύτό θά άντικατασταθῇ κατά ένα ικανὸν ποσοστὸν άπο τάς νέας ναυπηγήσεις, ένως τό πολόποιτον θά έξουδετερωθῇ συν τῷ χρόνῳ άπο τάς διαλύσεις εἰς ζένους άγοραστάς και ίδια άπο τάς διαλύσεις. Σημειούμεν, τέλος, ότι καὶ οἱ ών άνω άριθμοι τῆς δυνάμεως ύπο τάς έξ σημαίας κατά προσέγγισιν, τὴν δυνατὴν μεγαλυτέραν, άπεικονίζουν τὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας, καθόσον έχουν άγορασθή καὶ τελοῦν ύπο παραλαβὴν 8 άκόμη σκάφη, 49.755 τόν. γκρός, ήποι 6 φορτηγά, 24.933 τόν. γκρός καὶ τὰ δύο έπιβατηγά ίπερωκεάνια τοῦ κ. Λάστη, 24.822 τόν. γκρός.

ATHANAS MAVROUDIS

CABLES:
"NASSOS"
"P.O.BOX,"
1227

STEAMER POINT
ADEN

SHIPCHANDLER

GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS:

UNITED KINGDOM: AVGHERINO & APERGUIS

DEVENSHIRE CHAMBERS 146 BISHOPSGATE LONDON E.C. 2

GREECE: LYCOUDI BROS

ΚΑΙ Η ΑΡΓΟΥΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

48I ΣΚΑΦΗ, 3.49I.339 Τ. ΓΚΡΟΣ

Όγκώδης παραμένει πάντοτε ή άργουσα χωρητικότης έλληνικής πλοιοκτησίας και αύξουν ένεφανσιν εις τὸ τέλος τοῦ δευτέρου τριμήνου ἐ· έτους, ἔναντι τοῦ πρώτου τριμήνου. Η αύξησις αὐτῆς ανεφέρετο ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον εἰς τὰ δεξαμενόλια, τῶν διποίων ὁ άθροις παροπλιομόδιος ὄντετρεψε τὴν προκύψασαν ἑλαφράν μειώσιν τῆς παρωπλιομένης τράμπ χωρητικότητος. Χάρις εἰς τὴν ζωηράν πως μεταφορικήν ἐργασίαν δι' ἀμερικανικά γεννήματα, ίδια πρὸς τὰς Ἰνδίας καὶ τὴν Μεσσηνίον καὶ εἰς τὸ μακρότερα ταξίδια ἀπὸ τὴν νέαν δόδυ τῶν Μεγάλων Λιμνῶν τῆς ἀμερικανικῆς ἐνδοχώρας, ἐν τινὶ δὲ μέτρῳ κάρις καὶ εἰς τὰς κινεζικὰς χρονοναυλώσεις, ἐπέτυχον νὰ ἐξεύρουν ἀπασχόλουσιν καὶ σκάφη μας παρωπλιομένα, εἰς μεγάλύτερον ἀριθμὸν ἀπὸ ἔτερα πλοῖα μας, τῶν οποίων ἐτερματισθούσαν αἱ ὑποχρέωσεις καὶ, ἐλλειψει φέρεται ἐργασίας, πηναγκάθισθον νὰ παροπλιοθούν. Θὰ τοῦ μάλιστα κάπως εύρυτέρα η ἀπασχόλουσι τῶν τράμπ εἰς τὰ γεννήματα, ὃν δὲν ἀνεμιγνύοντο καὶ πάλιν εἰς τὰς μεταφοράς των ἀρκετοῦ καὶ μεγάλα δεξαμενόλια.

Είκομεν εἰς τὴν προηγουμένην μας τριμηνιαίαν στατιστικήν προδει, ὅτι ἡ προσφορὰ ὑπερμέτρου χωρητικότητος τάνκερς θὰ προεκάλει καὶ λόγῳ τῆς ἐποχῆς πτώσην τῶν ναύλων μεγαλυτέρων καὶ ὅτι πολλὰ δεξαμενόπλοια ἀναποτέπτως θὰ παρωθίσονται. Πρὸς ἀποφύγιον ἀκριβῶς τῆς ἐπίζημου ἀργίας, ἐνια ἔξι αὐτῶν ἐναυλώθησαν διὰ γεννήματα πρὸς τὰς Ἰνδίας καὶ τὸν Κόκκινον, ἀποσπάσαντα οὕτω ποσοστὸν ἐργασίας ἀπὸ τὰ τράμπις. Παρὰ ταῦτα, τὰ παροπλισθέντα δεξαμενόπλοια, μεταξὺ τῶν ὥποιν κατελέγοντα καὶ πολυάριθμα νεότευκτα, ἔχουσετερώσαν τὴν μείωσιν τοῦ παροπλισμοῦ εἰς τὰ τράμπις, ἐκάλυψαν τὸν μείωσιν ἀπὸ τὰς διαλύσεις (78.248 τ.) καὶ ἐν κατεκλειδὶ ἐπηρέασαν πρὸς τὰ ἄνω τὸ σύνολον τῆς ἀργούσσης χωρητικότητος μας. Οὕτω, εἰς τὸ τέλος τοῦ β' τριμήνου ἡ ἀργούσσα δύναμις, φθάνουσα τὰ 3.491.339 τ. γκρός, πῆτο ὑπερτέρα τῆς πρὸ τριμήνου κατὰ 258.778 τ. γκρός, μολονότι ὡς ἀριθμὸς τῶν ἀργούντων πλοίων ήτο περιώμενος κατὰ 13 σκάφη. Τοῦτο ὀφείλετο εἰς τὸ γεγονός, ὅτι περισσότερα τράμπις, μεγέθους λίμπερτν, ἐπανῆλθον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, ἐνῷ τὰ παροπλισθέντα δεξαμενόπλοια, ὃν καὶ δίλγύτερα εἰς ἀριθμόν, ήσαν πολὺ μεγαλυτέρου μεγέθους καὶ ἐκάλυπτον μίαν σεβαστὴν χωρικότητα.

"Από πλευρᾶς κυανολεύκου, έτέλουν ἐν παροπλισμῷ εἰς τὸ τέλος τοῦ δευτέρου τριμήνου 134 οκάφη, 782.795 τ. γκρός, μὲ μείωσιν ἔναντι τοῦ προηγουμένου τριμήνου κατὰ 4 πλοία και 39.142 τ. γκρός. 'Εξ αὐτῶν τὰ 97 πλοία, 528.827 τ. γκρός, παρέμενον παρωπλισμένα εἰς ἀλληνικούς λιμένας-κατὰ κύριον λόγον εἰς τὴν περιοχὴν Πειραιῶν και ἐν δευτέρᾳ μαίρα εἰς Σύρον, Καλάμας, Χαλκίδα, Ἀργοστόλι, Κέαν, Χιον, Στυλίδα και ὄλλακοι, τὰ δὲ ύπόλοιπα 37 οκάφη, 253.968 τ. γκρός, εἰς τὸ ἑζωτερικόν, ιδίᾳ δὲ εἰς λιμένας τῆς 'Αγγίλας και τοῦ Κόντινεντ. 'Η σύνθεσις τῆς χωρτικότητος ταῦτης είχεν ὡς ἔξης:

Φορτηγά νεότευκτα	2	τ.γκρός	18.337
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	71	»	505.981
Φορτηγά προπολεμικά	25	»	116.079
Δεξαμ. νεότευκτα	—	—	—
Δεξαμ. πολεμ. ναυπηγήσεως	6	»	61.482
Δεξαμ. προπολεμικά	8	»	50.593
Μεσογειακά φορτηγά	22	»	30.323

Σύνολον 134 » 782.795
 'Η δύναμις, ἀφ' ἔτερου, τῶν παρωπλισμένων σκαφῶν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ ομηρίας εὐκολίᾳς, ἀνήρχετο εἰς τὸ τέλος τοῦ δευτέρου τριμήνου εἰς 347 πλοῖα, χωρικότητος 2.708.544 τ. γκρόκαι πᾶτο, ἔναντι τοῦ πρώτου τριμήνου, μειωμένη μὲν κατὰ 9 σκάφη, ἀλλ' ηὐχεμένη κατὰ 297.920 τ. γκρός. Εἰς ἐλληνικούς λιμναίν παρέμενον ἄργοιςτα 148 σκάφη, 1.107.336 τ. γκρός, εἰς δὲ τὸ ἐδωτερικὸν 199 σκάφη 1.601.208 τόννων γκρός, μὲν τὴν ἀκόλουθην κατανομῆν:

σκαφή, 1.612.202 τοννών γκρός, με την οποίουσσαν καταγόμενη			
Φορτηγά νεότευκτα	1	τ.γκρός	5.779
Φορτηγά πολ. ναυπηγήσεως	217	"	1.555.278
Φορτηγά προπολεμικά	34	"	153.546
Δεξαμ. νεότευκτα	40	"	572.901
Δεξαμ. πολεμ. ναυπηγήσεως	36	"	358.420
Δεξαμ. προπολεμικά	6	"	42.745
Μεσογειακά φορτηγά	13	"	19.875

Σύνολον 347 » 2.708.544
Τὸ σύνολον οὕτα τῆς παρωπλισμένης κυριότερης ύπο τὰς ἔξ ομιλίας περιελάμβανε 481 σκάφη, συνολικῆς κυριότερης 3.491.339 τ. νήσος, ἐκ τῶν δύοτάν εἶται λόγων ἐνδιάμεσην.

Εις Έλλαδα 245 πλοϊα 1.636.163 τ.γκρός
 Εις τὸ ἑσπερικὸν 236 » 1.855.176 »

Σύνολον	481)	3.491.339)
Τὰ οκάφη ταῦτα είχον — κατὰ κατηγορίας—τὴν κάτωθι σύνθεσιν:				
Φορτηγά νεοναυπήγητα	3	τ.γυρδός	24.116	
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	288)	2.061.259	
Φορτηγά προπολεμικά	59)	269.625	
Δεξαμενόπλοια νέστευκτα	40)	572.901	
Δεξαμ. πολ. ναυπηγήσεως	42)	419.902	
Δεξαμ. προπολεμικά	14)	93.338	
Μεσογειακά φορτηγά	35)	50.198	

Γενικόν σύνολον 481)) 3.491.339
 Παραθέτομεν κατωτέρω ἕνα χαρακτηριστικὸν πίνακα τῆς πορείας τοῦ παροπλισμοῦ ἀπὸ τῆς ἔνάρχεως τῆς παρούσης ναυτιλιακῆς κρίσεως μέχρι σήμερον, ἐν συγκρίσει μὲ τὸ ἀνώτατον δριοῦ παροπλισμοῦ τὸ οποιειώθεν κατὰ τὰς κρίσεις τοῦ 1949 καὶ τοῦ 1952, ἐν ἀντιπαροδολῇ καὶ μὲ τὸν ἀντιστοιχὸν ναυλάριθμον, εἰς τὸν ὥποιον πάντοτε ἀντικατοπτρίζονται αἱ περιφόρδοι κρίσεως ἢ εὐημερίας. Προκύπτει ἀπὸ τὸν ἀλόγονο πίνακα ὅτι τὸ 1949 ἐλαύνει ἐν ἀνοίᾳ τὰ 24.04% τῆς κω-

ρητικούποτός μας (έπι δυνάμεως 2.590.906 τ. γκρός) και τό 1952 τά 15.45 % (έπι δυνάμεως 4.029.667 τ. γκρός), ένώ σήμερον έμφανιζο- μεν το άνωταν ρεκόρ παροπλισμού με 29% (έπι δυνάμεως 12.036.139 τ. γκρός).

	Δύναμις	Άργοϋσσα	Ποσ. %	Ναυλόρ.
Δεκέμβριος	1949	2.590.906	623.026	24.04 . 72.8
Δεκέμβριος	1952	4.029.667	622.962	15.45 79.2
'Απρίλιος	1958	10.929.295	2.772.430	25.36 64.0
'Ιούνιος	1958	11.304.125	3.740.163	33.19 66.5
Σεπτέμβριος	1958	11.683.031	3.785.586	32.40 65.7
Δεκέμβριος	1958	11.899.383	3.344.161	28.94 74.6
'Απρίλιος	1959	11.841.963	3.232.561	27.29 68.6
'Ιανουάριος	1959	12.036.139	3.491.339	29.00 (*) 64.6

Άφ' έτέρου διδόμεν κατωτέρω μίαν παραστατικήν εἰκόνα τῆς σπουδηρινῆς μας δυνάμεως εἰς νεότευκτα φορτηγά και δεξαμενόπλοια και τῆς πολεμικῆς και προπολεμικῆς ναυπηγησίως τοιαύτα, ἐν ἀντι-παραδολῇ πρὸς τὸν ἀργοῦσαν χωρτικόπτα έξι ἑκάστης κατηγορίας και τὸ ποστόστον ἐπὶ τῆς ουνολικῆς των δυνάμεως.

		Δύναμις	"Αργούσα	Ποσ. %
Φερτηγά νικονιανήγα	πελ. & πρωτ. ναυτ.	τ. γκρ. 220	3 τ. γκρ. 24.116	1.22
»	»	4.181.476	347 »	23.30.884 55.74
Σύνολον:	»	6.134.850	350 »	2.355.000 38.39
Δεξιμενόπλοια νιότευκτα	»	4.165.886	40 »	572.901 13.74
»	πελ. & πρωτ. ναυτ.	161 »	56 »	513.240 34.90
Σύνολον:	»	5.632.564	96 »	1.086.141 19.28

Έξ απλού βλέμματος έμφανες καθίσταται, ότι έχουμε παροπλίδει τά 38.39% της φορτηγού ναυτιλίας μας και τα 19.28% του τοννάς των δεξαμενοπλόιων (έναντι άντιστοίχων ποσοστών του πρώτου τριμήνου 42.83% διά τη φορτηγά και 11.21% διά τα τάνκερς). Πέραν τούτου όμως τα ποσοστά είναι καταθλιπτικά διά τα σκάφη πολεμικής και προπολεμικής ναυπηγείσεως. Πλέον τού ήμεσος της δυνάμεως των φορτηγών μας, έτσι τών θεωρουμένων ως άντιοκονομικών, ήτοι τα 55.74%, τελούν ένα παροπλισμό, ένψη διά τα νεότευκτα τό ποσοστού δραγιάς μόλις φθάνει είς τα 1.22%. Σημαίνει τούτο, ότι σκεδόν όλα τα νεότευκτα φορτηγά μας τελούν έννη προεροίδι, δυνάμεων να άντιμετωπίσουν τα σημειρινά λίγαν χαλαρά έπιπεδα τών ναύλων, ένψη τα παραλία καί είναι άνικανα-ύπό τα ίδια συνθήκας-πρός έργασίαν και συνεπώς καταδικασμένα νό διαλυθούν, ήταν έπιστη δι' αυτά «τὸ πλήρωμα τοῦ χρόνου». «Επιτίθεσαι διά τα παριλίκα φορτηγά έλάχισται ουπάρχουν. Μόνον μία ρωμαϊκά ἀναζωγόνωσις τῆς ναυλαγορᾶς -περιπτώσις δηλαδή πάνω απίθανος, ύπο όμαλάς διεθνεῖς ἔξελιξεις -δύναται νό τα έπαναφέρει είς τὴν υπηρεσίαν. Αν, δημως, ή ψφεισ παραταθή ἐπὶ μακρόν, δηπαρ, δυστυχῶς, προβλέπεται, δος ἐξ αὐτῶν θά υπόκεινται εἰς δαπανηράς ἀνανεώσεις τῆς κλάσεως των, θά διοχετεύονται ἀναποτρέπτως πρός τὰς οφύρας τῶν διαλυτῶν. Καθ' ἓν στιγμὴν καράσσονται αἱ παρουσίαι γραμμαῖ, ἐγγνώθι - λόγου χάριν-πι πώλησις πρός διάλυσιν τοῦ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας λίμερπτι «Ἄρσένα», τελούντος ἐν παροπλισμῷ, διότι ή ἀποκατάστασις παλαιοτέρων ζητιῶν του δένεικοισι μισθεόσυνα.

Αλλοια έμφανζεται ή κατάστασις διά τα τάνκρες. Δριμύτερον τά επήληξη ή κρίσις. Εις αύτα, τό ποσοστόν των παρωπλισμένων νεοτεύκτων είναι 13.74% έπι της άντιστοιχου δυνάμεως και τό ποσοστόν των παρπλίκων 34.9% έπι της άντιστοιχου έπισης δυνάμεως της ένων λόγων καπνιγορίας, ένων κατά τό πρώτον τρίμηνον τού έτους τά ποσοστά άργιας ήπαν 5.77% διά τα νεότευκτα και 28.78% διά τα παρπλικά δεξαμενόπλοια. Σήμερον τελοῦν ένω παροπλισμῷ τάνκρες, τά όποια μόλις παρελθόθησαν άπό τα ναυπηγεία και δέν έτεθησαν ποτέ ένω υπηρεσία, ώς λ. x. τά τάνκρες «Ατλαντικ Κόνκεστ», «Κάδομος», «Μέρκιουρι» και «Υπερίων», ένω πολλά άλλα έκ των μεταπολεμικής ναυπηγήσεως άκινητούν, έλλειψει έργασίας, δημιούργησεις, ένω πολλά άλλα έκ των μεταπολεμικής ναυπηγήσεως άκινητούν, έλλειψει έργασίας, δημιούργησεις, «Βικτωρία», «Τζόλντεν Ήγκλ», «Λαϊδ Ντρόβιου», «Νημερπτίς», «Νόρθ Κίγκι», «Ρόκος Β.», «Τίνι», «Αθηνών Λιβανού» και μία δεκαπεντάς «Α-τλαντικών» καθώς και μία δωδεκάς «Ολύμπικ».

Διά τά παρθίκα τάνκερς, έξ αλλού, κατάστασις δέν έμφανιζεται καταθλιπτική, όπως διά τά παρθίκα τράμπης. "Εναντι 720 άντιοικονομικών σοκαφών ξηροῦ φορτίου, 4.181.476 τ. γκρός (έκ τών οποίων 2.330.844 τ. τελούν έν παροπλισμός) έχομεν μόνον 161 άντιοικονομικά δεξαμενώλοια, 1.466.678 τ. γκρός (έκ τών οποίων 513.240 τ. τελούν έν όργανο). Παρατάσσομεν όμως 224 νεότευκτα τάνκερς, 4.165.886 τ. γκρός χωρητικότητα δηλαδή, άν ληφθούν υπ' όψιν και αι άνω κείρας ναυτικής υλοεις και παραγγελίαι, έννυ διά τά τράμπης έχομεν 220 νεότευκτα σοκάφη, 1.953.374 τ. γκρός και άντιοικονομικά 720, χωρητικότητας 4.181.476 τ. γκρός, άπο τά όποια και θά πρέπει νά άντικαταστήσουμεν δισ ζυνηθώμεν και άπο τά ύπολοιπα νά άπαλλαγώμεν ούν τη παρόδω τού χρόνου, κατά ένα οισόνδηπότε τρόπον, τών πωλήσεων δηλαδή εις ένους άγοραστάς ναυτιλιακών ύποναυπτύκτων χωρῶν ή-τό και πρακτικώτερον-τών πωλήσεων ποδός διάλυσιν.

(*) Ο καυδάριθμος 64.6 άνοσίρεται εἰς τὸν μῆνα Μάιον τρ. Ἐτους.

INDO-BRITISH CORPORATION

SHIPCHANDLERS

334, Thambu Chetty Street,

MADRAS

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

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

ΙΟΝΙΚΗ & ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

(Προελθούσα ἐκ συγχωνεύσεως τῶν ἐν Ἑλλάδι Καταστημάτων τῆς Ἰονικῆς Τραπέζης Λτδ,
ἰδρυθείσης τῷ 1839 καὶ τῆς Λαϊκῆς Τραπέζης Α.Ε., ιδρυθείσης τῷ 1905).

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΝΗΣΙΣ: "ΙΟΝΡΟΒΑΝΚ,,

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 Φίλων 45
» Ναυρίνου

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ

ΑΙΓΑΙΟΝ		ΚΑΤΕΡΙΝΗ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ		ΚΕΡΚΥΡΑ
ΑΡΓΟΣ		ΚΙΑΤΟΝ
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ		ΛΑΜΙΑ
ΒΟΙΟΣ		ΛΑΡΙΣΑ
ΖΑΚΥΝΘΟΣ		ΜΥΤΙΛΗΝΗ
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	οδός 25 Αύγουστου	ΝΑΥΠΛΙΟΝ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	» Καλοκαιρινού	ΠΑΤΡΑΙ
»	» Φ. Ρούσσελτ 7	ΡΩΔΟΣ
»	» "Ι. Δραγούη 15	ΣΕΡΡΑΙ
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	Πλατεία 'Ι. 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

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΠΡΟΣ ΟΜΑΛΩΤΕΡΑΣ ΕΞΕΛΙΣΣΙΣ

Ίκανοποιητικαί αἱ ἔξελίξεις ἐπισημαίνονται περὶ τὸ ζῆτημα τῶν συλλογικῶν συμβάσεων. Ο κ. Πετρουλῆς, πιεζόμενος ἀπὸ τὰ πράγματα, ἔξηναγκάσθη ἐστευσμένας νὰ μεταδῷ εἰς τὸ Λονδίνον, συνυδείᾳ τοῦ κ. Μπενετάτου. Ἡξίωσεν, ἐπὶ τέλους, τὴν ἀναγνώρισιν ἀπὸ τὴν Δ.Ο.Μ. τῶν δόσων συνεφωνήθησαν πρὸ μηνῶν εἰς τὸ Λονδίνον μὲ τοὺς ἔφοτλιστάς. Ἡπειρεῖτο ἀλλως ἡ πλήρης κατάρρευσις τῆς ὅλης καλῆς προσπαθείας, τῆς καταβληθείσης εἰς τὸ Λονδίνον διὰ τὴν κατοχύρωσιν τῆς ἐργασίας εἰς τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας πλοῖα, τὰ ἐπηνδρωμένα μὲ ἴδια μας πληρώματα.

Παρεμέρισεν, εύτυχῶς, ὁ κ. Πετρουλῆς, ὅπως ἀπὸ τὴν πρώτην στιγμὴν ἔπειτε νὰ τὸ πράξῃ, τὴν συνδικαλιστικὴν εὐθυξίαν καὶ τὴν πολιτικὴν τοῦ μπεζαχτᾶ. Ἀντελήθη τὸ γενικώτερον συμφέρον τῶν ναυτικῶν μας καὶ αὐτῆς τῆς Π.Ν.Ο. Χαίρομεν, διότι τὰ σσα ἀρχικῶς ὑπεδείξαμεν εἰς τὸν κ. Πετρουλῆν ἀποτελοῦν ἥδη, ἔστω καὶ ὀλίγον ἀργά, τὸ μοναδικὸν ἀντικείμενον τῶν παρὰ τῇ Δ.Ο.Μ. ἐπιδιώξεών του.

Πληροφορούμεθα ἀπὸ τὸ Λονδίνον, ὅτι αἱ πρῶται ἐπαφαὶ τῶν κ.κ. Πετρουλῆ καὶ Μπενετάτου μὲ τοὺς ἔφοτλιστας ἀφ' ἐνὸς καὶ τοῦ κ. Μπεκιού ἀφ' ἑτέρου, ὑπῆρξαν λίαν ἐνθαρρυντικαὶ διὰ τὴν ἔξεύρεσιν ὄριστικῆς τινος ρυθμίσεως τοῦ ὅλου ζητήματος τῶν συλλογικῶν συμβάσεων.

Ἀποτέλεσμα τῶν συνεννοήσεων αὐτῶν ὑπῆρξεν μία πρὸ πενθήμερου — τὴν 26ην Ἰουνίου — συνάντησις δεκαμελοῦς ἐπιτροπῆς τῶν ἔφοτλιστῶν τοῦ Λονδίνου — συμμετέσχον εἰς αὐτὴν οἱ κ.κ.Σ.τ.Λιβανός, Νιάρχος, Κουλουκουνῆς, Λυκιαρδόπολος, Χανδρῆς, Μάρκος καὶ Κώστας Λύρας, Κ. Δρακούλης, Μ. Λεντάκης, Ξύλας — μὲ τοὺς κ. κ. Μπεκιού, Γέττης, Οὐάιτ, Πετρουλῆν καὶ Μπενετάτου. Ἐτέθησαν ἐπὶ τάπτος ὅλα τὰ σχετικὰ μὲ τὴν ἐργασίαν ἐπὶ τῶν πλοίων «σημαιῶν εὐκολίας» ζητήματα καὶ συνεζητήθησαν τὰ μέσα τῆς κατοχυρώσεως διὰ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων μὲ τὴν Π.Ν.Ο., ἀναγνωριζομένων, σῆμας, ἀπὸ τὴν Δ.Ο.Μ., τῶν δικαιωμάτων τῶν ναυτικῶν μας, ἀλλὰ καὶ τῶν πλοίων.

Οἶκοθεν νοεῖται, ὅτι ἡ καταβολὴ τῶν λύτρων ἀπεκρούσθη διαφρῆδην ἀπὸ τοὺς ἔφοτλιστάς, οὕτινες, δομολογουμένως, συνήντησαν τὴν κατανόησιν ἀπὸ μέρους τῶν ἐκτροσώπων τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ εἰς τὸ ζῆτημα αὐτό. Ἀπεφασίσθη ἡ σύστασις μιᾶς μικτῆς ἐπιτροπῆς, μὲ τὴν συμμετοχὴν εἰς αὐτὴν ἔφοτλιστῶν, ἐκτροσώπων τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ τῆς Π.Ν.Ο., ἡ οἵης θέλει ἐπεξεργασθῆ τὴν ὄριστικην συμφωνίαν ἐπὶ τοῦ ὅλου θέματος, αἱρομένων τῶν ἐκτερώθεν παρεξηγήσεων.

Ἡ συνάντησις αὐτὴ κατέδειξε τὴν καλὴν θέλησιν καὶ τὴν καλὴν πίστιν τῶν ἔφοτλιστῶν, ὅπως τακτοποιήσουν τὰ ζητήματα τῆς ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων των. Καὶ τὴν θέλησιν αὐτὴν ἀνεγνώσισαν οἱ ἐκπρόσωποι τῆς Δ.Ο.Μ. Ὁ κ. Μπεκιού διετύπωσε τὴν πρόβλεψιν τῆς συμφωνίας, μὲ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς ἐγκρίσεως τῶν δόσων θὰ συμφωνηθοῦν καὶ ἀπὸ τὴν Ἐπιτροπὴν Ἀγάνως, τὴν συνερχομένην εἰς τὴν Γενεύην τὴν 15ην Ἰουλίου. Προσέθηκεν, σῆμα, ὁ κ. Γεν. Γραμματεὺς τῆς Δ.Ο.Μ., ὅτι τὴν ἐπικύρωσιν τῶν συμφωνιῶν τὴν θεωρεῖ βεβαίαν.

Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι τέρμα τῶν διεξαγομένων συζητήσεων θὰ είναι ἡ συμφωνία, ἡ κατασφαλίζουσα καὶ τὸ πλοίον καὶ τοὺς ἀνθρώπους του. Απεδείχθη, πάντως, ἐκ τῶν πραγμάτων, ὅτι ἂν ἀρχικῶς μὲ περισσότερον σθένος ἐτοποθετοῦντο τὰ ζητήματα τῶν συλλογικῶν συμβάσεων πρὸ τῆς Δ.Ο.Μ., θὰ εἴχε κερδίσει ὁ κ. Πετρουλῆς ὥχι μόνον τὴν ἀναγνώρισιν των ἀλλὰ καὶ τὴν ἀπόλυτην ἐμπιστοσύνην πρὸς τὴν ἔθνικὴν συνδικαλιστικὴν ναυτεργατικὴν ὄργάνωσιν, τὴν Π.Ν.Ο. Ἐστώ καὶ τώρα, μέγα είνε τὸ κέρδος ἀπὸ τὴν ἀλλαγὴν τῆς τακτικῆς ἔναντι τῆς Δ.Ο.Μ. Πρώτα τὰ πληρώματα τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων μας εὔρεγτικὸν θὰ αἰσθανθοῦν τὸν ἀντίκτυπον. Κατοχυροῦται ἡ ἐργασία των, ἀλλ' ἐν ταύτῳ κατασφαλίζεται καὶ τὸ πλοίον ἀπὸ τοὺς ἐκδιασμούς καὶ τὰς ἀντιδράσεις τῶν ξένων εἰς τὸν τομέα, τούλαχιστον, τῆς ἐργασίας.

«Ἄς σημειωθῇ ὅτι, πρὸ τῆς συναντήσεως τῶν ἔφοτλιστῶν μὲ τοὺς ἐκτροσώπους τῆς Δ.Ο.Μ., ὁ κ. Πετρουλῆς μᾶς ἀπέστειλε τὸ κάτωθι ἐκ Λονδίνου τηλεγράφημα:

«Κατόπιν δραματικῆς διλογίμερου συζητήσεως μετὰ συναδέλφου

Μπεκιοῦ Δ.Ο.Μ. παρεδέχθη ὑπογραφείσας καὶ κατατεθείσας παρ' ἡμῶν σήμερον 263 ὄριστικὰς συλλογικὰς συμβάσεις ὡς ἔχουν στόπ. Ἐπίσης ἐπετύχομεν ἀναγνώρισιν Π.Ν.Ο. ὡς ἀρμοδίας ὄργανωσεως πρὸς ὑπογραφὴν συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας δι' ἀπαντα πλοία ἡσφαλισμένα N. A. T. περιλαμβανόμενα ἀπόσταλέντα πίνακα, ἐφ' ὃσον συμβάσεις ἀκολουθοῦν γραμμήν Δ.Ο.Μ. στόπ. Ἀνωτέρω ἐπεδεβαίωθησαν δι' ἐπιστολῆς γενικοῦ γραμματέως Δ.Ο.Μ. πρὸς Π.Ν.Ο.».

Δὲν είνε καὶ τόσον εὐχάριστος διὰ τοὺς συντρόφους τοῦ κ. Μπεκιοῦ ἀμερικανούς συνδικαλιστὰς ἡ ἔξελίξης τῆς ἐγερθείσης, κατόπιν τοῦ μπούκοτάς τοῦ Δεκεμβρίου, ἀντιδικίας ἐνώπιον τῶν ἀμερικανῶν δικαστηρίων.

Προσέφυγον εἰς αὐτὰ οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταί, κατηγοροῦντες τὰς ναυτεργατικὰς καὶ λιμενεργατικὰς Ἐνώσεις, ὅτι παρέδησαν τὸ Νόμον Σέρμαν, παρεμπόδισαντες, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν Διεθνῆ τῶν Μεταφορῶν, τὴν ὁμαλὴν διενέργειαν τοῦ ἑταπερικοῦ ἐμπορίου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν («conspiracy to restrain foreign commerce»).

Τὰ δικαστήρια τῆς Νέας Υόρκης (δικαστής Βάν Μπράου) διὰ προσφάτου ἀποφάσεως τῶν δὲν ἐδέχθησαν αἰτησιν τῶν ἐργατικῶν Ενώσεων, ὅπως ἄνευ τακτικῆς δίκης ἐνώπιον τῶν ἑνόρκων ἀπορρίψουν τὴν προσφυγὴν τῶν ἐφοπλιστῶν.

Ο δικαστής, τούναντίον, ἐπεδεβαίωσε τὴν προτέραν (τῆς 20ῆς Φεβρουαρίου) σχετικήν του ἀπόφασιν. Δὲν ἐδέχθη καὶ τότε τὴν ἀπόρριψιν τῆς ἀγωγῆς τῶν 15 ἀμερικανικῶν ἑταπειρῶν, αἰτινες κατέχουν πλοῖα ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν ἡ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Μᾶς πληροφοροῦν, ὅτι ἡ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος προέβη ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ τρέχοντος ἔτους εἰς τὴν ἀνακατάτεξιν τῶν κατὰ κατηγορίας προελεύσεων κονδυλίων τῶν ἀδήλων συναλλαγματικῶν πόρων. Ἡτοῦ μία ἐπιβελημένην ἐνέργειαν τοῦ Ἐκδοτικοῦ Ιδρύματος διὰ τὴν πλέον ἐπακριβῆ ἐκτίμησιν τῶν πηγῶν, αἰτινες συνιστοῦν τοὺς πόρους αὐτούς. Πιστεύουμεν νὰ ἐλήφθησαν ὑπὸ σχετικαὶ ὑποδείξεις τῆς στήλης αὐτῆς διὰ τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα. Διετυπώσαμεν τὴν γνώμην, ὅτι σημαντικὰ ποσά, προερχόμενα ἀπὸ τὴν θαλασσινήν μας δραστηριότητα, περιελαμβάνοντα εἰς τὰς κατηγορίας τοῦ μεταναστευτικοῦ καὶ τοῦ τουριστικοῦ συναλλαγμάτος. Συγκεκριμένως, αἱ εἰς συνάλλαγμα δαπαναὶ τῶν Ἑλλήνων ἔφοτλιστῶν τοῦ ἑταπειρικοῦ, ὅταν ἐδῶ ποιούνται τὰς διατριβάς των, συχνὰ εἰς τὴν κατηγορίαν τοῦ τουριστικοῦ ὑπόλογούντων, ἐνώ, ἀναμφισθήτως, πρόκειται περὶ ναυτιλιακοῦ συναλλαγμάτος. Τὸ αὐτὸν καὶ μὲ τὰ ἐντεῦθεν τραβήγματα τῆς Ἑλλήνων ναυτικῶν ἐπὶ Τροπεζῶν τοῦ ἑταπειρικοῦ καὶ μὲ τὰς ἀπ' εὐθείας πρὸς τὰς οἰκογενείας τῶν ἀποστολάς χρημάτων τῶν πληρωμάτων. Συχνὰ τὰ ἐμβάσματα αὐτὰ χαρακτηρίζονται ως μεταναστευτικὰ ἢ ἐπαναπατρισμός κεφαλαίων.

Ἐπιμένουμεν εἰς τὰς ἀπόφεις μας αὐτάς, ἔχοντες πρὸ ἡμῶν γεγονότα σχετικά, ἀτινα καὶ μᾶς πειθούν, ὅτι, ἀν ἡ ἀνακατάτεξις περιλάβη καὶ τὴν περίπτωσιν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγμάτος, θὰ ἀποδειχθῇ πλέον ἀξιόλογος ἡ συμβολὴ τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας καὶ πλέον, συνεπώς, ὑπολογίσιμος ἡ θαλασσινή μας δραστηριότης ἀπὸ τοὺς ἀγνοοῦντας αὐτὴν οἰκονομολόγους καὶ τοὺς κυβερνῶντας, ἀτυχῶς.

ΟΙ ΛΑΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

Συνιστώμεν εἰς τοὺς τόσον ἀφελῶς φοιτουμένους κάθε περὶ τὴν διάκρισιν σημαίας παρεξήγαγον νὰ προσέξουν τὴν περὶ μεταφορῶν πρόβλεψιν τῆς ἀγγλο - σοδιετικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας.

Αὐτή, ἀκριβῶς, ἡ διάκρισις τῆς σημαίας καταδεικνύεται, παρὰ τὴν

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

κεκαλυμμένην φρασεολογίαν, περὶ «έλευθέρας καὶ ισοτίμου συναγωνιστικῆς βάσεως ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιτέδου». Ή γνωστὴ ὑποκριτικὴ τακτικὴ τῆς Ἀλβιόνος ἀκολουθεῖται. Η Ἀγγλία θέλει, δεδιώκει, νὰ ἐμφανίζεται ὑπέρμαχος τοῦ δόγματος περὶ ἔλευθερίας τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν, διότι αὐτὸ τῆς συμφέρει. Δὲν πάνει, ὅμως, διὰ τῶν «Διασκέψεων» τακτικῶν γραμμῶν καὶ κάθε ἄλλης παρασκηνιακῆς ἐνέργειας νὰ προστατεύῃ τὸ ἔθνικόν της πλοίον, διαφυλάσσουσα ὑπέρ αὐτοῦ τὸ μέγιστον δυνατόν ποσοστὸν τοῦ ἐνδοσυντοκαρατορικοῦ ἐμπορίου. Καὶ προβλέπει, ἐπὶ λέξει, ἡ ἀγγλο-σοβιετικὴ σύμβασις: «Η Κυβέρνησις τοῦ Ἡνωμ. Βασιλείου καὶ ἡ Κυβέρνησις τῆς Σοβιετ. Ἐνώσεως συμφωνοῦν, ὅπως συνεχίσουν νὰ διευκολύνουν τὴν συμμετοχὴν τῶν πλοίων ἀμφοτέρων τῶν συμβαλλομένων χωρῶν εἰς τὸ μεταξὺ τῶν ἐμπόριον, ἀκολουθουμένην τῆς ἀρχῆς περὶ ἔλευθέρας καὶ συναγωνιστικῆς βάσεως ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιτέδου».

Ο καθεῖς ἀντίλαμβάνεται, ὅτι οὐδὲ τόνος ρωσικοῦ ἡ ἀγγλικοῦ σοφτού θὰ μεταφερῇ διὰ ἔνον πλοίου, παρὰ μόνον ἐὰν διαθέσιμον ἀγγλικὸν ἡ ρωσικὸν δὲν προσφέρεται.

Δὲν θὰ κατηγορηθῇ, δεδιώκει, ὡς ἀκολουθοῦσα τὴν τακτικὴν τῆς διακρίσεως σημαίας. Τύποις, ὅμως καὶ ὅχι εἰς τὴν οὔσιαν. Τὸ ἀγγλικὸν πλοίον καὶ, μάλιστα, τῶν τακτικῶν γραμμῶν θὰ προστατεύῃ ὅλως ἴδιατέρως, παρασκηνιακῶς ἔστω.

Οἱ ίδιοι μας κρατικοὶ παράγοντες, ὑπερβάλλοντες, ἔζητησαν τὸν ἀπροκάλυπτον ἔξοδεισμὸν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου ἀπὸ τὰς μεταφοράς μας. Εἶνε ἡ δὲν εἶνε στενοκέφαλος ἡ τακτικὴ τῶν αὐτῆς; Κανεὶς ἄλλος δὲν τὴν ἐφορμόζει.

Η ΘΛΙΒΕΡΑ ΥΠΟΘΕΣΙΣ

Οἱ ἑγκέφαλοι τοῦ «Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, τῶν ὅποιων αἱ ἐνέργειαι εἰς βάρος τῆς Ἑταίριας Τακτικῶν Γραμμῶν ἡ «Ἐλληνική» ἐπεκρίθησαν — ὅπως, ἄλλως τε, καὶ ἐπεβάλλετο — ἀπὸ τὰς στήλας αὐτᾶς, κατέφυγον εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον. Ἐπεζήτησαν, ἀπολογούμενοι, τὴν προστασίαν του, τὴν ἐπιβράβευσιν, ἵσως, τῆς περιέργου τακτικῆς τῶν.

Καὶ ἐνεφάνισαν πρὸ τῶν μὴ ἐπαρκῶν ἐνημερωμένων ἐκπροσώπων τοῦ «Ἐπιμελητηρίου τὴν ὑπόθεσιν τῆς «Ἐλληνικῆς», ὡς στενῶς ὑπόθεσιν διακρίσεως σημαίας. Καὶ ἡτήσαντο τὸ «συγχωροχάρτι» ἀπὸ τὸ «Ἐπιμελητήριον» διὰ τὰς καλάς των προσπαθείας, ὅπως μὴ κατηγορηθῇ ἡ «Ἐλλάς», ὡς χώρα ἀσκοῦσα ὑπέρ τῶν πλοίων τῆς τὴν διάκρισιν καὶ τὸν προστατευτισμόν.

«Ἀπέφυγον, ὅμως, οἱ τῆς Διευθύνσεως Μελετῶν νὰ γνωρίσουν πρὸ τοὺς κληθέντας νὰ τοὺς ἀκούσουν ἀπολογουμένους, ὠρισμένα γεγονότα, καταδεικνύοντα, ἀκριδῶς, τὴν ὑπερβάσιαν καὶ τὴν στενότηταν τῆς σκέψεως — διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν τὴν κατὰ τῆς «Ἐλληνικῆς» προκαταληφιν — εἰς τὰς ἐνέργειας τῶν.

Κανεὶς, πράγματι, δὲν παρευρέθη, κατὰ τὴν σύσκεψιν, διὰ νὰ καταγγείλῃ τὴν ὑπερβολὴν — ἀδιάφορον ἡθελημένην ἡ ἀκούσιαν. Καὶ ἡ καταγγείλια αὐτὴ θὰ ἀπέκαλυπτε πόσον αἱ ἐνέργειαι τῶν δύο λιμενικῶν ἀξιωματικῶν — τῶν κ. κ. Παγώνη καὶ Γεωργαντοπούλου — τῶν διαχειρισθέντων τὴν ὑπόθεσιν τῆς μεταφορᾶς τῶν κρατικῶν ἔφοδιών, ἔθλα αὐτὰν τὴν ζωτικότατα συμφέροντα τῆς μοναδικῆς ἐθνικῆς ἐπιχειρήσεως τακτικῶν γραμμῶν, τῆς «Ἐλληνικῆς».

«Ἡ προθυμία, μὲ τὴν ὅποιαν οἱ ἐν λόγῳ ἀξιωματικοὶ ἐδέχθησαν ὡς ἀκριβεῖς ὅλας τὰς μεταδοθείσας εἰς αὐτοὺς πληροφορίας ἀπὸ μέρους τῶν πρακτόρων τῶν δύο ἀμερικανικῶν ἑταίρων καὶ ἡ ἐπιμονή, ἣν ἐπεδίξαντο διὰ τὴν προάσπισιν τῶν παραβλατομένων, δῆθεν, συμφερόντων τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, καταδεικνύονταν τὸ δάσιμον τῶν ἰδικῶν μας ἐπικρίσεων.

Καὶ διότι δὲν θέλομεν νὰ πιστευθῇ, οτι ἀδασίμως τὰς παρατηρήσεις μας διετυπώσαμεν, θὰ ζητήσωμεν τὴν διεκρίνησιν ἐπὶ δύο καὶ μόνον σημείων, ἀτίνα οὐδὲ καν, ὡς φάνεται, ἔθιγησαν ἀπὸ τοὺς ἀπολογηθέντας κατὰ τὴν σύσκεψιν μὲ τοὺς ἐκπροσώπους τοῦ «Ἐπιμελητηρίου».

1. Εἶνε ἀληθές, οτι ὁ κ. Γεωργαντόπουλος, τμηματάρχης τοῦ «Υπουργείου τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας — τὸ τονίζομεν τῆς «Ἐλληνικῆς» — διὰ τὴν πρέστη, συνοδεύμενος ἀπὸ τὸν πράκτορα τῆς «Ἀμερικῶν» «Ἐπιπορτ» κατὰ τὰς συζητήσεις παρὰ τῇ «Ἐπιπορτή Κρατικῶν Προμηθείων» διὰ τὸ ζήτημα τῶν μεταφορῶν τῶν κρατικῶν ἔφοδιών;

2. Ἐπετρέπετο εἰς τὸ «Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας, ἀσυζητητὶ ἀποδεχό-

μενον τὰς ἀπόφεις καὶ τὰς πληροφορίας τῶν πρακτόρων, νὰ ἀπευθύνη ἔγγραφον πρὸ τὸ «Υπουργείον Ἐθνικῆς Ἀμύνης, ὑποδεικνύοντας τὰς περιτέρω ἐνέργειας τῶν στρατιωτικῶν ὑπηρεσιῶν, χωρὶς προηγουμένων νὰ ἔξακριθωσῃ τὸ δάσιμον τῶν ἐν λόγῳ πληροφοριῶν;

Ίδου περικοπαὶ τίνες τοῦ σχετικοῦ ἔγγραφου πρὸ τὸ «Υπουργείον Ἐθνικῆς Ἀμύνης :

1. «Ἀναφερόμενοι εἰς τὴν διεξαχθεῖσαν ἀλληλογραφίαν ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς κροτιμοποίησεως ἐλληνικῶν πλοίων εἰς τὰς μεταφορᾶς ὑλικοῦ τῶν «Ἐπιπορτή Κρατικῶν Προμηθείων»

2. «Ως πληροφορούμενος εἰς τὴν διεξαχθεῖσαν ἀλληλογραφίαν τῆς συγκεκριμένων τῆς Συνομιλίας την οποίαν τοῦ προβαίνοντος διακρίσεων σημαίας, αἵνεις δὲν περιέχουν δεσμευτικόν τινα δρον, ὡς πρὸ τὸν προμηθείσαν πλοίων, συνιστώντας διάκρισιν σημαίας.

3. Παρὰ τοῦτο, εἰς τὰς κατατίσμοντας ἀλληλογραφίας την οποίαν τοῦ προμηθεύσαν πλοίου τῆς Ελληνικῆς Αμύνης :

4. «Υπὸ τὴν μορφήν, ὑπὸ τὴν οποίαν ἐμφανίζεται ἀπὸ τοὺς ὑποθαλλόντας παράπονα, τὸ θέμα συνιστᾶ ἀπροκάλυπτον περίπτωσιν διακρίσεως σημαίας, λίαν ἐπιζήμιον διὰ τὰ γενικώτερα ἐλληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα.

Καὶ διὰ μὲν τὸ πρώτον ἐρώτημα ὁ κ. Γεωργαντόπουλος φέρεται διαφεύδων τὰς τῆς συμπαραστάσεως του μὲ τὸν πράκτορα τῆς «Ἀμερικῶν» «Ἐπιπορτ». Κατ' ἄλλην ἐδόκονταν, τυχαίως, συνητήθη μὲ αὐτὸν εἰς τὰ γραφεῖα τῆς «Ἐπιπορτής Κρατικῶν Προμηθείων».

Διὰ τὸ δεύτερον ἐρώτημα ἀπάντησιν δὲν θὰ είναι εἰς τὴν θέσιν νὰ δώσουν οἱ κύριοι τῆς Διευθύνσεως Μελετῶν. Ἀπὸ μέρους ὑπευθύνων κύρων διαφεύδων τὰς τῆς συμπαραστάσεως του μὲ τὸν πράκτορα τῆς «Ἀμερικῶν» «Ἐπιπορτ». Καί, ὅμως, εἰς τὴν πληροφορίαν, τὴν ἀνεξακρίβωτον, ἐστήριξαν οἱ τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας» τὰ διαθήματά των παρὰ τῷ «Υπουργείῳ Εθνικῆς Αμύνης».

«Ολαὶ, ὅμως, αὐταὶ αἱ ἐν σπουδῇ, μὲ ἐπιμονὴν δυσεξήγητον, ἐνέργειαι ἐδημιούργησαν κατὰ τῆς «Ἐλληνικῆς» — εἰνε τὸ λεπτὸν σημεῖον τῆς ὑποθέσεως — τὸ ψυχολογικὸν κλίμα, τὸ ἀντίθετον πρὸ τὸ μέχρι πρό τινος κρατοῦν, εἰς τὰς διαφόρους κρατικὰς ὑπηρεσίας.

Εἶχε, πράγματι, ἐπιτύχει τὸ «Υπουργείον Ναυτιλίας», κατόπιν ἐπιμόνων παραστάσεων τοῦ κ. Χανιδή, ὡς Διευθύντοῦ Μελετῶν, νὰ προκαλέσῃ κάποιον ἀποτέλεσμα τὸν πληροφορίαν, τὴν ἀνεξακρίβωτον ἐνδιαφέροντα πλοίου την τεταγμένων νὰ ἐφορεύουν ἐπὶ τῶν κρατικῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν.

Δέν ησκετο ἡ διακριτικὴ σημαίας, ἀφοῦ τὰ πλεῖστα τῶν φορτίων τοῖφ ἡγοράζοντα, ἀλλ' ἀπόλωνς προσπάθεια κατεβάλλετο, ἐν ἰσοτιμίᾳ νούλου, νὰ συμετέχῃ καὶ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον γραμμῆς κατὰ ποσοστὸν τι εἰς τὰς μεταφοράς. Δικαίας καὶ ὄρθη ἡ ἐπιδίωξις.

Αὐτήν, ἀκριδῶς, τὴν ὑπὲρ τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου ἀγάθην διάθεσιν ἀπὸ μέρους κρατικῶν παραγόντων, ἀλλά ἀπόλωνς προσπάθεια κατεβάλλετο, ἐν ἰσοτιμίᾳ νούλου, νὰ συμετέχῃ καὶ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον γραμμῆς κατὰ ποσοστὸν τι εἰς τὰς μεταφοράς. Δικαίας καὶ ὄρθη ἡ ἐπιδίωξις.

Τώρα, δηλαὶ αἱ σχετικαὶ μὲ τὰς μεταφορὰς κρατικαὶ ὑπηρεσίαι προβάλλουν τοὺς φόδους περὶ διακρίσεως σημαίας καὶ τὰς σχετικὰς διαταγὰς τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας», διὰ νὰ ἀποφύγουν καὶ τὴν ἐλαχίστην ὑπὲρ τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας φροντίδα. «Ἐπανήλθον εἰς τὴν πρότεραν των τακτικὴν τῆς ἀδιαφορίας. Οἱ ἀρμόδιοι ἀξιωματικοὶ καὶ ὑπάλληλοι ὑψώνουν τοὺς ὄμοις των εἰς κάθε σχετικὸν μὲ τὰς μεταφοράς ζήτημα. Καὶ λέγουν χαρακτηριστικῶς : «Οἱ Ἀμερικανοὶ μᾶς τὰς παρασχώμεν, ἃς φροντίσουν καὶ διὰ τὴν μεταφοράν των».

Δέν θὰ συνεχίσωμεν. Πρόκειται περὶ θλιβερᾶς ὑποθέσεως, ητίς μᾶς ὑπεχρέωσε νὰ ἐπικρίνωμεν φίλους τῶν στηλῶν αὐτῶν ἀξιωματικούς. «Ἡτο ἐπιβεβλημένον. «Ἄς φροντίσουν νὰ ἐπανορθώσουν, ἐν τῷ μέτρῳ τυναδοῦ, τὴν ἦν ζημιάν εἰς τὰ συμφέροντα τοῦ «Ἐλληνικοῦ πλοίου τακτικῶν γραμμῶν αἱ ἐνέργειαι τῶν ἐπέφερον.

TA., BULK CARRIERS,

«Ἀντιμετωπίζεται ἀπὸ «Ἐλληνας ἐφοπλιστάς» ἡ ριζικὴ ἀνακατασκευὴ δεξαιμενοπλοίων «T.2» καὶ ἡ μετατροπὴ αὐτῶν εἰς φορτηγὰ (bulk carriers) τῶν 22.000 τόννων. Πρόκειται τὰ σκάφη αὐτὰ νὰ κοποῦν εἰς τὰ δύο, νὰ προστεθῇ ἔνα νέον μεσαίον τμῆμα μῆκους 470 ποδῶν καὶ νὰ

EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

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

GENERAL AGENTS:

GEORGE CARRAS, INC.

17 STATE STREET

NEW YORK 4, N.Y.

CABLES: CARRASBRO

ενισχυθή αναλόγως τὸ πρωραῖον ἀρχικὸν τῶν τμῆμα.

Ἡδη, δ. κ. Νιάρχος πρόεδρη εἰς τὴν μεταπροτὴν τοιούτων σκαφῶν εἰς τὰ ισπωνικὰ ναυπηγεία. Ἐν συνεχείᾳ, θὰ μετατρέψῃ δύο ἀκόμη εἰς τὰ σουηδικὰ ναυπηγεία, μὲ ἀλλαγὴν καὶ τοῦ πρωστηρίου τῶν συστήματος, τὰ δὲ ναυπηγεία τοῦ Σκαραμαγκά θὰ ἀναλάβουν τὴν μετασκευὴν τῶν ὑπολοίπων «T. 2», τῶν τελούντων ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Νιάρχου.

Ἄλλοι, ἐπίσης «Ελληνες, ἔφοπλισται πρόκειται νὰ προδοῦν εἰς τὴν αὐτὴν μεταπροτὴν τῶν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν «T. 2». Συγκεκριμένως, δ. κ. Κώστας Μιχ. Λαιμὸς θὰ μετατρέψῃ τρία τοιοῦτα σκάφη εἰς τὴν Ολλανδίαν.

Μετά τίνα χρόνον θὰ κατέχουν οἱ «Ελληνες ἔφοπλισται δέκα πέντε η καὶ περισσότερα καινουργῆ εἰς τὴν πραγματικότητα, εἰδικὰ διὰ τὴν μεταφορὰν ἥπρου φορτίου μεγάλα σκάφη ἐκ μετασκευῆς ἀπὸ τάνκερς. Καὶ προβάλλεται τὸ ἔρωτημα: Τὰ σκάφη αὐτά, μεταφερόμενα ἀπὸ τὸ νηολόγιον τῆς Μονρόβιας εἰς τὸ Ἑλληνικόν, θὰ εἰναι ἀφορολόγητα διὰ τὴν πρώτην πενταετίαν, ὅπως καὶ τὰ νεότευκτα; Περὶ νεοτεύκτων οὐσιαστικῶν πρόκειται, ἀφοῦ η σημερινὴ ἀξία ἐνὸς τάνκερ «T.2» δὲν ὑπερβαίνει τὰς 250 χιλιάδας δολαρίων καὶ η μετασκευὴ τῶν θὰ στοιχίσῃ ὑπὲρ τὸ ἔκατον μύριον δολαρίων (1.100.000—1.200.000).

Ο παρ' ήδην φορολογικὸς νόμος δὲν περιέχει πρόβλεψιν τίνα σχετικήν. Θὰ ἔπειτεν εἰδικὴ τις τροπολογία νὰ γίνη, ἵνα διευκολυνθῇ ἡ ὑφασματικὴ τῆς Κυανολεύκου ἐπὶ πλοίων μὲ μακρὰν περαιτέρω σταδιοδρομίαν, μετὸ τὴν ἀνακατασκευὴν τῶν.

Τώρα, ὡς λιβεριανά, εἰς οὐδέμιαν, σχεδόν, ὑπόκεινται φορολογικὴν ἐπιβάρυνσιν, αὐτὸ δὲ τὸ γεγονός τοῦ ἀφορολογήτου ἔπιτρέπει εἰς τοὺς ἔφοπλιστὰς νὰ προκινούντουσυν, ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, μίαν διπλάνην ἔκατον μύριών δολαρίων.

Ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία στερεῖται τοιούτων μεγάλων φορτηγῶν σκαφῶν, τῶν ὅποιών τὸ μέλλον διαγράφεται ἀποδοτικόν. Μᾶς παρέχεται μία εύκαιρια νὰ τὰ ἀποκτήσωμεν, ἔαν παρασχεθούν καὶ εἰς τὰ συγχρονισμένα αὐτὰ σκάφη τὰ πλεονεκτήματα τοῦ νεοτεύκτου, ἵνα η ἀπόσθεσις μέρους τῆς ἀξίας τῶν καταστῆ δυνατή.

Πρέπει νὰ μελετηθῇ ἡ ἀνωτέρω πρότασις. Φέρομεν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον χωρητικότητα συγχρονισμένην, ἐνὸς τὰ λίμπερτς, τὰ ὄποια, δυστυχώς, ἀποτελοῦν τὸν πυρήνα τῆς ναυτιλιακῆς μας συγκροτήσεως, ἔπαισαν νὰ εἰναι ὑπολογίσιμοι μονάδες.

Ο κ. «Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας» ἔχει, κατὰ πρώτων λόγον, τὴν ἀρμοδιότητα τῆς εἰσηγήσεως σχετικῆς τίνος τροπολογίας. Εἰς τὸ ήδη ἐκκρεμοῦν φορολογικὸν νομοσχέδιον, ἃς προστεθῇ μία διάταξις, ἐπιδιωκούμενη τῆς ἐπιφήσισεως τοῦ ὅλου νομοσχεδίου ἀπὸ τὴν «Ἐπιτροπὴν Εξουσιοδοτήσεως».

Ἀρκετά, ἄλλως τε, τὸ νομοσχέδιον αὐτὸ ἀδικαιολογήτως ἔχρονισεν εἰς κέιρας τοῦ κ. «Υπουργοῦ τοῦ Συντονισμοῦ». Αἱ φροντίσῃ ἡ «Ενωσικὴ ἔφοπλιστῶν, παρεμβάσει τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ, νὰ τὸ ἀποσπάσῃ ἀπὸ τὸν κ. Πρωτοπαπαδάκην. Ζωτικώτατα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας — αὐτὴ η περαιτέρω ἀνάπτυξίς της — διακυβεύονται ἀπὸ τὴν καθυστέρησιν αὐτῆν.

ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ Ο ΝΟΜΟΣ ΤΩΝ 2/3

Ἄσυγκίνητοι παραμένουν οἱ ἀξιωματοῦχοι τοῦ «Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ αὐτός, ἀτυχῶς, δ. κ. Ἀνδριανόπουλος, πρὸ τῶν ἀπεγνωσμένων διαμαρτυριῶν τῶν καταφώρων ἀδικουμένων ἀπὸ τὸν νόμον τῶν δύο τρίτων ναυτικῶν.

Εἰς οὐδὲν ἴσχυσαν τὰ ὅσα ἀδιάσειστα ἐπιχειρήματα αἱ στῆλαι αὐτοὶ ἐπιμόνως προέβαλον διὰ τὴν κατάργησιν τοῦ νομοθετικοῦ αὐτοῦ ἔξαμβλωματος, τοῦ οὐδὲν ἄλλο καταδεικνύοντος παρὰ τὴν διαστροφὴν τῆς σκέψεως τοῦ εἰσηγηθέντος τὸ ἀναγκαστικὸν αὐτὸ μέτρον.

Καὶ τὸ χειρότερον εἶναι, ὅτι οἱ ἀρμόδιοι λιμενικοὶ ἀξιωματικοί, ἐπιμένουν εἰς τὴν ἔφορμογήν του, ἐνῷ ἀνομολογοῦν τὴν ἀδικίαν καὶ βλέπουν τὸ ἀσκοπον τὸν περαιτέρω ἔκδιασμον, τοῦ ἀσκούμενου εἰς βάρος πτωχῶν βιοπαλαιστῶν. Ἀδιαφοροῦν διὰ τὸ γεγονός, ὅτι ὁ νόμος αὐτὸς τοῦ ὑπολογισμοῦ διὰ τὰς ἐπὶ πτυχίων ἔξετάσεις τῶν δύο τρίτων τῆς ὑπηρεσίας κανένα δὲν ὠφελεῖ, βλάπτει, τούναντίον, διότι ἀνακόπτει τὴν ἐπαγγελματικὴν σταδιοδρομίαν ἀνθρώπων, οἱ διοῖοι εἰς οὐδὲν ἔπαισαν διὰ νὰ τιμωροῦνται.

Ἄλλ' οὔτε ὁ σκοτός, τοῦ πειθαναγκασμοῦ τῶν ἔφοπλιστῶν νὰ ἀσφαλίσουν τὰ πληρωμάτα τῶν παρὰ τὸ N.A.T., δὲν ἔξυπηρετεῖται διὰ

τοῦ ἐν λόγῳ μέτρου. Ἡθέλησαν οἱ εἰσηγηθέντες τὴν ἀδικίαν νὰ ἐκβιάσουν τοὺς ἔφοπλιστάς διὰ τῶν πληρωμάτων. Ο σκοπός ἀγίαζε καὶ κατ' αὐτοὺς τὰ μέσα. Ἀφοῦ ἄλλως πως δὲν ἡδύνατο νὰ ἐπιβληθῇ εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ἡ ἀσφάλισις, θὰ τὴν ἐπέβαλλον διὰ τῶν ναυτικῶν. Δὲν θὰ ἔδεχοντο οὗτοι τὴν ναυτολόγησιν, ἂν τὸ πλοίον δὲν ἦτο συμβεβλημένον μὲ τὸ N.A.T. Ἡτο η καλὴ ἐποχὴ τῆς ζητήσεως πληρωμάτων καὶ ἐπιστεύετο δυνατὴ ἡ προσοῦλη τῆς ἀντιστάσεως αὐτῆς.

Τώρα, δύμας, αἱ συνθήκαι ἀνεπεράφησαν τελείως. Τώρα η ἀνεργία προκαλεῖ τὴν ἀβρόαν προσφοράν τῶν ναυτικῶν πρὸς ἐργασίαν καὶ δὲν ἔπιτρέπει τὴν ἐπιλογὴν τοῦ πλοίου. Οιαδήποτε ἀξιωματικὸς ἀπὸ μέρους τοῦ ίκετεύοντος τὴν ναυτολόγησιν ναυτικοῦ δὲν ἔχει πλέον τὴν θέσιν της. Αὐτὸ τὸ μισθολόγιον, διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν καὶ ἡ τροφοδοσία, ἔχει μειωθῆ κατὰ 30%.

Καὶ ἀφοῦ δὲν ἡμποροῦν οἱ ναυτεργάται νὰ πιέσουν τοὺς ἔφοπλιστάς, ἀφοῦ δὲν ἔχουν τὴν ἐπιλογὴν τοῦ πλοίου, διατὶ συνεχίζεται ὁ εἰς βάρος τῶν ἐκδικισμός;

Θὰ πρέπει ἀκόμη νὰ σημειωθῇ, ὅτι ὑπὸ τὴν πίεσιν ἄλλων παραγόντων καὶ οὐχὶ τοῦ νόμου περὶ τῶν δύο τρίτων ἔχουν συμβληθῆ μὲ τὸ N.A.T. τὰ ὑπερεξακόσια ὑπὸ ξένας σημαίας σκάφη, τὰ ἐπηνδρώμενα μὲ «Ελληνας ναυτικούς».

Τὸ μέτρον, συνεπῶς, τὸ ἄδικον, τὸ μὴ ἀποδῶσαν τι τὸ ἀξιόλογον, ἐπιβάλλεται νὰ καταργηθῇ. Καὶ τὸ γεγονός, ὅτι μέχρι τοῦδε δὲν κατηργήθη δὲν ἔγγραφεται εἰς τὸ ἐνεργητικὸν τῆς δράσεως τοῦ κ. «Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, βουλευτοῦ τῆς κατ' ἔξοχην ναυτικῆς περιφερείας τοῦ Πειραιῶς».

Λυπούμεθα διότι εἴμεθα ἡναγκασμένοι δριμύτερον νὰ ἐπικρίνωμεν τὴν ἐπιδεικνυόμενην ἀδιαφορίαν τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας πρὸς ἔνα ζῆτημα ἡ θικῆς πλέον τάξεως. Αἱ θελήσῃ δ. κ. Ἀνδριανόπουλος νὰ τηληφοροφθῇ πόσοι εἶναι οἱ ἀδικηθέντες ναυτικοὶ καὶ πόσοι οἱ τιμωρηθέντες, διότι ἔλαση τὴν ὑπηρεσίαν των νὰ ἐκτελέσουν ἐπὶ ξένων πλοίων. Συμβαίνει συχνὰ νὰ ἀπολυθοῦν τοῦ πλοίου ὑπολογίζοντες, ὅτι ἔχουν τὴν ἀπαιτουμένην ὑπηρεσίαν διὰ τὰς ἐπιλόγους διπλώματι ἔξετάσεις. Καταστάλλουν τὰς εἰσφοράς, τὰς ιδικάς των καὶ τοῦ πλοίου — ποσὰ σημειωτέον σημαντικά — καὶ τὴν τελευταίαν στιγμὴν πληροφοροῦνται ἀπὸ τὰ μητρώα, ὅτι λείπουν πέντε η δέκα νήμεραι πρὸς συμπληρώσιν τοῦ χρόνου τῆς προϋπηρεσίας των. Καὶ λείπουν αἱ ἡμέραι αὐταί, χάνει ὁ ναυτικὸς τὸ δικαίωμα νὰ δώσῃ ἔξετάσεις, διότι τοῦ ἀφαιροῦν ἀπὸ τὴν πραγματικὴν τοῦ ὑπηρεσίαν τὸ ἔν τρίτον αὐτῆς, βάσει τοῦ ἐκδικιστικοῦ νόμου.

Είναι η δὲν εἶναι ἄδικος, διὰ νὰ μὴ τὴν χαρακτηρίσωμεν ἀκόμη βαρύτερον, η τοιαύτη μεταχείρισις πτωχῶν βιοπαλαιστῶν; Τὴν ἀγανάκτησιν προκαλεῖ κάθε τιμίου ἀνθρώπου.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ

Μέγας εὐεργέτης τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως ἀναγορεύεται, χάρις εἰς τὰς δωρεάς του πρὸς τὰς ναυτικάς μας σχολάς, δ. κ. Κώστας Μιχ. Λαιμός.

Μετὰ τὰς τόσας προηγουμένας, νέας τώρα προστίθεται, ἡ πλέον ἀξιόλογος. Δωρίζει διασκευήν της ἔφοπλιστής εἰς τὰς σχολάς Ἀσπροπύργου μίαν συσκευὴν μεταπροτῆς τοῦ θαλασσίου ὕδατος εἰς ἀπεσταγμένον. Είναι τελευταίου τελειότατου συστήματος. Χρήσις αὐτῆς γίνεται εἰς τὰ ἀτομικὰ ὑποδύχια, εἰδικῶς δὲ η λειτουργία τῆς συνετέλεσε τὰ μέγιστα εἰς τὸν διάπλουν ὑπὸ τοὺς πάγους τοῦ Βορείου Πόλου.

Η συσκευή, ἀρκετὰ διαπανηρά, εἶναι τύπου «Μαξίμ», κατασκευασμένη ἀπὸ εἰδικῶν μεταλλών Μουέλ. Παρεδόθη πρὸ τίνων ήμερῶν ἀπὸ τὸ ἔργοσταίον εἰς τὸν κ. Κώσταν Λαιμὸν καὶ θὰ φορτωθῇ δωρὰν ἐπὶ πλοίου τῆς «Ελληνικῆς» εἰς παραλαβὴν τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας». Ειδικὰ βιβλία δόηγμιαν χρήσεως συνοδεύουν τὴν ἀποστολήν.

Ταύτοχρόνως δ. κ. Λαιμὸς ἀποστέλλει εἰς τὰς σχολάς καὶ ὥρισμένα τημήστατα καὶ ἔξαρτήματα στροβίλων τῆς «Τζένεραλ Ελεκτρικ», εἰδικῶς κατεσκευασμένα δι' ἐκπαίδευτικούς σκοπούς. «Ἐπὶ ἐνὸς ἔκαστου τεμαχίου ἀναγράφονται αἱ ὀδηγίαι διὰ τοὺς μαθητὰς ἀγγλιστικοί. Ή μετάφρασίς των εἰς τὴν Ελληνικὴν θὰ πρέπει νὰ γίνη μετὰ τὴν παραλαβὴν των.

Καὶ οὕτω αἱ σχολαὶ μας ὑπερεξοπλίζονται, ἡμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, μὲ τόσα πολύτιμα δργανα, μηχανήματα καὶ ἐργαλεῖα ἐκπαίδευτικά, σάσα, πολὺ ἀμφιβάλλομεν, ἀν ἄλλαι ξέναι ναυτικαὶ σχολαὶ κατέχουν.

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

Ο Κ. Κώστας Λαιμόδης είναι ό μόνος—τὸ τονίζομεν ὅλως ιδιαιτέρως ό μόνος—έφοπλιστής, δοτις θετικὸν ἐπέδειξε καὶ συνεχίζει ἐπιδεικνύνων ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ναυτικήν μας ἑκπαίδευσιν. Ἐδιπάνησεν ὑπὲρ αὐτῆς πολλὸν καὶ παρακολουθεῖ μὲν στοργὴν τὴν καταβαλλομένην προστάθειαν. Τοῦ ἀξίζει ή εὐγνωμοσύνῃ ὅλων ἔκεινον ποὺ πιστεύουν δτὶ ή κατάρτισις στελεχών ἀξίων τῆς ἀποστολῆς των είναι ή βασικὴ προϋπόθεσις τῆς ἐπιβίωσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

☆ ☆ ☆

Υπερεξωπλισμένας θεωρούμεν πλέον τάς ναυτικάς μας σχολάς, δχι μόνον τού 'Ασπροπύργου, άλλα και τῆς 'Υδρας και τῆς Κύμης. 'Οταν θὰ ἀποκτήσωμεν και τὸ ἐκπαιδευτικὸν πλοίον, δὲν θὰ ἔχωμεν τίποτε νὰ ζηλεύωμεν εἰς ἑρπολισμὸν και ἐγκαταστάσεις ἀπὸ τὰ ξένα ναυτικά ἐκπαιδευτικά ίδρυματα. 'Η γερμανικὴ τεχνικὴ βοήθεια μας παρέσχεν υπεραρκετά μηχανήματα, ὥργανα και ἐργαλεῖα. Πλείστα σσα παρελθόμεσαν ἡδη και ἄλλα παραλαμβάνονται ἐν συνεχείᾳ. 'Η ἐγκατάστασις τοῦ μηχανοστασίου τῶν σχολῶν 'Ασπροπύργου συνεπληρώθη. 'Ο ὑδραυλιτὸς λέθης λειτουργεῖ ἡδη και παρέχει τὸν ἀτμὸν εἰς τὴν παλινδρομικὴν μηχανὴν και τὸν ἀτμοστρόβιλον. Μία δηζελομηχανὴ λειτουργεῖ ἐπίσης και ἄλλη, ἐκ τῆς γερμανικῆς δωρεᾶς, τοποθετεῖται κατ' αὐτάς.

Παντοίου ειδούς μηχανήματα, ἀπὸ τὸ ἐπισημαίνον τὴν πυρκαὶὰν μέχρι καὶ τοῦ ἐλαχίστου ἡλεκτρονικοῦ διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν, ἔχουν ἥδη παραληφθῆ καὶ καταλλήλως εἰς τὰς αἰθουσαῖς τῶν σχολῶν τοποθετοῦνται.

‘Η αίθουσα Μιχαήλ Λαζαρίου θὰ περιλάβῃ όλα τὰ σύγχρονα ἡλεκτρονικά μηχανήματα τῆς γεφύρας. Τὰ πλείστα προέρχονται ἐκ δωρεῶν τοῦ κ. Κώστα Μιχ. Λαζαρίου.

Αἱ σχολαὶ ἐπίσης "Υδραὶ καὶ Κύμης θὰ ἀποκτήσουν τὰ ἴδια αὐτῶν ὄγραν διὰ τὴν ἑκαπίδευσιν τῶν ναυτίλων ἀξιωματικῶν. Αὐτὰ τὰ τελευταῖα ἔτη μία ἐργασία εύρυτητος ἀπιστεύτου συνυπελέσθη εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως. Δὲν ἔχουν ὅμηροι ἐνημερωθῆ ἐπὶ τοῦ συντελεσθέντος ἔργου οὐδὲ αὐτοὶ οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι, οἱ ἐφόπλιστοι καὶ οἱ ναυτιλλόμενοι. Θά ήσαν ὑπερήφανοι, ἔστω καὶ ὅν δύλιγα κατ' ἀναλογίαν τῶν δαπανηθέντων είναι τὰ παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν εἰσφερθέντα.

Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι δὲν ύστερει καὶ η ἐκπαιδευτικὴ προσπάθεια, η παραλλήλως καταβαλλομένη εἰς τὰς σχολάς. Αἱ Ἑλλέιψεις, σύν τῷ χρόνῳ, συμπληροῦνται καὶ οἱ κατάλληλοι λύσεις ἔξευρίσκονται εἰς κάθε παρουσιαζομένη ἀνωμαλίαν.

"Εχουμενός μάιαν ίδιαιτέρων σύστασιν νὰ διατυπώσωμεν πρὸς τὴν ἀρμοδίαν ἐπὶ τῆς ἑκπαιδεύσεως ὑπηρεσίαν τοῦ 'Ὑπουργείου Ναυτιλίας. Πρέπει τεῦχός τι εἰδικὸν νὰ ἔκδοθῇ, ἀπεικονίζον τὴν καταβληθείσαν προσπάθειαν καὶ πρέπει τακτικῶς τὰ τῆς διαχειρίσεως τοῦ εἰδικοῦ κεφαλαίου εὑρύτερον δι'. Ἐνὸς ἐπήσοι απολογισμοῦ νὰ ανακοινούνται. 'Ἡ ἐνημέρωσις δὲν βλάπτει. Διεγέρει τὸ ἐνδιαφέρον καὶ καταδεικνύει τὴν βαθυτέραν συναίσθησιν τῶν ὑποχρεώσεων ἐκείνων ποὺ διαχειρίζονται τὸ κεφάλαιον. Οἱ εἰσφέροντες πρέπει νὰ γνωρίζουν ποὺ καὶ πῶς διατίθενται τὰ εἰσφερόμενα.

第二集

Προσοχή είς τὸ κεφάλαιον τῆς γνωτικῆς ἐκπαίδευσεως. Ἡ κρίσις, τῆς ὁποίας ἀτυχώς είναι ἄδηλος ἡ διάρκεια, ἔχει περικόψει σημαντικῶς τὰ εσοδά του. Ο, τι ἀπέδωσεν ἡ καλὴ περίοδος πρέπει μετά τῆς μεγίστης δυνατῆς φειδίους νὰ διπανᾶται. Χωρὶς τὰς ἐκ τοῦ κεφαλαίου προσδόους, ή μεγάλη προσπάθεια τῆς ἀρτιωτεύσεως καταρτίσεως τῶν στελεχῶν τοῦ E. N. θὰ προσκόψῃ εἰς ἀνυπερβλήτους δυσχερείας. Ο δημόσιος προϋπολογισμὸς δὲν ἡμπορεῖ νὰ παράσχῃ περισσότερα τῶν ὅσων πιστώσεων μιᾶς παρέξει τώρα. Καὶ αἱ ἀνάγκαι είναι πολλαῖ. Ἀπὸ τὸ κεφαλαίου θὰ πληρωθῇ τὸ ἐκπαιδευτικὸν πλοίον, ἐκεῖθεν δὲ θὰ προέλθουν τὰ χρήματα διὰ τὴν λειτουργίαν καὶ τὴν συντήρησίν του. Ἡ διαμόρφωσις ἐπίσης τοῦ πρὸς τὴν ἀκτὴν χώρου τῶν σχολῶν Ἀσπροπύργου εἰδιὰ τὰς ἀθλοπαιδίας, ἡ κατασκευὴ κρηπιδωμάτων καὶ ἡ προμήθεια καταλήλων διὰ τὴν ἴστοπλοΐαν ἀκάτων, ἀπὸ τὰς προσδόους τοῦ κεφαλαίου θὰ διασφαλισθοῦν. Τοιίζουμεν ὅλως διαστέρως τὰς ἐκ τοῦ κεφαλαίου ἐπιτακτικὰς ἀνάγκας, ἵνα προλάβωμεν κάθε ἐκτροπὴν τῆς κυρίας ἀποτολῆς του. Μία τοισύντης ἀδόπειρα ἐγένετο, πρὸ τίνος, ἀπὸ μέρους ὠρισμένων κύκλων, ἀσχολουμένων εἰς προσπάθειαν ἀξιεπικινού μὲν, ξένην δῆμως πρὸς τὴν καθαυτὸν γνωτικὴν ἐκπαίδευσιν.

‘Η προβληθείσα ἀπό μέρους τῆς ἀρμοδιάς ύπηρεσίας ἀντίστασις δὲν ἐπέτρεψεν, εύτυχῶς, τὴν παροχὴν πιστώσεων ἐκ τοῦ κεφαλαίου διὰ τὴν σχολὴν ναυτιλιακῶν σπουδῶν, τῆς ὁποίας ἄλλη εἶναι ἡ ἀποστολή, παντελῶς ἀσχετος πρὸς τὰς σχολὰς τῶν στελεχῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

三

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς λήξεως τῆς πρώτης τετραμήνου περιόδου μετεκπαιδεύσεως τῶν ἀτμομηχανικῶν είς τὰ νεώτερα συστήματα προώσεως, ἡ ἀρμοδιά ὑπηρεσία τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας ἀπέστειλε πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς ἔκεινους, οἵτινες εἰσέφερον διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ Σχολείου Μετεκπαιδεύσεως, τὴν κάτωθι ἐγκύκλιον:

ΑΞΙΩΤΙΜΟΙ ΚΥΡΙΟΙ,

Πρὸ τετραμήνου περίπου τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορ. Ναυτικοῦ σᾶς παρεκάλεσε δι' ἔγκυλιον του νὰ συμβάλλεται εἰς τὴν προστάθειαν, τὴν ὅποιαν τὸ "Ὑπουργεῖον" Ἐμπορ. Ναυτιλίας ἀνέλαβε διὰ τὴν μετεκπαίδευσιν τῶν ἀτμομηχανικῶν μας εἰς τὰ ἐνέπεια πρωστήρια συστήματα καύσεων, ἐνισχύοντες οἰκονομικᾶς τὸ Κεφάλαιον Ἐπικαιδεύσεως, ὅπερ ἀνέλαβε τὰς δαπάνας τῆς ὡς ἄνω προσπαθείας.

Ηδη, μετά τὴν πάροδον τοῦ τετραμήνου, εἰμεθα εἰς θέσιν νὰ σᾶς ἀναγγείλωμεν ὅτι οἱ πρῶτοι μαθηταὶ τῆς μετεκπαιδεύσεως πλησιάζουν πρὸς τὸ τέρμα τῆς φοιτήσεώς των. Τεσσαράκοντα διπλωματοῦχοι ἀτμο-μηχανικοί, εἰσαχθέντες εἰς τὸ Σχολεῖον Μετεκπαιδεύσεως τὴν 9 Μαρτίου 1959, ἀποφοιτοῦν εἰς τὸ τέλος τοῦ μηνὸς Ἰουνίου, ἀφοῦ κατὰ τὸ διάστημα τοῦτο ἐδιόδυθσαν πλήρως τὴν θεωρίαν τῶν πετρελαιομηχανῶν, βενζινομηχανῶν, ἀεριοστροβίλων, ἀτμοστροβίλων, τῶν ἡλεκτρικῶν ἔγκαταστάσεων καὶ τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων, ἔξιμαθον τὴν σχετικὴν ἄγγελικὴν δρολογίαν καὶ ἡσκήθησαν πρακτικῶς ἐφ' δὲλων τῶν ἀνωτέρω εἰς ἔργοστάσια καὶ πλοΐα.

"Ηδη οι ἔξερχομενοι του Σχολείου μηχανικοί, είμεθα βέβαιοι ότι θά είναι πολύτιμοι διά τουρμπινοφόρα σκάφη καὶ τὰ δηζελόπλοια, πρὸς συμπλήρωσιν τῶν ὑψισταμένων κενῶν εἰς ἀξιωματικοὺς μηχανῆς τῶν εἰδικοτήτων τούτων. Βεδαίως, οὔτε οἱ ίδιοι, οὔτε ή Διεύθυνσις τοῦ Σχολείου Μετεπιπαθεύσεως Θεωροῦν δικαίεστης ούτοι Ικανοὶ ν' ἀναλάβουν ἔξι ἀρχῆς ὡς προϊστάμενοι τῶν μηχανοστασίων τῶν πλοίων σας. Γινώριζουν διτί μίαν περίοδον ἐφαρμογῆς ὡς ὑψιστάμενοι πρέπει νὰ τὴν διανύσσουν.

Παρακαλούμεν, λοιπόν, ύμᾶς σπως, συνεχίζοντες καὶ δόλοκληρούντες τὸ ἔργον ὅπερ ἥρχισε διὰ τῆς οἰκονομικῆς σας ἐνισχύσεως, θελήστε νῦν προσλάβητε ἐπὶ τῶν πλοιών σας τοὺς ἑξερχομένους τοῦ Σχολείου μετ' εκπαιδευθέντας μηχανικούς, ἵνα ὡς βοηθοὶ ἀρχικῶν, καὶ ὡς ὑπεύθυνοι βραδύτερον, ἀξιοποιήσουν τὴν ἐκπαίδευσίν των καὶ καταστοῦν καὶ πάλιν πολύτιμοι συνεργάται διὰ τὴν κίνησιν τῶν πλοιών σας.

Πλήρης πίναξ τών μηχανικών τούτων θά υπάρχη εις τά γραφεῖα τῆς Πανελλήνιου 'Ενώσεως Μηχανικῶν Ε. N., πρὸς ἣ δύνασθε ν' ἀποταθῆτε ὀποτεδήποτε. 'Εξ ὅλου οἱ ἴδιοι οἱ μετεκπαιδευθέντες μηχανικοί θά είναι ἔφωδιασμένοι δι' ἐπισήμου ὑπτρεσιακῆς πιστοποιήσεως περὶ τῆς εὐδοκίμου ἀποφοιτήσεώς των ἐκ τοῦ Σχολείου Μετεκπαιδεύσεως.

Τέλος δὲν θεωροῦμεν περιττὸν νὰ σημειώσωμεν ἐνταῦθα, διτὶ ἡ τῆς δομάκης ἀπόρροφήσεως τῶν μηχανικῶν τῆς πρώτης σειρᾶς μετεκπαίδευσεως καὶ ἔξαρτηθῇ καὶ ἡ συνέχιστος τοῦ ἔργου. "Ηδη ὑπάρχουν ἀρκεταὶ αἰτήσεις, ὅπερα μία δευτέρα σειρὰν ἦ αρχίσθη λειτουργούνσα ἀπὸ τοῦ μηνὸς 'Ιουλίου.

ΠΡΟΣΟΧΗ ΕΙΣ ΤΗΝ "ΕΝΩΣΕΙΝ,,

Διότι τελευταίως ή είς Λονδίνον ἐπιτροπή συνεργασίας τῶν ἑκεὶ Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἀσύνηθι ἐπέδειξεν — ἀξιόλογον πάντως — δραστηριότητα διὰ τὰ ἀπασχολοῦντα τὰ πλοῖα ὑπὸ ξένας σημαίας ζητήματα, ἐδημιουργῆθη εἰς τινας σπεύδοντας καὶ ή ἀπατηλὴ ἐντύπωσις, ὅτι ἡ ἐν Ἑλλάδι *“Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν”* ή κατ’ ἔξοχην ἀντίτροπωπευτικὴ ἐπαγγελματικὴ ὄργάνωσις, δὲν εἶνε καὶ τόσον χρήσιμος, οὐδὲ ἀποδοτική, ἵσως, διὰ τὰ συμφέροντα τοῦ ποντοπόρου πλοίου. Καὶ αὖτις πρόκειται ή *“Ἐνωσις νὰ συνεχίσῃ τὴν ὑπαρξίην της* — ὑποστηρίζουσι ἀνέκαθεν περιωρισμένην ἔχοντες τὴν ἐπαγγελματικὴν συνείδησιν — θά πρέπει διὰ λόγους οἰκονομίας νὰ περικοπῇ ή πρός αὐτὴν κατά πλοίον πενιχρὰ εἰσφορά!

Τὰς ἀντιλήψεις αὐτὰς — ἀποφεύγομεν νὰ τὰς χαρακτηρίσωμεν — δὲν τρέφει, βεβαίως, ή πλειονότης τῶν ἐφοπλιστῶν. Γνωρίζουν οὗτοι καλῶς, ὅτι διὰ τὴν προάσπισιν τῶν ζωτικώτερων συμφερόντων τῆς

ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ **ΣΥΡΟΣ**

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαί.

Ταχύτης ἐκτελέσεως

Τιμαὶ συμφέρουσαι

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΟΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 TONNEN

έλληνικής ναυτιλίας — ύπό οιστόνηποτε σημείαν — ή έδω κεντρική όγρανωσις άπειδωκε πολλά καὶ περισσότερα ήμπορεῖ νὰ ἀποδώσῃ, ἂν αὐτοὶ οἱ ἐφοπλισταὶ προσέξουν τὸ ἔργον της. "Ολα τὰ ζητήματα τοῦ πλοίου ἐν τελικῇ ἀναλύουσε ἔδω καταλήγουν καὶ ἐντεύθεν ἡ δι' αὐτῶν λύσις θὰ δοθῇ. Πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν θὰ καταφένυγε ἄλλως τε ὁ ἐφοπλισμός διὰ τὰ γενικῶτερα συμφέροντά του, τὰ τόσον ἑκτείμενα καὶ πανταχόθεν βαλλόμενα, τὴν συμπεράστασιν δὲ τοῦ Κράτους θὰ ἐπιζητοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ κατὰ τὰς δυσκόλους περιστάσεις.

Τὸ κύρος, εύτυχῶς, τῆς Ἐνώσεως παραιμένει, παρὰ τάς τόσας ἀντιξόστητας καὶ τάς ἐξ οἰκείων ἀντιδράσεις, ἀπαραιμένων, διὰ νὰ ἐπιτυγχάνεται ἀνά πάσαν δύνσκολον στιγμὴν τὸ δυνατὸν γενέσθαι ὑπὲρ τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἐπιχειρήσεώς του. Μὲ τὸ νὰ θελάσουν, συνεπές, αὐτοὶ οὗτοι οἱ ἐφόπλισται τὴν παράστασιν τῆς ἐπαγγελματικῆς τὸν ὁργανώνων νὰ περιορίσουν ἢ τὸ ἀντιπροσωπευτικὸν της κύρους νὰ μειώσουν, τὰ ἴδια αύτῶν συμφέροντα ούσιαστικῶν θὰ παραβλάψουν.

"Ας πιστεύσουν τάς στήλας α ήτάς οι ἀμφιβάλλοντες. Ἀντικειμενική ἀνυπερέδουλος είναι η σύστασίς των. Η Ἐνώσις, όχι μόνον χρειάζεται, ἀλλά καὶ τὸ στοργικότερον δι', αὐτὴν ἐνδιαφέρον δικαιολογεῖται καὶ ἐπιβάλλεται. Δὲν είναι, ἀτυχῶς, ἡ πρώτη φορά, ποὺ υποχρεούμεθα τὴν ὑπόδειξιν αὐτὴν νὰ διστυπώσωμεν. Καὶ ἄλλοτε, πρὸ ἔτών, τὸ Λονδίνον ὑπὸ τὸ κράτος ἐκνευριστικῶν ἐντυπώσεων καὶ τῶν χαλεπῶν περιστάσεων ἐπέζητος τὴν διάλυσιν τῆς Ἐνώσεως. Εὔτυχη μα είναι, δτὶ δὲν διελύθη. Η ψύχραιμος σκέψις ὠρισμένων ἐφοπλιστῶν προέλασε ἔνα σοδαρὸν διὰ τὴν Ναυτιλίαν ὀλίσθημα.

ΠΑΡΑΠΟΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΝ

Μάς γράφουν : «Πρέπει νὰ ἀφαιρεθῇ ἡ διαχείρισις τῆς τροφοδοσίας ἀπὸ τοὺς πλοιάρχους. Οἱ μισθοὶ τῶν τώρα εἰνε μικροὶ καὶ οἱ εἰς αὐτῶν ἀσυνείδητοι ἐκμεταλλεύονται τὸ πτωχὸν σιτηρέσιον τοῦ πληρωματος. Εἰς μερικὰ πλοῖα πεινοῦν, κυριολεκτικῶς, οἱ ἔργαζόμενοι. Κρέατα κατωτάτης ποιότητος προμηθεύονται οἱ πλοιάρχοι καὶ ἀντὶ δουτύρου, χρησιμοποιεῖται τὸ λάρδο».

Είνε τὰ ἄνωτέρω μία περικοπὴ ἀπὸ τὰς πολλὰς ἐπιστολάς, που μᾶς ἀπέευθύνονται τελευταίως ἀπὸ τὰ ποντοπόρα σκάφη. Καιρὸν εἰχομεν πολὺν νὰ ἀκούσωμεν παράπονα διὰ τὴν τροφοδοσίαν.

Αἱ πληροφορίαι μας, πράγματι, είναι ἀπόγονοτευτικοὶ διά τινας τῶν πλοιάρχων, ἀλλὰ καὶ διά τινας τῶν ἐφοπλιστῶν. 'Υπεύθυνοι δὲν είνε πάντοτε οἱ πλοίαρχοι. Εἰς πλείστας περιπτώσεις εὐθύνονται καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ, ἀτυχῶς, ὡρισμένοι ἔκ τῶν σημαντικωτέρων. Μὲ τὸ ἀντίτιμον τῶν ἔξ σελλινίων είνε ἀδύνατον νὰ δοθῇ καλὴ καὶ ἄφονος τροφὴ εἰς τὸ πλήρωμα. Τὰ ὄκτα ἦ κεῖ τὰ ἑννέα θὰ ἥσαν ἀρκετά. Καί, ὅμως, εἰς τὰ ἔξ περιώρισαν ἐφοπλισταὶ τινες τὸ ἡμέρησιον ἀντίτιμον τῆς τροφοδοσίας. Οἱ πλοίαρχοι γίνονται, ἀτυχῶς, ὅργανα τῶν οἰκτρῶν αὐτῶν οἰκονομιῶν τῆς πλοιοκτησίας. 'Η εὐθύνη των είνε βασιτάτη.

Αξιών οικονομία της πλοτοποιητικής, την ευσύνη των ειναι υπάρχειαν.
«Αξιότακτάριτοι είνε, τόσον οι δι' ίδιουν λογαριασμὸν οἰκτρῶς ἐκμεταλλεύμενοι τὴν τροφὴν τοῦ ναυτικοῦ, ὅσον καὶ οἱ ἀναλαβόντες δουλικότατα νὰ ἔξιοκονομήσουν τὰς ὀλίγας λίρας ἀπὸ τὴν τροφοδοσίαν διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Κάπτοις, ὅμως, — ἄλλο ποίος, δυστυχῶς; — θὰ ἔπειτε νὰ ἐνδιαφερθῆ καὶ νὰ ἔξετάσῃ τὰ παράπονα τῶν προθωρακῶν. Αὐτῷ οἱ προδεινοὶ λιμενάρχαι, οἱ τὰς διατριβάς των ποιούμενοι εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ᾧς ἀπασχοληθοῦν μὲ αὐτὸ τὸ σο-
σαρδὸν, καθὶ ἡμᾶς. ζῆτημα.

ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ ΕΙΝΑΙ ΤΟΣΟΝ ΑΠΛΑ!

Φθάνομεν αισίως, όπισθιδρομούντες — πρός γνῶσιν τῶν καλῶν μας κυβερνητικῶν ἀρμόδιων — εἰς τὴν μακαρίαν ἐποχὴν «τῆς μακαρονάδας» καὶ τοῦ «ὅλοι μὲ τὴν «Πύλαρο». Μετ' ὀλίγον ὁ συναγωνισμὸς εἰς τὴν ἄκτοπλοιαν ἐπανεγκαθίσταται ὡς μόνιμος πλέον κατάστασις. Παντοῦ, εἰς ὅλας τὰς γραμμάς, ἀγόνους καὶ γονίμους, ἀπὸ τοῦ Βρινθησίου μέχρι καὶ τῆς Σύρου, Τήνου, «Ανδρου, ὁ πληθωρισμὸς τῶν σκαφῶν, αἱ κατ' ἀνάγκην συναναχωρήσεις, προκαλούν καὶ τὴν ἔκπτωσιν τῶν νησών, τῶν τόσον, ἀλλώς τε, χαρηλῶν. Καὶ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ κίνησις τῶν ἐπιβατῶν εἰνε ἐφέτος κατὰ 10% μικροτέρα ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀντίστοιχον περιστινὴν περίοδον. Αἱ ζημίαι ἥρχισαν νὰ καθίστανται πλέον αἰσθηταῖ. Ή περικοπὴ τῶν δαπανῶν, ή ἀλημμελής, δηλαδή, συντήρησις τῶν σιναφῶν, θὰ εἰνε τὸ ἐπακόλουθον.

εβλέφθη ἀπὸ τὰς στήλας αὐτὰς καὶ ὅτι ἐγκαίρως — ἀπὸ διετίας — ὑπερέιξαμεν τὰ ληπτέα μέτρα. "Αν, πράγματι, τὰ πορίσματα τῆς ὁρισθείσης ἀπὸ τὸν κ. Χέλμην, ὡς ὑπουργὸν τοῦ Συντονισμού, πρώτης ἐπιτροπῆς ἔπι τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ, υιοθετούντο ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν, τὸ πρόβλημα τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσιῶν συγκοινωνιῶν μας θά εἶχε χωρίσει πρός τὴν ὄδον τῆς ἐπιλύσεως.

Εἶχεν, δῆμως, τὴν ἀτυχίαν ή ὑπόθεσις τῆς ἀκτοπλοΐας νὰ περιέλθῃ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν εὐφαντάστων τινῶν κρατικῶν ἀρμοδίων, ἀγνοούντων, ἀτυχῶς, τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα τῆς ἀκτοπλοΐκής ἐπιχειρήσεως. Αὐτοί, ἀνατρέποντες τὰ προταθέντα, δραματιζόμενοι τὴν ἀριστοποίησιν τῆς ἀκτοπλούσσης ναυτιλίας διὰ νεοτείκτων σκαφῶν, πιπτιλίζοντες της καραμέλαν τοῦ τουρισμοῦ, διέστρεψαν τὴν κυβερνητικὴν σκέψιν, διὰ νὰ καταλήξωμεν εἰς τὸ ἀδιέξοδον, εἰς τὴν σημερινὴν κατάστασιν τοῦ ἀδιαχωρῆτου εἰς τάς γραμμάς, τοῦ συναγωνισμοῦ καὶ τῶν ζημιών.

Ἐν τῷ μεταξύ, κεφάλαια νέα τετρακοσίων, τούλαχιστον, χιλιάδων λιρῶν Ἀγγλίας, ἐπενδύονται εἰς ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη, ἀνευ ἀποδόσεώς τινος καὶ καύσιμα, ὑλικὰ καὶ ἐφόδια ἐκαποντάδων χιλιάδων λιρῶν ἀναλίσκονται ἀσκόπως, χωρὶς ἔργον τι ὀφέλιμον νὰ εἰσφέρουν εἰς τὰς συγκοινωνίας μας. Τὴν ἀπαλίωσιν, πράγματι, τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, τὴν ὄπισθοδρόμησιν τῆς πρὸς δελτίωσιν τῶν πλωτῶν μέσων προσπαθείας ἀπειργάσθησαν οἱ λόγω ἀρμοδιότητος διαχειρισθέντες τὸ ἀκτοπλοϊκὸν κρατικό παράγοντες.

Χιλιοεπωμένη, άτυχώς, ύπόθεσις. "Ελειψε καὶ λείπει ἡ κατανόησις τοῦ ὅλου θέματος, ἀλλὰ καὶ ἡ πρὸς ἐπίλυσίν του θέλησις τῶν κυρε- νόντων, Καί, δῆμως, τὰ πράγματα είνε τόσον ἀπλά!

Η ΠΕΙΡΑΓΙΚΗ ΣΙΔΗΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Διὰ διαβήματός της πρὸς τὴν διοίκησιν τοῦ Ο.Λ.Π. ἡ Γενικὴ Συνομοσπονδία Ἐργαστῶν Ἑλλάδος ἔζητησεν ὅπως, τὸ ταχύτερον δυνατόν, ἔγκατασταθῇ καὶ λειτουργήσῃ εἰς τὸν Πειραιά ἵκανης χωρητικότητος πλωτὴ δεξαμενή. Ἡ μεγάλη καὶ ὀλονὲν αὐξανομένη ἀνέργια εἰς τὸν τὸν λαθόν τῶν ἐργαστῶν μετάλλου, ὑπεστηρίχθη κατὰ τὸ διάβημα τούτῳ, θά δήδυτο νὰ ἀναχαιτιοῦθῇ μόνον διὰ τῆς δραστηριοποίησεως τῆς ἀπονεκρωμένης σχέδιον σήμερον πειραικῆς στιθεροδιομηπολίτειας καὶ μία μεγάλη πλωτὴ δεξαμενὴ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶν θὰ συνέβαλλε σημαντικῶς εἰς τὴν δραστηριοποίησιν αὐτῆς.

Δικαιολογημένη ή ἀνῆσυχία τῆς Γ.Σ.Ε.Ε. διὰ τὴν κρίσιν εἰς τὸν λλάδον τῶν ἐργατῶν μετάλλου καὶ εἰδικότερον εἰς τὸν τῆς βιομηχανίας ἐπισκευῆς πλοίων. Ἐπὶ μίαν συνεχῆ δεκαπενταετίαν παρατείνεται καὶ ἔντεινεται.

Δέν θά συμφωνήσωμεν, όμως, μὲ τὸ ἀνώτατον συνδικαλιστικὸν ὄργανισμὸν τῆς χώρας, ὃς πρὸς τὴν τιθεμένην ὑπὸ αὐτοῦ προϋπόθεσιν τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς ἀπονεκρωμένης τῷ διντὶ πειραικῆς σιδηροδρομικής. Διότι, ήδη, η τοιαύτη πλωτὴ δεξαμενή, ή ὅποια μεγάλα κεφάλαια ὁ ἀπατήσης καὶ πολύτιμον χῶρον εἰς τὸν ἀσφυκτιώντα κεντρικὸν λιμένα θὰ καταλάβῃ, ἐπαυσεν εἰς τὴν πραγματικότητα νὰ είναι ἀναγκαῖα. Ἐντὸς ἔτους περίπου ἀπὸ σήμερον, τὰ ἔγγυς τοῦ Πειραιῶς ναυπηγεία τοῦ Σκαραμαγκᾶ, θὰ διαθέτουν δύο μεγάλας δεξαμενάς, εἰς τὰς ὅποιας θὰ δεξαμενίζωνται εὔχερῶς ὑπάρχη μέχρι καὶ 50.000 τόννων. Τρίτη πλωτὴ δεξαμενὴ ὡς ἐκ τούτου εἰς τὸν Πειραιῶν θὰ ἀντεμετώπιζεν, ἀσφαλῶς, πρόβλημα ἀπασχολήσεως. Σημειούμεν ἐνδεικτικῶς, ὅτι καὶ ὃν ἀκόμη ἐπρόκειτο νὰ ἔξυπηρητῇ ὕδροληρος ὁ στόλος τοῦ κ. Νιάρχου ἀπὸ τὴν βάσιν τοῦ Σκαραμαγκᾶ, διόνον τὸ ἥμισυ τοῦ χρόνου λειτουργίας τῶν δεξαμενῶν αὐτῶν θὰ ἐκάπητε έποισίος.

Έπομένως ή Γ.Σ.Ε.Ε. έπι αλλης βάσεως πρέπει να τοποθετήσῃ τό¹ λέμα της δημιουργίας προϋποθέσεων διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν ἔργα-²ών μετάλλου. Κυρίως πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς τεχνικῆς ἀνασυγκρο-³ήσεως τῆς πειραικῆς σιδηροδιομηχανίας θὰ πρέπει τάς προσπαθείας της νὰ στρέψῃ. Είναι σήμερον εὐχερεστέρα ἡ ἀναδιοργάνωσις τῶν πα-⁴σιων πειραικῶν ἐργοστασίων, μετὰ τὴν ἴδρυσιν καὶ τὸν ἔξοπλισμὸν ὃν ἐπισκευαστικοῦ κέντρου τοῦ Σκαραμαγκά. Ἡμποροῦν τὰ πειραιάκια ρυγοστάσια νὰ συνεργασθοῦν μὲ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά. Ἀρ-⁵ει, βεβαίως, οἱ ἀμέσως ἐνδιαφέρομενοι σιδηροδιομήχανοι νὰ μη̄ χά-⁶τουν καὶ αὐτὴν τὴν εὐκαιρίαν, ἀλλὰ νὰ προχωρήσουν εἰς τὴν σύμπ-⁷τιν εύρυτέρων ἐπιχειρήσεων, αἱ ὅποιαι εύκολωτέρον θὰ ἤδυναντο καὶ νὰ

CARGO & TANKSHIP MANAGEMENT CORPORATION
CABLE ADDRESS: "STARNAVES,"

MAR - TRADE CORPORATION

KULUKUNDIS SHIPPING AGENCY, INC

CABLE ADDRESS: "AMPHITRITE,"

TELEPHONE : Digby 4-5900

• 80 • BROAD STREET NEW YORK 4, N. Y.

συγχρονισθούν. Ή δημιουργία έξι άλλους 'Ελευθέρας Βιομηχανικής Ζώνης είς τὸν λιμένα, ἀποτελεῖ βασική προϋπόθεσιν διὰ τὴν νεκρανάστασιν τῆς πειραικῆς σιδηροδιομηχανίας.

'Ἐν τῷ μεταξὺ ή κρίσις εἰς τὸν κλάδον ἔχει φθάσει, κατὰ τὰς διαβεβαιώσεις τῆς 'Ενώσεως Σιδηροδιομηχάνων, εἰς σημείον ὅσην προηγουμένου. Οὐδεμία ἀξιόλογος ἐπισκευὴ ἔχει διενεργηθῆ ἀπὸ μηνῶν εἰς τὸν Πειραιά. Σποραδικαὶ τινες ἔργασίαι ἀντικαταστάσεως ἔλασμάτων εἰς πειραιώμενον ἀριθμὸν ἀργούντων πλοίων ἐκτελοῦνται. 'Ἐὰν ἔξαιρεθῇ ή εἰς εὐρέαν ἔκτασιν μετασκευὴ ὡρισμένων ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ἐλάχισται, εἰς τὰ δάκτυλα μετρῶνται, αἱ ἔργασίαι κατὰ τὸ 1959, τῶν ὅποιων ή δαπάνη ὑπερέβῃ τὸ ποσὸν τῶν ἑκατὸν χιλιάδων δραχμῶν!

ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΑΥΤΟΙ ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ

Λιβελλογράφημα, ὑπὸ τύπου ἐπιστολῆς, ἀνωνύμου πάντως, ἔδημος εὑρίθη πρὸ τίνος κατὰ τοῦ κ. Σταύρου Λιβανοῦ εἰς κάποιαν περὶ τὰ ναυτιλιακὰ ἀσχόλουμένην ἐφημερίδα.

'Ο σκοπὸς τῆς ἐπιθέσεως εἶναι διαφανέστατος. Καὶ ὡς ἐκ τούτου δὲν θὰ ἐπρεπεν οὐδὲ' αὐτὸν τὸν καθυρίζομενον διακεκριμένον ἐφοπλιστήν, τὸν πρώτον "Ελληνα εἰς ἐπαγγελματικὴν δραστηριότητα, νὰ συγκινήσῃ.

Εἶναι, πάντως, θλιβερὸν τὸ κρούσμα αὐτό. Τὸ ἐπισημαίνομεν. Δὲν ἀμφιδάλλομεν, ὅτι καὶ ἄλλα θὰ ἐπακολουθήσουν καὶ δὲν θὰ εἶναι δι' αὐτὰ ὑπεύθυνοι οἱ λιβελλογράφοι, ἀλλ' αὐτοὶ οὗτοι οἱ ἐφοπλισταί.

Η ΑΠΟΓΡΑΦΗ

Πέντε καὶ πλέον χιλιάδες ναυτικοὶ ἀπεγράφησαν εἰς τὸ ἔσωτερικὸν, κατὰ τὴν πρώτην ἔδομάδα, ὥτοι, ἀπὸ 15ης μέχρι καὶ 20ῆς 'Ιουνίου. 'Ο ἀριθμὸς εἶναι λίαν ίκανοντοιτικός. 'Αποδεικνύει ἀφ' ἐνός, ὅτι καλῶς ὡργανώθησαν καὶ καλῶς ἐργάζονται τὰ ἀπογραφικὰ συνεργεία καὶ ἀφ' ἐτέρου, ὅτι πλήρως κατενοήθησαν ὑπὸ τῶν ναυτικῶν οἱ σκοποὶ καὶ οἱ εὐρύτεραι ἐπιδιώξεις τῆς ἀπογραφῆς.

Βεδαίως, ὅπως καὶ ἀνεμένετο, ἄλλως τε, ὁ μεγάλος ἀριθμὸς ἀνέργων ναυτικῶν διευκολύνει τὸ ἔργον τῶν ἀπογραφέων εἰς τὸ ἔσωτερικόν. Δυσκολίαι θὰ ὑπάρξουν, κυρίως, κατὰ τὴν ἀπογραφὴν τῶν ἐπὶ τῶν ποντοπόρων πλοίων ἐργαζομένων. 'Εκ τῆς ἀποδόσεως τῶν συσταθέντων εἰδικῶν συνεργείων εἰς τὸ ἔσωτερικὸν θὰ ἔξαρτηθῇ δασκιώς ἡ ἐπιτυχία τῆς ἀπογραφῆς. Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν θὰ πρέπει νὰ στρέψῃ τὰς προσπαθείας τῆς ή εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἔδρεύνσα τεντρικὴ ὑπηρεσία τῆς ἀπογραφῆς, ἐφ' ὅσον ἐνωρίτερον ἀπὸ δι', ὅτι ἀνεμένετο θὰ τερματισθῇ, κατὰ πᾶσαν πιθανότητα, ἡ ἀπογραφὴ τῶν ἀνέργων καὶ τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν γραμμῶν τοῦ ἔσωτερικοῦ ὑπηρετούντων ναυτικῶν μας.

ΤΟ ΦΕΡΡΥ - ΜΠΟΟΥΤ

'Ορθότατα ἔπραξεν ὁ 'Οργανισμὸς Τουρισμοῦ προκηρύξας τὴν δημοπρασίαν διὰ τὴν ἐκποίησιν τοῦ παραγγελθέντος εἰς Γαλλίαν φέρρυ - μπόουτ.

Τὰ παθήματα τῶν πλοίων τῶν ἵταλικῶν ἐπανορθώσεων, κατὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ὅποιων ἔλειψε τὸ μάτι τοῦ καραβοκύρη, φαίνεται νὰ μᾶς ἔγιναν μαθήματα.

"Ολα τὰ κατὰ τῆς ἐκποίησεως προβαλλόμενα ἐπιχειρήματα κείνται ἐκτὸς τῆς πραγματικότητος. Οἱ υποστηρίζοντες αὐτὰ — ἄλλοτε ὑπεστήριζον τὰ ἀντίθετα προκειμένου περὶ τῶν δύο μεσογειακῶν σκαφῶν — εἴτε θέλουν νὰ ἀγνοοῦν τὸ πρόσφατον παρελθόν, καὶ τὰς τόσας ζημίας ποὺ συνεσώρευσεν εἰς τὸ Δημόσιον ἡ κρατικὴ πλοιοκτησία εἴτε σκέψεις ἄλλαι ἀπιδάλλουν εἰς αὐτοὺς τὴν ἀντίθεσιν καὶ τὰς πρὸς τὸν κ. Πρωθυπουργὸν ἀπέγνωσμένας ἐκκλήσεις των.

ΤΟ ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

'Ἐπιδηλητικὸν μέγαρον πρόκειται νὰ ἀναγείρῃ ἡ 'Εθνικὴ Τράπεζα εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος ἐγγὺς τοῦ Μεγάρου Βάττη, προκειμένου νὰ ἔξαρτηστη τὴν ἀντίθετη προκειμένου περὶ τῶν δύο μεσογειακῶν σκαφῶν — εἴτε θέλουν νὰ ἀγνοοῦν τὸ πρόσφατον παρελθόν, τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των.

Οἱ περισσότεροι τῶν δρόφων τοῦ ὑπὸ δινέγερσιν κτιρίου θὰ διστεθοῦν διὰ τὴν στέγασιν ναυτικῶν γραφείων, εἰς δὲ δροφος, ἔξοπλισμένος μὲ μηχανήματα τηλεπικοινωνίας, τελετάπι κυρίως, θὰ ἀποτελέσῃ ἔνα συγχρονισμένον κέντρον συνεννόήσεως μετὰ τοῦ ἔσωτερικοῦ, εὐρισκόμενον

καθ' ὅλον τὸ εἰκοσιτετράρων εἰς τὴν διάσησιν τῶν ναυτικῶν γραφείων.

Τὸ ἔνδιαφέρον τῆς — εἶναι προφανές — θέλει νὰ ἐπιδείξῃ καὶ διὰ τοῦ κτιρίου τούτου ἡ 'Εθνικὴ Τράπεζα, συμβάλλουσα, ταύτοχρόνως, εἰς τὴν ικανοποίησιν δύο μεγάλων ἀναγκῶν τοῦ πρώτου Ἑλληνικοῦ λιμένος. Διότι εἶναι γεγονός, ὅτι σπανίζουν τὰ κτίρια εἰς τὰ ὅποια θὰ διδύνωνται νὰ ἔγκατασταθούν εὔπεπτῶς ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρήσεις εἰς τὸν Πειραιά, ἐνῷ δυνσχερής υπόθεσις παραμένει πάντοτε ἡ τηλεπικοινωνία διώσις μὲ τὸ ἔξωτερικόν.

ΤΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥ ΚΕΡΑΤΕΙΝΙΟΥ

'Ἐδημοπρατήθησαν τὰ λιμενικὰ ἔργα τοῦ Κερατεινίου, ἐπιτευχθεῖσης μάλιστα μιᾶς σημαντικῆς ἐκπτώσεως — 27 % περίπου — ἐπὶ προϋπολογισθείσης δαπάνης 70 ἑκατομμυρίων δραχμῶν.

Τὴν κατασκευὴν τριῶν προβλητῶν, ὡς καὶ τίνας ἐκβαθύνσεις προβλέπει ἡ παρούσα φάσις τῶν ἔργων διὰ τὴν λιμενοποίησιν τοῦ ὄρμου Κερατεινίου. 'Η πρώτη προβλήη, ἐγγὺς τῶν ἔγκαταστασῶν τῶν στρατιωτικῶν φορτίων, μετὰ τὴν μεταφορὰν καὶ τὴν ἔγκαταστασιν εἰς τὸ Κερατεινό τῆς Στρατιωτικῆς Ζώνης. 'Η δευτέρα, ἡ οἵ τις θὰ κατασκευασθῇ εἰς τὸ κέντρον τοῦ ὄρμου καὶ ἐπὶ τῆς ὑπαρχούσης μικρᾶς προβλήτος, θὰ διατεθῇ διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν γαιανθρακοφορτίων καὶ ἡ τρίτη, εἰς τὴν κατέναντι πλευράν τοῦ ὄρμου, θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων καὶ τὴν ἔγκαταστασιν τῆς νέας μεγάλης ιχθυοσκάλας.

'Ἐντός τῶν ἀμέσων προσεχῶν ἡμερῶν καὶ εὐθὺς ὡς συμπληρωθῇ ἡ τυπικὴ διοδικοσία τῆς κατακυρώσεως τῆς δημοπρασίας, θὰ ἀρχίσῃ ἡ ἐκτέλεσις τῶν ἔργων αὐτῶν, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι διαφοραὶ ἀνέκυψαν μεταξὺ Ο.Α.Π. καὶ ἑταῖρίας τῶν Μύλων 'Αγίου Γεωργίου, μετὰ τὴν ἔγκαταστασιν εἰς τὸ Κερατεινό τῆς Στρατιωτικῆς Ζώνης. 'Η δευτέρα, ἡ οἵ τις θὰ κατασκευασθῇ εἰς τὸ κέντρον τοῦ ὄρμου καὶ ἐπὶ τῆς ὑπαρχούσης μικρᾶς προβλήτος, θὰ διατεθῇ διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν γαιανθρακοφορτίων καὶ ἡ τρίτη, εἰς τὴν κατέναντι πλευράν τοῦ ὄρμου, θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων καὶ τὴν ἔγκαταστασιν τῆς νέας μεγάλης ιχθυοσκάλας.

'Ἐν τῷ πεταζέν, ὡς πληροφορούμενα, εἰς τὸ συμβούλιον τοῦ Ο.Α.Π. συνεζητήθη ἡ πρότασις διὰ τὴν ἔναρξιν τῆς κατασκευῆς τῶν ὑπὸ τοῦ προγραμματικοῦ σχεδίου Πίππα προβλεπομένων δύο εἰσέτει προβλητῶν παρὰ τὴν 'Ακτὴν Ξαθερίου, αἱ ὅποιαι, κατὰ τὸ σχέδιον τούτο, ἀποτελοῦν συνέχειαν τῆς διαμορφωθείσης προβλήτος τοῦ 'Αγίου Νικολάου.

'Η κατασκευὴ τῶν λιμενικῶν αὐτῶν ἔργων κρίνεται, σήμερον τούλαχιστον, ὡς ἄκαιρος. Θὰ ἀπήτει κατ' ἀρχὴν κονδύλια, τὰς ὅποιας δὲν ἔχουν ἐγγραφή εἰς τὸν προϋπολογισμὸν ἔργων τοῦ Ο.Α.Π. τοῦ 1959, ἐνῷ σοδαράν ἀνωμαλίαιν θὰ ἐπέφερον εἰς τὴν ἐν γένει λειτουργίαν τοῦ λιμένος. 'Αναφέρεται ἐνδεικτικώς, ὅτι εἰς τὴν θεσινείαν τῆς προβλέπεται νὰ κατασκευασθῇ η μία ἐκ τῶν δύο αὐτῶν προβλητῶν, ἐπιρίσκεται, ὡς γνωστόν, η ιχθυοσκάλα. Πρὸ τῆς ἀνεγέρσεως καὶ τῆς λειτουργίας τῆς νέας εἰς τὸν ὄρμον Κερατεινίου, δὲν δύναται νὰ γίνῃ λόγος διὰ τὴν ἀρχήστευσιν τῆς.

'Ἐπιφυλάξεις διατυπώνυται ἐξ ἄλλου καὶ ὡς πρὸς τὴν ἐποιμένοτα τῆς τελικῆς κατασκευῆς τῶν δύο προβλητῶν. Προβαλλόμεναι μὲ κάθετον σχεδὸν φορτὶν πρὸς τὴν εἰσόδον τοῦ κυρίως λιμένος, θὰ παρεμποδίζουν σοδαρῶς, τὴν δυνατότητα ἐλιγμῶν τῶν εἰσπλεόντων καὶ ἐκπλεόντων πλοίων.

"Ἄς ἀφεθῇ, λοιπόν, δι' εὐθετώτερον χρόνον ἡ μελέτη τοῦ θέματος τῶν δύο προβλητῶν τῆς 'Ακτῆς Ξαθερίου. Δὲν ἔχει ἐπείγοντα χαρακτήρα. Τὸ Συμβούλιον τοῦ Ο.Α.Π. ἐν τῷ μεταξὺ δύναται νὰ ἀπασχοληθῇ μὲ οὐσιαστικότερα θέματα, τὰς ὅποιας τὴν ρύθμισιν τῶν ἀπὸ πολλοῦ ἀναμένουν. Ποιὰ εἶναι αὐτά; 'Ἐπιφυλασσόμενα νὰ τὰς ἀπαριθμήσωμεν εἰς προσεχῆ διὰ τὸν λιμένα εἰδικὴν ἔρευνάν μας.

Η ΕΝΙΣΧΥΣΙΣ ΤΩΝ ΚΟΣΤΕΡΩΝ

Τὸ Γνωμοδοτικὸν Συμβούλιον διὰ τὴν Ναυτιλίαν τῆς 'Εθνικῆς Τράπεζης, τὸ ὅποιον μελετᾷ ἀπὸ τίνος τὸ θέμα τῆς δανειοδοτήσεως τῶν ἐπιχειρήσεων τῶν μικρῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν (κόστερς) προσαντολίζεται ἡδη πρὸς τὴν ἀπονομὴν ὅπως ἐπιδιώχῃ καὶ ἐνισχύσῃ τὴν εὐρυτέραν ἀνασυγκρότησιν τοῦ μικροῦ τούτου κλάδου τῆς Ναυτιλίας. 'Η παροχὴ μικρῶν δανείων δι' ἐπισκευάς καὶ μετασκευάς τῶν ὑπαρχόντων σκαφῶν δὲν θεωρεῖται ὡς οὐσιαστική διευκόλυνσις τῆς ἐπιχειρήσεως τῶν κόστερων, ἡ οἵ τις σημειώτεον, λαμβάνει καὶ σήμερον εὐχερῶς τοιαῦτα τραπεζιτικά δάνεια.

NORTH AFRICAN SHIPPING COMPANY

S. G. COTTAKIS & C^o.

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDERS

PROPRIETOR AND GENERAL MANAGER:

MR. SPIROS G. COTTAKIS

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

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

TELEGRAPHIC ADDRESS: (ALL OFFICES): "MORAFCOT.,

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

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

Τὸ Γνωμοδοτικὸν Συμβούλιον τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης μελετᾷ συγκριμένως τὸ θέμα τῆς παροχῆς πιστώσεων ὑπὸ συμφέροντας δρους διὰ τὴν ναυπήγησιν νέων ἢ τὴν ἀγόραν ἀξιολόγων ὀπωδόποτε μονάδων. Εἰς τὴν περίπτωσιν μάλιστα τῆς ναυπηγήσεως νέων πλοίων, θὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ κατασκευὴ τῶν ἐνταῦθα, προκειμένου νὰ ἐνισχυθῇ παραλλήλως ἢ ἄρτι ἀναπτυσσομένῃ ἔγχωριος βιομηχανίᾳ, καὶ ίδιως τὸ Νεώπιον τῆς Σύρου, ἐκ τοῦ διποίου καθειλύσθη ἡδη τὸ πρῶτον πλοῖον, ἐν ἀξιόλογον κόστερ.

Τὰ συμπεράσματα εἰς τὰ ὅποια θὰ καταλήξῃ ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου κειμένου νὰ διαπιστωθῇ ἔαν καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν οἰκείων ἐπιχειρήσεων, προ-

τὸ ΜΙΚΡΟΒΙΟΛΟΓΙΚΟΝ

Καθ' ὅλα ἔτοιμον ἀπὸ μηνὸς καὶ πλέον τὸ μικροβιολογικὸν ἐργαστήριον τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου». Χάρις εἰς τὰς δωρεάς τοῦ κ. Ἀναστασίου καὶ τῶν ἐν Ἐλλάδι ἐπιχειρήσεων Εὐγενίδου, ἔχωπλίσθη πλήρως διὰ τῶν ἀναγκαίων ἐπιστημονικῶν δργάνων, ἔγκαστασθεν εἰς τὴν μεγάλην Ισόγειον αἰθουσαν τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου». Ἡ ἐπάνδρωσίς του, δικαὶος, καθυστερεῖ ἀδικαιολογήτως. Δὲν προσελήφθησαν ἀκόμη οἱ προβλεπόμενοι δύο μικροβιολόγοι ιατροί, ὡς καὶ οἱ ἀποτελούμενοι τὸ βοηθητικὸν προσωπικόν του δύο ἢ τρεῖς παρασκευασταῖ.

Διατι, ἀρά γε, αὐτὴ ἡ βραδύτης; Νὰ τὴν ἀποδώσωμεν εἰς διλιγωρίαν τῆς διοικήσεως τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου»; Μὰ αὐτὴ ἐπέτυχεν ἐντὸς ἐδδομάδων τινῶν, νὰ συγκρήτησῃ δόλκηρον τὸ ἐργαστήριον, ἐνῷ γνωρίζει καλύτερον παντὸς ἀλλοῦ, πόσον μεγάλη οἰκονομία θὰ προκύψῃ ἐκ τῆς ταχείας λειτουργίας του. «Ἐνα ἑκατομμύριον δραχμῶν τὸ ἔτος καταβάλλει τὸ «Ιδρυμα» διὰ μικροβιολογικὰς ἔξετάσεις τῶν προστατευομένων του εἰς ίδιωτικὰ ἐργαστήρια. Μὲ διάκοσίας χιλιάδας δραχμῶν τώρα θὰ καλύπτει τὰ ἔξοδα τοῦ ίδιου τοῦ ἐργαστηρίου, ἀνεξαρτήτως μάλιστα ἀριθμοῦ ἔξετάσεων.

Λέγεται, διτὶ σφοδρὰν ἀντίδρασιν τῶν ιδιωτικῶν ἐργαστηρίων συνήτησεν ἡ διοίκηση τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου». Ἐδειμένθησαν οἱ μικροβιολόγοι ιατροί τοῦ Πειραιῶς, ὅπως μὴ προσφέρουν ἐπὶ μισθῷ τὰς ὑπηρεσίας των εἰς τὸ «Ιδρυμα», διὰ νὰ μὴ χαθῇ μία μεγάλη καὶ καλώς ἀμείδουσα πελατεία.

Δὲν γνωρίζουμεν ποιὰ εἶναι ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἡ στάσις τοῦ «Ιατρικοῦ Συλλάχου». Ο κ. Ὅπουργὸς τῆς Ναυτιλίας θὰ πρέπει πάντως νὰ ζητήσῃ τὴν παρέμβασιν του ὑπὲρ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου». Τὰ χρήματα τῶν ναυτικῶν δὲν εἶναι περιουσία τῶν Πειραιωτῶν μικροβιολόγων, οἱ διποίοι θὰ πρέπει νὰ διεκδικοῦν τὰ ἐπαγγελματικά τῶν συμφέροντα κατὰ τρόπον μὴ ἀντιθίσουντα εἰς τὴν ἀποστολήν τοῦ ἐπιστήμονος.

ΤΑ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΝ

Ἐπιδάλλεται δι. Ο.Λ.Π., ἀποκλειστικῶς διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ τῆς ἀκτοπλοΐας, νὰ διαφυλάσσῃ, τούλαχιστον «κατὰ τὴν περίοδον τοῦ θέρους, τὰ κρηπιδώματα τῆς ἀκτῆς Τζελέπη». «Ἀκαταστάσια καὶ σύγχυσις δημιουργεῖται ἐκ τῆς ταυτοχρόνου παραβολῆς εἰς αὐτὰ καὶ τῶν μότορπις, τῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν. Κατόπιν τόσων καὶ τόσων δαπανῶν διὰ τὴν διαμόρφωσιν ἐνὸς ἀνέτου ὀπωδόποτε ἐπιβατηγοῦ λιμένος, εἶναι ἀκατανότον, ἐμπορεύματα καὶ ἐπιβάται ιὰ συμφύρωνται εἰς ἕνα καὶ τὸν αὐτὸν χώρον, τὸ δὲ ταξιδεύον κοινὸν νὰ μὴ γνωρίζῃ ἐπακριθῶς τὸ σημεῖον τοῦ λιμένος, ὅπου θὰ πρέπει νὰ κατευθυνθῇ διὰ νὰ ἐπιβιδασθῇ τοῦ πλοίου μὲ τὸ διποίον θὰ ταξιδεύσῃ. Διότι πολλάκις τὰ μότορπις καταλαμβάνοντα τὰς θέσεις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν, ἀναγκάζουν ταῦτα νὰ παραβάλουν εἰς ἄλλα, ἀπίθανα κατὰ κανόνα, σημεῖα τοῦ λιμένος.

Ἀναφέρεται χαρακτηριστικῶς, διτὶ δμάς ταξιδιωτῶν δὲν ἐπρόλαβε πρὸ ἡμέρων νὰ ἀντιθίσασθῇ τοῦ πλοίου τῆς γραμμῆς Δωδεκανήσου, διότι

ἐνῷ τὸ ἀνέζεται εἰς μίαν τῶν προβλητῶν τῆς ἀκτῆς Τζελέπη, τοῦτο ἦτο παραδελημένον εἰς τὸ κατέναντι κρηπιδώματα, ἔγγυς τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου.

Ὑπάρχει, βεβαίως, στενότης κρηπιδωμάτων εἰς τὸν ἐμπορικὸν λιμένα, ἐκ τῆς διποίας δεινῶς ταλαιπωρούνται κυρίως τὰ ἀκτοπλοϊκὰ φορτηγά, τὰ πετρελαιοκίνητα καὶ τὰ ιστιοφόρα. Ἐπὶ ήμέρας, ίδιως τὸ μικρότερα σκάφη ἔξ αὐτῶν, ἀναμένουν τὴν σειράν των δια νὰ εὔρουν μίαν θέσιν καὶ νὰ διενεργήσουν τὰς φορτοεκφορτώσεις των. Δὲν δύνανται διμάς ταῦτα εἰς βάρος τῶν ἐπιβατῶν τῆς ἀκτοπλοΐας νὰ ἔχουν πρετερούνται. Τὰ κρηπιδωμάτα τῆς ἀκτῆς Τζελέπη πρέπει νὰ ἀποτελούν τὴν σταθεράν ἀφετηρίαν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν καὶ τὸν ἐμπρεπή χώρον εἰς τὸν ὅποιον ἡ ἐπιβατηγὴ κίνησις τοῦ ἐσωτερικοῦ ἀνέτως νὰ ἔχουν πρετερήται.

Νὰ διατὶ πιστεύομεν, διτὶ ξεχειρίζεται τὸν κεντρικὸν λιμένον πρὸ τοὺς δόμους δρόμους. «Ἄν τὸ ἔργα διὰ τὴν λιμενοποίησιν τοῦ Κερατσίνιου είχον προηγηθῆ τῶν ἐκβαθύσεων, δὲν θὰ ἔχηρησι μοποιεῖται σήμερον δὲ ἐπιβατηγὸς λιμὴν διὰ νὰ φορτοεκφορτώνωνται τὰ λιπάσματα καὶ τὰ καφάσια τῶν ὅπωρικῶν...

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ

Ο Διευθυντής τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» ἀντιπλοίαρχος κ. Τσουλούφης ὑπέβαλεν εἰς τὸν «Υπουργὸν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» τὴν μελέτην του, σχετικῶς μὲ τὰς υφισταμένας προϋποθέσεις διὰ τὴν ἰδρυσιν Ναυτικού Νοσοκομείου.

Ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν δεδομένων τῆς παρασχεθείσης νοσοκομειακῆς περιθάλψεως εἰς τοὺς ναυτικούς κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη, ὡς καὶ ἐπὶ τῶν συγκριμένων δαπανῶν μάς καλῶς λειτουργούσης κλινικῆς, ἐστήριξε τοὺς σχετικούς υπολογισμούς του ὁ κ. Τσουλούφης, διὰ νὰ καταλήξῃ εἰς τὸ συμπέρασμα, διτὶ διὰ τῶν δαπανωμένων σήμερον ὑπὸ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» χρημάτων δύνανται νὰ συντηρηθῇ ἀνέτως ἐν Ιδιόκτητον Νοσοκομεῖον.

Εἰδικώτερον εἰς τὴν μελέτην του ὁ κ. Τσουλούφης προσδιοίει εἰς τὰς ἀκολούθους διαπιστώσεις:

1) Ἐπιδάλλεται ή συγχώνευσις τῶν λειτουργούντων σήμερον Ιατρείων καὶ ἐργαστηρίων εἰς τὸν «Οἴκον τοῦ Ναύτου» μὲ τὸ ιδρυθεόμενον Νοσοκομεῖον.

2) Ἐπιδάλλεται ή στέγασης εἰς ἔνα κτίριον τοῦ Νοσοκομείου καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου».

3) Ἡ ἐπάνδρωσίς τοῦ Νοσοκομείου μὲ ἀριστὸν ἐπιστημονικὸν προσωπικὸν καὶ μὲ τὸ ἀπολύτως ἀναγκαῖον βοηθητικὸν τοιούτων.

4) Τὰ διὰ τὴν ιδρυσιν τοῦ Νοσοκομείου διατίθεμενα κεφαλαία διὲν δύνανται νὰ ἔχουν πρετερηθῶνται, δεδομένου διτὶ δὲν προβλέπεται διτὶ θὰ ἐπιτευχθῇ περιστολὴ τῶν σημερινῶν κονδύλων τῆς νοσοκομειακῆς περιθώριας τῶν ναυτικῶν.

Εἰς τὴν ιδίαν μελέτην του δι. κ. Τσουλούφης συνιστᾶ, διποίος μὴ παροραθῆ διη τη σημασία τοῦ δημιουργούμενου, διὰ τῆς ιδρύσεως τοῦ Νοσοκομείου, εψυχολογικοῦ προβλήματος» διὰ τοὺς ησαφαλισμένους ναυτικούς. «Η υποχρεωτικὴ εἰσαγωγὴ τῶν εἰς τὸ Ναυτικὸν Νοσοκομεῖον δύνανται νὰ προκαλέσῃ ἀνταστράχην εἰς τὸ δύο συντηρητικῆς παροχῆς Ιατρικῆς καὶ νοσοκομειακῆς περιθάλψεως ὑπὸ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», μὲ ἀμεσον ἐπιπτωσιν διτὶ τῆς οἰκονομικῆς θέσεως τοῦ Νοσοκομείου. «Ἀναλυτικότερον: «Ἐὰν παρὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ Νοσοκομείου ἀσθενεῖς ναυτικοί καὶ σχεδιάσουν νὰ νοσηλεύωνται εἰτε δι» ἔξδων τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου»—κατόπιν πιέσεων—εἰτε ἀκόμη δι» ίδιων ἔξδων, εἰς τὸν Ιατρικόν κλινικάς, τὸ Ναυτικὸν Νοσοκομεῖον δὲν θὰ δυνηθῇ νὰ συντηρηθῇ καὶ τὸ δύο δύο θέματα τῆς νοσοκομειακῆς περιθώριας τῶν ναυτικῶν ἐπικινδύνων θὰ περιπλακῆ.

Βεβαίως πολλάς καὶ ποικίλας πλευρᾶς ἐμφανίζει τὸ θέμα τῆς ιδρύσεως Ναυτικοῦ Νοσοκομείου. Εἰς μίαν μελέτην δὲν δύνανται δῆλαι νὰ ἀντιμετωπισθῶν. «Η καλὴ θύμως ἀρχὴ ἔγινεν. Ο κ. Υπουργὸς ἡμπορεῖ τῶρα μεθοδικάτερον νὰ προχωρήσῃ. «Ἄς ἀναθέσῃ εἰς μίαν ἔξ ειδικῶν

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναγωρήσεις νεοτεύχητων δηζελοκινήτων πλοιών μὲ χῶρον ψυγείου

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

Δι' ἐμπορεύματα καὶ πληροφορίας ἀπευθυντέον πρὸ τοὺς Γενικοὺς Πράκτορας ἐν ΕΛΛΑΔΙ:

ΤΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ 'Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

επιτροπήν τὴν λεπτομερεστέραν μελέτην τοῦ θέματος, δῆκαί μόνον ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς ἀλλά καὶ ἀπὸ καθαρῶν ναυτιλιακῆς, ως καὶ τῆς ἀπόφων τῆς βελτιώσεως τῶν δρῶν τῆς παρεχομένης προστασίας εἰς τὸν ναυτικὸν. Θὰ διαπιστωθῇ τότε, δητὶ πολλὰ καὶ σημαντικὰ θὰ εἰναι τὰ ὡφέλια ἐκ τῆς ιδρύσεως τοῦ Νοσοκομείου. Η καλή του λειτουργία, η ἔκει ἀνετος τῶν ἀσθενῶν περίθαλψις, ταχύτατα τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν ναυτικῶν μας θὰ δημιουργήσῃ. Ο ψυχολογικὸς παράγων ὑπὲρ τοῦ Ναυτικοῦ Νοσοκομείου θὰ ἀναπτυχθῇ.

Η ΑΠΡΕΠΕΙΑ

Εἰς προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» (τῆς 1ης Ιουνίου 1959) ἐδημοσιεύθη ἔγγραφον τῆς 'Εθνικῆς 'Ελληνικῆς Γραμμῆς 'Αμερικῆς ἀπευθύνομενον πρὸς τὴν Διοίκησιν τοῦ Ο.Δ.Π., σχετικῶς μὲ διαφημιστικὴν προβολὴν τοῦ ὑπερωκεανού «Ολυμπία». ἐν τῷ ἔξωφύλλῳ τοῦ ἑτησίου Στατιστικοῦ Δελτίου τοῦ 'Οργανισμοῦ. Εἰς τὸ ἔγγραφον τοῦτο διετυπώντο τὰ ἀκόλουθα ἔρωτήματα:

α) Διὰ ποίον λόγον ἐμφανίζεται ἡ προβολὴς Βασιλέως Κωνσταντίνου εἰς τὸ ἔξωφύλλον τοῦ Στατιστικοῦ Δελτίου τοῦ Ο.Δ.Π., μὲ παραβεβλημένον τὸ ὑπερωκεανὸν «Ολυμπία», σταν τὰ ἔγκαινα τοῦ ἀξιολόγου τούτου λιμενικοῦ ἔργου, ἔγενοντο, ἐνῷ δῆτα παραβεβλημένον ἐκεῖ τὸ ὑπερωκεανὸν «Βασιλίσσα Φρειδερίκη», συμβατικόν, ὡς γνωστὸν πλοίον, τελοῦν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον;

β) Διὰ ποίον λόγον ἡ σύνταξις τοῦ Στατιστικοῦ Δελτίου παρεποίησε τὴν σημαίαν τοῦ ὑπερωκεανού «Ολυμπία» καὶ ἀπὸ λιθερισμὴν τὴν μετέβολεν εἰς ἐλληνικήν;

γ) Διὰ ποίον λόγον τὸ ὑπερωκεανὸν «Ολυμπία» ἀναφέρεται εἰς λεζάνταν ἑτέρας εἰς τὰς ἑστωτερικὰς σελίδας τοῦ Στατιστικοῦ Δελτίου φωτογραφίας, ὡς ἐλληνικόν, ἐφόσον εἶναι γνωστόν, δητὶ τὸ πλοίον εἶνε νηολογημένον εἰς τὸν λιμένα τῆς Μονρόδιας καὶ φέρει τὴν σημαίαν τῆς Λιθερίας;

Πάντα ταῦτα, ἔτονίζετο εἰς τὸ ἔγγραφον τῆς 'Εθνικῆς 'Ελληνικῆς Γραμμῆς 'Αμερικῆς, συνιστοῦν μερόπιτκὴν μετασείρισιν εἰς βάρος τοῦ συμβατικοῦ πλοίου, τοῦ ὑπερωκεανού «Ολυμπίας» καὶ στερούν προκαταβολικῶς τῆς ἀπαίτουμένης σοφαράκτητος τὸ Στατιστικὸν Δελτίον τοῦ Ο.Δ.Π., ὡς περιλαμβάνων, ἐνδεχομένως, σκοπίμους ἀνακριθείας.

Εὔρομεν ὅρθας καὶ ἡτιολογημένας τὰς ἀνωτέρα κατηγορίας εἰς βάρος τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Δ.Π. τῆς πλοιοκτητρίας ἑταίριας τοῦ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη». Ἐδημοσιεύσαμεν τὸ ἔγγραφον τῆς ὑπὸ τὸν τίτλον «Πρᾶξης ἀχαρακτήριστος» παρατηρούντες συγχρόνως, δῆτα ἐπεδάλλετο ταχέως νὰ δοθῇ μία ἀπάντησις καὶ ὠρισμέναι διευκρινήσεις.

Ἡ διοίκησις τοῦ 'Οργανισμοῦ ἐπροτίμησεν, δῶμας, νὰ μὴ δώσῃ συνέχειαν εἰς τὸ δημιουργήθεν εἰς βάρος της ζήτημα, 'Απέφυγεν ἐπὶ ἡμέρας οἰσανδήποτε ἀπάντησις τόσον πρὸς τὴν ἐνδιαφερομένην ἑταίριαν, δοσον καὶ πρὸς ἡμᾶς. Προσεπάθησε νὰ ἀντιπαρέλθῃ καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν τὴν ἑπτάκιστην, γεγονόν τοῦ διαφέροντος παρὰ τὴν ἡλαττωμένην εὐθύξιαν καὶ τὴν περιφρόνησιν τῆς κοινῆς γνώμης.

Ἡ ναυγάκοσθη, δῶμας, μετὰ πολυήμερον καθυστέρησιν, νὰ ἀπάντησῃ ἡ Διοίκησις τοῦ Ο.Δ.Π. — παρακάμπτουσα μάλιστα τὴν σκόπελον τῆς δημοσίας συζητήσεως — κατόπιν ἐπεμβάσεως τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Πολιτικοῦ Γραφείου τοῦ Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως, πρὸς τὸν ποίον εἶχε κοινοποιήσει τὸ σχετικὸν ἔγγραφον τῆς ἡ 'Εθνική 'Ελληνική Γραμμῆς 'Αμερικῆς. Συνέστησεν δὲ κ. Κόντας, δῆπας ἐρευνηθῆ τὸ θέμα καὶ δοθοῦν αἱ δέουσαι ἔξηγήσεις εἰς τὴν ἐνδιαφερομένην ἑταίριαν.

Καὶ ἔδθησαν ἔξηγήσεις πρὸς τὴν 'Εθνικήν 'Ελληνικήν Γραμμήν μόνον — θὰ ἡσαν ἴσχυντεραι προβαλλόμεναι ὑπὸ τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος — αἱ ὀποῖαι οὐδένα πείθουν καὶ οὐδένα ίκανοτοιούν. Διότι ὑποστηρίζεται δι' αὐτῶν ὅτι :

α) Περιεκόπτη τὸ μῆκος τοῦ ἐν τῷ ἔξωφύλλῳ τοῦ Ο.Δ.Π. προβαλλομένου ὑπερωκεανού κατὰ τὰ 2)3 αὐτοῦ διὰ νὰ μὴ ἀναγνωρίζεται τοῦτο.

β) Μετεβλήθη τὸ «χρῶμα τῆς σημαίας» διὰ νὰ προσβληθῇ ἐπαρκῶς ἡ ἔθνική μας σημαία εἰς τὸν πρῶτον λιμένα τῆς χώρας.

γ) Ἀνεφέρθη εἰς μίαν λεζάνταν τὸ ὑπερωκεανὸν «Ολυμπία» ὡς ἐλληνικόν, διότι εἴθισται οὕτω νὰ ἀποκαλούνται πάντα τὰ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ ξένων σημαίαν σκάφοι.

Δέν γνωρίζουμεν ἐὰν η ἐνδιαφερομένη ἑταίρια εὑρεν ίκανοποιητικοὺς τοὺς ἀνωτέρω ισχυρισμοὺς τοῦ Ο.Δ.Π. 'Ημεῖς, πάντως, ἔχομεν νὰ παρατηρήσωμεν τὰ ἔξης:

Δὲν «περιεκόπτη» τὸ μῆκος τοῦ «Ολυμπία» διὰ νὰ μὴ ἀναγνωρίζεται τὸ ὑπερωκεανὸν, ἀλλὰ διὰ νὰ περιληφθῇ εἰς τὴν φωτογραφίαν μεγαλύτερον τημῆμα τῆς κυρίως προβαλλόμενης προβολῆτος Βασιλέως Κωνσταντίνου καὶ τῆς εἰσόδου τοῦ λιμένον. Παρὰ ταῦτα τὸ σκάφος εὐχερῶς ἀναγνωρίζεται καὶ ὑπερμέτρως διαφημίζεται.

Τὴν «μεταβολὴν τῶν χρωμάτων τῆς σημαίας» — ἀνάγνωθι τὴν παραποίησιν τῆς σημαίας — δὲν τὴν ἐπέβαλε, κατὰ τὴν γνώμην μας, οὐδεὶς οὐσιαστικὸς λόγος καὶ τοῦτο διότι:

α) «Οσον περισσότερα καὶ μεγαλύτερα πλοῖα ὑπὸ ξένην σημαίαν φιλοδενεῖ δὲ λιμῆν τοῦ Πειραιῶς, τόσον μεγαλυτέρα πρέπει νὰ θεωρηθῇ ἡ διεθνής του ἀκτινοβολία.

β) Η προβολὴ τῆς Κυανολεύκου ἡδύνατο νὰ ἐπιτευχθῇ ἀνευ οὐδεμίας παραποίησεως, δοταν δισθέτωμεν ισάξιον μὲ τὸ «Ολυμπία» ὑπερωκεανού, φέρον εἰς τὴν πραγματικότητα τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

Δύνανται οἱ πάντες νὰ θεωρούν ώς ἐλληνικὸν ἔνα πλοίον ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ ξένων σημαίαν. Πλὴν τὸ Στατιστικὸν Δελτίον τῆς ἐπισήμου ἀρχῆς τοῦ λιμένος ὑποχρεούνται σχόλαστικῶς νὰ ἀκριδολογή.

Διὰ τοὺς ἔκτεντας λόγους ἡ ἀπάντησις τοῦ Ο.Δ.Π. δὲν εἶναι πει-

στική. Ἀκεραία παραμένει ἡ κατηγορία τῆς παραποίησεως τῆς σημαίας. 'Ο υπεύθυνος — θὰ τὸν κατονομάσωμεν ἐν καιρῷ — ἀς δεχθῇ, τούλαχιστον, τὴν κύρωσιν τῆς ἀποκαλύψεως μᾶς ἀπρεπείας.

Η ΓΡΑΜΜΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

Δὲν γνωρίζουμεν ἐπακριβῶς τὸν λόγον διὰ τὸν διότον τὸ 'Υπουργικὸν Συμβούλιον ἀπέρριψε πρότασιν ἐπιχορηγήσεως μᾶς νέας τακτικῆς γραμμῆς ἀπ' εὐθείας ἐισόσης τὸν Πειραιᾶ μετὰ τῶν λιμένων τῆς Κύπρου. 'Ελπίζομεν νὰ μὴν εἶναι μόνον οἰκονομικός, ως λέγεται. 'Ασυγχώρητον σφάλμα θὰ ἀπετέλει ἡ ἀπὸ θαλάσσης συγκοινωνιακή ἀπομόνωσις τῆς Κύπρου, μόνον καὶ μόνον διὰ νὰ ἐξοικονομήσῃ ποσὸν τεσσάρων ἡ πέντε, κατ' ἀνώτατον ὥριον, ἐκαπούμπριον δραχμῶν ἐπησίως.

'Ως εἶναι γνωστόν, τακτική ἀπὸ θαλάσσης συγκοινωνία μὲ τὴν Κύπρον δὲν ὑφίσταται σήμερον εἰς τὴν πραγματικότητα. Τὰ πλοῖα τῆς ΕΛΜΕΣ καὶ τῶν 'Ολυμπιακῶν Κρουαζιερῶν (τὰ τελευταῖα ἀνά δεκαπεντετέλετον) προσεγγίζουν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Μεγαλονήσου, μετὰ τὴν 'Αλεξανδρείαν καὶ ἐπιστρέφουν εἰς Πειραιᾶ, μετὰ τὴν προσέγγισιν τῶν εἰς Πόρτ-Σάϊδ καὶ Βηρυττόν. Ταξίδιον, δῶμα, διαρκείας τριῶν ημερῶν κατὰ τὴν κάθεδρον καὶ ἐξ περίπου κατὰ τὴν διαδοχήν, δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ, διότι ἔξυπηρετεῖ ἐπαρκῶς τὴν ἐμπορικήν καὶ ἐπιβατικήν κίνησιν τῆς νήσου.

Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἐπροτάθη ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας καὶ βάσει τοῦ ἄρθρου 11 τοῦ Νόμου 6059, ἡ σύστασις μᾶς νέας γραμμῆς, ἡ διότοις θὰ ἐνόνη τὸν Πειραιᾶ ἀπ' εὐθείας μὲ τοὺς λιμένας τῆς Κύπρου καὶ ἐκεῖθεν μετὰ τῶν λιμένων τῆς Αίγυπτου καὶ τοῦ Λιβάνου, ἐπιχορηγούμενή ὑπὸ τὸν κράτους, κατὰ τὸ ἔλλειμμα τὸ διότον θὰ ἐνεφάνιζεν ἡ ἀκμητάλλευσί της, μέχρις διουτήσης της, ἀπόχρωντες λόγοι, ὑπαγορεύοντες τὸ ἀντίθετον. 'Ας ἐπανεξετάσῃ τὸ 'Υπουργικόν Συμβούλιον τὸ ζῆτημα πρὶν ιδωμεν τὰ ξένα — διατὶ δῆκαὶ τὰ τουρκικά — πλοῖα νὰ συνδέουν τὸν Πειραιᾶ μὲ τοὺς λιμένας τῆς Κύπρου.



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC.,
350 FIFTH AVENUE
NEW YORK 1, N.Y.
ALL U.S. & CANADIAN PORTS
50 MOUNT ST.
LONDON W.1.
(all U.K. Ports)

REPRESENTATIVES AND STOCKS
THROUGHOUT THE WORLD

ITALY DITTA ALESSANDRO GAETA
Via XX Settembre, 14
GENOA
(also at Bari, Civitavecchia Naples, Palermo,
Ravenna, Savona, Spezia, Trieste & Venice)

EGYPT D. J. PAPADIMITRIOU SONS
25 Sultan Hussein
PORT SAID
(also at Alexandria & Suez)

HOLLAND ZANNIS SHIPSTORES
Zalmhaven 4647
ROTTERDAM

BELGIUM M.T.E. BUYSSE
Klaipdorp, 26
ANTWERP

GERMANY HANS FICK & CO.
Spaldingstrasse 61 'Wikinghof'
HAMBURG 1.

DENMARK PAUL GREGERSEN & CO.
33, Amaliegade
COPENHAGEN

INDIA - CEYLON JOHN F. FIDELE
P. O. Box 1032 Botawala Bldg. - 4th Floor
11 Elphinstone Circle
BOMBAY, INDIA

MALAYA R. JUMABHOY & SONS LTD.
24, Malacca Street P. O. Box 303
SINGAPORE
(also at Penang)

NEW ZEALAND NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.
33, Ferry Buildings
AUCKLAND, C. 1.

NORWAY C. FRIMANN-DAHL AS
Dronningensgt 10) 12
OSLO
(also at Bergen)

KRISTIAN HERLOFSEN
Dronningensgt Bl
KRISTIANSANDS
(also at Kristiansand)

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΠΙ ΜΙΑΣ ΑΙΚΟΥ ΕΠΙΘΕΣΣΕΩΣ

'Ελάσθωμεν καὶ εὐχαριστώς δημοσιεύμεν τὸ κάτωθι τηλεγράφημα ἀπό τὸν Πλοίαρχον κ. Κ. Φόρον τοῦ τάνκερ «Γ. Σ. Λιβανός» :

«Μετ' ἀγανακτήσεως ἀνέγνωσα τὰς ποταπάς καὶ ἀνακριθεῖς κατηγορίας δι' ἀπανθρώπους συνθῆκας διαβιδόσεως ἐπὶ πλοίων Οίκου Λιβανοῦ εἰς ἐπιστολὴν δημοσιεύσαν εἰς κάποιαν ναυτιλιακὴν ἐφόμεριδα, ὑπὸ τίτλου: Μία Κατηγορία στόχου. Ως πλοίαρχος, μὲν πλήρης συναίσθησιν τῶν καθηκόντων καὶ ὑποχρέωσεν μου ἔναντι τοῦ πληρώματος μου, διαμαρτύρομαι διὰ τὰς φευδεστάτας κατηγορίας τοῦ κρυπτο-ἐπιστολογράφου, ὃ δύοις πρέπει νὰ είνει κοινὸς φεύτης, κακοήθης ἢ ἐκβιστής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΟΡΟΣ Πλοίαρχος «Γ. Σ. Livanos»

ΟΡΘΟΤΑΤΗ Η ΥΠΟΔΕΙΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Θά ἐπεθύμουμεν διὰ τῶν στηλῶν τῶν ἀγαπητῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» νὰ ἔχουμεν μίαν ὑπόδειξιν, ἡ δύοις εἶμαι τῆς γνώμης, διὰ τὸ ἔχουμεν διά τῶν ὑπηρεσιῶν καὶ πρακτικῶν τὸν τρόπον τῆς ναυτολογίσεως τῶν ναυτικῶν μας ἐπὶ τὸν ὑπὸ ἔνας σημαίας πλοίον.

Θὰ συνιστούσα, δηπως τὰ εἰς τὸ μέλλον ἐκδιδόμενα ναυτικὰ φυλλάδια ἀπαρτίζωνται ἐκ δύο μερῶν, τοῦ πρώτου χρώματος ἐρυθροῦ διὰ τὸν Μαδηπεύμενον καὶ κανονὸν διὰ τὸν πτυχιούνον, ὡς καὶ σήμερον καὶ τὸν δευτέρου μέρους ἔτερου χρώματος διὰ τὰς καταχωρίσεις ὑπηρεσίας ἐπὶ τῶν ὑπὸ ἔνας σημαίας πλοίοιν. Αὐτοῦ τοῦ φυλλαδίου αἱ σελίδες διὰ τὰς ἀπολύσεις θὰ είνει κοιναὶ.

Εἴμαι τῆς γνώμης, διὰ διὰ τοῦ φυλλαδίου αὐτοῦ, δχι μόνον αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι τοῦ 'Υπουργείου, ἀλλά, κυρίως, τὰ ἐφοπλιστικὰ καὶ ναυτικὰ γραφεῖα θὰ ἔχουν τὴν πλήρη εἰκόνα τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ναυτικοῦ καὶ θὰ ἐκλείψῃ τὸ certificate of discharge, πολλῷ μᾶλλον ἐφ' ὅσον τὰ περισσότερα ἐκ τῶν ὑπὸ ἔνας σημαίας Ἑλληνικής Ιδιοκτησίας πλοίων είνε τόρα ἡσφαλισμένα παρὰ τῷ Ν.Α.Τ.

Ἐπίσης, διὰ τοῦ φυλλαδίου αὐτοῦ θὰ δύναται νὰ ἐκτελήται ἡ καταχωρίσεις τῆς ἀπολύσεως λόγῳ ἀσθενείας τοῦ ὑπηρετήσαντος ἐπὶ πλοίου ὑπὸ ἔναν σημαίαν καὶ ἀπολύθεντος λόγῳ ἀσθενείας, δηπως, ἀκριβῶς, ἐκτελεῖται μὲ τὰ ὑπὸ Ἑλληνικήν σημαίαν πλοία, δηπου, συμφώνως τῷ νόμῳ, ἡ ἀπόλυσις λόγῳ ἀσθενείας, ἡ διάρκεια τῆς νοσηλείας, ἡ ἀσθενεία, χορηγηθεῖσα ἀπόκημιώσις κλπ. ἀναγράφονται εἰς τὸ φυλλάδιον τοῦ ναυτικοῦ.

Ἡ ἀντικατάστασις τῶν παλαιῶν φυλλαδίων δύναται νὰ ἐκτελεσθῇ ἐντὸς οὐχὶ μακροῦ χρονικοῦ διαστήματος καὶ ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ 'Υπουργείου, ἔαν εὕρῃ τὴν πρότασιν δρθῆν, δύναται νὰ ἐκπονήσῃ τὰς λεπτομερείας καὶ τὸν τύπον τοῦ νέου φυλλαδίου.

"Ἄζ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, διὰ μεγάλος ἀριθμὸς ναυτικῶν φυλλαδίων χρήζει ἀντικαταστάσεως οὔτως ἡ ἀλλως, ίδιως τῶν πληρωμάτων, διότι εἰνε πεπαλαιωμένα καὶ δὲν ἀποδίδουν τιμήν, δτων χρησιμοποιοῦνται ὑπὸ τῶν ναυτικῶν μας ὡς διαθατήρια.

Διατελῶ μετὰ τιμῆς

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ

Νέα Υόρκη, 15 Ιουνίου 1959

Σ.Η.Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» : 'Ἐπικροτούμεν τὴν ὑπόδειξιν. Είναι τὸ μόνον μέσον, ἵνα ἐπεκταθῇ ἡ περὶ ἀσθενείας θεβαίωσις καὶ εἰς τοὺς ἐπὶ ἔναν πλοίων, Ἑλληνικῆς Ιδιοκτησίας, ὑπηρετοῦντας ναυτικοῦς. Τὰ κρούσματα τῶν φευδασθενῶν, δηπως διαπιστοῦνται ἐκ προσφάτων πληροφοριῶν, πληθύνονται ἀπό τινος.

Ο "ΟΙΚΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ", ΤΗΣ ΑΝΔΡΟΥ

Ἀγαπητὲ Κύριε Κωπτάκη,

Παρακαλῶ δηπως εἰς τὸ ἔγκριτον περιοδικόν σας «Ναυτικά Χρονικά» καταχωρίσητε τὰ κάτωθι :

Εἰς τὸ τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 15ης Ιουνίου ἔ.ἔ. ἀνέγνωσα τὴν ἀπάντησιν ὑμῶν πρὸς ἀνώνυμον ἐπιστολογράφον, καταγγέλλοντα ἐπεισδία, ἀνύπαρκτα εἰς τὴν πραγματικότητα, σχετικῶς μὲ τὴν συμπειφοράν καὶ ὑπηρεσιακὴν ἀπόδοσιν τοῦ ιατροῦ τοῦ Ἀνδροῦ παραρτήματος τοῦ «Οίκου Ναύτου».

Εἴμαι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζω, διὰ οὐδὲν ἐπεισδίου ἐσημεώθη μέχρι σήμερον εἰς τὸ ὡς ἄνω παράρτημα, τὸ δύοις νὰ βαρύνῃ τὸν ιατρὸν τούτου καὶ εἶμαι βέβαιος, ὡς καὶ ύμεις ἀντελήφθητε, διὰ ὁ καταγγέλλων δὲν θὰ εἶναι ἡσφαλισμένος ναυτικός, ἀλλὰ μᾶλλον θὰ πρόκειται περὶ ἐπιστήμονος εἰδιθμένου νὰ ἐνσπειρῇ ζάχανια καὶ νὰ δημιουργῇ ἐπεισδία. "Ἄλλως τε ὁ καταγγέλλων, ἔαν ήτοι ἡσφαλισμένος ναυτικός, πρωτίστως θὰ κατέφευγεν εἰς τὴν ἐνταύθη τοπικήν 'Ἐπιτροπήν «Οίκου Ναύτου».

Δὲν παραλείπω νὰ γνωρίσω εἰς ὑμᾶς, διὰ ὁ ἀνωτέρω ιατρὸς διεκρίθη καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς στρατιωτικῆς του ὑπηρεσίας, προστηθεὶς εἰς λοχαγὸν ιατρὸν, ήτοι εἰς τὸν ἀνώτερον βαθμὸν τῶν ἐφέδρων ἀξιοματικῶν καὶ παραστημοφορθεῖς διὰ τὰς ὑπηρεσίας του, τὰς δηποίας προσέφερεν εἰς τὸν στρατόν.

"Ἄζ παύσουν ὠρισμένοι νὰ καταγγέλλωσιν ἀνθρώπους τιμίους καὶ καθ' ὅλα ἀξιοπρεπεῖς καὶ ἀς προσπαθήσουν οἱ καταγγέλλοντες νὰ

είναι πλέον ἐν τάξει ἀπέναντι τῆς Κοινωνίας καὶ τῆς συνειδήσεως των.

Εὐχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν

Διατελῶ μετὰ τιμῆς

Γ. N. ΚΟΝΔΥΛΗΣ

* * *

Παρομοίου περιεχομένου ἐπιστολὰς ἐλάσθωμεν παρὰ τῶν κ.κ. 'Εμμ. Μπαμπούση, πλοιάρχου E. N. καὶ προέδρου τῆς Κοινότητος Γαυρίου, Ιωάννου Γ. Σουσούδη, ιατροῦ, τοῦ Παραρτήματος, Λεωνίδα Δ. Σιγάλα, μέλους τῆς Διοικητικῆς 'Ἐπιτροπῆς τοῦ Παραρτήματος τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου».

Λαπούμεθα ὅτι ὁ χώρος τοῦ παρόντος τεύχους δὲν μᾶς ἐπιτρέπει τὴν καταχώρισιν ὅλων τῶν ἐπιστολῶν. Τονίζεται πάντως εἰς αὐτός, ὅτι ἀνυπόστατα είνε τὰ ἀνωνύμως καταγγελλόμενα καὶ ὅτι ἡ λειτουργία τοῦ Παραρτήματος ὅμαλη διεξάγεται, χωρὶς παράπονα ἀπὸ μέρους τῶν ήσαφαλισμένων.

"Ἐπανέρχεται, ὅμως, ὁ ἀνώνυμος ἐπιστολογράφος μας. Εἰδικοὶ—μᾶς γράφει—λόγοι, πρὸς ἀποφυγὴν προσωπικῶν δυσαρεσκειῶν, ἐπιβάλλονται τὴν κάλυψιν τῆς ἀνωνύμιας. Ζητεῖ τὴν ἔξακριδωσιν τῶν καταγγελλομένων ἀπὸ τὴν κεντρικὴν διοίκησιν τοῦ 'Ιδρυμάτος.

Παρέλκει νὰ ἐπανολάβωμεν, διη, καθ' ἡμᾶς τούλαχιστον, δὲν πρέπει νὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν τὰ ὄσσα ἀνωνύμως καὶ κατὰ συνέπειαν ἀνευθύνων ἀναφέρονται εἰς ἐπιστολάς. Διὰ τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν ἀθρόαι μᾶς ἔρχονται αἱ διαφεύσεις.

ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ . . . ΛΟΓΙΣΤΑΙ!

Κύριε Διευθυντά,

"Ως ἐκ τῆς ἐπαγγελματικῆς μου ἔξειδικευσεως (Λογιστής ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων) καὶ ἀπασχολήσεως, είμαι ὑποχρεωμένος, μεταξὺ ὅλων, νῦν ἐλέγχω καὶ τοὺς λογαριασμοὺς τῶν Πλοιάρχων τῶν διαφόρων πλοίων τῶν ἐπιχειρήσεων τοῦ Λογιστηρίου, τῶν ὅποιων προϊσταμαι.

"Ἐκ τῆς πρακτικῆς μου καὶ τῶν ἐλέγχων διαπιστοῦνται, διη, οἱ Πλοιάρχοι δὲν συντάσσουν τοὺς λογαριασμούς των (Master's general A/C), κατὰ τὸν ὄρθοτερον λογιστικῶν τρόπον, πράγμα τὸ δύοις προκαλεῖ διαχερείας εἰς τὴν διεισαγωγὴν τῆς ἐργασίας τοῦ Λογιστηρίου.

Τούτο δὲν είναι κάτι τὸ ἀνεπιδίκτον διορθώσεως, διότι δὲν πρόκειται περὶ σπουδαίας ὑποθέσεως ἀπαίτησης εἰδικᾶς γνώσεις καὶ κόπους διὰ τὴν σύνταξιν ἐνὸς «ἐν τάξει» λογαριασμοῦ.

Φρονῶ, διη μεταξὺ τῶν ὅλων μαθημάτων, τὰ δύοις διδάσκονται αἱ Πλοιάρχοι, θὰ ἐπρεπε νὰ διατίθενται ὄλιγας ὥραι διδασκαλίας στοιχειώδους λογιστικῆς (πρακτικῆς), πράγμα χρήσιμον καὶ διὰ τοὺς Πλοιάρχους καὶ διὰ τὰς ἐπιχειρήσεις.

Τὸ ιδεωδέστερον δὲ θὰ ήτο ἂν καθιεροῦτο ταὶ ἐνιαῖς τύπος τῶν λογαριασμῶν Πλοιάρχου, ώστε νὰ είνει δυνατή ἡ μεταξὺ τῶν σύγκρισις

ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ

Εἰδοποιοῦνται ἀπαντα τὰ Ναυτικὰ Γραφεῖα. ἀπαντες οἱ Ναυτιλλόμενοι καὶ ἀπαντα τὰ Ἑλληνικὰ Πλοῖα τὰ προσεγγίζοντα εἰς ΧΟΝΓΚ - ΚΟΝΓΚ διτι λειτουργεῖ εκεῖ ὑπὸ Ἐλλήνων

«ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ»

καὶ ὑπὸ τὴν Δ/νσιν τοῦ "Ελληνος ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ ΕΞΑΚΟΥΣΤΟΥ φέρουσα τὸν τίτλον:

«OLYMPROS»

309 KWOK MAN-HOUSE

HONG KONG

ἔνθα δύνανται νὰ προμηθεύωνται πᾶν ἀναγκαῖον διὰ τὰ πλοῖα των, ὑποστηρίζοντες οὕτω τούς ἐκεῖ διαμένοντας "Ἐλληνας.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: ΔΙΚΗΓΟΡΟΝ

Κον ΔΗΜΗΤΡΙΟΝ Κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΝ

ΤΗΛ. 26.025

καὶ ἡ ἔξαγωγὴ στατιστικῶν δεδομένων.

“Ηδη, εἰς τὸ Κέντρον Ναυτιλιακῶν Σπουδῶν τῆς “Ανωτάτης Βιομηχανικῆς Σχολῆς ἐδιδάχθησαν οἱ ἑκάτην τῶν σπουδαστῶν αὐτοῦ Πλοιάρχοι, ὅτι τοὺς εἶνε ἀπαραίτητον, δὲν θὰ ἥτο δὲ ἀσκοπον ἀν ἀδημοιουργεῖτο ἢ δυνατότης οἱ πτυχιούχοι τοῦ Κέντρου Ναυτιλιακῶν Σπουδῶν νὰ διδάσκουν εἰς τὰς Σχολὰς Πλοιάρχων τὰ ὡς ἄνω στοιχειώδη πρακτικὰ λογιστικά.

Μετὰ πλείστης τιμῆς
Γ. ΑΡΧ. ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ

ΣΗΜ. «NAYTIKA XRONIKON» : ‘Η κάθε ωργανωμένη ἐπιχείρησις θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ καὶ τὰ τῶν λογοσμῶν τῶν Πλοιάρχων τῆς ἐπὶ τὸ προσφορώτερον δργανώσει.

ΤΟ ΕΦΕΔΡΙΚΟΝ ΕΠΙΔΟΜΑ

Κύριε Διευθυντά,

Γνωρίζουτες τὸ ἀμέριστον ἐνδιαφέρον σας διὰ τὰ πάσης φύσεως ζητήματα τοῦ πλοίου, ἀπότινομέθα πρὸς ὑμᾶς διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ κάτω ζητήματος ἡμῶν τῶν στρατευομένων ναυτικῶν:

‘Ως γνωστόν, ἀπαντεῖς οἱ ὑπηρετοῦντες εἰς τὸ Βασ. Ναυτικόν, τὸν Στρατόν Ξηρᾶς ἡ τὴν ‘Αεροπορίαν, ἐφ’ δύον πρὸ τῆς στρατεύσεως τῶν ἡσαν, ὡς ἐργαζόμενοι, ήσαν οἱ στρατεύσεως τῶν ὑμῶν διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ κάτω ζητήματος ἡμῶν τῶν στρατευομένων ναυτικῶν:

‘Ως γνωστόν, ἀπαντεῖς οἱ ὑπηρετοῦντες εἰς τὸ Βασ. Ναυτικόν, τὸν Στρατόν Ξηρᾶς ἡ τὴν ‘Αεροπορίαν, ἐφ’ δύον πρὸ τῆς στρατεύσεως τῶν ἡσαν, ὡς ἐργαζόμενοι, ήσαν οἱ στρατεύσεως τῶν ὑμῶν διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ κάτω ζητήματος ἡμῶν τῶν στρατευομένων ναυτικῶν:

Μετὰ τιμῆς

Πειραιεύς, 8 Ιουνίου 1959

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. ΚΑΠΙΡΗΣ

‘Ανθυποπλοίαρχος Ε. Ν.

ΣΗΜ. «NAYTIKA XRONIKON» : Πράγματι, ἡ ἔξ ἐνὸς τοῖς ἐκατὸν ἐπὶ τῶν ἀποδοχῶν τοῦ ναυτικοῦ εἰσφορὰ τοῦ πλοιοκτήτου διὰ τὸν «Κλάδον Στρατεύσεως», ἦτις εἰσπράττεται ἀπὸ ὅλους τοὺς ἐργοδότας καὶ τοὺς πλοιοκτήτας σκαφῶν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν, δὲν καταβάλλεται ἀπὸ τὰ ὑπὸ ἔνεας σημαίας σκάφη. ‘Αλλὰ ποῖος ἥμπορει νὰ τὰ ὑποχρεώσῃ; Εἰνε, ἀτυχῶς, ξένα πλοῖα.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ

‘Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Παρά τὴν καθιερωμένην ἀρχήν του, τὸ ἔγκυρον περιοδικόν σας ούσιδεις ἀνακριθείσας μετέδωσεν εἰς τὸ φύλλον τῆς 15ης Ιουνίου σχετικά μὲ τὴν δρομολόγησιν τοῦ ἀπὸ περιοδικού «Μεντιτερράνια».

‘Αποτοπον θὰ μοῦ ἐπιτρέψῃτε νὰ εἴπω ὅτι ὑπῆρξε τὸ εύφυλολόγημα τῆς συγκρίσεως τοῦ ‘Ανωτάτου Διοικητικοῦ μας Δικαστηρίου πρὸς τὸν «ξενοδόχου» τῆς παροιμίας, θὰ τὸ συνεχῶρει δημας κανεὶς ἐάν τὸ σχόλιόν σας ἐβασίζεται ἐπὶ ἀλήθων δεδομένων. ‘Η ἀλήθεια ἔχει ὡς ἔξης: Οὔτε τὸ Συμβούλιον τῆς ‘Επικρατείας παρενέθη, οὔτε οἱ προσφύγοντες εἰς αὐτὸν ἐφοπλισταὶ ἐνδιεφέρθησαν εἰς τὴν ἀπὸ εὐθείας μεταφοράν ἐπιβατῶν ἀπὸ λιμένας ἔξωτεροικού εἰς ἐλληνικὰ τουριστικὰ κέντρα (Μύκονος, Ρόδος). Καὶ τὸ «Μεντιτερράνια» καὶ τὰ ἄλλα πλοῖα ἔξωτεροικού, δῆταν καὶ ἄν ἔχουν ἡλικίαν, εἶναι, κατὰ τὸν νόμον, ἐλεύθερα νὰ μεταφέρουν ἐπιβάτας ἑκτὸς τῆς ‘Ελλάδος, ἐπιβιδαζόμενους εἰς οἰονδήποτε ἀπὸ εὐθείας ἔλληνικον λιμένα. Αἱ σχετικαὶ διαφημίσεις, προγράμματα κ.λ.π. καλά ἔγιναν καὶ διαταράσσονται.

Τὸ ζῆτημα δημας ήτο κατὰ τόσον αὐτὸν τὰ πλοῖα ἐπιτρέπεται νὰ ἔξυπητεσται καὶ ἔσωτερικὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας, νὰ παραλαμβάνωσι, δηλαδή, ἐπιβάτας ἀπὸ ἐλληνικούς πρὸς ἐλληνικούς λιμένας. Δι’ αὐτὴν τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν οὔτε διαφημίσεις, βέβαια, ἔγιναν, οὔτε προπαγάνδα, οὔτε προγράμματα εἰς τὸ ἔξωτεροικόν, καὶ δῆλος ὁ κόσμος γνωρίζει ὅτι ὑπάρχουν καθημεριναὶ ἀνασχωρήσεις ἀπὸ Πειραιά δι’ οἰονδήποτε τουριστικὸν τόπον τῆς χώρας.

Εἶναι γεγονός, διτὶ ἡ ἐκδοθεῖσας ὡς πρὸς τὸ ἀπὸ περιοδικού «Μεντιτερράνια» καὶ ἀκυρωθεῖσα, ἐπιδιωκόμενη δὲ ὡς πρὸς ἄλλα δύο, ἐπίσης ὑπερήλικα, πλοῖα καὶ ἐπίσης ὑποκειμένη εἰς ἀκύρωσιν (ἄν τη πολιτικὴ εὐδίξια ἐπιτρέψῃ νὰ γίνη) δρομολόγησις εἰς ἀκτοπλοϊκὰς γραμμὰς εἶναι παράνομος, τῆς δὲ σχετικῆς ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας τὴν ἀκύρωσιν ἐξήτησαν οἱ ἑκάτην της παρανομίας βλαπτόμενοι ἐφοπλισταί, διότι :

1) Παραδιάζει νόμον δημοσίας τάξεως, ποὺ δρίζει ἀνάτατον δριον ἡλικίας πλοίων ἔσωτερικῶν δρομολογίων τὰ 20 ἑπτη (κατ’ ἔξαρτεσιν μέχρι 30), ἐνῷ τὸ «Μεντιτερράνια» εἶναι 50 ἑτάν.

2) Παραδιάζει νόμον δημοσίας τάξεως, ποὺ δρίζουν τὴν ἐπάνδρωσιν καὶ τὴν ἐκτέλεσιν δρομολογίων καὶ κατὰ τὸν χειμῶνα, τῶν πλοίων ποὺ θέλουν νὰ ἐπωφεληθῶν τῆς θερινῆς περιόδου.

3) Παραδιάζει τὸν νόμον ποὺ ἐπιβάλλει ἔγκαιρον δῆλωσιν τῶν δρο-

μολογίων.

4) Δὲν δικαιολογεῖται ἐκ τῆς φερομένης ἀνάγκης ἐξυπηρετήσεως τοῦ Τουρισμοῦ, ἀφοῦ κακὸν μόνον εἰς τὸν Τουρισμὸν ἥμπορει νὰ προκαλέσῃ ἡ δρομολόγησις πλοίου.

5) Παραδιάζει τὴν κοινὴν ἀπόφασιν τῶν τριῶν ὑπουργῶν, ποὺ ἐπέτρεψε μόνον ἔξαιρετικῶν καὶ ἐπειπρώσεως ἀνάγκης, κατόπιν εἰδικῆς ἀδείας, τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν μεταξὺ ἐλληνικῶν λιμένων, καὶ, βέβαια, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ νοηθῇ ὡς ἔξαιρετικὴ ἀνάγκη καὶ εἰδικὴ ἀδεία ἡ δρομολόγησις γιὰ δῆλη τὴν θερινή περιόδον, ποὺ ἡ ηγεμόνη κίνησις ἀσφαλῶς προβλέπεται πάντοτε.

Διὰ τὸν τελευταῖον αὐτὸν λόγον καὶ ὡς εἰσηγητής τοῦ Συμβουλίου τῆς ‘Επικρατείας ἐξήτησε νὰ ἀκυρωθῇ ἡ ὑπουργικὴ ἀπόφασις, ἀλλὰ τὸ Συμβούλιον ὅρθως ἔκρινε διτὶ βασικότερον ὑπῆρχεν ἐλάττωμα, ἀφοῦ οἱ τρεῖς ὑπουργοί, (Συντονισμὸν, Οἰκονομικὸν καὶ ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας) ὀρμόδιοι διάλα ρυθμίζουν δῆλα τὰ σχετικὰ δικαιώματα καὶ ὑποχρεώσεις, δὲν είχαν δικαίωμα νὰ ὑπεξουσιοδοτήσουν τὸν ὑπουργὸν ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Βλέπετε, λοιπόν, διτὶ οὔτε οἱ προσφεύγοντες ὑπεστήριξαν, οὔτε τὸ Συμβούλιον τῆς ‘Επικρατείας εἶπεν δῆτα τὸ δημοσίευμά σας τῆς 15ης Ιουνίου ἀναφέρει.

Ἐλπίζω διτὶ θὰ θελήσετε νὰ δημοσιεύσετε τὰ ἀνωτέρω, διότι τὸ ζῆτημα ἔχει γενικωτέραν σημασίαν, ἀφοῦ εἰς τὴν αὐτὴν νομικὴν κατάστασιν εὐρίσκονται καὶ τὰ ἄλλα δύο, ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν 20 ἑτάν, ἐπιβατηγά τὰ ‘Ατρεύς’ καὶ ‘Αιγαίου’, τῶν ὅποιων ἐπιδιώκεται ἡ δρομολόγησις καὶ ποὺ τὴν ἔχουν τόσον σύγουρη φαίνεται οἱ ἐφοπλισταί, ὅποτε τὴν διαφημίζουν χωρὶς νὰ ἔχῃ ἐπιτραπῆ.

Ἐκείνο πάντως ποὺ πρέπει νὰ τονισθῇ, εἶναι διτὶ θὲλη δημοσιεύσετε τὰ ἀνωτέρω, διότι τὸ Συμβούλιον τῆς ‘Επικρατείας ούδετο παρημόδισε τὴν κατ’ εὐθείαν ἀπὸ εὐρωπαϊκούς λιμένας μεταφορὰν ἐπιβατῶν εἰς λιμένας ποὺ ἔχουν τουριστικὴν σημασίαν (Ρόδος, Μύκονος), οὔτε ησχολήθη μὲ αὐτὸν τὸ θέμα. Καὶ ὡς πρὸς αὐτὸν η πληροφορία εἶναι ἀπολύτως ἀνακριθήσις καὶ πρέπει νὰ ἐπανορθωθῇ. Διὰ τὰς μεταφορὰς αὐτὰς δὲν χρειάζεται καὶν ἀπόφασις δρομολογήσεως καὶ κανεὶς δὲν ἥμπορει νὰ διατυπώσῃ ἀντιρρήσεις.

Ἡ ὑπουργικὴ ἀπόφασις, δημας, εἶχεν ἐπιτρέψει τὴν μεταξὺ λιμένων ἐλληνικῶν δρομολόγησιν, ποὺ δὲν ἔφερε διατυπώσην τοῦ Τουρισμοῦ.

Τώρα, ἀν θέλη δ. κ. ‘Υπουργός, διὰ νέας, ἐπίσης παρανόμου πράξεως του νὰ ἐπιτρέψῃ δρομολόγια ἔσωτερικού εἰς τὸ ‘Μεντιτερράνια’ δι. ἀλλο πλοίον ποὺ δὲν ἔχει ἀναγνωρισθῇ ὡς ἐπιβατηγόν, τὴν μὲν προσπάθειαν ἀναπτύξεως τοῦ Τουρισμοῦ εἶναι πιθανὸν καιρίως νὰ παραβλάψῃ, τὸ δὲ ἐλληνικὸν Δημόσιον ἀσφαλῶς θὰ ζημιώσῃ σημαντικάτα, διότι:

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ NAYTIKA ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & C°

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΞΥΑΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΑΛΗΝΙΚΟΣ 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

Θὰ υποχρεωθῆ νὰ πληρώσῃ—καθὼς καὶ πᾶς ύπενθυνος—σημαντικάς ἀπόζημιώσεις εἰς τοὺς ἄλλους ἀκτοπλοϊκούς ἐφοπλιστάς, καὶ διὸ τὸ χαντάκωμα καὶ τὰς εὐθύνας αὐτὰς δὲν ἀποτελεῖ, βέβαια, σωσίδιον ἢ μὴ δεσμεύοντα, ὡς γνωστόν, τὰ δικαιστήρια γνωμάτευσις τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου, ἀφοῦ μάλιστα τὰ ζητήματα δὲν ἔτεθησαν ἐνώπιον του πλήρως.

'Ἐν Πειραιὲ τῇ 22ᾳ Ιουνίου 1959.

Μὲ ἑκτήμησιν
ΚΡΙΤΙΚΟΣ

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Δὲν ἀνεγράφαμεν ἀνάκριβείας. Τὸ ὅλον ζῆτημα μᾶς εἰναι ἀρκετὰ γνωστόν. Πράγματι ἡ κειμένη νομοθεσία ἀπαγορεύει τὴν ἑκτέλεσιν ἀκτοπλοϊκῶν μεταφορῶν (ἐπιδατῶν) εἰς πλοῖα τῶν ἔξωτερικῶν γραμμῶν. 'Ἐν τούτῳ, δῆμος, παρέχει τὸ δικαίωμα εἰς τὸν ἀρμόδιον Ὑπουργόν, ἀντιμετωπίζοντα ἑκτάκτους συγκοινωνιακάς ἀνάγκας, νὰ ἐπιτρέψῃ τὰ ἀκτοπλοϊκὰ δρομολόγια εἰς πλοῖα ἔξωτερικού, προκειμένου μάλιστα νὰ ἔξυπηρτεθῇ ἡ κίνησις τῶν τουριστικοῦ ἐνδιαφέροντος νήσων (Μυκόνου, Ρόδου).

Καὶ αὐτοὶ αἱ ἑκτάκτων συγκοινωνιακαὶ ἀνάγκαι ὑφίστανται ἀναμφιστήτως κατὰ τοὺς τρεῖς μῆνας τοῦ θέρους. Δὲν ἔχει ὁ ἀξιότιμος ἐπιστολογράφος μας παρὰ νὰ ἐπιχειρήσῃ τὸ διλγάρων ταξίδιον πρὸς τὰς Κυκλαδας καὶ τὴν Δωδεκάνησον, διὰ νὰ διαπιστώσῃ, ἐκ τῶν ιδίων του ἀναποφεύκτων ταλαιπωριῶν, τὰ πράγματα καὶ τὰς ἀνάγκας.

Τὰ παραχωρηθέντα εἰς τὸ «Μεντιτερράιναν» δρομολόγια ἀπεσκόπουν, ἀκριβῶς, εἰς τὴν ἀποσυμφόρησιν τῆς τόσους ζωηρᾶς, κατὰ τὰ Σάββατα ίδια, ἐπιβατικής κινήσεως. 'Ὑποχρέωσις ἐπιτακτική ἦτο τοῦ Ὑπουργείου ἡ ἔξυπηρτεις τῶν ἔφεδρικῶν σκαφῶν, ἵνα τὴν ἑκτάκτον αὐτὴν κίνησιν ἔξυπηρτετήσουν. Προσφευστέρα ἀπεδείχθη ἡ λύσις τῆς ἐπεκτάσεως τῶν δρομολογίων τῶν πλοίων ἔξωτερικοῦ πρὸς τὸ ἔσωτερικόν.

Νὰ ἀναχθῶμεν εἰς λεπτομερείας παρέλκει, πιστεύομεν. Δὲν θέλομεν νὰ θίξωμεν τὰ κακῶς κείμενα, οὐδὲ νὰ συζητήσωμεν τὴν καταλληλότητα μερικῶν ἐκ τῶν μικρᾶς ἔστω ἡλικίας σκαφῶν. Πρόκειται περὶ θλιβερᾶς ὑποθέσεως, γνωστῆς εἰς ὄλους τοὺς παροικούντας τὴν 'Ἀκτὴν Τζελέπη, ἀλλὰ' ἀποχώριας καὶ εἰς τὸ ταξίδευον πρὸς τὰς Κυκλαδας καὶ τὴν Δωδεκάνησον κοινόν. 'Ο ἐπιστολογράφος μας δὲν φαίνεται νὰ είναι ξένος πρὸς τὴν ἀκτοπλοϊκὴν πραγματικότητα. Κάτι ασφαλῶς θὰ γνωρίζῃ περὶ τοῦ δραματικοῦ, ὅσον καὶ ἐπικινδύνου σαρδελλήδον στοιχάγματος τῶν ἐπιβατῶν εἰς ὥρισμένας γραμμάς.

Δὲν ἐπρόκειτο πάντως τὸ «Μεντιτερράιναν» διὰ τῶν δρομολογίων του πρὸς τὸ ἔσωτερικὸν νὰ ἔξυπηρτεσθῇ μόνον τὸν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐπιβάτην, ἀλλὰ καὶ τὸν ταλαιπωρούμενον τῆς ἀκτοπλοΐας. Θὰ ἦτο ἀφελές νὰ πιστεύῃ, ὅτι ἔνα σκάφος τόσου διπανηρὸν καὶ τόσης χωρητικότητος θὰ ἔξετέλει τὰ πρὸς τὴν Μύκονον, Ρόδον δρομολόγια μὲ μόνους τοὺς διλγάρους ἐπιβάτας τοῦ ἔξωτερικοῦ, καθ' ἥν μάλιστα στιγμὴν οἱ πολλοὶ ἐπιβάται τοῦ ἔξωτερικοῦ θὰ ἀνέχουν τὸ ἀνετώρων μέσον μεταφορᾶς. Διὰ τοῦ «Μεντιτερράιναν» δύο σκοποί, δύο ἀνάγκαι θὰ ἔκαλποντο: 'Ἡ τουριστικὴ διὰ τὸν ξένον ἐπιβάτην καὶ ἡ συγκοινωνιακὴ διὰ τὸν ταξίδιώτην τοῦ ἔσωτερικοῦ. Πρέπει νὰ πιστεύῃ ὁ ἀξιότιμος ἐπιστολογράφος, ὁ ἐπιπροσωπῶν τὰ θιγόμενα συμφέροντα ἐφοπλιστῶν τινῶν τῆς ἀκτοπλοΐας, ὅτι ἀπαράδεκτος πλέον εἶναι ἡ κρατοῦσα εἰς ὥρισμένας γραμμάς κατὰ τοὺς θερινοὺς μῆνας κατάστασις. 'Υποβιδάζει τὸ πολιτισμὸν τοῦ τόπου καθιστά τὸ πρὸς τὰς νήσους ταξίδιον ἀναψυχῆς πραγματικὸν μαρτύριον. Τὸ πρόβλημα ἀκριβῶς τοῦ συνωστισμοῦ καὶ τῆς ταλαιπωρίας τῶν ἐπιβατῶν ἐπελύετο διὰ τῶν ἑκτάκτων δρομολογίων τῶν πλοίων ἔξωτερικοῦ. Αὐτὴ δὲ εἶναι καὶ ἡ οὐσία τῆς ὑποθέσεως. Αὐτὴ μᾶς ἔνδιαφέρει καὶ αὐτὴν ὀφείλει τὸ Κράτος, παρὰ πάντα τύπον, νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἀποφασιστικῶς.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ πλοῖα «Αἴγενζ» καὶ «Ατρέου», θὰ γνωρίζῃ ἀσφαλῶς ὁ ἐπιστολογράφος, ὅτι τὸ οριόν ἡλικίας διὰ τὴν ἀναγνώρισιν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἥτο μέχρι τέλους Ιουνίου 1959 ἡ τριακονταετία. Τὸ ἀπὸ τοῦ «Αἴγενζ» δὲν συνεπλήρωσε τὸ ὄριον αὐτὸν καὶ ἐνηρογήθη τὴν 4ην Μαΐου 1959, ὡς ἀκτοπλοϊκὸν ἐπιβατηγόν.

Διὰ τὸ «Ατρέου», ἐφόσον τοῦτο ἦτο ἄνω τῶν 1500 τόνων διλικῆς χωρητικότητος, ἡ ἐκδοθείσα πρᾶξις τῶν τριῶν ἀρμόδιων ὑπουργῶν κατὰ τὸ ἐπινημένης ισχύος Νομοθετικὰ Διατάγματα 2687 καὶ 2928 τοῦ 1953, ἐρρύμισε καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ πλοίου τούτου. 'Ἐν ὅψει τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν, μάλιστα δὲ κατὰ τὴν ἐποχήν, καθ' ἥν ἀπεφασίσθη ἡ ἀνωτέρω πρᾶξις, κρινομένη εἰς τὰ πλαίσια τοῦ γενικῶτερου συμφέροντος, χρήσιμος ὑπῆρξε καὶ ὠφέλειαν προσεκόμισε.

ΚΑΙ ΤΑ ΠΑΡΑΠΟΝΑ ΣΥΝΕΧΙΖΟΝΤΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

Χωρὶς νὰ θεωρηθῇ κατάχρησις τῆς φιλοξενίας σας, ἐπιτρέψατε μου νὰ ἀπασχολήσω καὶ πάλι τὰς στήλας τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας σχετικῶς μὲ τὴν ραδιοτηλεφωνίαν τοῦ Παρακτίου Σταθμοῦ Γλυφάδας (SVA).

Τὴν 9ην παρελθόντος Φεβρουαρίου ἀπεστάλη ἐκ μέρους τοῦ προϊσταμένου τοῦ Παρακτίου Γλυφάδας τὸ κατωτέρω ὑπηρεσιακὸν σημείωμα (SVC) :

«Πρὸς ἄπαντα τὰ πλοῖα: Δεχόμεθα αἰτήσεις ραδιοσυνδιαλέξεων μὲ τὸ ἔξωτερικὸν μέσω SVA ἀπὸ πλοῖα «SAIT» Νιάρχου καὶ «RADIO — HOLLAND» ὃν τὸ τέλος πλοίου ἐκοινοποιήθη ἡδη ἡμῖν, ὡς ἐπίσης καὶ μὲ πλοῖα ἔχοντα ἐν 'Ελλάδι ἀντίπρωστον, ἔαν δηλώσωσιν ἡμῖν τὸ τέλος πλοίου στόπι. Τὸ τέλος SVA εἶναι ἔξι χρυσά φράγκα στοπ. Τὸ τέλος τριλέπτου ραδιοσυνδιαλέξεως ἀποτελεῖται: α) ἐκ τοῦ τέλους τοῦ SVA, β) ἐκ τοῦ τέλους τοῦ καλούντος πλοίου καὶ γ) ἐκ τοῦ τηλεφωνικοῦ κυκλώματος 'Ελλάδος καὶ χώρας προορισμοῦ στόπι. 'Ἐπαφὴ ἀμεσος εἰς

2182 χιλιούκλους, ἀκρόασις συνεχῆς, ἐμβέλεια τετρακόσια μίλια ἀποστάσεως πλοίου στόπι. 'Ἐπαφὴ ἐν βραχέων κατόπιν προειδοποίησεως ἐκ τῆς ἀσύρμάτου τηλεγραφίας. 'Εμβέλεια πομπῶν μας βραχέων 8811 χ/κ καὶ 13188 χ/κ ἔξακόσια καὶ ὑπὸ διμάλας καιρικάς συνθήκας χίλια μίλια ἀπόστασις ἀπὸ Παρακτίου στόπι. Λεπτομέρεια κατὰ τὴν ἐπαφὴν μεθ' ἑκάστου πλοίου. 'Ο προϊστάμενος SVA Μαρφάτης.

Αἱ συχνότητες, δῆμος, τοῦ Παρακτίου Γλυφάδας συμπίπτει νὰ εἶναι αἱ αὐταὶ (8811 καὶ 13188 χιλιούκλοι) μὲ τῶν Παρακτίων «NORD - DEICH - RADIOS»/DAK (811 χιλιόκλοι) καὶ «HAIFA - RADIOS»/4XO (13188 KCS), ισχύος δὲ μὲν πρῶτος 5kw, δὲ δεύτερος 1 kw. Τοῦτο ἐπιβεβαιοῦται καὶ ἀπὸ τὸ «List of coast and ship stations» τοῦ «General Secretariat of the International Telecommunication Union», τῆς 31ης ἑδόσεως ('Ιουνίου 1958), διόπει, σημειωτέον, οὐδέν ἀναφέρει διὰ ραδιοτηλεφωνίαν μὲ τὸν Παρακτίου Γλυφάδας. Πέραν δὲ τούτου, τὴν συχνότητα τῶν 13188 χιλιούκλων, ὡς διεπιστώσα μετὰ ἔντακτης παρακολούθησιν, χρησιμοποιεῖ καὶ ὁ Παρακτίος «GDYNIA - RADIOS»/SPC (Πολωνία) μὲ σταθμὸν ισχύος 7.5 kw ἐνῷ καὶ ὁ DAK εἰργάσθη εἰς αὐτὴν τὴν συχνότητα. 'Ἐπίσης, εἰς τὸν 8811 καὶ 13188 χιλιούκλων υπάρχουν ισχυραὶ παρεμβολαὶ καὶ ἀπὸ αὐτόματα (πρέσσες), ὅπως ὁ OLI (Πράγα), 13188 χ/κ. καθὼς καὶ ὁ δέροσταθμὸς τῆς Σαουδικῆς Αραβίας!

'Απὸ τοῦ Φεβρουαρίου ἐ. ἔ. καὶ ἐντεύθη ἐπανειλημμένως ἀνέφερα εἰς τὸν σταθμὸν Γλυφάδας δι' ὑπηρεσιακῶν σημειωμάτων, μέσω ἀσύρμάτου ἡ καὶ προφορικῶν κατὰ τὰς ραδιοτηλεφωνικάς μου συνδιαλέξεις, τὰς ἀνωτέρω παρατηρήσεις μου, μὲ τὴν θερμήν παράκλησιν διὰ τῶν τακτοποίησιν αὐτῶν τῶν ἀναμολιῶν. 'Ελέμβανα πάντοτε στερέοτυπον τὴν ἀπάντησιν, διότι: «αἱ αὐταὶ παρατηρήσεις αἱ αὐταὶ παρατηρήσεις καὶ ἀπὸ ἄλλα σκάφη, διειδάζοντο δὲ διόπου δεῖν».

Διερωτώμεθα, δῆμος: Ποιὸν πλοίον διὰ ἀπεπειράτο νὰ συνδεθῇ ραδιοτηλεφωνικῶς «καὶ μὲ τὸ ἔξωτερικόν» (!) ὅταν ὑπ' αὐτάς τὰς συνθήκας καὶ μὲ τὴν 'Αθήνα εἶναι δύσκολος ἡ συνδιαλέξεις; Καὶ τούτο, δχι μόνον εἰς τὰ βραχέα, ἀλλὰ καὶ εἰς αὐτοὺς τοὺς 2 μεγακύλους πολλές φορές καὶ εἰς ἀπόστασιν μικρότεραν 250 - 300 μιλλίων. 'Ἐνῷ μὲ δόλους τοὺς Εύωναπτίκους καὶ Μεσογειακούς Σταθμούς εὑχερέστατα δύναται νὰ συνδεθῇ ραδιοτηλεφωνικῶς οἰονδήποτε πλοίον, ἔστω καὶ ἔξ αποστάσεως μεγαλυτέρας τῶν 1500 μιλλίων, χωρὶς τὴν μεσολάβησην τοῦ SVA.

Θά ισχυρισθῇ, Ἰωσ., ὁ SVA, διότι καὶ ἐπανάληψη ἥλθεν εἰς ἐπαφὴν μὲ πλοία ἑκάστος τῆς Μεσογείου, χωρὶς νὰ ἀνακύψουν παράπονα. Θά τὸ ριψόμενον, δῆμος, εἰς τὴν τύχην, δικην... «Προ - Πό»; Διότι ἀνὴπετύχθη κάποια ἐπαφή καὶ κάπως συνεννοήθησαν πλοίον καὶ τηλέφωνον 'Αθηνῶν — μέσω SVA — χωρὶς παρεμβολάς ἀπὸ μακρύνην ἀπόστασιν, τοῦτο συνέδει διότι συνέπεσε κατὰ τὴν στιγμὴν ἔκεινην νὰ μὴ ἐργάζωνται οἱ ἄλλοι Παρακτίοι Σταθμοί. Γεγονός, δηλαδή, ἐντελῶς τυχαίον, διότι κατὰ τὰς περισσοτέρας ὥρας τοῦ 24ώρου οἱ προαναφερθέντες σταθμοί ἐργάζονται, διόπει εἶναι ἐντελῶς ἀδύνατον νὰ ἐπιχειρήσῃ κανεὶς ραδιοτηλεφωνικὴν συνδιαλέξιν μὲ τὸν SVA.

Τὴν 24ην Μαΐου εύρισκόμενος ἔξωθι τοῦ Σουεζ (ἀπόστασις 600 περίπου μιλλίων) ἥλθα εἰς ραδιοτηλεφωνικὴν ἐπαφὴν μὲ τὸν SVA καὶ ἐπραγματοποίηθησαν 3 ραδιοσυνδιαλέξεις ἀρκετά καλά (ώρα Γκρήνουΐτς 19.15 καὶ 22.15). Τὴν ἐπομένην, μεθεπομένην κλπ., ὁ πλοιάρχος τοῦ τάνκερ, ἐφ' οὐ ὑπηρετώ, ἔξητησε νὰ συνδεθῇ τηλεφωνικῶς μὲ τὰς 'Αθήνας, χωρὶς καὶ νὰ ἐπιτευχθῇ τοῦτο λόγω συνεχῶν παρεμβολῶν τοῦ 4XO (σταθμὸς Χάιφας). 'Ημέρησα τὴν 29η Μαΐου τὴν Χάιφαν ποιεὶς ἡ ἀκριβῆς συνχόντησης αὐτῆς εἰς τοὺς 13 μεγακύλους τῆς ραδιοτηλεφωνίας. 'Απάντησης: «Εἰς 13 μεγακύλους ραδιοτηλεφωνία 13188 χιλιούκλους, ἔργασία 24ώρων». Διειδίσασα τοῦτο ἀμέσως εἰς τὸν SVA μὲ τὴν παράκλησην νὰ μὲ πληροφορήσῃ ποιος ἐκ τῶν δύο Παρακτίων — Γλυφάδας — Χάιφας — ἔχει πράγματι τὴν συχνότητα τῶν 13188 χιλιούκλων;

Τὴν 1ην 'Ιουνίου ὁ προϊστάμενος τοῦ SVC μοῦ ἀπήντησε διὰ τοῦ ἑδῆς υπηρεσιακού σημείωμας: «Γνωρίσατε ὑπευθύνως ἄν δ 4X0 ἐργάζεται καὶ τὴν νύκτα εἰς 13177 χιλιούκλους»,

'Ἄλλα τὸ ἔωσι δὲ κ. προϊστάμενος λέγω νὰ τοῦ «γνωρίσωσα ὑπευθύνως»; 'Ο Παρακτίος Σταθμὸς Γλυφάδας ἔχει ἡ δχι τὴν ἀνωτέρω συχνότητα; 'Υπευθύνως δὲ τοῦ γνωρίσουν τὸ ἀρμόδιον Διεθνὲς Γραφεῖον δχι ὁ υποφαινόμενος. 'Ημεῖς οἱ ἀσυρματισταὶ τοῦ E.N., ἐκεῖνο ποὺ γνωρίζουμεν ὑπευθύνως εἶναι, διότι δὲν δυνάμεθα νὰ ἐλθωμεν ραδιοτηλεφωνικῶς εἰς ἐπαφὴν μὲ τὸν SVA, λόγω τῶν συνεχῶν παρεμβολῶν. "Ἄς μη διαφη-

ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΙΣ ΚΥΠΡΟΝ

ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ,

'Αναθέσατε τὰς ἐργασίας σας εἰς Κύπρον εἰς τὸ

'Ελληνικὸν Ναυτικὸν Γραφεῖον:

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Λ.Δ.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΕΥΑΓΟΡΟΥ ΑΡ. 32, ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: SHIPCO FAMAGUSTA

Τηλέφωνα: 2768, 3123, 2489.

'Υποπρωτορεῖα εἰς ΛΕΜΕΣΟΝ καὶ ΛΑΡΝΑΚΑ

μίζωμεν, λοιπόν, ότι έχουμεν ραδιοτηλεφωνίαν εις τὰ βραχέα καὶ μάλιστα ότι «Θερμόεσθαι ραδιοσυνδιαλέξεις καὶ μὲ τὸ ἑξωτερικόν!»!

Ἐξ ὄσων γνωρίζω δέν εἰναι ὅλιγες οἱ φορές ποὺ τὸ Y/K «Βασιλισσα Φρειδερίκη» ἡκύρωσε ραδιοσυνδιαλέξεις ποὺ τού τὸν ἔδωσεν ὁ SVA διὰ νὰ μὴν ἐκτεθῶν εἰς τοὺς ἐπιβάτας οἱ ἀγαπητοὶ συνάδελφοι τοῦ ὑπερωκεάνιον, μὲ τὰ γνωστὰ «σᾶς ἀκεύω», «ἔχω παρεμβολέζ», «πάμε εἰς 8 μεγακύλους», «έλατε 13 μεγακ.», «ἀδύνατον νὰ σᾶς ἀκούσω» κλπ.

Ἐπομένως, πρώτον πρέπει ὁ κ. προϊστάμενος τοῦ SVA νὰ φροντίσῃ διὰ τὴν τακτοποίησην τῶν συνχονήτων καὶ τῶν πομπῶν καὶ κατόπιν νὰ διαφημίζῃ, ότι δέχεται ραδιοσυνδιαλέξεις καὶ μὲ τὸ ἑξωτερικόν.

Ἐξῆτησεν, δῆμος, νὰ τοῦ γνωρίσω ὑπευθύνως ἀν ἐργάζεται ὁ σταθμὸς Χάϊφας καὶ τὴν νύκτα, «Ἀλλὰ καὶ ὃν ὑποτεθῇ ὅτι δὲν ἐργάζεται ὁ σταθμὸς οὐτὸς τὴν νύκτα καὶ ἐργάζεται ὁ τῆς Ι' λυφάδας, θὰ μπορούσαμε ἐμεῖς νὰ καλούμε τὰ τηλέφωνα τῶν οικιῶν μας τὰ μεσάνυκτα ἢ τὰ ἐγγηρώματα;» Ή μήπος θὰ ἔπειτε πρὶν ἔλθουμε εἰς ἐπαφὴν μὲ τὸν SVA, νὰ εἰδοποιούμε τοὺς ἄλλους Παρακτίους νὰ σταματήσουν τὴν ἐκπομπὴν (QRT) διὰ νὰ διμήλησωμεν ἐμεῖς; Τὸ ἑρώημα ἐπομένων εἶναι: «Ἔχει ὁ σταθμὸς Γλυφάδας τὰς συχνότητας 8811 καὶ 13177 χιλιοκύκλων ἐπισήμως ἡ δχι; Επ' αὐτοῦ μόνον ὁ προϊστάμενος τοῦ SVA δύναται νὰ ἀπαντήσῃ ὑπευθύνως καὶ δχι ἐμεῖς.

Ἄν καὶ μία πρόσφατος ραδιοσυνδιαλέξις μου μὲ τὸν SVA (5 'Ιουνίου, 20.22 ὥρα Γκρήνουντ) εἰς τοὺς 13188 χιλιοκύκλους, δίδει τὴν ἀπάντησην εἰς τὸ ἑρώημα τοῦ κ. προϊστάμενου. Ἐνῷ, δηλαδή, ἡκουσα ἀρκετὰ καλά καὶ καθαρὰ εἰς τὴν ἐν λόγῳ συχνότητα, δὲν ἐπέτυχα τελικῶς ἐπαφὴν λόγῳ ισχυρῶν παρεμβολῶν τοῦ σταθμοῦ Χάϊφας. Εἰς τοὺς 8811 χιλιοκύκλους ποὺ ἀπήντησεν ἀκολούθως ὁ SVA δέν ητο πάλιν καλὴ ἡ συνενόησις, λόγῳ παρεμβολῶν καὶ εἰς αὐτὴν τὴν συχνότητα, μαστιωθείσης οὐτῶν καὶ τῆς δευτέρας συνδιαλέξεως, διότι ὁ SVA ἐκαλύπτετο ἀπὸ τὰς συνεχεῖς παρεμβολάς. Ιδού, λοιπόν, δῆτι ὁ 4X0 (Χάϊφα) ἐργάζεται καὶ τὴν νύκτα.

Παρηκολούθησε, δῆμος, ποτὲ κάποιος ἀρμόδιος τοῦ OTE (Τμῆμα Ασυρμάτου) τὰς συχνότητας 8811 καὶ 13188 ke/s διὰ νὰ σημειώσῃ οὐτιαστικάς παρατηρήσεις διὰ τὴν καλὴν ἐπίτευξιν τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς ἐπικοινωνίας; Πολὺ τὸ ἀμφιβάλλομεν. Καὶ δῆμος εἶναι εἰς δόλους γνωστόν, δῆτι τὸ Εμπορικὸν Ναυτικόν εἶναι μία πολὺ καλὴ πηγὴ συναλλάγματος διὰ τὴν χώραν μας, οἱ δὲ ναυτικοὶ μας οἱ καλλίτεροι, ίσως, πελάται τοῦ OTE. Περισσότερον, μάλιστα, οἱ ὑπηρετοῦντες εἰς τὰ ὑπόξεινα σημαίας πλοία μας διὰ τὰ ὅποια τὰ τηλεγραφικά καὶ τηλεφωνικά τέλη εἶναι τριπλασίας ἀξίας ἀπὸ ὅσον διὰ τὰ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον σκάφη.

Οσοι δὲν γνωρίζουν πῶς ἔχει εἰς τὴν πραγματικότητα ἡ κατάστασης ραδιοτηλεφωνίας τοῦ Σταθμοῦ Γλυφάδας, πιθανὸν νὰ ἀποδίδουν εἰς τοὺς «Ἐλληνας ἀσυρματιστὰς «ἀμέλειαν» ή «ἀδιαφορίαν» διὰ τὴν μὴ τακτικὴν ραδιοσυνενόησην μὲ τοὺς ἐν 'Ελλάδι συγγενεῖς των ἡ, ἀντίθετως. Θά ἀποροῦν, ίσως, πῶς ἐνῷ τὴν μίαν ἡμέραν συνενοωῦνται «Θαυμάσια» ἡ «κάπτως καλά», τὴν ἐπομένην τοὺς εἶναι ἀδύνατον νὰ ἐπιτύχουν ἐπικοινωνίαν. Ύπο τὰς προϋποθέσεις, δῆμος, ποὺ λεπτομερῶς ἀνέφερα ἀνωτέρω, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ὑπάρξῃ ραδιοτηλεφωνικὴ ἐπικοινωνία μὲ τὴν Γλυφάδα. «Ἄς μὴ διαφημίζῃ, λοιπόν, ὁ Σταθμός της, ότι «δέχεται ραδιοσυνδιαλέξεις» καὶ ταλαιπωρεῖ ἀδίκως τὸν κόσμον.

Εὐχαριστώ διὰ τὴν φιλοξενίαν
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Ε. ΒΟΥΤΥΡΑΣ
Ασυρματιστής Ε.Ν.
Δ/Π «ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ»

ΟΡΘΟΤΑΤΗ ΥΠΟΔΕΙΣΙΣ

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Είμαι τακτικός ἀναγνώστης τοῦ περιοδικοῦ σας καὶ κατ' αὐτάς εύρισκόμενος εἰς Καίηπτάουν, ἔτυχε νὰ βρὼ τὸ τεύχος τῆς 15ης Μαΐου. Εἰς αὐτό, ἐκτὸς ἄλλων ἐνδιαφερόντων, ἀνέγνωσα, ότι εἰς τὸ Ισόγειον τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» ἐγκατεστάθη πλῆρες μικροβιολογικὸν ἐργαστήριον κλπ. καὶ δῆτι, δοσονύπω, θὰ ἀρχίσουν τὴν λειτουργίαν των αἱ παιδικαὶ ἔσοχα.

Ο καθένας, καὶ πρὸ παντὸς ὁ ναυτικός, χαίρεται ὅταν διαβάζῃ τὰ ἀνωτέρω, συνάμα, δῆμος, οἱ ναυτικοὶ ποὺ δὲν κατοικοῦν στὸν Πειραιά θὰ σκέπτωνται, ὅπως καὶ ἐγώ, γιατὶ ἀρά γε δὲν λαμβάνεται κάποια πρόνοια καὶ καὶ γιὰ τοὺς νησιώτες, παρὰ ὑπάρχει μπόλικο κινίνο καὶ πενικιλίνη μόνο καὶ ἀν ἔνας ναυτοθερμαστής θελήσῃ νὰ κάμη μιὰ ἀνάλυσι σίματος ἡ καμμιά ἀκτινογραφία, πρέπει ὀλόκληρη ἡ οἰκογένεια του νὰ μείνῃ τρεῖς ἡμέρες νησικιά; Μήπως πρέπει νὰ μεταναστεύωμεν ὅποι στὸν Πειραιά, νὰ ὑποστηρίξωμε τὴν ἀστυφίλια; Κάποτε εἶχατε γράψει γι'

Μετ' ἔξαιρέτου τιμῆς
ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΡΙΠΟΛΙΤΗΣ
Πλοίαρχος ἐκ Χίου

Σ.Η.Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Τὸ δίκαιον τῆς ἀνωτέρω ύποδείξεως εἶναι ἀναμφισβήτητον. Θὰ μᾶς ἀπασχολήσῃ εἰς ιδιαιτέρων μελέτην τοῦ ὄλου θέματος ἡ ἐκτὸς τοῦ Κέντρου περίθαλψις ἡ παρεχομένη διὰ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου».

O. A. R. N.

Genoa's most efficient repairers

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

OFFICINE ALLESTIMENTO E RIPARAZIONI NAVI

Molo Giano, Genoa (Italy)

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



ΑΠΟΚΛΗΣΙΣ ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ

Ο ΣΥΚΟΦΑΝΤΙΚΟΣ ΘΟΡΥΒΟΣ

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΝ ΚΑΙ ΤΟΝ Κ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΝ¹

Η ΕΙΣΑΓΓΕΛΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΙΣ

Έπειτα νά παρέμβη ό Είσαγγελεύς, διά νά διασκεδασθή ό περι τήν Εμπορικήν Τράπεζαν και τὸν Πρόδρομον και Γεν. Διευθυντήν αὐτῆς κ. Στρατήν Γ. Ανδρεάδην συκοφαντικός θύρων, ή προέλευστης τοῦ ὅποιου ἔχει ἡδη πλήρως ἐπισημανθῆ.

Κατηγγέλλεται ότι χρηματοδοτήσεις, παρὰ τὸν Νόμον, διενηργήθησαν ἀπό τὴν Εμπορικήν Τράπεζαν πρὸς τὸν κ. Στρατήν Ανδρεάδην. Καὶ ίσου τί ἐπὶ τῶν καταγγελθέντων, εἰς σχετικήν του ἔνθεσιν πρὸς τὸν Εἰσαγγελέα Έφετῶν, ἀναφέρει ό κ. Εἰσαγγελεὺς Πρωτοδικῶν Αθηνῶν:

III) Τέλος δοὺς ἀφορᾶ τὰς καταγγελλούμενας χρηματοδοτήσεις πρὸς τὸν Πρόδρομον τοῦ Δ.Σ. καὶ Γενικὸν Διευθυντὴν τῆς Εμπορικῆς Τραπέζης Στρατήν Ανδρεάδην καὶ φερομένας ως γενομένας κατὰ παραβάσιν τοῦ ἄρθρου 16 παρ. 6 τοῦ Νόμου 5076)31 ὑπὸ τοῦ παροχῆς πιστώσεων, ἐκ τῆς ἐνεργείης προκαταρκτικῆς ἔξετάσεως καὶ τῆς συγκεντρώσεως τῶν συνυποδαλομένων ἐγγράφων προέκυψεν ότι ναὶ μὲν κατεβλήθη ὑπὸ τῆς Τραπέζης ταύτης εἰς τὸν ἀνωτέρω Πρόδρομον τοῦ Δ. Σ. καὶ Γενικὸν Διευθυντὴν αὐτῆς κατὰ διάφορα χρονικά διστάτημα μέχρι τῆς 16.11.57 τὸ ποσὸν τῶν δρα. 13.000.000, πλὴν δῆμας οὐχὶ ὑπὸ τοῦ πιστώσεως καὶ υἱ' ἀπὸ προϋποθέσεις ἀξιοῖ τὸ ἄρθρον 16 παρ. 6 τοῦ ἀνωτέρου Νόμου, ἀλλ' ἔναντι διακανονισμοῦ μέρους δανείου καὶ ὀφειλῆς τῆς Τραπέζης ταύτης πρὸς τοῦτον ἐκ συμβάσεως, καθ' ἀσφάρως συνάγεται καὶ ἐκ τοῦ ἀπὸ 16.11.57 συνημμένου ἐν δικογραφίᾳ ἐν φωτοτυπίᾳ ἐντάλματος πληρωμῆς τοῦ ποσοῦ τοῦτο, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 3731 τῆς 17. 8.57 Ν. Δ) τος «περὶ ἐξαγορᾶς ὑπὸ τῆς Εμπορικῆς Τραπέζης τῶν ἐν Ἑλλάδι περιουσιακῶν στοιχείων τῆς Ιονικῆς Τραπέζης καὶ τῆς εἰς ἑκτέλεσιν τούτου ἐπακολουθούσας ὑπὸ ἀριθ. 45087 τῆς 10.10.57 συμβάσεως (συμφ.) φου Αθηνῶν Ιωάνν. Κουτσογιαννούσοπολου» μεταξὺ τῶν Τραπέζων Ἑλλάδος καὶ Εμπορικῆς, ως καὶ τοῦ Στρατῆ Ανδρεάδην περὶ κορηγούσας δανείου εἰς ζένον συνάλλαγμα, μετὰ προηγηθέσαις ἀπόφασιν καὶ τῆς Νομ. Επιτροπῆς, ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος πρὸς τὴν Εμπορικὴν τοιαύτων, μὲν τῶν ὑποχρέων τοῦ ἐν λόγῳ Στρατῆ Ανδρεάδην διὰ τὴν ἐκκρήσην τοῦ ἀναγκαιούντος πρὸς τοῦτο ζένον συνάλλαγματος».

Κατὰ τὸν σύμβασιν ταύτην, ό ἐν λόγῳ Στρατῆ Ανδρεάδης, κριθεῖσι φερέγγυος καὶ κατάλληλος ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ελλάδος διὰ τὴν ἑκπλήρωσιν τῆς ἐκ τοῦ προμνηθέντος Ν. Δ) τος ὑποχρέωσεως πρὸς ἑξόφλοπον τοῦ ὡς εἰρηταί δανείου, ἐν δικαίωματι ηξιωσεις καὶ ἐλασθε παρὰ τῆς ὀφειλετρίας Εμπορικῆς Τραπέζης τὸ ἀνωτέρω ποσὸν τῶν δρα. 13.000.000, ἔναντι τῶν δῶν εἰς ζένον συνάλλαγμα ἐξεχώρωσε καὶ διέθεσεν οὗτος διὰ λογίου ταύτης καὶ πρὸς ἑξόφλοπον τοῦ ὡς εἰρηταί κρέους τῆς διὰ τὴν ὑπὸ ἀναγκαιούντος πρὸς τοῦτο ζένον συνάλλαγματος».

Ἐν δψι τούτων, δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ως παροχὴ πιστώσεως ἐν λόγῳ καταβολὴς ὑπὸ τῆς Εμπορικῆς Τραπέζης πρὸς τὸν Πρόδρομον τοῦ Δ. Σ. καὶ Γενικὸν Δ) τον ταύτης Στρατῆ Ανδρεάδην, ἐφ' ὁσον κατὰ τὰ προεκτεθέντα, δὲν πρόκειται οὔτε περὶ δανείου πρὸς αὐτῶν

επὶ σκοπῷ ἐπιστροφῆς, οὔτε περὶ ὅλου τινὸς εἰδούς προεξοφλήσεως, ὥστε νὰ πάτη ἀναγκαῖα ἢ τάρποις τῶν προϋποθέσεων τοῦ ἄρθρου 16, παρ. 6 τοῦ Ν. 5076)31, ἀλλὰ πρόκειται περὶ ἀποσθέσεως ὑποχρεώσεως αὐτῆς ταύτης τῆς Εμπορικῆς Τραπέζης πρὸς τοῦτον, ἔναντι τοῦ διάλογον αὐτῆς διατεθέντος καὶ ἐκκρηπθέντος ὑπὸ τούτου ξένου συναλλάγματος ἐπὶ τῇ πᾶτη προμνηθέσιν ουμάσιες.

Μή συντρεχούσης διὰ περιπτώσεως ἀσκήσεως ποινικῆς διώξεως ἐπὶ παραβάσει τοῦ προμνηθέντος νόμου, ἢ δλλρ τινὶ ἀξιοποίησιν πράξει κατὰ τὸ ἀνωτέρω, δὲν πάκησα τοιαύτην, ἀλλ' ἔθεσα τὴν δικογραφίαν εἰς τὸ ἀρχεῖον, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 43 Κ.Π.Δ. καὶ παρακαλῶ διὰ τὴν ἔγκρισιν τῆς τοιαύτης ἐνεργείας μου.

Ἄλλα δὲ πρέπει νὰ γνωσθῇ πῶς ἔκλεισε καὶ ἡ ὅλη ὑπόθεσις τῆς ἐξαγορᾶς τῶν ἐν Ἑλλάδι, Τραπέζων Ιονικῆς καὶ Λαϊκῆς, ἥτις διηγείρεται ζηλόφθων σχόλιοι ὠρισμένων κύκλων.

Ο κ. Ανδρεάδης ἀπῆγεν πρὸς ήμερών τὸ κάτωθι ἔγγραφον πρὸς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπήν:

Ἐν Αθήναις τῇ δῃ Ιουνίου 1959.
Κύριοι,

Ἐκώ τὴν τιμὴν νὰ καταστῶ εἰς ὑμᾶς γνωστὸν ὅτι, εἰς ὀλοσκερῆ ἑκπλήρωσιν τῆς ἀναλοφείσας ὑπὸ ἐμοῦ ὑποχρέώσεως, εἰσήγαγον σημερον εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος τὸ ποσὸν τῶν δολλαρίων 967. 248.83 εἰς ἐλεύθερον συναλλαγματία ἐπὶ Νέας Υόρκης διὰ τὴν ἑξόφλοπον τοῦ πρὸς τὴν Εμπορικήν Τραπέζαν τῆς Ἑλλάδος δανείου ἐξαγορᾶς τῶν Τραπέζων Ιονικῆς-Λαϊκῆς.

Κατόπιν τούτου, τὸ σύνολον τοῦ συναλλάγματος, τὸ ὅποιον ἐξεκώρωνα διὰ τὸν ὡν δῶν σκοπὸν εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος, ἀνῆλθεν εἰς τὸ ποσὸν τῶν δολλαρίων 1.950.418.83, ἐξ ὧν δολλάρια 172. 418.83 ἀντιπροσωπεύουν τόκους τῆς Τραπέζης τῆς Ελλάδος μὲ τὸ ἐπαχθές ἐπιτόκιον 8% ἐποίων.

Οὕτω, καίτοι ἡ ταχείσα διορία διὰ τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ συναλλάγματος τούτου ἐπλήγει μετὰ ἐν καὶ ἡμίου περίου ἑτοι, ἥτοι τὴν 10ν^η Οκτωβρίου 1960, ἐπειδὴ τὸ δάνειον ἑξωφλήθη ἐξ ὀλοκλήρου πολὺ ἐνωρίτερον, τὸ δὲ κρατικὸν συναλλαγματικὸν ἀπόθεμα δικὸν μόνον μὲ οὐδὲν ποσὸν συναλλαγματος ἐπειθαρύθητο διὰ τὴν ἐλληνικοποίησιν τῶν περὶ ὃν πρόκειται δύο Τραπέζων, ἀλλ' ἐφ' ἔναντις πούζηθιτον κατὰ 170.000 δολλάρια περίου, τὰ δόπια εἰσέπραζεν ἡ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος διὰ τόκους καὶ οἱ 27.769.—, τὰ δόπια μᾶς ἐξεχώρωσεν ἡ Ιονικὴ Τράπεζα Λονδίνου μετὰ τὴν τελικὴν ἑκκαθάρισην τῶν λογίων σημῶν καὶ οἱ δόπια ἐξεχωρίθησαν ἐπίστησι εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος. Ἐκτὸς τούτου, ἐσταμάτησε καὶ ἡ κατ' ἔτος διαρροή πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν σηματικοῦ ποσοῦ συναλλαγματος διὰ συμμετοχὴν εἰς τὰ κέρδη καὶ ἔξοδα Διοικήσεως, τὰ δόπια ἐνεθάζοντο μέσω τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος εἰς τους ἐν Αγγλίᾳ πρώτους ποτέ τῶν δύο Τραπέζων.

Αὐτὸς εἶναι τὸ κλείσιμον τῆς ὑποθέσεως τῆς ἐξαγορᾶς τῶν ἐν Ελλάδι στοιχείων τῶν Τραπέζων Ιονικῆς καὶ Λαϊκῆς.

Διατελῶ μετὰ τιμῆς

Καθηγητής ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

Τὰ ἀνωτέρω ἐγγραφαὶ εἶναι, πιστεύομεν, ἀρκετά. Καταδεικνύουν τὴν οἰκτρὰν συκοφαντίαν. Ο κ. Ανδρεάδης δικὸν μόνον δὲν ἔλαβε πιστώσεις, ἀλλὰ ἐπλήρωσε δύο ὡν ὀλῷ ἐκατομμύρια δολλαρίων ἐνωρίτερον τῶν προθεσμῶν, ώς ἐγγυητής ὑπὲρ τῆς Εμπορικῆς Τραπέζης καὶ ἐπέτυχε διὰ τῆς ἐξαγορᾶς τὴν ἐλληνικοποίησιν τῶν δύο Τραπέζων, Ιονικῆς καὶ Λαϊκῆς.

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.

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΟΙ ΨΙΛΙΚΑΤΖΗΔΕΣ

Μιὰ παροιμία λέει πώς οι 'Εβραιοί, δταν δὲν πηγαίνουν καλά σι δουλειές τους, ἀνοίγουν τὰ δεφτέρια τους καὶ ἀνάκητούν τὰ παληά τους βερεσδέια. 'Ασφαλώς κάτι τέτοιο θά πρέπει ν' ἀντιμετωπίζῃ καὶ δ προσφθήτης μου 'Οργανισμός τῶν Τηλεπικοινωνῶν τῆς 'Ελλάδος, γιάτο μάς ἔξαπλούση έινα γενικό σήμα, μὲ τὸ δόπιο ἀνάκητε καὶ αὐτὸς τὰ δισφεύγοντα εἰσօδηματα ἀπό τηλεγραφήματα, ποὺ ἐπαναλαμβάνονται, λόγω λανθυσμένης διευθύνσεως. Παραθέτω τὸ 'Γενικό Σήμα' του:

«Πρός απαντά τέ πλοιστα. Τὰ τέλη τοῦ ὑπηρεσιακοῦ τηλεγραφήματος, διά τοῦ ὅποιου καθευρίζεται ἡ πλήρης διεύθυνσις ἀνεπιδότου λόγω ἀνεπαρκούς διεύθυνσεως καταβάλλονται ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως STOP. Αξιώσατε ἔγγραφην πλήρους διεύθυνσεως ραδιοτηλεγραφημάτων προορισμοῦ 'Αθηνῶν. 'Αθηναὶ Ράδιο.»

Γιά σους δὲν κατάλαβαν, έξηγούμεθα: Συμβαίνει μερικές φορές νόη γραφή έσφαλμένη μιά διεύθυνσις τηλεγραφήματος. Τις περισσότερες φορές τὸ λάθος δὲν όφελεται στὸν ἀποστολέα, ἀλλὰ σὲ κακοποίηση τοῦ κειμένου κατά τὴ διαδρομὴ τοῦ τηλεγραφήματος, ἀπὸ ἀσυρματιστὰς ἢ ἄλλους ὄντων γραφεῖς ὑπαλλήλους. Κάποτε εἶχαμε ἐκθέσει αὐτὸ τὸ φαινόμενο, θά ἐπά: ἀλάσουμε δὲ καὶ τώρα μερικές περιπτώσεις κατωτέρω. Σημειούμεν, ἐπίσης, διτὶ τέτοιες ἀνωμαλίες είναι πολὺ σπέντες. "Ἄν πάρουμε δὲ παραβίειγα τὸ ὑπερωκένιο, τοῦ ὅποιού ἡ ἔργασία είναι διτὶ δῶν τῶν ἄλλων πλοίων συνολικά, τότε λέμε πώς τὰ ἀνεπιδότα λόγῳ λάθους διευθύνσεων δὲν περνοῦν τὸ ποσοστὸ ἕνα στὰ ἑκατό. Συγκεριμένα, ἀπὸ διακόσια τηλεγραφήματα τῶν ἡμερῶν τοῦ Πάσχα, ποὺ ἁδόθησαν καὶ ἀλλὰ τόσα ληφθέντα, μόνος σὲ δύο χρειάσθηκε μιὰ συμπλήρωσις ἢ διόρθωσις τῆς διευθύνσεως των, ἡ ὅποια ἔγινε μὲν ὑπέρπεισασκή σημάτη. Τοῦτο συμβαίνει μὲ δόλους τοὺς σοθαρόντες ἀσυρμάτους, μὲ τοὺς ὅποιους διεζάγεται πυκνῇ ἀνταπόκρισις. Οἱ ἀμερικανικοὶ σταθμοὶ ἀσυρμάτου δέχονται δωρεάν δχι μόνο τὴν διόρθωση λανθασμένων διευθύνσεων, ἀλλὰ καὶ ἐκείνων τῶν ἀνεπιδότων λόγῳ ἀλλαγῆς διευθύνσεως ἀπὸ Πολιτεία σὲ Πολιτεία. "Ετοι εἰναι. Κέρδη καὶ ζημιαί. Καὶ τὰ Ταχυδρομεῖα, ἀν δὲν κάνω λάθος, δέχονται νὰ ἐπαναταχυδρομηθῇ ἔνα γράμμα ἀνεπιδότο λόγῳ λάθους διευθύνσεως ἢ μετοικεσίας τοῦ παραλίποντο, μὲ τὸ ίδιο γραμματόσημο. 'Ἐπαναλαμβάνουμε δὲ πώς τούτο είναι πράγμα πολὺ σπάνιο, ποὺ στὶς πλείστες φορές εὑθύνεται ἡ ίδια ἡ ὑπηρεσία.

Σὲ πλοιά, μεταφέροντα ἀποδήμους πολλών ἐῶν, τέτοια λάθι είναι φυσικώτατο νά προχύπτουν. Οἱ περισσότεροι δὲν είναι ἑγγράμματοι· καὶ χρειάζεται νά ἀντιγράψωνται τὰ τηλεγραφήματα τούς ἀπὸ τὸν συμφαστήτη. Τὰ νούμερα καὶ τὰ γράμματα συμβαίνει κάποτε νά είναι ἀκατανόητα. 'Ετοι ἡ ὁδός Ποιλίου κάλλιστα γίνεται ὁδὸς Σουλίου καὶ ὁ ἀριθμός 75 γίνεται 15. 'Ο ἀποστολεὺς δύνακος θὰ βοηθήσῃ στὴν ὁρῇ διατύπωση. Στὴν περίπτωση αὐτὴ ἡ θά πρέπει νά ἀποπέμπεται ὁ ἀποστολεὺς ἢ νά γίνεται μιὰ ἀπότειρα ἔξυπητησίδεως του. Εἴπαιμε, περιπτώσεις σπανιώτατες. 1 στὰ 100 καὶ λιγάτερες. 'Εδώ, λοιπόν, ἡ Ἑλληνικὴ 'Υπηρεσία Τηλεπικοινωνιῶν ἔξορμά καὶ ἀξιώνει τὰ διαφεύγοντα συμφέροντά της!

Σύμφωνα. Άλλα δέν πιστεύων νά είναι δίκαιο ή τακτοποίησις αύτή νά έχη μονόπλευρη μορφή. Συναλλάσσονται τά πλοιά με τὸν Παράκτιο. Δέν είναι ύπαλληλοι του οι άσυρματιστά, ούτε τά μηχανήματα τῶν πλοίων ίδιοτεταί τοῦ ΟΤΕ. Θά πρέπει, συνεπώς, τά προκύπτοντα λάθη νά πληρωνάνται ἑκατέρωθεν, με τὸ ίδιο σύστημα, κατά ποὺ δοιέζε τὸ ἀνωτέρω φενίκον. Σῆμα,

Βεβαιούμεν τότε ΟΤΕ και τας "Υπηρεσίας του, διτι αν τα έκ πλοίων λάθιη φθάνουν σε ποσοστό ένα τοις έκατον, τα δικά τους ίσως να ύπερβανουν και τα δέκα τοις έκατον. "Ασχετο αν αυθαιρέτως αι διευθύνονται διορθώνωνται από τοὺς άσυρματοτάς των πλοίων, ποὺ καταλαβαίνουν για ποιὸν προσφίζεται ένα κακοποιημένο τηλεγράφημα.

Λίγες μέρες πάντα, δύο ή τρία, έπειτα από την προσφορά της Ελληνικής Δημοκρατίας, έρχεται στην Αθήνα ο Έλληνας πρεσβύτερος της Κοιλαράς.

Τόλας, δὲν πιστεύει νὰ ήταν του ἀπόστολέως, γιατὶ ήταν ἄπο τὸ σπίτι του. Ἐμείς, φυσικά, καταλάβαμε ὅτι ἐπρόκειτο γι' αὐτὸν καὶ τοῦ τὸ δώσαμε. Ἰσως, δῆμως, νὰ κάναμε κακῶς καὶ νὰ μην εἴχαμε τέτοιο δικαιώμα. Κανονικά θὰ ἔπρεπε νὰ τὸ ἐπιστρέψουμε ἀνεπίθιτο, ἀξιούντες

νέα τέλη σε περίπτωση διορθώσεως. "Ετσι λέει τό «Γενικό Σήμα».

"Αλλή μιά περίπτωσις, περισσότερο περίεργη. Έπεστράφη τηλεγράφημα από την 'Αθήνα με τη δήλωση πώς στην όδο και αριθμό, που έστάλη, ο παραλήπτης ήταν άγνωστος. "Εγινε Έλεγχος νά βεβαιωθούμε μηπως έγινε λάθος στην μεταδίβαση καὶ ἀν τὸ ἀπίστρεφόμενο ήταν ἀκριβῶς ὅμιο μὲ τὸ πρωτότυπο. 'Αφοῦ διεπιστώθη ἡ ἀκρίβεια, τότε εἰδοποιήθη ὁ ἀπόστολεὺς περὶ τού ἀνεπιδίστο καὶ δῆτο ὅνομα τοῦ παραλήπτου ήταν άγνωστο στὴν ἀναγραφομένη διεύθυνση. 'Οπότε ἀντιμετώπισαμε ἔναν ἄνθρωπο ἔξαγριαθέντα, λέει καὶ τού κάναμε τὴ χειρότερη δυσφήμηση:

— Τι λέτε βρέ άνισόρροποι ! Μάς κάνει έχασλλος. Στὸ σπίτι μου, βρέ, είμαι σγνωστος; Δικό μου είναι βρέ τὸ ρημάδι!... Απὸ θεμέλια τὸ έχτισα!

Εστεύσαμε νά καθησυχάσουμε με τή βεδιαιώση πώς κάποιο λάθος έγινε καὶ θὰ τακτοποιηθῇ. Ήσαντας ἐν συνείρᾳ τὸ «Ὑπηρεσιακό μας» δηλούντες πώς ὁ ἀπόστολεὺς εἰναι ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ ἀκίνητοῦ ποὺ φέρεται στὴν διεύθυνσι. Συνεπῶς θὰ πρέπει νὰ ἐλεγχθῇ ὁ διανομεὺς. «Ἐτοι, ἡ ὑπόθεσις ἔτακτοποιήθη. Γιὰ νὰ γίνῃ αὐτὴ ἡ δισδικασία δόθηκεν μερικά «ὑπηρεσιακά». Θά πρέπει, κατὰ τὸ πνεύμα τοῦ «Γενικοῦ Σήματος», τὸ πλαῖο μας νὰ εἰσπράξῃ τὰ τέλη του. Δὲν χρωστάει τίποτα νὰ ἐργάζεται δωρεάν.

Γιά νά παραθέσουμε τά σχετικά καθέκαστα πρέπει νά γράφουμε έπι μήνα καὶ δὲν τελείωμε. Δὲν κάνουμε πνεύμα, οὔτε δημιουργούμε εύρήματα λογοπατικά γιά νά γίνεται κουβέντα. Γ'εγούντα σταχυολογούμε καὶ τά ξέρουμε στή διάθεση κάθε ἐνδιαφερομένου.

Αλλὰ ούτε πρόκειται περὶ φαινομένου δικοῦ μας. Παντοῦ συμβαίνουν τέτοια. Κείνο ποὺ δὲν γίνεται ἀλλοῦ καὶ κείνο ποὺ περιέχει τὸ ἄποτο καὶ ἄξιο σχολίων, εἶναι αὐτὸ τὸ «Ἐγενικὸ Σῆμα». Ποιός, ἀρά γε, θὰ πρέπει νὰ πληρώσῃ τὰ πρόσθετα τέλη, ποὺ ἀξιώνει δὲ ΟΤΕ; «Ο ἀπόστολεύς; Καὶ ποιὸς θὰ τὸν πείσῃ πώς φταίει αὐτὸς ὅταν τὸ κακογραμμένο χειρόγραφό του ἔχει ἀντίγραφα; Μήπως ὁ Ραδιοτηλεγραφήτης; Αλλὰ αὐτὸς γιατί; Μήπως γιατί δὲν ἔκαμε καλὰ τὴ δουλειά γιὰ τὴν δόπισα τὸν πληρώνει δὲ ΟΤΕ; »Η, μήπως, θὰ πρέπει νὰ πληρώσῃ τελικά τὸ χαράτσι τὸ καράβι;

Πράξεις ἀμέλετης. Ψιλικατζήδικες. Τίποτα δὲν ἔχυπητεοῦν, ἐνῷ, ἀντίθετως, ἀν ἑφαρμοσθῆ τὸ πνεύμα τοῦ «Ἐγενικοῦ Σήματος», Κύριος οἶδε τὶ εἰδους μπερδέματα θὰ προβληθοῦν. Γιατὶ τότε κ' ἐμεῖς κάθε φορά ποὺ ὁ Καλαφάτης θὰ γίνεται Κοιλαράς η δὲν ξεύρω πῶς ἄλλοιῶς, τὸ πτηλεγράφημα θὰ τὸ ἐπιστρέψουμε καὶ γιὰ τὴν διόρθωσή του θὰ ἀξιώνυμε νέα τέλη πλοίου.

Σὲ καλό μας, λοιπόν, καὶ τούτο. Εἶναι ἀπὸ τ' ἀνεδιήγητα. Καλά θὰ ἔκανε ὁ προσφιλῆς μου ΟΤΕ νὰ μὴν κυνηγῷ τὰ ψοφίμια, κατὰ τὸ λεγόμενο. "Αν θέλῃ, μπορεῖ νὰ ἀναζητήσῃ τὰ διαφεύγοντα εἰσοδήματά του. Καὶ ἂν δὲν ἔμαθε ἀκόμη ποιὰ εἶναι τὸν βοηθούμε έμεις νὰ τὰ μάθω.

Οι ασύρματοι της Ρώμης και τοῦ GAINTELYS στή Γαλλία, ἐπήξαν καὶ φέτος τὸ Πάσχα ἀπὸ εὐχετήριος τηλεγραφήματα ἑλληνικῶν πλοίων, μιὰ καὶ ὁ Παράκτιος δὲν εἶχε τὴ δυνατότητα νὰ ἐπαρκέσῃ στὶς μέρες αὐτές. Ἀντὶ νὰ κινηγῇ τὶς μιγίες τῶν τελών στὰ ἕνα - δύο ὑπηρεσιακά, για τὰ ὅπια μᾶλλον εἰδύνεται αὐτός, ἀς κυττάξῃ, ἐπὶ τέλους, νὰ δλοκιλωθῇ ἡ ὑπηρεσία τῆς ἔξυπηρετήσεως τῶν πλοίων. Τὸν πληροφορούμε δὲ ὅτι, ἐνῷ μὲ τὶς ἔγγαγελίες καὶ τοὺς προγραμματισμούς του ἐπλίζαμε νὰ προχωρούμε δύο καὶ καλλίτερα, ἡδη ὀπισθοδρομοῦμε. Πέρυσι εἴχαμε τρία δίκτυα βραχέων κυμάτων στὸν Παράκτιο τῶν Ἀθηνῶν. Φέτος περιωρισθήκαμε στὸ ἔνα. Στὸ μονάκριβο τῆς συχνότητος 12 μεγακύλων. Ἡ συχνότης τῶν 16 ἔξηφανισθή, ἐνῷ ἡ ἄλλη τῶν 8 κατήνητες νὰ ἀκούεται μόνο στὴ Μεσόγειο. Στὶς ἐρωτήσεις μας, πληροφορούμεθα πῶς ἔπεσε, λέει, ἡ κεραία αὐτῶν τῶν πομπῶν καὶ πρόκειται μελλοντικῶν νὰ ἐπισκευασθῇ.

'Απὸ τὸ «Γενικό Σῆμα» μένει, δῆμως, κατὶ καὶ γιὰ ἐμάς. Μένει ἡ συμβουλή, γιὰ νὰ μὴν τὴν πούμε δισταγή. Νὰ ἀξιώνουμε, λέει, τὴν ἀναγραφὴν πλήρους διευθύνσεως τῶν ραδιοτηλεγραφημάτων, ποὺ προορίζονται γιὰ τὰς Ἀθήνας. Εὐχαριστοῦμε πολὺ. 'Απαντοῦμε, δῆμως, πῶς γίνεται σχολαστικότατα, ὅχι γιατὶ μ' αὐτὸ προσαπίζονται τὰ συμφέροντα του ΟΤΕ, ἀλλὰ γιατὶ ἔξυπερούνται πληρέστερα καὶ ταχύτερα οἱ ταξιδιώτες καὶ τὰ πληρώματα τῶν πλοίων. Αὐτών δὲ τὰ συμφέροντα μᾶς συγκινοῦν καὶ μᾶς ἐπιβάλλουν ὑποχρεώσεις ιερές καὶ πολὺ σεβαστότερες ἀπὸ κεντρικούς τῶν συμφερόντων τοῦ ΟΤΕ.

ΘΑΝΑΣΤΗΣ Π

MARITIME (SUDAN) LIMITED

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
STEVEDORES

PORT SUDAN

P. O. Box 306

CABLES:

"MARSHIP,"

KHARTOUM

P. O. Box 578

“ΦΙΛΙΠΠΟΣ”, ΤΟ ΝΕΟΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ

Μὲς γοργὸν ρυθμὸν, γοργότερον πάσης προσδοκίας, συνετέλεσθη ἐντὸς τῶν τριῶν τελευταίων μηνῶν, μία ριζικὴ μετασκευὴ ἐπιβατηγοῦ σκάφους εἰς τὸν Πειραιό, τιμῶσα τοὺς τεχνικούς, ποὺ τὴν ἀνέλασθον καὶ τοὺς πλοιοκτήτας, ποὺ τὴν ἐπίστευσαν καὶ τὴν ἐπέτυχον. Μετεσκευάσθη τὸ ἐπιβατηγὸν ἔξωτερης γραμμῆς «Φίλιππος», τῆς ἑταῖρας Καθουνίδη. Δὲν διερρυθμίσθησαν μόνον τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν. Τὸ σκάφος ὑπέστη τὴν ὥρισμένας βελτιώσεις εἰς τὸ πρόστεγον, κυρίως, ἐνῷ καὶ τὸ πρωστήριον σύστημά του ἡλλασξεν. Ἀντὶ τῶν δαπανηρῶν εἰς καύσμα ἀτμοστροβίλων, ἐτοποθετήθησαν δύο μεγάλαι νέαι δηζελομηχαναί.

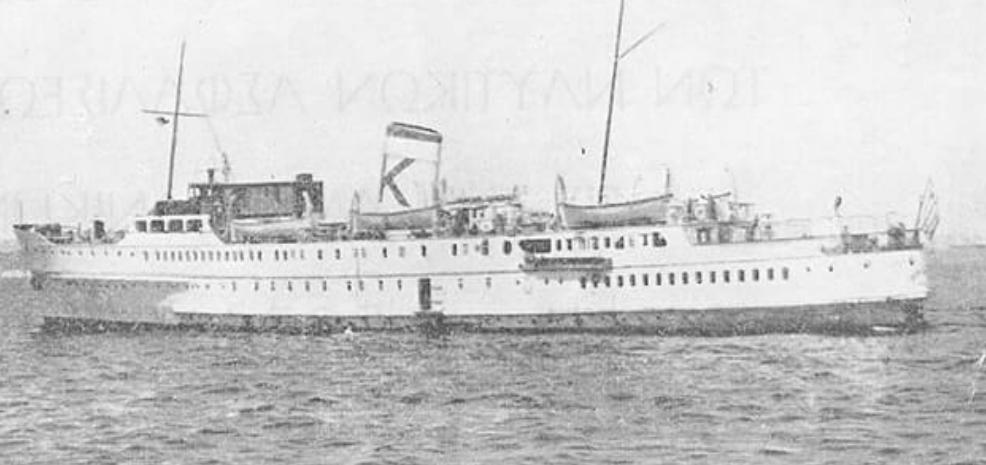
Ἡ μετασκευὴ ἐμελετήθη ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς κατασκευαστάς τοῦ σκάφους, ἄγγλους ναυπηγούς, τὰ σχέδια περιέλασθον καὶ ὥρισμένας διαρρυθμίσεις εἰς τὰ δύο ἀνάτερα καταστρώματα, εἰς τὸ πρόστεγον καὶ τὸ μεσόστεγον. Ὁ ἔξιον κονιμοθεῖται ἀπὸ τὴν ἀφάρεσιν τοῦ λεδηφοστασίου χώρῳ διετέθη εἰς τὴν διεύρυνσιν καὶ τὴν καλυτέραν, τὴν πλέον διαρρύθμισιν τῶν διαμερισμάτων ἐπιβατῶν καὶ τῶν κοινοχρήστων χώρων. Τὰ πάντα προεδρέθησαν βάσει θετικῶν ὑπολογισμῶν τῶν ξένων τεχνικῶν καὶ ἔτοιμα τὰ σχέδια παρεδόθησαν εἰς τὰ ἔδω ἐργοστάσια διὰ τὴν ἐκτέλεσίν των. Μηχαναὶ καὶ ἔλικες ἐμελετήθησαν καὶ ἐτοποθετήθησαν ὑπὸ τὴν ἀμεσον ἐποπτείαν ἄγγλων μηχανικῶν. Ἀπεφεύχθησαν οὐτῷ αἱ γνωσταὶ ἀνωμαλίαι τῶν ἔδω ἐν τοῦ προχειρού μετασκευῶν εἰς τὸ σκάφος καὶ τῶν μεταπτρῶν εἰς τὰς μηχανὰς προώσεως (γραδασμός, ὑπερκατασκευαὶ καὶ ἀστάθεια, Ἑλλεψις εύρυχωρίας, ἀνέσεων, ἀερισμοῦ κλπ.).

Αἱ ἐπιτυχεῖς δοκιμαὶ τοῦ «Φίλιππος» καὶ τὰ πρῶτα ἀποτελέσματα τῶν ταξιδίων ἔδικτασαν πλήρως τὰς προβλέψεις τῶν τεχνικῶν καὶ τῶν πλοιοκτήτων. Τὸ «Φίλιππος» εἶναι τόρα ἄπο τὰ καλύτερα σκάφη τῆς μεσογειακῆς μας ναυτιλίας. Εἶναι ἀποδοτικόν, ἀνετον, ταχύτατον. Συγκεντρώνει ὅλα τὰ πλεονεκτήματα ἐνὸς συγχρονισμένου ἐπιβατηγοῦ γραμμῆς.

Ἄξιοι, συγχαρητήριων εἶναι οἱ πλοιοκτῆται. Ἐδαπάνησαν πολλά, ἐμόχθησαν ὑπερμέτρων, ἀνέλασθον ἔργον δύσκολον ὑπὸ τὰς ἔδω κρατούσας τεχνικὰς εὐκολίας, ἀλλὰ ἐκέρδισαν τὴν ἀναγνωρισιν μᾶς λαμπρᾶς ἐπιτυχίας. Ἡ τουριστικὴ μας προσπάθεια ἀπέκτησεν ἔνα ἀποδοτικὸν μέσον προαγωγῆς τῆς καὶ ἡ ἐπιβατηγὸς ναυτιλία μας ἔνα ὑποδειγματικὸν πλοῖον.

Αὐτά, ὡς γενικὴ ἐντύπωσις ἀπὸ τὸ «Φίλιππος», ὅπερ ἔδρομοιογήθη εἰς τὴν γραμμὴν Βρινδησίου, Βενετίας καὶ μέσῳ Πειραιῶς, κατ’ ἐπέκτασιν, πρὸς τὴν Μύκονον καὶ τὴν Ρόδον, Ἀρτιώτερον διατίκην τοιαύτης διαρρυθμίσεως τῶν δρομολογίων πρὸς τὰς δύο τουριστικὰ κατ’ ἔξοχὴν ἐνδιαφέροντος νήσους, θά ἔχυπρετηθῆ ὃ ξένος ἐπισκέπτης τοῦ τόπου μας.

Ἴδιον, ἐν συνεχείᾳ, λεπτομερεστέρᾳ πως περιγραφὴ τῆς δῆλης μετασκευῆς τοῦ σκάφους, τῶν χαρακτηριστικῶν αὐτοῦ, ὡς καὶ τῶν πολλῶν πλεονεκτημάτων, τὰ ὅποια προώρισται νὰ καταστήσουν τὸ «Φίλιππος»



ἴνα ἐξ τῶν μᾶλλον προτιμωμένων εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Ἀδριατικῆς σκαφῶν.

Τὸ «Φίλιππος» εἶναι ἀγγλικῆς κατασκευῆς τοῦ 1941. Ἐχει μῆκος 281,9 ποδῶν καὶ πλάτος 37,7 ποδῶν. Διά τὴν πρώσαν του εἰχεν ἀρχικῶς δύο ἀτμοστροβίλους Πάρσονς 2100 ἵππων ἔκαστον, παρέχοντας ταχύτητα μέχρι τῶν 20,5 μιλλίων εἰς τὰς 450 στροφάς κατὰ λεπτόν. Αἱ μηχαναὶ αὗται ἀντικατεστάθησαν ἡδη μὲ δύο δηζελ μηχανάς, ἀγγλικῆς κατασκευῆς Κρόσλεϋ, διχρόνους, ὀκτακυλίνδρους, 1550 ἵππων ἔκαστην, εἰς τὰς 340 στροφάς. Φέρει δύο ἔλικας, μὲ τρία πτερύγια, γερμανικῆς κατασκευῆς (Τζάους). Ταχύτης, ἀναπτυχθεῖσα κατὰ τὰς δοκιμάς, 17,3 μιλλία.

Ἄποντα τὰ βοηθητικὰ τοῦ πλοίου εἰναι ἡλεκτροκίνητα. Δύο δηζελογεννήτριαι, τῶν 100 κιλοβάτ, μία τῶν 50 καὶ μία τετάρτη ἐφεδρική, τῶν 16 κιλοβάτ, ξασφαλίζουν τὴν ἀνετον παροχὴν ρεύματος.

Τὸ σκάφος, διὰ τῶν γενομένων διαρρυθμίσεων καὶ προσθηκῶν, διαθέτει 100 κλίνας εἰς τὴν πρώτην θέσιν, εἰς μονοκλίνους καὶ δικλίνους καμπίνας, δλας ἐφωδιασμένας μὲ ίδιαιτέρα τοὺς καὶ μὲ ίδιαιτέρας τουλέπτας διὰ τὰς περισσοτέρας. Ἡ δευτέρα θέσις διαθέτει 130 κλίνας εἰς δικλίνους καὶ τετρακλίνους θαλαμίσκους, μὲ ίκανὸν ἀριθμὸν ντούς καὶ ίδιαιτέρα διαμερίσματα τουλέπτας. Ἐπὶ πλέον, ἡ τουριστικὴ θέσις διαθέτει 60 κλίνας εἰς καμπίνας δικλίνους καὶ τετρακλίνους.

Εύρυχωροι, πολυτελέστατα ἐπιπλωμένοι, οἱ κοινόχρηστοι χῶροι (σαλόνια, αἴθουσαι ἐστιατορίου, μπάρ κλπ.), ἀνετα, ἐπίσης, τὰ κατοιστρώματα. Δεξαμενὴ λουτροῦ προσφέρεται διὰ τοὺς ἐπιβάτας δλων τῶν θέσεων καὶ ἐστεγασμένοι κλειστοὶ χῶροι διὰ τοὺς ἐπιβάτας καταστρώματος.

Πλήρης ἡ ἐγκατάστασις ἀερισμοῦ καὶ ἔξαερισμοῦ εἰς τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοὺς κονοχρήστους χῶρους.

Ἐνε, πιστεύομεν, ἀρκετὰ τὰ ἀνωτέρω, διὰ νὰ δικαιολογήσουν τὰ ἐνθουσιώδη σχόλια δῶν ἐπεσκέψησαν τὸ νέον λαμπρὸν ἀπόκτημα τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας μας, τὸ «Φίλιππος».

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA
(HEAD OFFICE)

21, TALAAT HARB STR.
P.O.B. 1746

PORT-SAID PORT-TEWFICK

25, SULTAN HUSSEIN STR.
P.O.B. 55

(SUEZ)

RASHED STR.
P.O.B. 9

CAIRO

7, BUSTAN STR.

TELEGRAPHIC ADDRESS ALL OFFICES "DIORYX"

ΤΩΝ Κ.Κ.

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΑΤΕ ΜΕΡΟΣ
ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΝ
ΑΓΟΡΑΝ

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 "HALLCOY,"

TELETYPEWRITER
N.Y. 1-3698

FRANK B. HALL & CO., INC.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

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

ΤΑ ΜΕΓΑΘΗΡΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

ΤΑ ΔΥΟ ΤΩΝ 65.000 ΤΟΝ. ΤΟΥ κ. ΩΝΑΣΗ

ΑΘΡΟΙΑΙ ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΣΟΥΠΕΡ-ΤΑΝΚΕΡΣ

Παρεδόθη πρό ήμερών από τά γερμανικά ναυπηγεία εις τό συγκρότημα έταιριών τού κ. 'Άρ. Ωνάση τό νέον σούπερ-τάνκερ «Ολύμπικ Τσάλλεντζερ», χωρητικότητος 65.000 τόνων d.w., όπερ είναι τό μεγαλύτερον δεξαμενόπλοιον, έξι δσων μέχρι τούδε έναυπηγήθησαν εις τήν Εύρωπην. Κατεσκευάσθη εις τά ναυπηγεία Χοβαλτσέρκε, τού Κιέλου, ή δέ τρόπις του έτεθη πρό έτους καὶ ἡ καθέλκυσί του έπραγματοποιήθη τήν 20ή Δεκεμβρίου 1958. Ή συμπλήρωσί του είχεν άρχικως πρωγραμματισθή διὰ τὸν παρελθόντα Μάρτιον. «Ενα ἀδελφόν σκάφος, τό «Ολύμπικ Τσάλλεντζερ», καθειλκύσθη ἀπό τά αὐτά ναυπηγεία τήν 20ή Ιουνίου, διὰ λογαριασμὸν τού κ. 'Ωνάση. «Εκαστον τῶν ἐν λόγῳ σούπερ-τάνκερς θά κοστίσῃ, ὡς ἔγιστα, δέκα εκατομμύρια δολλαρίων. Είναι ἔφωδισμένα διὰ τήν πρόωσί των μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 22.000 ἵππων καὶ θά ἀναπτύσσουν, πλήρως ἔμφορτα, ταχύτητα 17 μίλιων τήν ὥραν.

Τό παρασληφθὲν σκάφος είναι τό 24ον ἐκ τῶν ἐν Γερμανίᾳ ναυπηγηθέντων διὰ λογαριασμὸν τού κ. 'Ωνάση, δέ διευμυντής τῶν ναυπηγείων, ὅμιλων κατά τήν καθέλκυσί τού «Ολύμπικ Τσάλλεντζερ», εἰχε διακηρύξει, διτο δό 'Ομιλος 'Ωνάση ἀποτελεῖ τὸν καλύτερον ιδιώτην-πελάστην τῆς γερμανικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

Τό «Ολύμπικ Τσάλλεντζερ» ἔχει δίλικὸν μῆκος 832 ποδῶν (μεταξὺ τῶν καθέτων 800 ποδῶν), πλάτος 108 ποδῶν, ὑψος 57 π. καὶ δύθισμα — κατά τὸ θερινὸν ὑψος ἔξδλων — 42½ ποδῶν. «Εχει 14 δύμάδας ἐκ τριῶν δεξαμενῶν φορτίου καὶ ἀντλιοστάσια εις τό μέτον τοῦ σκάφους καὶ εις τήν πρύμναν. Υπάρχει ἐν διάφραγμα κατά μῆκος τοῦ σκάφους, καθὼς καὶ τά μᾶλλον συνημιζόμενα διαμήκη κατά πτέρυγας διαφράγματα, ἀλλὰ τὸ πρῶτον είναι τύπου ἐλάσσιας διατρίπτου (ἥτοι διάφραγμα μὴ διαιροῦν τά κεντρικά διαμερίσματα εις δύο κεχωρισμένας δεξαμενάς).

Έκαστη κεντρικὴ δεξαμενὴ δύναται νὰ περιλάβῃ 3.300 τόν. περίπου, θαλασσίου ὄντας, ἡ δέ δίλικὴ χωρητικότης τῶν πετρελαιοφόρων διαμερισμάτων είναι 304.000 κυβ. ποδῶν. Μία κεντρικὴ δεξαμενὴ καὶ δύο πλευρικὰ διατίθενται ἀποκλειστικῶς δι' ἔρμα ὄντας. Αἱ πέντε κεντρόρυγες ἀντλίαι, δυναμικότητος 1.250 τόνων καθ' ὥραν, δύνανται νὰ ἐκφορτώσουν τό φορτίον τοῦ σκάφους ἐντὸς 10 ἔως 12 ὥρων. Υπάρχουν, ἐπίσης, τέσσαρες ἀντλίαι Νάχλεντ Ντούπλεντ, δυναμικότητος 150 τόνων ὥριαίων. Τὰ διοθητικὰ μηχανῆματα καταστρώματος περιλαμβάνουν ἐπτά αὐτόματα βαρούλκα ἀνύψωτικῆς ίκανότητος 12 τόνων, δύο βαρούλκα τῶν 5 τόνων, δύο φορτωτήρων τῶν 10 τόνων ἔκαστον, δύο τῶν 5 τόνων ἔκαστον, ἔνα φορτωτήρα τῶν 3 τόνων καὶ ἔνο τοῦ 1 τόνου. Αἱ κύριαι μηχαναί, σχέδιον Ντέ Λαβόν, περιλαμβάνουν δύο λέδητας ἔργασιμον ὑπὸ πίεσιν 660 λιτρῶν κατά τετραγωνικῆν ἴντσαν καὶ θερμοκρασίαν 460 τοῦ ἔκαστονταβάθμου. Υπάρχουν ἐπίσης δύο στροβιλογενήτριαι τῶν 750 κιλοβάτ ἐκάστη καὶ μία δηζελογενήτρια τῶν 300 κιλοβάτ.

Τό «Ολύμπικ Τσάλλεντζερ» καθειλκύσθη ἐντὸς χρόνου — ρεκόρ διὰ τά ναυπηγεία. «Έκαστοντάδες δλαι ἐργαστῶν εἰργάζοντο ἐναλλάξ εις δύο φυλακάς. «Ολοὶ οἱ νομεῖς ἔχουν καμφῆ ἐν ψυχρῷ διὰ μηχανῆς Μπενάν, νέου τύπου. Προκτεσκευάσμένα τμῆματα, βάρους 40 τόνων, συντρομολογήθησαν μὲ τὴν δούθειαν τεσσάρων γερανῶν τῶν 40 τόνων. Τό ποδόστημα μίνον λυγίζει, 110 τόνους καὶ τὸ πηδάλιον 55 τόνους, ἐνῷ ἡ μὲ πέντε πτερύγιος δρειχαλκίνη ἔλιξ, λειτουργοῦσα μὲ 110 στροφὰς κατά λεπτόν, ἔχει διάμετρον 24 2/3 ποδῶν καὶ βάρος 31 τόνων. Είναι ἀγγλικῆς κατασκευῆς. Τό πηδάλιον είναι ἀντισταθμιζόμενον τύπου, δστις χρησιμοποιεῖται περισσότερον εις τά διπλέλικα σκάφη. Ή πρώτα ἀνέρχεται καθέθας μέχρι τῆς ισάλου γραμμῆς, μεθ' δό προσλαμβάνει τὸ σύνθετο σχῆμα, τό ἐλαφρῶς κυρτούμενον.

Κατά τήν καθέλκυσιν τὸ βάρος τοῦ σκάφους ἡτο 17.000 τόνων, περίπου.

Διὰ τὰς δώδεκα πλευρικὰς δεξαμενὰς φορτίου - ἔρματος, προετιμήθη τὸ ἡλεκτρο - ἀντισκωριακὸν σύστημα τῆς καθοδικῆς προστασίας.

Ἐνεγράφη τό «Ολύμπικ Τσάλλεντζερ» εις τό λιθεριανὸν νηολόγιον. Κατεσκευάσθη εις τά ναυπηγεία Ντούτες Βέρκε, ἐνοικιασθέντας ἀπό τά ναυπηγεία τοῦ Κιέλου πρὸ τριετίας, κατόπιν συμφωνίας μετὰ τῆς πόλεως καὶ τῶν ἀρχῶν τῆς Ἐπαρχίας Σλέβιγκ-Ολστάν. Ἐπραγματοποιήθη διέρυνσις δύο μεγάλων μονίμων δεξαμενῶν καὶ μετὰ τοῦ παλασιού ναυπηγείου δύνανται ἡδη νὰ χρησιμοποιηθοῦν πέντε ἔσχαραι. Ἐντὸς ἔξαστιας συνεπληρώθη ἡ κατασκευὴ εις τά ναυπηγεία Χοβαλτσέρκε δικτὸ δεξαμενοπλοίων τῶν 21.000 τόνων d.w. διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. 'Ωνάση, ἐνῷ ἔτερα ἔνδεκα κατεσκευάσθησαν εις τό 'Αμβούργον καὶ τήν Βρέμην. Δύο ἔξι αὐτῶν, τῶν 47.000 τόνων d.w., είχον συμφωνηθῆ νὰ ναυπηγηθοῦν εις τό Κιέλον, ἀλλ' ἡ τότε δυναμικότητος τῶν ναυπηγείων δὲν ἐπέτρεπε τήν ἐν λόγῳ κατασκευὴν. Πρός ἔξουδετέρων ἐν τῷ μέλλοντι παρομοίῳ μειονεκτήματος, τά ναυπηγεία τοῦ Κιέλου προετοιμάζουν ἡδη τήν κατασκευὴν δεξαμενής διὰ σκάφη χωρητικότητος μέχρι 100.000 τόνων d. w. Προστίθεται, τέλος, διτο τὸ δνομας τοῦ «Ολύμπικ Τσάλλεντζερ» ἔφερεν ἀρχικῶς ἔνα δεξαμενόπλοιον «T. 2», τοῦ κ. 'Ωνάση, όπερ είχε μετατραπῆ ἀπό τά ναυπηγεία τοῦ Κιέλου εις

πλωτὸν ἐργοστάσιον κατεργασίας φαλαινῶν καὶ δραδύτερον ἐπωλήθη εἰς ιάπωνας ἀγοραστάς.

Λέγεται, διτο, πλήν τῶν δύο αὐτῶν σκαφῶν τῶν 65.000 τόνων τό ἐν εἶναι προναυλωμένον — ἄτινα ἐναυπηγήθησαν εἰς Κίελον, δλαι αἱ λοιπαὶ παραγγελίαι τοῦ κ. 'Ωνάση εἰς τά αὐτά ναυπηγεία ἡκυρώθησαν.

ΤΟ ΡΕΚΟΡ ΤΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ

Ἐλέχθη ἐν ἀρχῇ, διτο τό «Ολύμπικ Τσάλλεντζερ» είναι τό μεγαλύτερον δεξαμενόπλοιον ἔξι δσων μέχρι τούδε ἐναυπηγήθησαν εις τήν Εύρωπην. Τό ρεκόρ αὐτὸν φαίνεται, διτο θὰ είναι δραχείας διαρκείας, διότι δύο δεξαμενόπλοια τῶν 71.500 τόνων d. w., κατασκευάσθησαν εις τά γαλλικά ναυπηγεία τοῦ Σαν Ναζαίρ διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «Σέλλη» (τῶν Παρισίων), δύο ἔτερα τῶν 72.600 τόν. d. w. κατασκευάσθησαν επίσης ἐν Γαλλίᾳ διὰ τήν ἀμερικανικήν ἐταιρίαν «Τάιν Ούντερ» εις τά ναυπηγεία τῆς Δουγκέρκης καὶ ἔνα τῶν 68.500 τόνων d.w. εις τά αὐτά ναυπηγεία διὰ λογαριασμὸν τῆς «Μπρίτις Πετρόλεουμ». «Ἔτερα τρία τῶν 65.000 τόνων τελούν ὑπὸ παραγγελίαιν ἐν Κίελῳ διὰ τήν παναμαϊκήν ἐταιρίαν «Νόρνες», ἔτερα δύο διάφορῶν μεγαλύτερα διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Νιάρχου (λέγεται δὲ διτο ταῦτα ἡκυρώθησαν). Καθὼς καὶ πέντε ἄλλα τής αὐτῆς κλάσεως διὰ λογαριασμὸν ἔξιν πλοιοκτήτων, τῶν δποίων τό δύναμα δὲν ἀπεκαλύφθησαν. Λέγεται, δμως, διτο τά εις Κίελον παραγγελθέντα σκάφη τοῦ μεγέθους τῶν 65.000 τόνων διὰ λογαριασμὸν τῶν κ. κ. Λιβανοῦ, 'Ωνάση καὶ Νιάρχου, ἡκυρώθησαν 'Αφ' ἔτερου, τρία δεξαμενόπλοια τῶν 73.000 τ. d.w. ἔχουν παραγγελθῆ εις τήν παναμαϊκήν ἐταιρίαν «Νόρνες», ἔτερα δύο διάφορῶν μεγαλύτερα διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Νιάρχου (λέγεται δὲ διτο ταῦτα ἡκυρώθησαν), καθὼς καὶ πέντε ἄλλα τής αὐτῆς κλάσεως διὰ λογαριασμὸν ἔξιν πλοιοκτήτων, τῶν δποίων τό δύναμα δὲν ἀπεκαλύφθησαν. Λέγεται, δμως, διτο τά εις Κίελον παραγγελθέντα σκάφη τοῦ μεγέθους τῶν 65.000 τόνων διὰ λογαριασμὸν τῶν κ. κ. Λιβανοῦ, 'Ωνάση καὶ Νιάρχου, ἡκυρώθησαν 'Αφ' ἔτερου, τρία δεξαμενόπλοια τῶν 73.000 τ. d.w. διὰ λογαριασμὸν νορβηγῶν, ἐνῷ καὶ τό νέον σουπιδικὸν ναυπηγείον «Σορβίκοσθάρετ» (τοῦ Ούντεβαλαδάρετ) ἔχει καταστρώσει τά σχέδια κατασκευῆς δούπερ-τάνκερς τῶν 68.500 τόνων d. w. διὰ λογαριασμὸν ἀμερικανικῶν συμφερόντων. «Ηδη, τό πρῶτον εἶς δύο αὐτῶν καθειλκύσθη τήν 7ην Μαρτίου, ἔχει δὲ δίλικὸν μῆκος 824 ποδῶν (μεταξὺ τῶν καθέτων 782 π.) καὶ είναι τό μεγαλύτερον δέξιον κατεσκευάσματον εἰς τάς ταῦτα σκανδιναϊκάς χώρας καὶ τό μεγαλύτερον δέξιον σκαθειλκύσθησαν μέχρι σήμερον εἰς τήν Εύρωπην. Τό σκάφος αὐτὸν θὰ κοστίσῃ 12½ ἑκατομμύρια δολλαρίων καὶ λέγεται, διτο τό μεγέθος του καθωρίσθη κατόπιν ἐμπεριστατωμένης μελέτης περὶ τοῦ ικανωτέρου σκάφους διὰ μεταφορᾶς μακρᾶς ἀποστάσεως, ληφθέντων ὑπ' ὅψιν τοῦ κόστους κατασκευῆς, τοῦ κόστους πτρούσεως, τῶν τεχνικῶν προβλημάτων τῶν συνυφασμένων μὲ τήν ναυπηγησιν τόσον μεγάλων σκαφῶν καὶ τά μέσα δεξαμενομού ἀνά τὸν Κόσμον. Συναφῶς πρὸς ταῦτα, δέον νὰ σημειωθῇ, διτο εἰς τήν Σουηδίαν δὲν ὑπάρχει τόσον μεγάλη δεξαμενή διὰ τό ἐν λόγῳ πλοίον, δι' δ' δικαὶ πρὶν ἡ τούτο τεθῆ ἐν ὑπηρεσίᾳ, διὰ πλεύση εἰς 'Αμστερνταμ, Χάρδρην η Σαιουθάμπτον διὰ καθαρισμὸν καὶ χρωματισμὸν τῶν ὑφάλων του.

Εἰς τήν 'Αγγλίαν, ἀρ' ἔτερου, ἐντὸς τοῦ ἀρξαμένου μηνὸς 'Ιουλίου θὰ τεθῇ εις τά ναυπηγεία «Σβάν, Χούντερ καὶ Ούγκαμ Ρίτσαρδον» ἡ τρόπις ἐνὸς δεξαμενοπλοίου τῶν 65.000 τ. d. w. διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «Σέλλη». Πρόκειται περὶ τοῦ διευθέρου ὑπὸ ναυπηγησιν δεξαμενοπλοίου, τοῦ πρώτου, οὐτίνος ἡ τρόπις ἐτέθη τό παρελθόν φινόπωρον, κατασκευαζόμενον εἰς τά ναυπηγεία Βίκερ-Αρμστρογκ. 'Εξ ἀλλού, τά ναυπηγεία «Σβάν - Χούντερ», «Τζάν Μπράουν» καὶ «Κάμμελ Λαΐρηντ» ἔχουν ἔκαστον ὑπὸ παραγγελίαιν δύο τάνκερς τῶν 65.000 τόν. διὰ τήν «Πρίτις Πετρόλεουμ» καὶ τά ναυπηγεία τοῦ Μπίρκενχεντ ἔτερον τῶν 60.000 τ. διὰ τήν «Σέλλη». Τά ναυπηγεία, τέλος, Γκόβαν (τοῦ Φαίρφολδ) συνήψαν συμβόλαιον μὲ τήν «Β.Ρ.» δι' ἔνα τάνκερ τῶν 65.000 τ.

Αἱ ἀνωτέρω παραγγελίαι, συνδυαζόμεναι μὲ τὸν μέγαν ἀριθμὸν σούπερ-τάνκερς, ἄτινα ναυπηγοῦνται εἰς τήν Ιαπωνίαν καὶ μὲ τὰς εἰς μικρότερας κλίμακας παραγγελίας εἰς τά ναυπηγεία τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, δίδουν μίαν ἀδράνιαν εἰνόνα, ἀπὸ πλευρᾶς μεγέθους σκαφῶν, τῆς ιελλονικῆς συγκροτήσεως τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων.

Your shipchandler at Emden

Siept van Brethorst-Emden

Day and Night Phone: 2426-2427

Shipsupply. 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

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

Ο ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΣ ΕΝ ΣΤΕΝΩ ΧΩΡΩ

Παρά τημελούς άγγλικου 'Εφετείου, τού όποιου μετέσχον ώς πάρεδρο μέλη και δύο πλοίαρχοι, έξεδικάσθη τελευταίως έφεσις τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ ἀνήκοντος εἰς Ἑλληνικά συγκρούσοντα λιβεριανού σκάφους «Μαρινέγκρα» κατὰ πρωτόδικου ἀποφάσεως, δι' ἡς τὸ πλοῖον τοῦτο ἐκηρύσσετο ώς τὸ μόνον ὑπεύθυνον τῆς συγκρούσεως μετὰ τοῦ χιλιανοῦ «Ἀκονάγκουα», ἐπισυμβάσης τὴν 15ην Ἰανουαρίου 1957 εἰς τὸ ποταμὸν "Ἐλμπαὶ καὶ κατὰ τὴν συμβολὴν αὐτοῦ μετὰ τοῦ ποταμοῦ Στόρ. "Ἐκαστον τῶν πλοίων ἐπέρριπτε τὴν εὐθύνην τῆς συγκρούσεως εἰς τὸ ἔτερον. Οἱ ἔφεσισθάλλοντες δὲν ἤρνηθησαν τὴν ἐκ μέρους τῶν ἀμέλειαν, δικαστικῶς ἔξαριθμωθῆσαν, ἀλλὰ προσέβαλον τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν, διότι δικαστής δῷσειλε—κατὰ τὴν γνώμην τῶν—νὰ καταλογίσῃ ἀμέλειαν καὶ εἰς τὸ ἔτερον πλοῖον.

Εἰς τὴν ἔφετειακὴν ἀπόφασιν, ληφθεῖσαν κατὰ πλειοψηφίαν, διεσηγητῆς ἔρέτης ἀνέφερεν διτὶ ἡ συγκρούσις ἔλασε χώραν ὑπὸ αἴθριον οὐρανὸν καὶ καρικὰς συνθήκας γαλήνης περὶ τὴν 7 καὶ 6' μ.η. 'Η ἀριστερὰ πλευρά τῆς πρώρας τοῦ «Μαρινέγκρα» ἐκτύπησε περὶ τὸ μέσον τὴν ἀριστεράν πλευράν τοῦ «Ἀκονάγκουα», ὅπερ κατήρχετο τὸν ποταμὸν κατ' ἀντίθετον διεύθυνσιν τοῦ πρώτου. 'Η συγκρούσις ἐγένετο ὑπὸ γωνίαν 30 ἔως 35 μοιρῶν. Λόγω καμπῆς τοῦ ποταμοῦ, ἔδει τὸ «Μαρινέγκρα» νὰ μεταβάλῃ πορείαν κατὰ 30 περίπου μοίρας πρὸς τὰ δεξιά. Παρέλιψε νὰ ἐκτέλεση τὴν κατάλληλον στροφήν καὶ τρία λεπτά πρὸ τῆς συγκρούσεως εὐρέθη ἐπὶ τῆς πορείας τοῦ «Ἀκονάγκουα», μὴ ἔχον συμπληρώσει τὴν στροφήν του.

Κατὰ τοὺς ἐπὶ τοῦ «Μαρινέγκρα», τὸ πλοῖον αὐτὸν, διὰ τινας αἰτίαν, δὲν ἤδηνθήτη νὰ ὑπακούσῃ εἰς τὸν γενόμενον χειρισμὸν τοῦ πηδαλίου, αἱ μηχαναὶ του ἐκινήθησαν ὀλοταχῶς ὅπισθεν καὶ διὰ τῆς σειρήνας του ἐξέπεμψε τρεῖς βραχεῖς συριγμούς. 'Ἐπίμαχον θέμα διὰ τὸ δικαστήριον ἦτο ὃ πλοιηγός τοῦ «Ἀκονάγκουα» διέπραξε σφάλμα μετὰ τὸ ἄκουσμα τῶν τριῶν συριγμῶν. "Ἐπλες τότε μὲ τὰς ταχύτητας 9 μιλλίων. Τὰ δύο σκάφη εὐρίσκοντο κατὰ τὴν στιγμὴν ἐκείνην—ώς ἔφρονε δικαστής—εἰς ἀπόστασιν πέντε ἔως ἔξι σχοινίων ἀπ' ἀλλήλων. 'Ο πλοιηγός τοῦ «Ἀκονάγκουα» διέταξε πρόσω διλοταχῶς καὶ στροφήν τοῦ πηδαλίου ἀμέσως δεξιά, ἐνῷ διανήγορος τῶν ἔφεσιβαλόντων ὑπεστήριξεν, διὰ ὃ πλοιηγός δῷσειλε νὰ σταματήσῃ τὰς μηχανὰς τοῦ πλοίου, ἵνα δῶσῃ οὕτω εἰς ἑαυτὸν τὴν εὔκαιριαν νὰ παρατηρήσῃ τὰς κινήσεις τοῦ «Μαρινέγκρα» καὶ χειρίσῃ καταλλήλοτερον τὸ παρ' αὐτοῦ πλοιογούμενον σκάφος.

'Ο πλοιηγός τοῦ «Ἀκονάγκουα» ἐσκόπευε νὰ φέρῃ τὸ πλοῖον τοῦτο δοσὸν τὸ δυνατὸν ταχύτερον, ἀρκετὰ πρὸς τὰ ἀριστερά τῆς διώρυγος, διὰ νὰ παράσχῃ χώρον εἰς τὸ «Μαρινέγκρα» ὅπως διέλθῃ, δταν τοῦτο—ώς ὑπελόγισε—θὰ εἶχε συμπληρώσει τὴν στροφήν του, ἀλλ' εἰς τὴν προσπάθειάν του ταύτην ἀπέτυχε. Κατὰ τὴν ἀποδεικτικὴν διαδικασίαν, δὲν προέκυψε βάσιμον τι στοιχεῖον πρὸς ὑποστήριξιν τοῦ ισχυρισμοῦ, διὰ ὃ προνιμάτερον, ἄν διεκόπτετο ἡ λειτουργία τῶν μηχανῶν τοῦ

Πρὸς τοὺς κ. κ. Πλοιοκτήτας Ἐφοπλιστὰς καὶ Ἀξιούς Ασυρμάτου

Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

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

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ
ΠΡΟΣ

ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT
BRUSSELS - BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΩΡΚΗΣ : 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

«Ἀκονάγκουα» ἦ ὅτι θὰ ἀπεφεύγετο ἡ σύγκρουσις. Τὸ μιθετεθὲν ὑπὸ τοῦ πλοιογοῦ μέτρον ἦτο τὸ καλύτερον ὑπολογισθέν, πρὸς ἀποφυγὴν τῆς συγκρούσεως, διότι οὕτως νὰ συμπεράσματος εἰς τὸ ὑπόθετον κατέληξεν ὁ πρωτοδίκης, διότι τὸ πλοιογός συγκρούσεως μετὰ τοῦ χιλιανοῦ πλοίου. Δὲν ἦσαν—ἐπόνισεν—ἀπήλλαγμένοι οἱ ἔφεσισθάλλοντες τοῦ βάρους τῆς πλοιογούσας, διότι ὁ ἐπὶ τοῦ «Μαρινέγκρα» πλοιηγός "Ιμπρεκ" δὲν ἔξπειτήρισε τὸ καθήκον του, ὅπως καταβάλῃ ἐπιμέλειαν συνετοῦ ναυτικοῦ. 'Η ἔφεσις, συνεπέστερη, ἀπορρίπτεται.

Οἱ ἔτεροι τακτικοὶ δικαστῶν τοῦ τριμελοῦς ἔφετείου συνεφάνησαν εἰς τὸ διτὶ τὸ ἐπίμαχον θέμα ἔκειτο εἰς τὸ ἐδάνηστον ὑπολογός, παραλείψας νὰ σταματήσῃ τὴν κίνησιν τῶν μηχανῶν. Κατὰ τὴν γνώμην τῶν ναυτικῶν-παρέδρων, ή μείωσις τῆς ταχύτητος κατὰ τὸν πότε διαθέσιμον χρόνον θὰ ἦτο πολὺ μικρά. Γινομένης ἀποδεκτῆς τῆς γνώμης ταύτης, καθίσταται προφάσις, διότι λογικὸν θὰ ἦτο διὰ τὸν πλοιηγόν τοῦ «Ἀκονάγκουα» νὰ δεχθῇ, διότι τὸ σταμάτημα τῶν μηχανῶν κατὰ τὴν ὡραὶ ἔκεινη εἰς οὐδὲν θὰ ὀφέλει.

Ο τρίτος τῶν τακτικῶν δικαστῶν, διαφωνήσας, διετύπωσε τὴν γνώμην διτὶ τὸ ἐπίμαχον θέμα ἔκειτο εἰς τὸ ἐδάνηστον ὑπολογός, παραλείψας νὰ σταματήσῃ τὴν κίνησιν τῶν μηχανῶν. Κατὰ τὴν γνώμην τῶν ναυτικῶν-παρέδρων, ή μείωσις τῆς ταχύτητος κατὰ τὸν πότε διαθέσιμον χρόνον θὰ ἦτο πολὺ μικρά. Γινομένης ἀποδεκτῆς τῆς γνώμης ταύτης, καθίσταται προφάσις, διότι λογικὸν θὰ δεχθῇ τὸν πλοιηγόν τοῦ «Μαρινέγκρα», ήτο λόγω τοῦ πλοιογούσας βάρους καὶ ὑπὸ τὰς ἐκτεθείσας περιστάσεις τὸ «Ἀκονάγκουα», διότε περιέστη εἰς δύσκολον θέμαν, διότι οὐδὲν θὰ ὀφέλει τὴν γνώμην τοῦ τριμελοῦς.

Καθ' ἡν στιγμὴν τὸ «Μαρινέγκρα» ἐξέπεμπε τὸ σῆμα — προσέθεσεν διαφωνῶν δικαστῆς — φρονεῖ οὐτος διτὶ τὰ δύο πλοῖα εὐρίσκοντο ἀπ' ἀλλήλων εἰς ἀπόστασιν έξι ἔπα τοῦ σχοινίων (*), μολονότι οἱ ἐν προκειμένῳ ὑπόλογοισι μετοικίλοι μεγάλως. Μὲ τὴν ὑπόθεσιν, διτὶ τὰ δύο πλοῖα εὐρίσκοντο εἰς ἀπόστασιν ἡμίσεος μιλλίου, ἡρωτήθησαν οἱ δύο πάρεδροι-ναυτικοί, ποία ἦτο ὡρὴ ἐνέργεια, τὴν ὁποίαν ἐπρεπε νὰ ἀκολουθήσῃ τὸ «Ἀκονάγκουα». 'Η ἀπάντησις ἦτο : «Πήδαλιον ἡμίσου πρὸς δεξιά, μὲ μηχανὴν ὀλοταχῶς πρόσω». 'Απαντῶντες εἰς ἐτέραν ἐρώπησιν, ἐπόνισαν, διότι ἡ γνώμη τῶν οὐδόλων θὰ ἦτο διάφορος, ἀνὴρ μεταξὺ τῶν δύο σκαφῶν ἀπόστασις ἦτο 6 ἔως 7 σχοινίων. "Αν αἱ ἀπάντησεις αὐτῆς ἐγίνοντο δεκταῖς, τότε ἡ ὑπόθεσις θὰ ἔληγε, διότι τὸ «Ἀκονάγκουα» εὐδέν ἄλλο ἐπράξει, «Κατ' ἐμὲ—συέχισεν ὁ διαφωνῶν δικαστῆς—ἐνώπιον τοῦ γεγονότος τούτου προβάλλει μία ἀξιοπαρατήρησος πρότασις, καθ' ἡν πάντα σκάφος, δταν ἀντιμετωπίζει ἐμφανὶζομενον κίνδυνον συγκρούσεως μετ' ἄλλου πλοίου καὶ εὐρεθῆ εἰς δυσκολίας, ἡμίσου μιλλίου ἢ καὶ περισσότερον είναι δικαιολογημένον νὰ διανοίγῃ τὸν δρόμον τοῦ διὰ συριγμῶν καὶ νὰ αὐξήσῃ τὴν ταχύτητά του πρόσω διλοταχῶν". 'Ανέφερε σχετικῶς ἔκθετον τὸ δικαστόν Σκρούντον ὑποστηρίζοντος διτὶ : «Άν πρὸς ἡμῶν προβάλλῃ ἀγνωστὸς ἀνωμαλία, ὀφείλετε τάχιστα νὰ προχωρήσητε πρόσω διλοταχῶν», προσθιασθεῖτε νὰ ἐξέλθητε τῆς ἀνωμαλίας». 'Ἐφρόνει, συνεπώς, διτὶ ἡ γνώμη τῶν ναυτικῶν-παρέδρων ἐπρεπε νὰ ὑποληφθῇ εἰς αὐτηράν κριτικήν, δοσὸν καὶ ἀν τοῦτο ἥθελε φανῆ τολμηρὸν ἐκ μέρους ἀνθρώπων τῆς ξηρᾶς, ἐπιχειρούντων νὰ κρίνουν γνώμας ναυτικῶν ἐπὶ ναυτικοῦ θέματος. Διὰ τὸν διαφωνοῦντα δικαστήν, δὲν ὑπῆρχε κανένα κώλυμα νὰ ἔξετάσῃ τὴν ἐνέργειαν τοῦ «Ἀκονάγκουα», ἐπὶ τὴν βάσει τῆς κοινῆς λογικῆς.

'Η σύγκρουσις — συνέχισε — προεκάλεσε τρομακτικὰς ζημίας, ίδιας ἐπὶ τοῦ «Ἀκονάγκουα», αἱ δὲ ζημίαι αῦται δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ προληφθεῖ ἐκ τῆς ταχύτητος τοῦ «Μαρινέγκρα». 'Απέβαινε ὅθεν ἐπάναγκες νὰ ἔξετασθη τὸν πότε τοῦ προκαλέσαν τόσην τεραστίαν ζημίαν. Μείωσις ταχύτητος ἀπὸ μέρους του «Ἀκονάγκουα» θὰ ἐμείσων—ώς δύναται τις νὰ ὑπολογίσῃ—τὸ ποσοτήριον τῆς ζημίας, ἀν δὲν ἀπεφεύγετο ἡ σύγκρουσις καὶ τὸ «Μαρινέγκρα» θὰ ηδύνατο νὰ συνεχίσῃ τὴν ὑπολεπομένην πορείαν του. Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ «Ἀκονάγκουα», ἐφοδιασμένου μὲ στροβίλους, ὑπῆρχε εἰδικὴ δυνατότης στασιατήματος τῶν μηχανῶν, ἐν περιπτώσει κινδύνου. Δεδομένου διτὶ αἱ μηχαναὶ δὲν ηδύναντο νὰ ἀλλάξουν ταχύτητα ἀμέσως, χωρὶς πρῶτων νὰ σταματήσουν, σκάφος, λαμβάνονταν πρὸνοιαν νὰ σταματήσῃ τὰς μηχαναὶ του, εὐρίσκεται εἰς καλίστην θέσιν, προκειμένου νὰ υιοθετήσῃ οἰονδήποτε κινητός, διτὶ—ἄλλως—θὰ καθίστατο ἀδύνατος.

Κινούμενον τὸ «Ἀκονάγκουα» διλοταχῶς πρόσω, ως ἔπραξε, κατέστρεψε κάθε δύον ὑποχωρήσεως, καθόσον οὐσιαστικῶς ἀπειχεύθη τῆς δυνατότητος νὰ λάβῃ περαστέρω ἐνέργειαν πρᾶξιν πρὸς ἀποφυγὴν τῆς συγκρούσεως. Θεωρεῖ «καταπληκτικόν»—εἶπεν ὁ διαφωνῶν δικαστῆς—τὸ διτὶ τοῦ καταλλήλος πρᾶξις ἔνος σκάφους εἰναι «ενά έξουδετερώσθα κάθε ὑποχωρήσιν», δταν τὸ ἔτερον σκάφος εύρισκεται ἀκόμη εἰς ἀπόστασιν ἡμίσεος μιλλίου. Καὶ συνέχισεν ὁ αὐτὸς δικαστῆς : «'Η κοινὴ λογικὴ μοι λέγει, διτὶ διὰ τῆς κινήσεως τῶν μηχανῶν του πρόσω διλοταχῶς», τὸ «Ἀκονάγκουα» προῆλθεν εἰς τὴν ἐνέργειαν ταύτην, κάλλι-

(*) Τὸ σχοινίον ισοῦται πρὸς 600 πόδας ή τὸ 1/10 μιλλίου.

στα ύπολογισμένην πρός έξασφαλίσιν, δηπος, έαν—ώς ήτο πολὺ πιθανόν—κατέληγεν εἰς σύγκρουσιν, νά μή ήτο αὐτή τόσον καταστρεπτική, όσον ήδυνατο νά άποδη. Μοί είναι αὖταν νά δεχθώ στι, δεσάκις άντιμετωπισθή σκάφος περιελόθω εἰς δυσχερείας εἰς άπόστασιν ήμίσεος μιλλίου καὶ πλέον, ήτο σύμφωνον πρός τὰ ναυτικά θέματα διὰ τὸ «Άκοντακάγκουα» νά προσπαθήσῃ, άναπτυσσον τὴν ταχύτητά του, νά διέλθῃ πρώραθεν τοῦ ἑτέρου πλοίου.

Θά ήδυνατο, συνεπέως, διαφωνῶν δικαυτῆς, νά δεχθῇ τὴν γνώμην τῶν ναυτικῶν—παρέδρων, οἵτις ή ένέργεια τοῦ «Άκοντακάγκουα» ήτο ή διφέροντας εἰς τὰ ναυτικά θέματα. Δὲν ύπηρξεν, δημως, περίπτωσις πείθουσα, οἵτις ή ένέργεια αὐτή άνεκμενη, ως αιφνίδια άνάγκη, κατὰ τὸ τελευταῖον λεπτὸν τῆς ὥρας. Ο πλοηγός, μὲ τὴν υφισταμένην ἐπὶ τοῦ «Άκοντακάγκουα» καλήν θέαν, εἶχε πάσαν εύκαιριαν νά έκτιμησῃ τὴν κατάστασιν καὶ ἀρκετὸν εἰς τὴν διάθεσιν του χρόνου νά σχηματίσῃ γνώμην περὶ τῆς ἐπιβαλλόμενής ένεργειάς, ἵνα ἐλλαμβανε τὴν πρόνοιαν νά διακόψῃ τὴν λειτουργίαν τῶν μηχανῶν. Ἐν κατακλείδι έδεχθη, οἵτις ή ένέργεια τοῦ «Άκοντακάγκουα» ήτο τόσον κακή, ώστε ἀπέβανεν ἀδύνατον εἰς αὐτὸν νά θεωρήσῃ τὸ σκάφος τοῦτο, ως ἀπηλλαγμένον πάσης εὐθύνης διὰ τὴν σύγκρουσιν. Τὸ θέμαρει πάντευθύνον κατὰ τὸ 1), δι' ὃ καὶ ἔπειτε, κατὰ τὴν γνώμην του, νά γίνη δεκτή ή έφεσις.

Ἐν συμφωνίᾳ, δημως, τῶν δύο ἑτέρων δικαστῶν ή έφεσις ἀπέρριφθη, ἀλλ' ἐπετράπη ή προσφυγή εἰς τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον. Ὁ συνήγορος τῶν ἐφεσιδαλόντων ἀνέφερεν, οἵτις ή ζημία ὑπελογίζετο εἰς 125.000 λιρῶν Ἀγγλίας, περίτου.

ΑΛΟΙΒΗ ΕΙΣ ΝΑΥΑΓΩΣΩΣΤΙΚΟΝ ΣΚΑΦΟΣ

Ἐτερματίσθη πρὸ ήμερῶν ή ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου τοῦ Ναυαρχείου, προερευνομένου ὑπὸ τοῦ λόρδου Μέρριμαν, διαδικασία ἐπὶ ἀγωγῆς, διὰ τῆς ὁποίας οἱ πλοιοικτῆται, διπλοίαρχος καὶ τὸ ἔξι 24 ἀνδρῶν πλήρωμα τοῦ γαλλικοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Ζάν Μπάρτ» 717 τ. γκρός, ήδιον ἀμοιδὴν δι' ὑπηρεσίας διασώσεως παρασχεθείσας εἰς τὸ νορθγικὸν μότοροπτο «Χάσσελ» 8816 τ. γκρός. Τὸ ἔλογον εἶχε συγκρουσθῆ μὲ τὸ λιθεριστὸν δεξαμενόπλοιον «Άνδραξ Β.» κατὰ τὴν διάρκειαν πυκνῶν δομίκων εἰς τὰ ἄγγικα στενὰ ἔξωθι τοῦ Φόλκοτον, τὰς πρωινὰς ὥρας τῆς 3ης Μαΐου 1956. Οἱ ἐναγόμενοι Νορδηγοὶ πλοιοικτῆται ήρνηθησαν οἵτις τὸ «Ζάν Μπάρτ» παρέσχεν ὑπηρεσίας εἰς τὸ «Χάσσελ», καθ' ὃν οὐδέποτε εἶχε κληθῆ πρὸς τοῦτο, ἐνῷ οἱ ἐνάγοντες ὑπεστήριξαν, οἵτις αἱ πρὸς διάσωσιν ὑπηρεσίαι τῶν ἐγένοντο δεκταὶ ὑπὸ τοῦ «Χάσσελ». «Οταν τὸ «Ζάν Μπάρτ» ἔφθασεν εἰς τὸν τόπον τοῦ ἀτυχήματος, τὸ «Χάσσελ» ἐρρυμούλκειτο ὑπὸ τοῦ ἄγγικοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Λαίδη Μπράσσεϋ» (τοῦ Ντόρερ). Ἐτερον ἀδελφὸς σκάφος, τὸ ναυαγοσωστικὸν «Λαίδη Ντάνκανον», ἔφθασε καὶ αὐτὸν ἐπὶ τόπου καὶ προσέφερε βοήθειαν, τὴν δοποὶαν ἀπέδεχθη τὸ «Χάσσελ», ἐνῷ ή ἐκ μέρους τοῦ «Ζάν Μπάρτ» παροχὴ βοήθειας ἀπερρίφθη.

Τὸ «Χάσσελ» ἐρρυμούλκηθη εἰς τὴν ἀκτὴν τοῦ Φόλκοτον καὶ προσηράχθη εἰς ἀδαμῆθ θέσιν. Ἡ διασωθεῖσα ἀδεία τοῦ πλοίου ὑπελογίσθη εἰς 886.803 λιρας καὶ ή ἐν καλῇ καταστάσει ἀξία του εἰς 950.000 λιρῶν.

Κατὰ τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεως τοῦ λόρδου δικαστοῦ, ήτο ἔξεταστον, ἀν τὸ «Ζάν Μπάρτ» ἀπώλεσε τὴν πιθανότητα νά ἐπιτύχῃ μίαν ἀμοιδὴν διὰ σώστρα καὶ ήτο ἀνάγκη νά ἐπιθεωραθῇ, ἀν τὸ ρυμουλκὸν τοῦτο ἀνέλαβεν ὑπηρεσίαν. Τὸ «Ζάν Μπάρτ» ἀνήχθη εἰς τὸ πέλαγος, εὔθυς, ως ἔλαθε τὸ ἐκπεμφθὲν σῆμα κινδύνου S.O.S., τοῦ «Χάσσελ», ἀλλ' ὅταν ἔφθασεν εἰς τὸν τόπον τῆς συγκρούσεως ή πρὸς βοήθειαν προσφορά του ἀπερρίφθη, διότι ἐτερον πρυμούλκον — τὸ «Λαίδη Μπράσσεϋ» — εἶχεν ήδη γίνει δεκτόν, δηπος παράσχη τὰς ὑπηρεσίας του. Μολονότι τὸ «Ζάν Μπάρτ» ήτο ἔτοιμον καὶ πρόθυμον νά συμπράξῃ εἰς τὴν ἀπαίτουμένην ρυμουλκησιν, διὰ νά ἀχθῇ τὸ «Χάσσελ» εἰς τὴν ἀκτήν, ή προσφορά του ἀπερρίφθη ἀπεριφράστως καὶ μάλιστα κατὰ τρόπουν, δοτὶς ἔχαδακτηρίσθη παρὰ τοῦ δικαστοῦ, ως «οὐχὶ εὐγενικός».

Ἀκολούθως καὶ μετὰ πάροδον δόλιγης ὥρας, ἐνῷ τὸ «Ζάν Μπάρτ» παρέμενεν ἐπὶ σκηνῆς, ἔφθασεν ἐπὶ τόπου ἐτερον πρυμούλκον, τὸ «Λαίδη Ντάνκανον», δηπερ ἐγένετο δεκτὸν ὑπὸ τοῦ «Χάσσελ» καὶ παρέσχε τὰς ὑπηρεσίας διασώσεως ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τοῦ «Λαίδη Μπράσσεϋ». Διὰ τὴν ἀρνησιν ἀκριβῶς τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ «Ζάν Μπάρτ» καὶ τὴν προτίμησιν τοῦ «Λαίδη Ντάνκανον» ἔζητον οἱ ἐνάγοντες τὴν ὑπὲρ αὐτῶν ἐπιδικασιν σώστρων. Κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ «Ζάν Μπάρτ» πρὸς συνάντησιν τοῦ «Χάσσελ» εἶχον ἀνταλλάχη μεταξὺ τῶν δύο σκαφῶν ραδιοτηλεγραφήματα. «Ἐν ἐξ αὐτῶν ἐλεγε: «Παρακαλῶ ἀλλέθετε πλησίον μας. Ο πλοιορχος χρειάζεται βοήθειαν καὶ τὴν δέχεται». Τὸ ραδιοτηλεγράφημα αὐτὸ — κατὰ τοὺς ἐνάγοντας — ἀπέτελε δριστική ἀποδοχὴν τῆς προσφορᾶς των πρὸς βοήθειαν καὶ προσυμφωνίαν παροχῆς τῶν ὑπηρεσιῶν των. Ο δικαστής θέωρησεν, ἐν προκειμένῳ, οἵτις διὰ τοῦ ἔλογου σήματος προσελαμβάνετο τὸ «Ζάν Μπάρτ», ίνα παράσχῃ τὰς ὑπηρεσίας του ἐπὶ βάσεως διασώσεως.

«Οταν, δημως, τὸ «Χάσσελ» ἐπληροφορήθη, οἵτις τὸ «Λαίδη Μπράσσεϋ» εύρισκετο ἐν πλῷ, διεδίσασε μήνυμα, οἵτις θὰ προσελάμβανε τὸ ρυμουλκόν, δηπερ θὰ κατέπλεε πρῶτον. Κατόπιν τούτου τὸ «Ζάν Μπάρτ» — ἐτονίζεν ὅ δικαστής εἰς τὴν ἀπόφασιν του — ἐπλευν, ἀναμφιδόλως, ἐν γνώσει τοῦ γεγονότος οἵτις, ἀν ἐτερον πρυμούλκον κατέπλεε πρῶτον, αὐτὸ καὶ θὰ ἐγίνετο δεκτὸν διὰ τὰς ὑπηρεσίας του. Η θέσις, δημως, τὴν δοποὶαν ὑπεστήριξε τὸ «Ζάν Μπάρτ», ηδη τοῦτο θέσις βάσιμος, οἵτις δηλαδή, ὁ ἐνωρίτερος κατάπλους τοῦ «Λαίδη Μπράσσεϋ» δεν ἐσήμαινεν, οἵτις κατ' ἀνάγκην αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ «Ζάν Μπάρτ» θὰ ἀπερρίπτοντο. Κατὰ τὸν δικαστήν, ή ἀποδοχὴ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ «Ζάν Μπάρτ» ήτο ἐπικρατεστέρα, ἀν ἐπρόκειτο ιά χρειασθῆ δεύτερον πρυμούλκον καὶ ήτο τὸ «Ζάν Μπάρτ» ἐπὶ τόπου.

«Ολίγον χρόνον μετὰ τὴν ἀφίξιν τοῦ «Ζάν Μπάρτ» κατέπλευσε καὶ τὸ

«Λαίδη Ντάνκανον», τοῦ ὅποιου αἱ ὑπηρεσίαι ἐγένοντο δεκταί. Δὲν ὑπῆρχε ζήτημα ὑπεροχῆς ἀντιπάλου, ηδης παρεκκίνησε τὴν πρόσληψιν τοῦ «Λαίδη Ντάνκανον», διότι τὸ «Ζάν Μπάρτ» ήτο τόσον ισχυρὸν ρυμουλκόν, οἵτις δομοὶ τὰ δύο ἀλλα. Ο δικαστής ἐτόνισε περατιέρω, οἵτις τὸ «Ζάν Μπάρτ» ήτο διαθέσιμον, διὰ νά ρυμουλκήσῃ τὸ «Χάσσελ», ἐν συεργασίᾳ μὲ τὸ «Λαίδη Μπράσσεϋ» καὶ οὐχὶ διὰ νά τὸ ἐκπίσιη. Ο λόγος ἀναθέσεως τῆς ἐργασίας εἰς τὸ «Λαίδη Ντάνκανον» ήτο οἵτις ἀμφότερα τὰ ρυμουλκά ταῦτα θὰ ἔφερον ταχύτερον τὸ «Χάσσελ» πρὸς τὴν ἀκτήν. Ήτο, δηδει, γελοῖον νά λεχθῇ, οἵτις τὸ «Λαίδη Ντάνκανον» δὲν ήτο ἀναγκαῖον. Καὶ ὁ δικαστής κατέληγεν εἰς τὴν ἀπόφασιν του: «Θεωρῶ, οἵτις τὸ «Ζάν Μπάρτ» ἀνέλαβε τὴν ὑπηρεσίαν, ηδης τῷ ζητήθη νά τὴν ἀναλόψῃ καὶ οἵτις διαθέσιμον, διὰ νά ρυμουλκήσῃ τὸ «Χάσσελ».

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

ΑΡΙΘ. 2292/58 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ

— «Ἐννοιει κοινῆς ἀδαρίας, ρήτρα ναυλοσυμφώνου περὶ ἀπαλλαγῆς ἀπὸ εἰσφορᾶς. Ἐπισκευὴ πλοίου κατὰ πλοῦν, ὑποχρέωσις ναυλωτού πρὸς ἀναμονὴν πέρασθαι τοῦ πλοίου κατασκευῆς, μὴ διεφειλή ναύλου διὰ διανυθεῖσαν ὄντες ὠφελεῖσας ἀπόστασιν.

Ἐπειδή, τοῦ ἄρθρου 418 (193) τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου, περιλαμβάνοντο εἰς τὰς ἀδαρίας, εἴτε κοινάς, η γενικάς, εἴτε μερικάς, δύο διακριμένας κατηγορίας ζημιῶν, ηδης τὴν ἀναφερομένην εἰς τὰ «ἔκτακτα ἔδοια τὰ γενόμενα διὰ τὸ πλοίον καὶ τὸ φορτίον κοινῶς η κεχωρισμένων», καθὼς καὶ τὴν ἀφορῶσαν τὰς ἐπελθόσας ηθελημένων η ἀθελήτως βλάβας εἰς τὸ πλοίον καὶ τὸ φορτίον ἀπὸ τῆς φορτώσεως καὶ τοῦ ἀπόπλου μέχρι τοῦ κατάπλου καὶ τῆς ἐκφορτώσεως» η ἐπιτρεπτῶς κατὰ τὸ ἀκροτελέυτον ἐδάφιον τοῦ ίδιου ἄρθρου παραπέσθαιν ἐν τῷ περὶ οἱ πρόκειται ἀπὸ 13-10-54 ναυλοσυμφώνω ρήτρων, καθ' ἣν «ἐν περιπτώσει ἀδαρίας οἱ ζημιαὶ τοῦ πλοίου παραμένουν εἰς βάρος τοῦ πλοίου καὶ οἱ ζημιαὶ τοῦ φορτίου εἰς βάρος τοῦ φορτίου» περιέχει θεμιτήν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 423 καὶ ἐπ. τοῦ Ἐμπ. Νόμου διεφειλομένης εἰσφορᾶς μόνον διὰ τὰς περὶ ὅν μιλεῖ βλάβας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου καὶ δη διὰ τὰς πρὸς ἀποτροπήν ἀμέσων κοινῶν δι' ἀμφότερα κινδύνου καὶ πρὸς κοινὴν σωτηρίαν ὑπὸ τοῦ πλοιορχοῦ ἐκουσίων προκληθεῖσης, δι' ἄς καὶ μόνης πληρούσται ή ἔννοια τῆς κοινῆς ἀδαρίας, ἐφ' ής ἐπιβάλλεται νόμῳ καὶ η συνεισφορά. «Ἐὰν οἱ συνάψαντες καὶ ὑπογράψαντες τὸ ναυλοσυμφώνον τοῦτο ἐσκόπουν νά ἐπεκτείνωσι τὴν συμφωνηθεῖσαν ἀπαλλαγὴν καὶ εἰς τὰ δι-

ΝΕΑΙ ΕΚΔΟΣΕΙΣ:

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

Περιλαμβάνει πάντα τὰ ἀφορῶντα:

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

«Εκδοσίς λίαν ἐπιμελημένη, ἐτέθη ηδη εἰς κυκλοφορίαν.

Οι ἐνδιαφερόμενοι δύνανται ν' ἀποτείνωνται 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 ή £ 4. 4.0 ή \$ 11.70 πανόδετος > 400 ή £ 4.16.0 ή \$ 13.35

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

Εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀδειῶν συμπεριλαμβάνεται καὶ τὸ ἄρτι ἐκδόθεν Α'. παράρτημα, ως καὶ πᾶν τοιούτον ἐκδοθησόμενον ἐπὶ μίαν διετίαν ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τοῦ βιβλίου.

άφορα τῶν ύλικῶν τοῦ πλοίου καὶ τῶν ζημιῶν τοῦ φορτίου ἔκτακτα ἔξοδα, θὰ ωμίουν ρητῶς καὶ περὶ αὐτῶν, ὡς καὶ περὶ ἑκείνων ἡ τούλαγιστον θὰ ἀπέφευγον νά περιορίσωσιν αὐτὴν εἰς τὰς εἰδικῶς μηνημονεύθεισας ζημιάς, τοσούτῳ μᾶλλον, καθ' ὅσον ἡ περὶ τῆς γενικῆς δι' ἀμφότερα ἀπαλλαγῆς θὲλησις ἐκφράζεται συνήθως ἐν τῇ πράξει διὰ τῆς προβλεπομένης καὶ ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 485 τοῦ Ἐμπ. Νόμου γενικῆς ρήτρας «ἐλεύθερον ἀδαρίας». Ταῦτα εἰπὼν εἰ καὶ ἄλλως πως τὸ δικάσταν Πρωτοδικεῖον, ὅρθως ἔχετιμησε τὸ περιεχόμενον τοῦ προμηθέντος ναυλοσυμφώνου καὶ ὅρθως ἡρμήνευσε καὶ ἐφόρμοσε τὰς ὡς ἄνω περὶ ἀδαρίων διατάξεις τοῦ Ἐμπορικού Νόμου, ὃ δὲ περὶ τοῦ ἐναντίου μοναδικὸς λόγος ἐφέσεως εἶναι κατ' οὐσίαν ἄλλως καὶ νόμω ἀδάσιμος καὶ ἀπορριπτέος.

Ἐπειδὴ, τῆς παραδάσεως τῶν §§ 1 καὶ 2 τοῦ προστεθέντος διὰ τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ ν. δ. 3081)1954 «περὶ τροποποίησεως διατάξεων τινῶν τῆς Πολ. Δικονομίας κλπ.» ἄρθρ. 137α αὐτῆς, ἐπαγομένης κατὰ τὸ ἄρθρον 137 τῆς Ιδίας ὡς μόνην συνέπειαν τὴν δυνατότητα τοῦ «νὰ ἐνεργηθῶσι πρὸς τὸν ἀντίκλητον πᾶσαι αἱ ἐπιδόσεις, συμπεριλαμβανομένων καὶ ἑκείνων, αἵτινες πρέπει νὰ γίνωνται πρὸς τὸν διάδικον», ὅρθως ἀπερρίφθη ὑπὸ τοῦ δικάσταντος Πρωτοδικείου ἡ περὶ ἀκυρότητος τοῦ δικογράφου τῆς ἀγωγῆς ἔνστασις τοῦ ἐναγούμενου διὰ παράλειψιν τῆς διευθύνσεως τῆς ἐναγούσης καὶ τοῦ ἐκπροσώπου αὐτῆς, καθ' ὅσον «ἡ γενικὴ ποιὴ τῆς τῶν νόμων παραδάσεως οὐχ ἀρμόζει εἰς τὰ θέματα ἐκείνα, ἐφ' ὧν εἰδικὴ ποιὴ ὥρισται». «Ἐξ ἀλλου καὶ μόνη ἡ μνεία τοῦ νομικοῦ προσώπου τῆς ἐναγούσης ἄνευ προσθήκης τοῦ ὄνοματεπωνύμου τοῦ ἐκπροσωπούντος αὐτὴν φυσικοῦ προσώπου ἀνταποκρίνεται εἰς τὴν ἀπαίτησιν τῶν ἄρθρ. 136 καὶ 533 τῆς Πολ. Δικ. «Οθεν τὰ περὶ τοῦ ἐναντίου ὑπὸ τοῦ ἐφεσιθλήτου λεγόμενα ἐλέγχονται νόμω ἀδάσιμα καὶ ἀπορριπτέα.

Ἐπειδὴ ὅρθως ἡρμήνευσε καὶ ἐφόρμοσε τὸ δικάσταν Πρωτοδικείον τὸ ἄρθρ. 392 τοῦ Ἐμπ. Νόμου, δεχθέντα διὰ τοὺς ἐν ταῖς ἀποφάσεσιν αὐτοῦ ἔκτιθεμένους λόγους, εἰς οὓς καὶ τὸ Δικαστήριον τοῦτο πρὸς ἀποφυγὴν ἐπαναλήψεων ἀναφέρεται, τὸ μὲν ὅτι κατὰ τὴν κρατήσασαν ἔκπαλαι καὶ ἐνισχυθεῖσαν προσφάτως ὑπὸ τῶν περὶ καλῆς πιστεως καὶ περὶ ἀνυπαίτιου ἀδυναμίας ἄρθρ. 200, 281, 288, 335, 336 καὶ 380 τοῦ Α. Κ. γνώμην, ἡ ἐνάγουσα δὲν ὑπερχρεοῦτο νὰ ἀναμείνῃ τὴν ἐπισκευὴν τοῦ πλοίου λόγω τῶν ἐπικληθεισῶν καὶ ἀποδειχθεισῶν εἰδικῶν συνθηκῶν καὶ περιστάσεων, τὸ δὲ ὅτι δὲν ὀφείλεται ναῦλος διὰ τὴν διαυθεῖσαν ἄνευ ὀφελείας τῆς ναυλωτρίας ἀπόστασιν, ὡς ἐκ τῆς ἐπιστροφῆς τοῦ φορτίου εἰς τὸν τόπον τῆς φορτώσεως καὶ τῆς ἀρχικῆς ἐκκινήσεως. «Οθεν τὰ περὶ τοῦ ἐναντίου ὑπὸ τοῦ ἐφεσιθλήτου λεγόμενα ἐλέγχονται νόμω ἀδάσιμα καὶ ἀπορριπτέα.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ. — «Ἡδη τὰ τῆς ἀδαρίας ρυθμίζονται ὑπὸ τῶν ἄρθρων 219 ἔως 234 τοῦ ὑπ' ἄριθ. 3816)1958 νόμου περὶ Κώδικος θεωτικού Ναυτικού Δικαίου, διστὶ ισχύει ἀπὸ τῆς 29 Αὐγούστου 1958, κατὰ δὲ τὸ ἄρθρον 219, ἀποτελοῦν κοινὰς ἀδαρίας αἱ ζημιαὶ καὶ αἱ ἔκτακτοι διστάναι αἱ γενόμεναι ἐκουσίως καὶ κατ' εὐλογον κρίσιν πρὸς τὴν συντηρίαν πλοίου καὶ φορτίου ἀπό κοινοῦ θαλασσίου κινδύνου, ἐφ' ὅσον

ἔπιπλος τὸ ἐπιδιωχθὲν ὀφέλιμους ἀποτελεσματα.

Κατὰ τὸ ἄρθρον 223 τοῦ αὐτοῦ ὡς ἄνω νόμου, κοινὴν ἀδαρίαν ἀποτελοῦν ὁ μισθὸς καὶ τὰ ἔξοδα τροφοδοσίας τοῦ πληρώματος, ὡς καὶ αἱ λοιπαὶ διστάναι, ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι τὸ πλοίον ἡμιπόδισθη κατὰ τὸν πλοῦν ἐκ διαταγῆς Πολιτείας τινὸς ἡ ἡγαγάκασθη νὰ παραμείνῃ εἰς τινὰ λιμένα ἐνεκού πολέμου ἡ ἀλληγορική παρεμφερούς αἴτιας. Κοινὴν ἀδαρίαν ἀποτελοῦν ἐπίσης ὁ μισθὸς καὶ τὰ ἔξοδα τροφοδοσίας τοῦ πληρώματος εἰς λιμένα ἀνάγκαστηκής προσορμίσεως τοῦ πλοίου πρὸς ἔκτελεσιν ἀπαριτήτων ἐπισκευῶν διὰ τὴν συνέχισιν τοῦ πλοῦ, καὶ ἐφ' ὅσον αἱ ἐπισκευαὶ αὐταὶ συνιστοῦν κοινὴν ἀδαρίαν.

Ἐπίσης τὰ τῆς ναυλωσεως ρυθμίζονται ἀπὸ τὸ ἄρθρα 107 ἔως 167 τοῦ αὐτοῦ ὑπ' ἄριθ. 3816)1958 νόμου, προκειμένου δὲ περὶ ἐπισκευῆς πλοίου κατὰ τὸ ἄρθρον 161 αὐτοῦ, ἐὰν ἐκ τυχαίου συμβεβηκότος παραστὴ ἀνάγκη ἐπισκευῆς τοῦ πλοίου ἡ προσωρινῆς διακοπῆς τοῦ πλοῦ, τὰ μέρη ἔξακολουθῶν ἐνεχόμενα ἐκ τοῦ συμβάσεως. «Ἐάν δῆμας ἡ διάρκεια τεῦ κωλύματος παρατείνεται ὑπερμέτρως, ὁ ναυλωτής δικαιούται, ὑπαναχωρῶν τῆς συμβάσεως, νὰ ἀναλάβῃ τὰ φορτωθέντα, ὡς καὶ τὸν

ναῦλον τὸν ἀντιστοιχοῦντα εἰς τὸ μὴ διανυθὲν μέρος τοῦ πλοῦ.

Κατὰ τὸ ἄρθρον 162 τοῦ αὐτοῦ νόμου, ἡ σύμβασις ναυλωσεως λύεται καὶ ἀμφότερα τὰ μέλη ἐλευθεροῦνται ἐὰν πρὸ τῆς φορτώσεως τὰ περὶ ὧν ἡ ναυλωσις ἀτομικῶς ὠρισμένα πράγματα ἀπωλέσθησαν ἐκ τύχης. Τὸ αὐτὸν ισχύει ἐὰν πρὸ τοῦ ἀπόπλου ἀπωλέσθησαν ἐκ τύχης τὰ πράγματα, τὰ ὅποια ἐφορτώθησαν ἡ παρελήφθησαν ὑπὸ τοῦ ἐκναυλωτοῦ πρὸς φόρτωσιν.

Δι' εὐθύνην πλοιάρχου πράκτορος κατὰ ναυλωσιν, ἐπιφύλαξιν παραλαβῆς ἐμπορεύματος βλ. τὴν ὑπ' ἄριθ. 29)55 Ἐφετ. Θεσ. («Ναυτικά Χρονικά» τεῦχ. 242, σελ. 17). Δι' εὐθύνην μεταφορέως συμπλοιοκτῆτου κατὰ ναυλωσιν μετὰ εἰσαγωγὴν τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος βλ. τὴν ὑπ' ἄριθ. 606)55 Πρωτοδικείου Πειραιῶς («Ναυτ. Χρον.» τ. 256, σελ. 18). Δι' ὑποχρέωσις πλοιάρχου κατὰ ναυλωσιν πρὸς παράδοσιν φορτίου βλ. τὴν ὑπ' ἄριθ. 4713)57 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Πειραιῶς («Ναυτ. Χρον.» τ. 315, σελ. 25). Καὶ δι' ἀγωγὴν ἐκ ναυλωσεως παραγραφὴν αὐτῆς βλ. τὴν ὑπ' ἄριθ. 422)58 ἀπόφασιν Ἀρείου Πάγου («Ναυτικά Χρονικά» τ. 332, σελ. 29).

ΑΡΙΘ. 575/58 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ

— Αἱ διατάξεις τοῦ Νόμου 1752/51 περὶ καταγγελίας ναυτικῆς ἐργασίας καὶ ἀσθενείας τοῦ ναυτικοῦ. Δικαίωμα τούτου διὰ ἀπόληψιν ἀθροιστικῶς ἀμφοτέρων προβλεπομένων παροχῶν ἀποζημιώσεως καὶ μισθῶν χρόνου νοσηλείας.

Ἐπειδὴ διὰ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 16 τοῦ ν. 1752)1951 «περὶ ναυτικῆς ἐργασίας ὑπὸ κεφάλαιον ἀποζημιώσεως», δρίζεται ἐκτὸς ἀλλων καὶ ὅτι, ἐὰν ἡ σύμβασις λυθῇ διὰ καταγγελίας τοῦ πλοιάρχου, ἀλλ' οὐχὶ λόγω πατίσματος τοῦ ναυτικοῦ, καταβάλλεται εἰς αὐτὸν ἡ ὑπὸ τῶν §§ 2 καὶ 3 αὐτοῦ προβλεπομένη ἀποζημιώσεις. Διὰ δὲ τοῦ ἄρθρου 23 ὑπὸ κεφαλαιον «νόσος καὶ ἀτύχημα» διὰ μὲν τῆς § 1 ὅτι ὁ ναυτικὸς ἀσθενήσας διαφρούντος τοῦ πλοῦ ἡ ἐν ὑπηρεσίᾳ τοῦ πλοίου, πληρωνεται τοὺς μισθῶν του καὶ νοσηλεύεται διαπάναις τοῦ πλοίου, διὰ δὲ τῆς § 2, ὅτι δσάκις διὰ τὴν νοσηλείαν τοῦ ναυτικοῦ ἀπαιτεῖται ἡ ἀποδιβασίς του εἰς τὴν ἡράπ, δὲ ἀποδιβασθεὶς ναυτικὸς δὲν ἔχει δικαίωμα εἰς νοσηλείαν καὶ μισθῶν πέραν τῶν 4 μηνῶν ἀπὸ τῆς ἀποβιθάσεως.

Ἐκ τοῦ πρὸς ἀλλήλας συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τούτων σαφῶς προκύπτει, ὅτι ὁ ναυτικός, ὑπὲρ οὐ συντρέχουσιν αἱ προϋποθέσεις ἀμφοτέρων τῶν περιπτώσεων τούτων, δικαιούται εἰς ἀπόληψιν ἀθροιστικῶς ἀμφοτέρων τῶν ὑπὸ τούτων προβλεπομένων παροχῶν, τούτεστιν, τῆς τε ἀποζημιώσεως λόγω λύσεως τῆς συμβάσεως, ὡς καὶ τῶν μισθῶν τοῦ χρόνου νοσηλείας.

Ἐν προκειμένῳ, ὡς δείκνυται ἐκ τῆς προσβαλλομένης ἀποφάσεως (495/58) τὸ ὄντος 'Επιτείον δικάσταν Πρωτοδικείου (Πειραιῶς) κατ' ἀνέλεγκτον ἔκτιμην τῶν ἀποδείξεων, δι' ἀναφορᾶς του καὶ εἰς τὰς σκέψεις τῆς πρωτοδικού ἀποφάσεως, δέχεται ὡς βεβαιωθέντα, ὅτι δ ἀναρεσιθλητος προσληφθεὶς ὑπὸ τῆς ἀναιρεσιούσης δυνάμει συμβάσεως ἀριστού χρόνου ὡς ὑποπλοίαρχος τοῦ φορτηγοῦ της Π., τὴν 15ην Ιουλίου 1957 συνεπείδητας προστάτης του μετεκομίσθη καὶ ἔνστηλημέθη ἐν νοσοκομείῳ μέχρι τῆς 14ης Αὐγούστου 1957 καὶ ὅτι λόγω τοῦ ἀτύχημα ἡ σύμβασις ἐλύθη διὰ καταγγελίας τοῦ πλοιάρχου καὶ οὐχὶ ἐξ ὑπαιτίοτηος τούτου. «Οδεν μετά ταῦτα δικαιωσάων τὸν ἀναιρεσιθλητον εἰς ἀπόληψιν ἀθροιστικῶς τῆς τε ἀποζημιώσεως λόγω καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὡς καὶ τῶν μισθῶν τοῦ χρόνου νοσηλείας, ὅρθως τοῦτο τὰς προμηθεῖσας διατάξεις ἡρμήνευσε καὶ ἐφέσεως καὶ οὐδέμιαν ἐπέραν παρεβίσει καὶ ὁ περὶ τοῦ ἐναντίου μοναδικὸς τῆς ἀναιρεσίας λόγος εἶναι ἀπορριπτέος ὡς ἀδάσιμος.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: «Ο ὑπ' ἄριθ. 1752/51 νόμος περὶ ναυτικῆς ἐργασίας, δ ἀναφερόμενος ἐν τῇ ἀνωτέρω ἀποφάσει κατηργήθη ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 295 τοῦ ὑπ' ἄριθ. 3816/58 νόμου περὶ κώδικος 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, διστὶ ισχύει ἀπὸ τῆς 29 Αὐγούστου 1958, ἀλλ' ἡ ἀνωτέρω περίπτωσις θὰ κριθῇ ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ καταργηθέντος νόμου διὰ τὸν ὅποιον προηγουμένων τὰ δικαστήρια είχον ἀποφασθῇ ὡς ἔξης:

Α) Διὰ καταγγελίαν συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας καὶ ἀποζημιώσεων κατὰ νόμον 1752)51 βλ. τὴν ὑπ' ἄριθ. 14314)52 ἀπόφασιν Πρωτ. Αθηνῶν («Ναυτ. Χρον.» T. 184 σελ. 18).

Β) Διὰ πρώσωρον λύσιν συμβάσεως ναυτολογίας ἐφαρμογὴν παναμακού νόμου ἀποζημιώσιν τροφῆς κατ' ἄρθρον 16 τοῦ N. 1752)51 βλ. τὴν ὑπ' ἄριθ. 1874)52 ἀπόφασιν Πρωτ. Πειραιῶς («Ναυτ. Χρον.» T. 192 σελ. 21).

Γ) Δι' ἐργασίαν θαλασηπόλου εἰς πλοίον ὑπὸ παναμακού σημαίαν καὶ ἀπόλυτουν τοῦτο εἰς λιμένα προσορισμοῦ καὶ διστάναις διατροφῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 13 N. 1752)51 βλ. τὴν ὑπ' ἄριθ. 290)53 ἀπόφασιν Πρωτ. Πειραιῶς («Ναυτ. Χρον.» T. 193 σελ. 21).

Δ) Διὰ σύμβασιν ναυτικῆς ἐργασίας κατὰ N. 1752)51 καὶ ἀγωγὴ ναυτικοῦ καθ' ἡμεδαπῶν καὶ ἀλλοδαπῶν βλ. τὴν ὑπ' ἄριθ. 33)53 ἀπόφασιν Πρωτ. Πειραιῶς («Ναυτ. Χρον.» T. 196 σελ. 14).

Ε) Δι' ισχύν τῆς ἀπὸ 3 Μαΐου 1951 συλλογικῆς ναυτικῆς συμβάσεως καὶ ἐσφρομογήν ἐπ' αὐτῆς τῶν N. 3276)44 καὶ 1752)51 βλ. τὴν ὑπ' ἄριθ. 52)53 Πρωτοδικείου Πειραιῶς («Ναυτ. Χρον.» T. 212 σελ. 18).

ΣΤ) Δι' ἀσθενείαν ναυτικοῦ προϋπάρχουσαν τῆς ναυτολογίας καὶ πραγματογνωμοσύνη κατ' ἄρθρ. 23 N. 1752)51 βλ. τὴν ὑπ' ἄριθμον 181)1954 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Πειραιῶς («Ναυτ. Χρον.» T. 223 σελ. 42).

Ζ) Ἐξοδα παλινοστήσεως ναύτου μὴ ἐπιβιθασθέντος εἰς πλοίον καταβληθέντα ὑπ' αὐτοῦ ἀναζητοῦνται βλ. τὴν ὑπ' ἄριθ. 11)56 ἀπόφασιν Πρωτ. Πειραιῶς («Ναυτ. Χρον.» T. 274 σελ. 17).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

HELLENIC SHIP SUPPLY
BREMEN
N.I.C. FOTOU

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ EN BREMEN,"

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

Νωπά καὶ ξηρά ἐφόδια, ἐφόδια Τράνζιτ
ὅλικα μηχανῆς καὶ καταστρώματος

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ **ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ**

Office :
Bremen 13, Waller Heer Str. 213
Telephones: 80656, 80657

Night Phone :
N. Fotou 448191
Telegrams: FOTOU, Bremen

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

«Μπούμ» και πάλιν έπισημαίνεται, βάσει σταθερών προβλέψεων, διά την άμερικανικήν οίκονομίαν. Περὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1960 προβλέπεται τὸ ἀνώτερον σημεῖον τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος. Τοῦ ἔργατικού δυναμικού, τῶν πιστώσεων καὶ τῶν πρώτων ύλῶν ζωηροτάτη θὰ είναι ἡ ζήτησις. Δὲν ἀποκλείονται, κατὰ τοὺς ἀρμοδίους παρατηρητάς, καὶ αἱ ἐλλείψεις.

• Ἡ ἀνέργατος κατὰ Μάιον εἰς τὴν Ἀμερικὴν ἔναντι τῶν 4.9 ἑκατομμύριών ἐργάτων τοῦ περιστοιχοῦ μηνὸς, ἐμειώθη εἰς 3.4 ἑκατομμύρια, μὲ 240.000 ὀλιγωτέρους ἀνέργους, ἔναντι τοῦ Ἀπριλίου.

• Μὲ ταχὺν ρυθμὸν—ταχύτερον ἔναντι τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν—ἀποκαθίσταται ἡ καναδικὴ οἰκονομία ἀπὸ τὴν σημειωθεῖσαν καὶ εἰς αὐτὴν ὑφεσιν. Ἡ αὐξησις τοῦ πληθυσμοῦ καὶ αἱ εὐρύταται δυνατότητες τοποθετήσεως νέων κεφαλαίων δημιουργοῦν τὴν κατάστασιν τῆς πλήρους εὐημερίας, πρὸς τὴν ὅποιαν διατυποῦται ἡ πεποίθησις, ὅτι βαίνει ἡδη ἡ καναδικὴ οἰκονομία.

• Τὰ πάντα ὑποδεικνύουν τὴν βαθμιαίαν ἀναδίωσιν τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος. Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ ζωηροτέρα ζήτησις μεταλλευμάτων καὶ γαιανθράκων. Περισσότερα είνε τὰ προσφερόμενα φορτία εἰς τὴν ναυλαγοράν.

— Δὲν τίθεται ἐν ἀμφιβόλῳ, ὅτι ἡ Ναυτιλία θὰ ἐτέλει ἡδη ὑπὸ κατάστασιν ναύλων βελτιωμένων, ἃν ἡ προσφορὰ χωρητικότητος δὲν ἥτο ὑπέρμετρος καὶ τὰ τάνκερς δὲν ὑπεισήρχοντο εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν τράμπτων.

• Μὲ τὴν ἀναζωγόνησιν τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος ὑποχωρεῖ ἡ ἀνέργια εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ ἀλλοχοῦ. Οὕτω, τὸ ποστὸν τῆς ἀνέργιας εἰς τὴν Ἀμερικὴν περιωρίσθη εἰς 5% περίπου ἐπὶ τοῦ ἔργατικού δυναμικού τῆς χώρας, εἰς τὴν Γερμανίαν κάτω τῶν 2%, τὴν Ἀγγλίαν γύρω ἐῶν 2% καὶ τὸν Καναδὸν περίξ τῶν 7%.

• Ρεκόρ ἐσημείωσεν ἡ παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας κατὰ τὸ πρώτον πεντάμηνον τοῦ ἔτους. "Ἐφθασε κατὰ Μάιον εἰς 11.6 ἑκατομμύρια τόνων (ἔναντι 11.2 τοῦ Ἀπριλίου ἐ. ἐ. καὶ 6.3 τοῦ Μαΐου 1958), διὰ δὲ τὸ πεντάμηνον ἀνήλθεν εἰς 53.3 ἑκατομ. τόνων, ἔναντι 30.6 τοῦ ἀντιστοίχου πενταμήνου π. ἔτους.

— Αἱ μεταλλευτικαὶ ἔξελιξεις ἔξαρτωνται ἀπὸ τὸ ἔαν καὶ κατὰ πόσον θέλει πραγματοποιηθῆ ἡ ἀπειλουμένη ἀπεργία τῶν ἐργατῶν χάλυβος.

— 'Ἐν τῷ μεταξύ, ὑπολογίζεται νὰ πωληθοῦν ἔφετος εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας 6 ἑκατομ. αὐτοκινήτων (περιλαμβανομένων 500.000 ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ), ἥτοι 1.3 ἑκατομμύρια αὐτοκινήτων ἐπὶ πλέον, ἔναντι τῶν πωληθέντων κατὰ τὸ 1958.

— 'Ἐξ ἄλλου, ηδημένη προδιαγράφεται ἡ παραγωγὴ χάλυβος κατὰ τὸ 1959 καὶ εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, ἔναντι τοῦ 1958, ὅποτε τόσον ὁ χάλυψ, δύον καὶ δύο χιλιόδρομος ἔνεφάνισαν μειωμένη παραγωγὴν κατὰ 4.8 καὶ 5.2 % ἀντιστοίχως.

— Εἰδικῶτερον, ἡ παραγωγὴ τοῦ χάλυβος ἀνήλθε κατὰ Μάιον εἰς 4.97 ἑκ. τόνων, ἔναντι 4.79 τοῦ Μαΐου π. ἐ., ἥτο ὅμως κατωτέρα τῆς τοῦ Ἀπριλίου τρ. ἐ., ὅτε ἔφθασεν εἰς 5.29 ἑκ. τόνων. Τῆς Γερμανίας ἡ παραγωγὴ χάλυβος ἔκυμάνθη κατὰ Μάιον γύρω τῶν 2 ἑκατομμυρίων τόνων.

• Αὔξανεται ἡ ἐτησία παραγωγὴ τοῦ χάλυβος καὶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν. "Ἐφθασε κατὰ Μάιον ἐ. ἐ. εἰς 19.999.000 τόνων, ἔναντι 20.139.000 τ. τοῦ προηγουμένου μηνὸς καὶ 19.710.000 τ. τοῦ Μαΐου π. ἔτους. "Ἐπίσης ἡ παραγωγὴ τοῦ χιλιόδρομος ἀνήλθε κατὰ Μάιον εἰς 12.504.000 τόν., ἔναντι 12.027.000 τόν. τοῦ μηνὸς Ἀπριλίου.

• Εἰς τὰς ἔξ χώρας τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινωνίας ἡ παραγωγὴ τοῦ γαιανθράκου κατὰ Μάιον ἔφθασεν εἰς 17.86 ἑκατομμύρια τόνων, εἰς τὸ κατώτατον δηλαδὴ ὄριον ἀπὸ τῆς συστάσεως τῆς Κοινωνίας. Τὸ πεντάμηνον ἔκλεισε μὲ παραγωγὴν 98.8 ἑκατ. τόνων καὶ μειώσιν 6.6 ἑκ. τόνων, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου πενταμήνου π. ἔτους.

— Καὶ ὅμως τὰ ἀποθέματα κώνων καὶ γαιανθράκων εἰς τὰς ἔξ χώρας τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινωνίας αὔξανονται, ἀντὶ νὰ περιορίζωνται. "Ἐφθασαν κατὰ τὰ τέλη Μαΐου εἰς τὸ ρεκόρ τῶν 38.7 ἑκατ. τόνων, ἔναντι 37.9 τοῦ Ἀπριλίου καὶ 20.3 ἑκατομμυρίων τόνων τοῦ τέλους Μαΐου 1958. Αὔξησις 800.000 τ. ἐσημειώθη ἐντὸς μηνὸς.

— Εἰς τὰ ἀνωτέρα θὰ πρέπει νὰ προστεθοῦν καὶ 19 ½ % ἑκατομμύρια τόνων, εύρισκομένων εἰς χειρας τῶν καταναλωτῶν.

— Εἰς μόνην τὴν Γερμανίαν τὰ ἀποθέματα ηδημήθησαν ἐντὸς ἐτους κατὰ 10 ἑκατομ. τόνων, εἰς τὴν Γαλλίαν κατὰ 4 καὶ εἰς τὸ Βέλγιον κατὰ 3 ἑκατομμύρια τόνων, τοῦτο δέ, παρὰ τὰ ληφθέντα μέτρα περιορισμοῦ τῆς παραγωγῆς καὶ τῶν ἔξαγωγῶν.

• Σταθερά, δύον καὶ ταχεῖα εἰς ρυθμὸν ἡ ἀνοδος τῆς γερμανικῆς οἰκονομίας. "Ἡ ἐπέκτασί της είναι, πράγματι, θεαματική. "Απὸ τριμήνου κάθε ἐπιφύλαξις διὰ τὴν πορείαν τῶν οἰκονομικῶν πραγμάτων διελύθη. "Ἡ παραγωγὴ δραστηριότητος τεκμαίρεται ὄντευ προηγουμένου.

— Οὕτω ἡ βιομηχανικὴ παραγωγὴ κατὰ ποσοστὸν 3 - 5 % αὔξανε ἀπὸ μηνὸς εἰς μῆνα ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιστοχῆς περιόδου. Αἱ παραγγελίαι ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ εἶναι ηδημέναι κατὰ 8 - 11 % κατὰ τὸ α'. τρίμηνον τοῦ 1959. Οἱ ἄνεργοι ἀπὸ 588.000 περιωρίσθησαν εἰς 396.000 κατ' Ἀπριλίον.

• Διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τοῦ τέρματος τοῦ πολέμου ἡ Γαλλία ἡρνήθη

τελευταίως τὰς προσφερθεῖσας πιστώσεις. "Ἡ στροφὴ εἰς τὴν πορείαν τῆς οἰκονομίας τῆς είναι χαρακτηριστική. Τὰ ἀποθέματα χρυσοῦ καὶ δολλαρίων αὔξανουν. Φύλαντον τὰ δύο δισκατομμύρια δολλαρίων. "Ἡ ἐπιστροφὴ τῶν κεφαλαίων ὑπεδεικνύει τὴν ἐμπιστοσύνην.

• Αἱ συναλλαγαὶ τῆς ἡγγλικῆς βιομηχανίας μὲ τὰς χώρας τοῦ σοδικού μπλὼκ βαίνουν διευρυνόμεναι, μετὰ τὴν ἐπίσκεψιν τοῦ κ. Μάκ Μίλλαν εἰς τὴν Μόσχαν.

— Βρεταννικὸς ὅμιλος ἐπέτυχε τελευταίως συμβόλαιον 7.5 ἑκατ. λιρῶν διὰ τὴν προμηθείαν μηχανῶν καὶ τὸν ἔξοπλισμὸν ἐνὸς ρουμανικοῦ ἔργοστασίου κατασκευῆς ἐλαστικῶν ἐπιστρώπων. Πρόκειται περὶ τῆς δευτέρας κατὰ σειρὰν μεγάλης ρουμανικῆς παραγγελίας ἐν Ἀγγλίᾳ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος.

— Διαπραγματεύσεις διεξάγονται διὰ παραγγελίας ἀξίας 20 ἑκατ. λιρῶν. Βιομηχανικὰ συγκροτήματα διαφόρων εἰδῶν (χάρτου, κυτταρίνης, τεχνητῶν ἵνων, αἰθυλίνης κ.λ.π.) πρόκειται νὰ ιδρυθοῦν εἰς τὴν Ρουμανίαν.

• "Ἡ παγκόσμιος κατανάλωσις πετρελαίου κατὰ τὸ 1958 ἐσημείωσε—κατὰ προσφάτους στατιστικάς—γενικὴν αὔξησιν κατὰ 6%. "Ἡ αὔξησις τῶν ἀποθεμάτων, ἂν καὶ μεγαλύτερα, ἔναντι τῆς ἐτησίας παραγωγῆς, ἥτο πάντως ἡ μικροτέρα τῶν τελευταίων ἐτῶν. "Ἡδη, μείωσις τῶν ἀποθεμάτων ἥρχισε σημειούμενη.

— Τὰ 75% τῆς παγκόσμιού πετρελαιοπαραγωγῆς προήρχοντο ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολής καὶ τὴν Καραϊβικήν. Διὰ τοὺς πέντε πρώτους μηνας τοῦ ἔτους ἡ παραγωγὴ πετρελαίου εἰς τὰς τέσσαρας χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολής (Κουβέντη, Σαουδικὴ Ἀραβία, Ἰράκ καὶ Ἰράν) ἐφθισει εἰς 84.9 ἑκατ. τόνων, ἔναντι 77.2 τοῦ ἀντιστοίχου πενταμήνου π. ἔτους.

• "Ὑπογραμμίζεται ἡ σημασία τῆς χρησιμοποιήσεως φυσικῶν ἀερίων ἀπὸ τὰς πηγὰς τῆς Βορείου Αφρικῆς διὰ τὴν μελλοντικὴν κάλυψιν τῶν εἰς ἐνέργειαν ἀναγκῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης.

— Συνιστάται ἐν προκειμένῳ ἡ κατασκευὴ τοῦ ἀγωγοῦ, δεδομένου ὅτι ἡ χρήσις τοῦ φυσικοῦ ἀερίου θὰ καλύψῃ ἀντιστοιχὸν ἐνέργειαν, ἵσην πρὸς τὴν προερχομένην ἀπὸ τὴν κατανάλωσιν 10 ἑκατομμυρίων τόνων γαιανθράκων.

• "Ἡ Πολωνία προσεφέρθη ν' ἀγοράσῃ ἀργὸν πετρελαιον ἀπὸ τὸ Ἰράκ. Αἱ σχετικαὶ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν διαπραγματεύσεις διεξάγονται ἀπὸ μίαν εἰδικὴν πολωνικὴν ἐπιτροπήν, ἥτις ἔφθασεν εἰς Βαγδάτην.

— "Ἡ προμήθεια θὰ γίνη ἐπ' ἀνταλλαγὴ βιομηχανικῶν προϊόντων, ναυπηγήσεως δεξιμενοπλοίων καὶ παροχῆς πρὸς τὸ Ἰράκ οἰκονομικῆς καὶ τεχνικῆς βοηθείας.

— Τὸ Ἰράκ, κατὰ σχετικὰς δηλώσεις κυβερνητικοῦ παράγοντος, ἔχει τὸ δικαίωμα—βάσει τῶν συμβάσεων τοῦ μὲ τὰς ἔνεας ἐταιρίας πετρελαίων—νὰ πωλήσῃ τὰ 12 ½ % τῆς ὀλικῆς του πετρελαιοπαραγωγῆς.

• Τὰ ἀποθέματα χρυσοῦ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, διὰ πρώτην φορὰν ἀπὸ τὸ 1940 πίπτουν κάτω τῶν 20 δισεκατομμυρίων δολλαρίων. "Ἐπρόκειτο, σημειώτεον, ἐντὸς τῶν ἡμερῶν νὰ καταβληθῇ εἰς χρυσὸν ἀπὸ τὸ ἔμπειραν θεατρουφολάκιον εἰς τὸ Διεθνὲς Νομισματικὸν Ταμείον ἔνα ποσὸν 344 ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

— "Ἡ μεταφορὰ αὐτῆς, καθὼς καὶ ἡ ζήτησις χρυσοῦ ἀπὸ ἔνεας χώρας, θὰ ὑποδιδάσῃ τὸ ἀπόθεμα εἰς 19.8 ἑκατομμύρια δολλαρίων. "Ἐντὸς τοῦ 1958 ἐσημειώθη περὶ τοῦ μειώσεως κατὰ 2300 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Τὸ ἀπόθεμα κατὰ τὸ 1949 ἔφθασε τὰ 24.500 ἑκατομ. δολλ.

• Προσαρμογὴν εἰς τὴν πραγματικότητα θεωροῦν οἱ Ἀμερικανοὶ οἰκονομολόγοι τὸν περιορισμὸν τῶν εἰς χρυσὸν ιδίως ἀποθεμάτων. Δὲν είναι σοδορά—λέγουν—ἡ διαφροή. Δυνατὸν νὰ ἀποδῇ ἐάν συνεχισθῇ,

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. D. A.



Head Office: Via Balbi 30, GENOA

Tel.: 67.541 (5 lines - Cables: "MEDOV," GENOA)

όπως και συνεχίζεται.

— "Αν αι κατέχουσαι δολλάρια χώραι τα μετατρέψουν εις χρυσὸν και ἐπιζητήσουν τὴν μεταφορὰν του ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, τὸ πρόβλημα καθίσταται σοδαρόν.

• Τού δολλαρίου ή ἔλλειψις ἔπαισε πλέον νὰ ἀπασχολῇ τὴν οἰκονομίαν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Τὰ ὅποτεμάτα εἶνε πολλά, ἔξι οὖν και ἡ μετατρεψιμότης τῶν εὐρωπαϊκῶν νομισμάτων καὶ ἡ μεγαλύτερα ἐλευθερία τῶν εἰσαγωγῶν ἀπὸ τὴν περιοχὴν τοῦ δολλαρίου.

— 'Η μία μετά τὴν ἄλλην αἱ χώραι τῆς Δυτ. Εὐρώπης χαλαρώνουν τοὺς εἰσαγωγικοὺς περιορισμούς. Μετὰ τὴν Γερμανίαν, ἡ 'Ιταλία, ἡ 'Αγγλία καὶ ἐπονταὶ ἡ Δανία καὶ ἡ Γαλλία ἀκολουθοῦν τὴν πολιτικὴν τῆς ἄρσεως τῶν περιορισμῶν.

• Πρόβλημα σοδαρὸν διὰ τὴν περαιτέρω βελτίωσιν τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ὑλῶν προβάλλει ἀπὸ τὴν πιθανὴν ἑκπόιησιν τῶν τεραστίων στρατηγικῶν ἀποθεμάτων, τὰ ὅποια διατηροῦν αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι.

— Τὸ Κογκρέσσον πιέζει τὴν Κυβέρνησιν εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν ἐν λόγῳ ἀποθεμάτων, ὁξίας γύρω τῶν ὀκτὼ δισεκατομμυρίων δολλαρίων. "Αν ἡ Κυβέρνησις χωρῆσῃ πρὸς τὴν ἀθρόαν ἑκπόιησιν, αἱ τιμαὶ καὶ ἀνάγκην θὰ ἐκπέσουν, ἐπὶ γενικωτέρᾳ ζημίᾳ τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας, ἀρσιτέρως δὲ τῶν πρωτογενούν παραγωγῆς χωρῶν.

• Τεράστιον διαγράφεται τὸ ἔργον τῶν παραδουναδίων χωρῶν, τῆς Οὐγγαρίας καὶ τῆς Τσεχοσλοβακίας, εἰς τὴν ἀξιοποίησιν τῆς ἐκ τῶν ὑδάτων τοῦ ποταμοῦ ἐνεργείας.

— Οἱ υδρολεκτρικοὶ σταθμοί, ἀπὸ κοινοῦ κατασκευαζόμενοι, θὰ ἔχουν ἀπόδοσιν ἑτησίων 3.252 ἑκατομμυρίων ώρισίων κιλοβάτ. Θὰ παραδοθοῦν περὶ τὸ 1964.

• Δυσκολίας ἀνυπερβλήτους ἀντιμετωπίζει ἡ ἐρυθρὰ Κίνα εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ παραγωγικοῦ τῆς προγράμματος. Παραδέχονται τὸ γεγονός οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Πεκίνου.

— 'Ἐνεφανίσθησαν πιστεύοντες εἰς τὸν ἐντὸς ἔτους διπλασιασμὸν καὶ τριπλασιασμὸν τῆς παραγωγῆς, παρέσυραν τὰς λαϊκὰς μάζας εἰς μίαν κτηνῶδην προσπάθειαν, διὰ νὰ φέρουν νὰ ἀναγνωρίσουν, ὅτι αἱ ἀνακοινούμεναι κατὰ καιροὺς στατιστικαὶ δὲν ἀπέδιδον τὴν πραγματικότητα. Οἱ τοπικοὶ παράγοντες τὰς ὑπερέβαλον, ἵνα καθίστανται εὔρεστοι εἰς τοὺς αὐθέντας τῶν.

— Καὶ τώρα ἀντιμετωπίζεται ἡ πραγματικότης, τὰ μικρότερα περιφέρεια τῆς παραγωγῆς. Ομιλοῦν περὶ ποιότητος καὶ ὅχι ποσότητος. Τὰ φιλόδοξα σχέδια φυλλορροοῦν.

• Ἀπειλεῖται ἀπὸ τὰς μεγάλας πλημμύρας — τὰς μεγαλυτέρας τῆς τελευταίας 100ετίας — ἡ γεωργικὴ παραγωγὴ τῆς Νοτίου Κίνας. 'Η συγκομιδὴ προεβλέπετο ἀπὸ τὸ Πεκίνον ἀφονωτάτη. Εἰς 525 ἑκατομ. τὸν. ἀνήρχοντο αἱ προβλέψεις. 'Η ἐσόδεια θὰ εἴνε τώρα ὀπωσδηπτο μικροτέρα, λόγω τῶν καιρικῶν ἀντιξῶν συνθηκῶν καθ' ὅλην τὴν Κίναν.

• Δὲν θεωρεῖται, κατὰ τοὺς πραγματογνόμονας, ὑπολογίσιμος ὁ παράγων τῶν ρωσικῶν ἔξαγωγῶν πετρελαίων. Εἰνε τόσαι αἱ ἐντερικαὶ ἀνάγκαι τῶν Σοβιέτ, ὥστε τὰ πρός ἔξαγωγὴν περιθώρια νὰ εἴνε μικρά.

— Αἱ τρέχουσαι φορτώσεις ρωσικῶν πετρελαίων φθάνουν τὰς 250 χιλιάδας βαρελίων ἡμερησίων—2% περίπου τῆς ζητήσεως τοῦ ἐλεύθερου κόσμου—καὶ προορίζονται, κυρίως, διὰ τὴν Εὐρώπην.

— 'Επιδρούσιν ἀμεσωτάτην διὰ τὴν παγκόσμιον κατανάλωσιν θὰ ἔχουν αἱ πετρελαιοπηγαὶ τῆς Μέσης 'Ανατολῆς καὶ τῆς Βορείου 'Αφρικῆς.

— Καὶ ἄν τὰ 1.500 ἑκατομμύρια τοῦ πληθυσμοῦ τῶν ἐλευθέρων χωρῶν τοῦ 'Ανατολικοῦ 'Ημισφαιρίου ἡνάλισκον τὸ ἔν τέταρτον μόνον τοῦ ὕσου πετρελαίου χρειάζεται τώρα η Βόρειος 'Αμερική, θὰ είχον ἀνάγκην 20 ἑκατομμυρίων βαρελίων ἡμερησίως, περισσότερον, δηλαδή, ἀπὸ ὅσον πετρέλαιον παγκοσμίως ἡναλάθη κατὰ τὸ 1958.

• Ἐπεξεργάζονται τὰς τελευταίας λεπτομερείσις οἱ ρωσικοὶ τεχνικοὶ κύκλοι διὰ τὴν κατασκευὴν πετρελαιοπηγῶν μήκους 2500 μιλίων, πρωρισμένουν νὰ τροφοδοτήσουν μέχρι τοῦ 1965 ἡ καὶ ἐνωρίτερον μὲ ρωσικὰ πετρέλαια τὴν Πολωνίαν, τὴν 'Ανατολικὴν Γερμανίαν, τὴν Τσεχοσλοβακίαν καὶ τὴν Οὐγγαρίαν.

— Ο βόρειος κλάδος τοῦ ἀγωγοῦ θὰ κατευθύνεται πρὸς τὰς δύο πρώτας χώρας καὶ ὁ νότιος πρὸς τὰς ἄλλας δύο, θὰ ἔχασφαλίζεται δὲ ἡ πλήρης κάλυψις τῶν εἰς πετρέλαια ἀναγκῶν τῶν ἐν λόγῳ τεσσάρων χωρῶν.

— Διιλιστήρια προβλέπονται εἰς σημεία πλησίον τοῦ τέρματος τοῦ ἀγωγοῦ, ἔκστοτον τῶν ὁποίων θὰ ἔχῃ παραγωγικὴν δυναμικότητα 2.000.000 τόνων.

• Προσπάθειαι καταβάλλονται, σπως αἱ πετρελαιοπαραγωγοὶ χώραι τῆς Μέσης 'Ανατολῆς καὶ ἡ Βενεζουέλα καταλήσουν εἰς μίαν συμφωνίαν τιμῶν καὶ ἐλέγχου τῆς παραγωγῆς των.

— Εἶναι ἀξιοσημείωτον, ὅτι τὸ 'Ιράν δὲν μετέχει τῶν ἐν λόγῳ διαπραγματεύσεων, αἱ ὅποιαι ἐμφανίζουν, ὀπωσδήποτε, σημαντικὰς δυσχερίεις, καὶ διεισάγονται εἰς τὸ περιθώριον τῶν ἐργασιῶν τοῦ πέμπτου Κογκρέσου τῶν πετρελαίων, ὅπερ συνήλθεν εἰς τὴν Νέαν 'Υδραν.

• 'Η Συρία μέχρι τοῦ 1961 θὰ καταστῇ χώρα ἔξαγωγικὴ διὰ τὰ πετρέλαια. 'Εντατικὴ μελετᾶται ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν πετρελαίων τῆς περιοχῆς Καρατσούκ. Πλούσια διαπιστούνται τὰ ἑκατόντα κοιτάσματα. 'Αγωγὸς θὰ μεταφέρῃ τὸ πετρέλαιον εἰς τὰ ἰδρυμένα παρὰ τὴν μεσογιακὴν ἀκτὴν διύλιστήρια. 'Η ἐπησία παραγωγὴ θὰ φθάσῃ τὸ 1961 εἰς δύο ἑκατομμύρια τόνους.

• 'Η κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος πτώσις τῆς παραγωγῆς τοῦ χάλυβος εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ἀντικατοπτρίζεται εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τῆς εἰσαγωγῆς σιδηρομεταλλευμάτων. 'Ησον αἱ ἐν λόγῳ εἰσαγωγαὶ κατὰ 18% ὀλιγώτεραι τὸ παρελθόν ἔτος. 'Ανηλθον δηλαδὴ εἰς 27.678.571 τόν., μὲ μείωσιν κατὰ 6.071.429 τ. ἔναντι τοῦ 1957.

— 'Επι κεφαλῆς ηλθον αἱ ἐκ Βενεζουέλας εἰσαγωγαὶ μὲ 12.142.857 τόν., τὸ αὐτὸ περίπου ποσὸν μὲ τὸ τοῦ 1957, ἡ κολοσσός του Καναδᾶς μὲ 8.303.571 τ. (ἔναντι 12.589.286 τ. τοῦ 1957), ἡ Χιλή μὲ 3.214.286 τ. καὶ τὸ Περού μὲ 1.785.717 τ.

• Πτώσιν κατὰ 3% ἐμφανίζουν αἱ στατιστικαὶ τῆς παραγωγῆς, κατ' ὅγκον καὶ ὅξισαν, ἐμπορευμάτων καὶ ὑπηρεσιῶν κατὰ τὸ 1958 διὰ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τὸν Καναδᾶν, συμφώνως πρὸς σχετικὴν μελέτην τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν.

— 'Αφ' ἔτέρου τὸ ἀκαθάριστον ἐθνικὸν εἰσόδημα τῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἐνεφάνισε μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1951 καὶ 1957 μέσον ὅρον αὐξησεως 5 ἔως 7%, τῆς Δυτικῆς Γερμανίας, εἰδικότερον, 7.5%, τῆς Αύτριας 6.1% καὶ τῆς 'Ιταλίας 5.5%.

— Εἰς τὰς στατιστικὰς περιλαμβάνεται καὶ τὸ Σιδηρούν Παραπέτασμα. 'Η Κίνα λ. χ. ἐμφανίζεται μὲ αὐξησην 13% ἐπὶ τοῦ ὅγκου τῶν προϊόντων καὶ τῶν παραγωγικῶν ὑπηρεσιῶν τῆς κατὰ τὸ 1956, ἔναντι τοῦ 1955.

• Παρεσχέθη ἡ ἔξουσιοδότησις κατὰ τὸ β'. 150ήμερον τοῦ 'Ιουνίου νὰ πωληθοῦν: Εἰς τὴν Φορμόζαν σιτηρὰ καὶ ἀλευρα ὁξίας 3.750.000 δολ. (φορτία 60.000 τόνων). Εἰς τὰς 'Ινδίας 450.000 μπούσελς σιτηρῶν καὶ εἰς τὴν Πολωνίαν 8.300.000 μπούσελς σίτου καὶ 9.200.000 μπούσελς σικάλεων.

• Τὰ ὅποτελέσματα τοῦ πληθωρισμοῦ τοῦ δολλαρίου: 'Υπολογίζεται, ὅτι ἡ Ἀμερικανὸς ποὺ ἐκέρδιζε 5.000 δολ. ἐτησίως πρὸ 17ετίας (οἰκογενεῖα μὲ δύο τέκνα) θὰ πρέπει τώρα νὰ κερδίζῃ 9.233 δολλάρια διὰ νὰ ἔχῃ τὴν αὐτὴν ἀγοραστικὴν ικανότητα. 'Ο οἰκογενειάρχης ἐπίσης τῶν 10 χιλ. δολλαρίων περὶ τὸ 1942 (δύο τέκνα) θὰ πρέπει τώρα νὰ κερδίζῃ 18.190 δολ.

• Ο πληθυσμὸς τῶν 'Ινδιῶν ὑπολογίζεται τώρα εἰς 360 ἑκατομμύρια ψυχῶν. Περὶ τὸ 1965/66 θὰ φθάσῃ τὰ 480 ἑκατομμύρια.

— Θὰ χρειασθοῦν διὰ τὸν ἐπαρκὴ ἐπιστιτομὸν 110 τούλαχιστον ἐκατομ., τόνων σιτηρῶν. Αἱ 'Ινδίαι τώρα παράγουν 62 ἑκατομ. τόν. 'Εάν ὁ ρυθμὸς τῆς παραγωγῆς τροφίμων δὲν ἥθελε τριπλασιασθῆ τὸ ἐλλειμμα κατὰ τὸ 1965 θὰ φθάσῃ τὰ 25 ἑκατομ. τόν. σιτηρῶν. Αὐτὰ θὰ πρέπει νὰ εἰσαχθοῦν διὰ νὰ μὴ πεινάσῃ ὁ πληθυσμός.





ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

ΛΙ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ

Κατά τὸν 'Αμποτέλ Χαμίτ 'Αμπού Μπάκιρ, μηχανικὸν καὶ γενικὸν γραμματέα τῆς αἰγυπτιακῆς διοικήσεως τῆς Διώρυγος Σουέζ, τὸ πρῶτον στάδιον τοῦ προγράμματος Νάσσερ δι' ἔργα βελτιώσεως, ἀτίνα θὰ ἀρχίσουν ἐκτελούμενα προσεχῶς, ἀποβλέπει εἰς τὸ νὰ ἐπιτρέψῃ τὸν διάπλουν εἰς σκάφη ἔχοντα βύθισμα 40 ποδῶν καὶ χωρητικότητα 55.000 τόνων. 'Ομιλῶν δὲ ἐλόγῳ αἰγύπτιος ἀρμόδιος πρὸς ἀντιπρόσωπον ἀμερικανικῆς ἐφημερίδος, εἶπε : «Σκοπός μας είναι νὰ διατηρήσωμεν τὴν ἐλευθερίαν τοῦ διάπλου τῆς Διώρυγος, νὰ παρακολουθῶμεν τὴν συνεχῆ ἀνάπτυξιν καὶ τεχνικὴν ἀρτίστητα αὐτῆς καὶ ἐν μιᾷ λέξει, νὰ καταστήσωμεν τὴν ὑδατίνην αὐτὴν δόδων ἀληθὲς δρυγανὸν εὔημερίας δῶλων τῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου».

'Απὸ τοῦ 1869, ὅτε διηγοίχθη ἡ Διώρυγος, μέχρι τοῦ 1956, δὲ αὕτη ἐθνικοποιήθη, δικτὸν προγράμματα βελτιώσεων ἐπραγματοποιήθησαν κατὰ τὰ ἔτη 1876, 1884, 1901, 1908, 1912, 1921, 1948 καὶ 1955. Οἱ κύριοι ἀντικείμενοι σκοποί ἥρχισαν νὰ πραγματοποιοῦνται διὰ τοῦ προγράμματος τοῦ 1955 καὶ ἀπέβλεπον εἰς τὴν αὔξησιν τοῦ πλάτους τῆς Διώρυγος ἀπὸ 1250 εἰς 1500 μέτρα, εἰς τὴν ἐπαύξησιν τοῦ βάθους τῆς, ὡστε νὰ δύνανται νὰ τὴν διαπλέουν σκάφη μὲ βύθισμα μέχρι 36 ποδῶν (χωρητικότητος 38.000 τ. περίπου) καὶ εἰς δυνατότητα νὰ διαπλέουν ἡμερησίως τὴν διώρυγα περισσότερα πλοῦτα, ἢτοι, 50 ἔως 75. Τὸ πρόγραμμα τοῦ 1955 περιλαμβάνει τὴν κατασκευὴν μιᾶς δοθητικῆς διώρυγος εἰς Καμπρέτ, μῆκος 4 χιλιομέτρων καὶ τὴν ἐκδάσθων τμημάτων τῆς διώρυγος, καλυπτόντων συνολικὴν ἔκτασιν 100 χιλιομέτρων.

Τὸ αὐτὸν πρόγραμμα — συνέχισεν δὲ ὅμιλητῆς — ως ἔχει ἡδη τροποποιηθῆ, δικτὸν περιλαμβάνει τὰς ἔξῆς προβλέψεις : 1) Αὔξησιν τοῦ δυτικοῦ τοιμέως κατὰ 1550 καὶ 1600 τετρ. μέτρα, 2) Αὔξησιν τῶν πλευρικῶν κατωφερειῶν πρὸς ἀποφυγὴν πτώσεως χωμάτων, 4) Κατασκευὴν προτοχισμάτων εἰς ἀρκετὴν ἀπόστασιν ἀπὸ τῶν φυσικῶν κατωφερειῶν, ὡστε νὰ είναι μελλοντικῶς δυνατὴ ἡ περατέρω διεύρυνσις, χωρὶς νὰ παραστῇ ἀνάγκη μετακινήσεως τῶν νέων αὐτῶν ἐπενδυτικῶν κατασκευῶν. Καὶ 4) Ἐκδάσθων τῆς διώρυγος, ὡστε ἀπὸ τοῦ 1ουλίου 1960 νὰ καταστῇ δυνατὸς διάπλους ἀπὸ σκάφη ἔχοντα βύθισμα 37 ποδῶν (χωρητικότητος, δηλαδὴ, 46.000 τόνων, ως ἔγγιστα). Αἱ ἐκσκαφαὶ ὑπὲρ τὸ ὑδάτινον ἐπίπεδον τῆς διώρυγος, ἀναφέρομεναι εἰς ἄρσιν χωμάτων 5 ἑκατομμυρίων κυβικῶν μέτρων, πλησιάζουν ἡδη νὰ συμπληρωθοῦν, ἐνῷ ἡ ἐργασία τῶν θυμοκόρων πρὸς ἄρσιν ἐκ τοῦ βυθοῦ Ἰλύος 27 ἑκατομμυρίων κυβικῶν μέτρων πρὸς διεύρυνσιν καὶ ἐπέρων 3 ἑκατομμυρίων κυβικῶν μέτρων πρὸς ἐκδάσθων, συνεχίζονται μὲ παράλληλον πρόβλεψιν κατεδαφίσεως καὶ ἀνακατασκευῆς προτοχισμάτων εἰς τὰς πλευράς τῆς διώρυγος, ἐπὶ ἔκτασεως 57, ως ἔγγιστα, χιλιομέτρων.

Τὰ ὄντωτέρα ἔργα ἐκτελοῦνται ἐπιτροποδέτως πρὸς τὰς ἄλλας ἔργασίας, τὰς ἀπαιτουμένας πρὸς ἀποπεράτων τῶν ἐκδασθῶν, ως ταύτας προβλέπει τὸ τροποποιηθὲν δύδον πρόγραμμα. Οὕτω, εὐδόξης μετὰ τὴν ὑπὸ τῆς Αἴγυπτου ἐθνικοποίησην τῆς Διώρυγος, ἥρχισε νὰ καταστρώνεται ἔνα τεράστιον πρόγραμμα βελτιώσεων, γνωστὸν ἡδη ὑπὸ τὸ δικόνα τοῦ Προέδρου τῆς 'Ηνωμένης 'Αραβικῆς Δημοκρατίας.

ΤΑΛΛΙΑ

ΤΟ ΣΟΥΤΠΕΡ-ΛΑΪΝΕΡ "ΦΡΑΝΣ"

«Ἐναντὶ τοῦ γαλλικοῦ λάϊνερ «Νορμανδία», τῶν 77.000 τ. γκρός, ὅπερ ἡτο ἔνα ἐκ τῶν τριῶν μεγαλυτέρων ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεανίων τοῦ Κόσμου, τὸ νέον λάϊνερ «Φράνς» κρίνεται ἐκ πολλῶν πλευρῶν ἴσον καὶ ἐν τινὶ μέτρῳ ἀνάτερον αὐτοῦ». Τὰ ὄντωτέρα ἀνεκοινώθησαν παρ' ἐκπρόσωπον τῆς πλοιοκτητηρίας ἐταιρίας εἰς δημοσιογραφικὴν συγκέντρωσιν, λαβούσων χώρων εἰς τὸ Σαΐν Ναζαίρ, ὅπου, ως γνωστόν, ναυπηγεῖται τὸ νέον γαλλικὸν λάϊνερ τοῦ Βορείου 'Ατλαντικοῦ. 'Η τρόποις τοῦ «Φράνς» ἐτέθη ἐπὶ τῆς ναυπηγικῆς κλίνης τοῦ 'Οκτώβριον τοῦ 1957, ἡ «αὐθελκυσίς του θὰ διαγραμματοποιηθῇ μετὰ ἔνα ἔτος καὶ τὸ σκάφος θὰ εἰναι ἔτοιμον πρὸς ὑπηρεσίαν περὶ τὰ τέλη τοῦ 1961. 'Υπολογίζεται, δητὸς κοστίση εἰς τὴν πλοιοκτητηρίαν ἐταιρίαν 60 ἑκατομμύρια δολλαρίων, εἰς δὲ τὸ ποσόν αὐτὸ τὸ γαλλικὸν Κράτος συνεισφέρει, ἐπιπροσθέτως, τὴν διαφορὰν τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους πιεταξὺ γαλλικῶν καὶ ἔνων ναυπηγείων. Θὰ ἔχῃ, σχεδόν, ἀκριβῶς, μῆκος ὅσου είναι τὸ ύψος τοῦ πύργου τοῦ 'Αΐφελ (περιλαμβανομένου καὶ τοῦ ιστοῦ τῆς τηλεοράσεως), ἢτοι, 1037 ποδῶν, ἐναντὶ 1031 ποδῶν τοῦ «Κουήν Έλίζαμπετ», 1028 τῆς «Νορμανδίας», 1020 τοῦ «Κούην Μάιρη» καὶ 991 ποδῶν τοῦ «Η-νωμέναι Πολιτεῖαι». Μολονότι κατὰ 9 πόδας, μακρότερον τοῦ προκατόχου τοῦ, τὸ «Φράνς» θὰ είναι ἐλαφρῶς στενάτερον καὶ χαμηλότερον. Τὸ γεγονός, δητὸ ἐκτόπισμά του είναι κατὰ 22.000 τ. ὀλιγώτερον, δὲν

σημαίνει, δητὸ ὁ δύκος του θὰ είναι μικρότερος, ἐναντὶ τῆς «Νορμανδίας». Τοῦτο διφέλεται, κατὰ πολὺ, εἰς τὴν εύρειαν κλίμακα χρησιμοποιήσαν μιγμάτων ἐλαφρῶν μετάλλων καὶ τὴν ἀντικατάστασιν τῆς καρφώσεως τῶν ἐλασμάτων διὰ τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως.

Τὸ μέγα σκάφος, χρωματισμένον μὲ τὴν ἀντικωριακὴν βαφὴν, παρουσιάζει ἡδη, ὅπως ὄρθονται εἰς ύψος 100 ποδῶν ἀνωθεὶ τῆς κατωφεροῦ προβλήτος προτηγήσεως, μεγαλοπρεπὲς θέαμα. 'Οταν θαδίζῃ κανεὶς κάτωθι αὐτοῦ, τὸ σκάφος φαίνεται μεγεθυνόμενον, ἐφ' ὅσον τὶς προχωρεῖ. 'Έωτερικώς, τὸ σκάφος ἔχει, σχεδόν, συμπληρωθῆ μέχρι τοῦ πρώτου καταστρώματος, πρήσει δὲ πρὸ τίνος ἡ ἐργασία μέχρι τοῦ κατωτέρου καταστρώματος περιπτάσιον. Γενικῶς, τὰ ἐνδιαιτήματα τῶν ἐπιβατῶν θὰ είναι ἐγκατεστημένα εἰς δέκα καταστρώματα, 'Αναρριχώμενοι — γράφουν οἱ ἀπισκεφθέντες τὸ σκάφος γάλλοι δημοσιογράφοι — ἀπελειώτους προσωρινάς κλίμακας, ὑπερπηδῶντες ἐπικίνδυνα καλώδια καὶ σωρούς ναυπηγικῶν ὑλικῶν, ἐλίσσομένοι δι' ἐσωτερικῶν λαβυρίνθων, μέσω τῶν ἐκκωφαντικῶν κρότων τῶν σφυρῶν καὶ τῶν ἐκτυφλωτικῶν φῶτῶν ἀστελλίνης, ἀναρριχώμενοι καὶ πάλιν νέας κλίμακας, εἰχον τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐκτιμήσουν ἀπὸ τοῦ δύο τοῦ μεγαλεῖσθαι τοῦ κολοσσαίου χάρους, ὅπερ μετὰ δύο ἔπι θὰ ἀντιπροσωπεύῃ τὴν τελευταῖαν ναυπηγικὴν λέξιν εἰς τοὺς τομεῖς τῆς ἀνέσεως καὶ τῆς πολυτελείας.

Τεραστία τεχνικὴ πρόσθιος συνετελέσθη κατὰ τὰ τελευταῖα 25 ἔτη, ἀφ' ὅσον είχε ναυπηγηθῆ τὸ «Νορμανδία» ἐπὶ τῆς ίδιας ἐσχάρας. 'Ολα τὰ ἐκατομμύρια τῶν στοιχείων, τὰ ὅποια συνθέτουν τὴν κατασκευὴν τοῦ σκάφους, προκατασκευάζονται εἰς παρακείμενα ἐργαστήσια, ἐνῷ οι σωληνώσεις, τὰ σύρματα, τὸ σύστημα κλιματισμοῦ καὶ τὰ ψυγεία ἐγκαθίστανται, ἐφ' ὅσον προχωρεῖ ἡ κατασκευὴ τοῦ σκάφους. 'Αποτέλεσμα : Τὸ βάρος τοῦ λάϊνερ «Φράνς», κατὰ τὴν καθέλκυσιν του, θὰ είναι 35.000 τόνων, ἐναντὶ 20.000 τόνων τῆς «Νορμανδίας» καὶ τὸ νέον πλοίον δένθεν θὰ είναι περισσότερον προχωρημένον πρὸς τὸ στάδιον τῆς ἀποπερατώσεώς του. Θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ τὸ «Φράνς» 2.000 ἐπιβατῶν, μὲ χρόνον διάπλου τοῦ 'Ατλαντικοῦ πέντε ημερῶν καὶ ταχύτητα 31 μιλλίων (ῆτοι, κατὰ δύο δύο ημέρας ὀλιγώτερον τῆς «Νορμανδίας»).



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

ας», θά έκτελη δέ 46 ταξίδια έτησίως, δυνάμενον νά μεταφέρη ένα σύνολον 92.000 έπιβατών, δύσους, δηλαδή, μετέφερον όμου τά δύο ύπερωκεάνια, τό «Λιμπερτέ» (μέ διάπλουν 6 ήμερών) και τό «Ιλ - ντε - Φράνς» (μέ διάπλουν 7 ήμερών). Έλπιζεται, ότι τό «Φράνς» θά συντονίση τά δρομολόγια του μέ τό «Ηνωμέναι Πολιτείαι», ώστε αι δύο αύταις «εναυαρχίδες» νά έξασφαλίσουν τακτικήν έβδομαδιαίαν γραμμήν.

Τό «Φράνς» θά διαθέτη δύο μόνον κατηγορίας θέσεων, πρώτην διά 500 έπιβατας και τουριστικήν διά 1500. Οι κατασκευασταί του ύποστριζουν, ότι τό μέγα μήκος τού σκάφους θά τό καταστήσῃ ίκανόν νά πλέη έπι τής κορυφής τριών κυμάτων, μειουμένου ούτω τού προνευτασμού εις τό άλλαξιστον, ένω και διατοιχισμός θά περιορισθή εις 2 μοίρας, χάρις εις δύο ζεύγη σταθερωτών. Θά έχη πλήρη έγκατάστασιν κλιματισμού και τό μεγαλύτερον και άρτιότερον θέατρον έπι πλοίου. Τό πρωστήριόν του σύστημα — ή παραγωγή άτμου — θά δύναται νά άντικατασταθῇ έν καιρῷ διά πυρηνικού άντιδραστήρος — θά άναπτυσσε δύναμιν 160.000 ιππων, μέ 8 μόνον λέθητας, έναντι 29 τής «Νορμανδίας» διά τήν αυτήν ιπποδύναμιν. Ή δύναμις αυτή θά καταστήσῃ τό «Φράνς» ίκανόν νά ταξιδεύῃ μέ ταχύτητα 31 μιλλίων τήν ώραν και μέ κατανάλωσιν καυσίμου κατά 40% μικρότεραν, άπο δημη έγρειάζετο ή «Νορμανδία», διά νά διατηρητά τήν ταχύτητα 29 μιλλίων.

ITALIA

Η ΑΠΕΡΓΙΑ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Συνεχίζεται ή άπο τριών έβδομάδων έκραγείσα άπεργια τών 'Ιταλών ιαυθεργατών, ήτις και προσέλαθεν έκτασιν και δύξητα ούδεποτε σημειωθείσαν μέχρι τούδε εις τήν παγκόσμιον ναυτίλιαν. Πλέον τών 140 πλοίων έτελουν έν ακίνησία τήν 25ην 'Ιουνίου και εις 160 έκαπομμύρια δολαρίων υπολογίζονται αι ζημιαί τών έπιχειρήσεων τακτικών γραμμών, δεδομένου ότι τά σκάφη των παρέμειναν έν ακίνησία εις οίσυς λιμένας έκρινε ή άπεργιακή έπιβροπή ότι έπρεπε νά τά κρατήσῃ, πλήρη έπιβατών. Τάς καθυστερήσεις τών έν λόγω έπιβατών και τάς άνωμαλίας τών ταξιδίων των ύπερεργών δεδομένου αι ένδιαφερόμεναι Ιταλικοί έταιροι. Άνεφερο, ότι ένα σύνολον 5000 έπιβατών άπεκλεισθή εις ξένους λιμένας, ένω και τά φορτία τών Ιταλικών πλοίων τακτικών γραμμών έξεφορτώθησαν εις ξένους λιμένας, μεταφορτώθηντα.

"TAGAROPULOS CORPORATION, COLON REPUBLIC OF PANAMA SHIP CHANDLERS

FRESH MEATS

FRESH FRUITS & VEGETABLES

CANNED FOOD & VEGETABLES

PASTEURISED MILK

ICE CREAM

JAMS

BUTTER

OILS & FATS

OLIVE OIL

GREEK OLIVES

SCOTCH WHISKIES

LIQUORS

WINES

METAXA'S COGNAC BRANDY

BOTRY'S BRANDY & WINES

PAINTS AND

DECK SUPPLIES

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Kattulas

"POSTAL ADDRESS AND TELEPHONE NUMBERS,

TAGAROPULOS, S.A.

BOX 443 COLON

TELEPHONES DAY. 1000
NIGHT 1003

INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S.A.

BOX 277

TELEPHONE 1315

TAGAROPULOS, S.A.
PANAMA CITY

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

INCLUSIVE

2638 Kcs.

HPA - 23

2738 Kcs.

(ON THE AIR DAILY, INCLUDING SUNDAYS)

PROMPT, 24 HOUR SERVICE WITH THE BEST PRICES IN PANAMA

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

κατόπιν έπι ξένων σκαφών διά νά μεταφερθούν εις τήν τελικόν των προορισμών. Καθολικόν αίτημα τών άπεργων ήτο ή αύξησης τής μισθοδοσίας των κατά 30%, οι δέ έφοπλισται προσέφερον αύξησην 8 έως 9% μόνον. Από κυβερνητικής αφ' έπειτα πλευράς έδηλωθη, ότι ούδεμία προσπάθεια διευθετήσεως θά καταδηλωθῇ, έταν προηγουμένως δὲν λυθῇ ή άπεργία. Έν τώ μεταξύ τέλους 'Ιουνίου δόλοκληρος ο Ιταλικός έμπορικός στόλος θά είχε παροπλισθῆ, συνεπεία τής άπεργίας, περιλαμβανομένων και τών τάνκερς. Σκάφη τινά έπροκειτο νά έπιταχθούν.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΤΟ ΛΑΤΙΝΕΡ "ΟΥΤΙΝΔΣΩΡ ΚΑΣΤΛ"

Μέ άναδοχον τήν δασιλογήτορα 'Ελισάβετ, καθειλκύσθη τήν 23ην 'Ιουνίου άπό τά ναυπηγεία Κάμμελ Λαίρντ, τού Μπίρκενχεντ, τό ύπερω-εάνιον «Ούνινσωρ Κάστλ», 38.000 τόν. γκρός. Πρόκειται περὶ τού μεγαλυτέρου σκάφους έξι δσων καθειλκύσθησαν άπό τήν έποχήν τού «Κοίνην 'Ελίζαμπετ» πρό 21 έτών. Τό νέον λάινερ, έπι τού δόποιαν ένεσωματώθησαν αι πλέον συγχρονοι τεχνικαί έφαρμογαί δι' έπιβατηγά σκάφη, θά κοστίσῃ 10 έκαπομμύρια λιρών. "Έχει μήκος 783 ποδῶν και 92 πλάτος, μέ μεταφορικήν ίκανότητα διά 250 έπιβάτας πρώτης θέσεως και 600 τουριστικής. Κάθε διαμέρισμα α' θέσεως θά έχη και ιδιαίτερον λουτρόν. Πλήρης έγκατάστασιν κλιματισμού θά διακλαδούνται εις δόλοκληρον τό σκάφος, περιλαμβανομένων και τών διαμερισμάτων τού πληρώματος.

ΤΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Μολονότι ή άπόφασις τής «Κιούνιαρ Λάιν» νά ναυπηγήσῃ σούπερλάινερ τών 80.000 τόνων γκρός έξέπληξε πολλούς—οι έφοπλισται και οι τεχνικοί δάμενον τό σκάφος τών 60.000 τ., κατ' άνωτανον δρίσιν—ή τάσις αυτή έν τούτοις είναι σύμφωνος μέ τήν γραμμήν, τήν δόποιαν άκολουθων αι μεταπολεμικαί έξελιξεις εις τά έπιβατηγά πλοῖα γραμμής γενικώς και Ιδιαιτέρως εις τά βρεταννικά τοιαυτά. Αρκετά έν προκειμένω είναι τά πρόσφατα παραδείγματα. Ούτω, τό νέον λάινερ τής «Π. και Ο.», τό «Καμπέρρα», χωρητικότητος 45.000 τ. γκρός, θά άντικαταστήσῃ δύο ύπερωκεάνια ναυπηγήσεων τό 1931, έχοντα δέ χωρητικότητα 22.200 και 22.500 τόνων γκρός. Τά τρία λάινερς τής «Ρούα-

γιαλ Μαίη»—τὰ «Αμαζών», «Αραγκόν» καὶ «Άρλάντζας τῶν 20.000 τ. γκρός ἔκαστον—θὰ διαδεχθοῦν τέσσαρα λάτινες τῆς κλάσεως «Χάδιλαντ» 14.200 τ. γκρός, τῆς «Ορίανα 40.000 τ. γκρός, τῆς «Ορίεντ Λάΐν», θὰ ἀντικαταστήσῃ δύο σκάφη, ἵν τῶν 20.100 καὶ 1935, ἐνῷ καὶ ἡ «Γιούνιον Κάσλ» ἀντικαθιστᾶ τὰ υπάρχοντα ὄκτὼ ταχυδρομικά σκάφη τῆς μὲ ἐπτὰ μεγαλύτερα καὶ ταχύτερα. «Άρκετά ἐπίσης παραδείγματα δύνανται νὰ δοθοῦν καὶ διὰ ζένας ἑταῖριας.

Διάφοροι λόγοι συντρέχουν ὑπὲρ τῆς τάσεως πρὸς μεγάλα πλοῖα, ὁ δ' ἐξ αὐτῶν κυριώτερος ἀναφέρεται εἰς δύο προβλήματα ἀφορῶντα τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν: Αἱ αὐξανόμεναι δαπάναι, δηλαδή, καὶ ἡ ἀνάγκη ἔξασφαλίσεως περισσοτέρων ἐσόδων. Οἱ κατέντεροι τρόποι ἐπιτεύξεως τοῦ δευτέρου ἔγκειται εἰς τὴν μείωσιν τοῦ κόστους κεφαλαίου κατὰ μεταφερόντων ἐπιβάτην, γεγονὸς δυνάμενον νὰ πραγματοποιηθῇ μόνον ἂν αὐξηθῇ ἡ ταχύτης εἰς τοιούτον ἐπίπεδον, ὥστε νὰ μειωθῇ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀπαιτουμένων λάτινες διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν ὠρισμένης συχνότητος δρομολογίων. Διὰ νὰ αὐξηθῇ ἡ ταχύτης οἰκονομικῶς, πρέπει νὰ μεγαλώσῃ τὸ μῆκος τοῦ πλοίου, διόπει ἔχει ὡς συνέπειαν τὴν ἐπαύξησιν τοῦ μεγέθους του. «Οσον μεγαλύτερον εἶναι τὸ πλοίον, τόσον εύρυτερον, ἀπὸ τεχνικῆς πλευρᾶς, υφίσταται στάδιον ἀποδοχῆς τοῦ μεγίστου όρου πλάτους καὶ ὑψους, ἄτινα καὶ τὴν σειράν των καταλήγουν νὰ ἀποδῶσουν τὸ μέγιστον δρίον τῆς μεταφορικῆς ἰκανότητος εἰς ἐπιβάτας.

Ἄπαιτεῖται, δῆμας, ὅπως ἐν τούτῳ τηρηθῇ χαμηλὸν τὸ ὄφος τοῦ κόστους, καθόδον τὸ ἐν λόγῳ θέμα εἶναι συνυφασμένον μὲ ἔτερον πρόβλημα: Τὸ τοῦ ἀεροπορικοῦ συγγενιασμοῦ. Οἱ Βρετανοί πλοιοκτῆται εἶναι ὑποχρεωμένοι ν' ἀντιμετωπίζουν συναγωνισμὸν ἀπὸ μέρους ζένων πλοίων, πολλὰ τῶν ὅποιων ναυπηγοῦνται καὶ, εἰς τινας περιπτώσεις, τρούνται ἐκέμεταλλεύει διὰ σημαντικῶν ἐπιχορηγησέων. Η ἀπειλὴ ἐπίστησ τοῦ ἀεροπορικοῦ συγγενιασμοῦ, οὐδέποτε ἀλλού εἶναι ἐμφανεστέρα, δύσον εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικόν, δηλαδή, εἰς τὴν πλέον πολυσύχναστον καὶ πλουσιωτέραν διηπειρωτικὴν γραμμὴν δι' ἐπιβάτας. Κατὰ τὰ ὄλιγα προσεχῆ ἔτη ἡ κατάστασις εἰς τὴν γραμμὴν ταύτην θὰ φθάσῃ εἰς κρίσιμον στάδιον. Μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1952 καὶ 1958, ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπερατλαντικῶν ταξιδιωτῶν ἐπειδειστῶν αὐξησιν 70%, ὡς ἔγγιστα, φάσας τὰ 2.1 ἑκατομμύρια ἐπιβατῶν. Κατὰ τὸ αὐτὸ δῆμας χρονικὸν διάστημα αἱ ἀεροπορικαὶ μεταφοραὶ ἐνεφάνισαν αὐξησιν 170% καὶ πλέον, ἔναντι 14% μόνον τῶν διὰ θαλάσσης. Τὰ δεδουλεύα, ἐξ ἀλλου, τοῦ παρελθόντος ἔτους, ὅποτε διὰ πρώτην φοράν μετὰ τὸν πόλεμον ὁ ἀριθμὸς τῶν διὰ θαλάσσης ἐπιβατῶν ἐσημείωσε μείωσιν, φέρουν τὰς ἀεροπορικὰς ἑταῖριας ἡγουμένας εἰς τὴν καθιέρωσιν ὑποτιμημένων ναύλων διὰ τὰς ταυριστικὰς θέσεις.

Συντόμως, ὡς φαίνεται, αἱ ἀεροπορικαὶ ἑταῖρια θὰ ἀναγκασθοῦν νὰ μειώσουν τὰ εἰσιτήριά των, ἵν πρόκειται νὰ χρησιμοποιήσουν κατὰ τὸν ἀποδοτικότερον τρόπον τὸν ἐκτεταμένον ἐφοδιασμὸν τῶν μὲ ἀεριοπρωθύμενα, ἄτινα ἔχουν ὑπὸ παραγγελίαν. Τούτο, ἐν τῇ πραγματικότητι, συνθέτει μίαν μεγάλην ἀπειλὴν διὰ τὰς ναυτιλιακὰς ἑταῖριας, διὰ τὰς ὅποιας θὰ καταστῇ ὀδύνατον νὰ ἀποδυθοῦν εἰς ἄγωνα περικοπῆς τῶν ναύλων. Σημαντικὸν εἶναι τὸ γεγονός, διό πολλοὶ πλοιοκτῆται φρονοῦν, διτὶ ἡ σωτηρία τῶν ἔγκειται εἰς τὴν προσφορὰν ὑπερωκεανῶν μιᾶς μόνου θέσεως ἡ πλοίων των ταυριστικῆς κατηγορίας, τηρούμενων οὕτω τῶν ναύλων διὰ τὸ ταξιδιωτικόν κοινόν εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα.

Ἐπτὰ ναυτικαὶ ἑταῖρια, ἔργαζομεναι εἰς προγραμματισμένας γραμμὰς ἐπιβατῶν τοῦ Βόρειον Ἀτλαντικοῦ, διατηροῦν ἀκόμη τὴν iεραρχίαν τῶν τριῶν θέσεων. Μεταξὺ τῶν πρώτων ἐξ αὐτῶν εἶναι ἡ «Κιούναρ Λάΐν» καὶ ἡ ἀμερικανικὴ «Γιουνάϊτεντ Στέπτεν Λάΐν». Η «Κιούναρ» πρόκειται νὰ ἀναγγείλῃ πόσους ἐπιβάτες τὸ νέον ὑπερωκεανὸν τῆς καὶ κατὰ ποιας ἀναλογίας θέσεων. «Ἄναποφασισθῆ ἡ κατάργησις τῆς τρίτης θέσεως, τότε διὰ τὸ «Κούην Μαίρη» λ.χ. χρησιμοποιούμενος χώρος διὰ κοινοχρήστους αἰθούσας τῆς ἐν λόγῳ θέσεως, θὰ διατεθῇ πρὸς ἐπαύξησιν τῶν κοινοχρήστων χώρων τῆς πρώτης θέσεως καὶ τῆς τουριστικῆς ἡ — ἀναμφιδόλως — διὸ πρόσθετα ἐνδιαιτήματα. Τὸ πλοίον τῶν τριῶν θέσεων ἀπαιτεῖ τὴν Σπατάνην ἐγκαταστάσεως τριῶν σειρῶν μπάρ κλπ. Πολλοὶ εὑρωπαῖοι πλοιοκτῆται φρονοῦν, διτὶ περισσότερον κοινόν, προκισμένον μὲ πνεύμα ταξιδίου, ἀνδος τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου καὶ μεγαλυτέρα δλοκλήρωσις κοινοτήτων καὶ τάξεων, ἀπαιτεῖ καὶ ριζική μεταβολὴν τῶν τύπων τῶν πλοίων. Δὲν ἐπιθυμοῦν οἱ ἐν λόγῳ πλοιοκτῆται νὰ ἴδουν τὸ λάτινερ εἰς τὴν ὑποσθισθαλακὴν τοῦ συτῆματος τῶν ἐπιβατηγῶν θέσεων.

Κατὰ τὸν ἀρξάμενον μῆνα Ιούλιον εἰσέρχεται εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βόρειον Ἀτλαντικοῦ λάτινερ «Μπρέμεν» (πρώτων γαλλικὸν «Παστέρ») χωρητικότητος 32.000 τόνων γκρός καὶ μεταφορικῆς ἰκανότητος 1200 ἐπιβατῶν εἰς δύο κατηγορίας θέσεων, ἢτοι 300 πρώτης καὶ 900 τουριστικῆς. Τὸν Σεπτέμβριον θὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ δλανδικὸν λάτινερ «Ρόττερνταμ» 38.000 τόν. γκρός, μὲ ἰκανότητα μεταφορᾶς 500 ἐπιβατῶν πρώτης θέσεως καὶ 900 τουριστικῆς. «Ἐπίσης, τὸ ὑπὸ λιθεριανή σημαίαν «Βικτωρίας» (πρώτων «Ντανόνταρ Κάσλ») 15.000 τόν. γκρός, διασκευαζόμενον ἢδη εἰς τὴν «Ολλανδίαν, θὰ ἔχῃ μεταφορικής ἰκανότητα δι' 800 ἐπιβάτας τουριστικῆς θέσεως. «Ἔτερα λάτινερ τουριστικῆς θέσεως, τεθέντα τελευταίως ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικόν, εἶναι τὸ δλανδικὸν «Στάτενταμ» 24.000 τόν. γκρός, μὲ διαμερίσματα δι' 84 ἐπιβάτας πρώτης θέσεως καὶ 867 τουριστικῆς, τὸ νορβηγικὸν «Μπέργκενσφιορδ» 18.700 τόν. γκρός, μὲ δυνατότητα δι' 122 ἐπιβάτας α'. Θέσεως καὶ 752 τουριστικῆς, τὸ σουηδικὸν «Γκρίπσοχολμ» 23.100 τόν. γκρός, μὲ θέσεις 150 πρώτης καὶ 692 τουριστικῆς, τὸ ἀμερικανικὸν «Άτλαντικ» 14.100 τόν. γκρός, μὲ

θέσεις 40 πρώτης καὶ 860 τουριστικῆς, τὸ γερμανικὸν «Βερολίνον 18.600 τόν. γκρός, μὲ θέσεις 251 πρώτης καὶ 725 τουριστικῆς, τὸ «Χανσεάτικ» 30.000 τόν. γκρός, μὲ θέσεις 85 πρώτης καὶ 1170 τουριστικῆς καὶ τὸ «Έπτα Θάλασσαι» 12.500 τόν. γκρός, μὲ ίκανότητα 20 ἐπιβατῶν α'. Θέσεως καὶ 984 τουριστικῆς.

Ἡ κυριώτερα ἀπάντησις τῶν βρετανικῶν ἔταιριων τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ εἰς τὴν ἐντυπωσιακὴν αὐτὴν παράταξιν τῶν ζένων λάτινερ. δίδεται ἀπό τὴν «Κιούναρ Λάΐν» καὶ ἀπό τὴν «Κανέντιαν Πασίφικ». Ἡ «Κιούναρ» διαθέτει τέσσαρα ὑπερωκεανά τῶν 22.000 τόν. γκρός, ἀπεινα ἐξυπηρετοῦν τὴν πρὸς τὸν Καναδάν γραμμὴν καὶ τῶν ὅποιων ὁ χώρος δι' ἐπιβάτας τῆς τουριστικῆς θέσεως εἶναι διὰ τὰ δύο πλοῖα ὄκτακις μεγαλύτερος καὶ διὰ τὰ ἔπειτα δύο πεντάκις μεγαλύτερος, ἔναντι τοῦ διατιθέμενου χώρου δι' ἐπιβάτας πρώτης θέσεως. Ἡ «Κανέντιαν Πασίφικ» ἀφ' ἐπέρου, διαθέτει τὰ ὑπερωκεανὰ «Άυτοκράτειρα τῆς Βρετανίας» καὶ «Άυτοκράτειρα τῆς Αγγλίας» 25.000 τόν. γκρός, εκστασον, μὲ ἐνδιαιτήματα δι' 160 ἐπιβάτας α'. Θέσεως καὶ 900 περίπου τουριστικῆς. «Ἔνα τρίτον λάτινερ τῆς ίδιας ἑταῖρίας, ἐλαφρῶς μεγαλύτερον καὶ τελούν ἡδη ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Τάιν, εἰνε πιθανὸν νὰ περιλάβῃ καὶ αὐτὸ περισσότερον προσφέρει τοῦ Κόσμου, τὰ 7 ἐπεισυνέθνη-

ΤΑ ΛΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΙΣ ΑΓ. ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΝ

Αὐξάνουν αἱ ἀνησυχίαι τῶν ναυτιλιακῶν καὶ τῶν θαλασσασφαλιστικῶν κύκλων διὰ τὰ πληθυνόμενα ἀτυχήματα σκαφῶν εἰς τὴν νέαν διώρυγα τοῦ Αγίου Λαυρεντίου. Πάντως, καλῶς πληροφορημέναι πηγαὶ θεωροῦν ἀπίθανον πρὸς τὸ παρὸν μίαν ἀνατίμησιν τῶν ἀσφαλιστρῶν. «Ἐκπρόσωπος ἀσφαλιστικῆς ἑταῖρίας ἐδήλωσεν, διτὶ ἐπὶ 21 ἀναγγελθέντων ἐν μιᾷ ἡμέρᾳ ἀτυχημάτων ἀπὸ ὅλον τὸν Κόσμον, τὰ 7 ἐπεισυνέθνη-

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

σαν εις "Αγιον Λαυρέντιον. Ύπηγοντο ταῦτα εἰς δλας τὰς κατηγορίας, ἀπὸ ἑλλαφράς προσκρούσεις ἐπὶ τῶν κρηπιδοτοῖχων τῶν ὑδατοφρακτῶν καὶ τῶν προστριβῶν ἐπὶ τοῦ βυθοῦ τοῦ ποταμοῦ, μέχρι τῆς προσαράξεως τοῦ ὠκεανοπόρου φορτηγοῦ «Ἀνδρόρας πλησίον τῆς Μασσίνα N.Y., ἥτις καὶ προεκάλεσε μεγάλας ζημιάς. Ἐτερος ἐκπρόσωπος ἀσφαλιστικοῦ Οἴκου ἐτόνισεν, ὅτι τινὰ ἐκ τῶν ἀτυχημάτων προήλθον, ὡς ὑποτίθεται, ἐπὶ τῆς παρατηρηθείσης συμφορῆσως σκαφῶν εἰς τὰ περιωρισμένα ὄρθα τῆς θαλασσίας ταύτης ὅφειλόμενα εἰς ἔλευψιν πείρας τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν πληρωμάτων εἰς τὰ ἐν λόγῳ ὄρθα. Ό αριθμός, ὅμως, τῶν ἀτυχημάτων ἦτο ἀνώτερος τοῦ ἀρχικῶς ἀναμενομένου.

Οἱ ἀσφαλισταὶ τηροῦν, πρὸς τὸ παρόν, συντηρητικὴν στάσιν ἔναντι τῶν ἀτυχημάτων εἰς τὴν ρηθεῖσαν διώρυγα καὶ δὲν θεωροῦν πιθανήν μίαν αὐξησιν τῶν ἀσφαλιστρῶν ἐντὸς συντόμου χρονικοῦ διαστήματος. «Ἐν τούτοις, ἀν τὰ ἀτυχημάτα αὐξηθοῦν, θὰ ἀντιμετωπίσουν οὗτοι τὴν κατάστασιν, αὐξάνοντες τὰ ἀσφαλιστρα. Πιστεύεται, ὅτι μὲ τὴν κτῆσιν μεγαλυτέρας πείρας ἐκ μέρους τῶν πλοιάρχων ἐπὶ τῶν περιωρισμένων ὄρθα τῆς νέας ὅδου, εἶναι δυνατὸν τὸ ποσοστὸν τῶν ἀτυχημάτων νὰ μειωθῇ.

"Ἄλλος ἀσφαλιστῆς ὑπέδειξεν, ὅτι ἐπρέπει νὰ θλέπωμεν τὴν εἰκόνα μακρᾶς ἐμβελείας, μᾶλλον καὶ οὐχὶ τὰς πρώτας περιπτώσεις. Οἱ περισσότεροι ἔχοντες τῶν ἀσφαλιστῶν πιστεύουμεν, ὅτι δὲν θὰ παρέλθῃ πολὺς καιρὸς καὶ ἡ ναυσιπλοΐα διὰ τῆς νέας ταύτης ὅδου θὰ καταστῇ ἡ ἀσφαλεστέρα τοῦ Κόσμου. Τοῦτο εἶναι δυνατὸν νὰ πραγματοποιηθῇ ἐντὸς δύο ή τριῶν ἑτῶν, ὅπότε πλοιάρχοι καὶ πληρώματα θὰ ἔχουν ἀποκτήσει ίκανην πείραν». Τὸν μακρὸν κατάλογον τῶν ἀτυχημάτων ἀποδίδει ὁ ἐν λόγῳ ἀσφαλιστῆς καὶ εἰς ἄλλας αἰτίας, ὡς, λ. χ., τὴν ἀντί-

μετώπιστον δυσμενῶν κατηρικῶν συνθηκῶν, εἰς τὰς ὅποιας δὲν εἶναι ἔθισμένοι οἱ διαπλέοντες τὴν διώρυγα ναυτίλοι, εἰς τὰς ρεύματα τῶν ποταμῶν καὶ λιμνῶν καὶ εἰς τὴν ἔλευψιν ἐπαρκούς ἀριθμού πλοηγῶν, λόγω τῆς παρατηρηθείσης γειγάλης συρροής πλοίων. Ἐτόνισεν, ἐν συνεχείᾳ, ὁ αὐτὸς ἀσφαλιστῆς, ὅτι μέχρι τοῦ τρέχους ἔτους αἱ ὠκεάνιοι μεταφοραὶ εἰς τὸν "Αγιον Λαυρέντιον καὶ τὰς Μεγάλας Λίμνας ἡσαν περιωρισμέναι εἰς μικρὰ σκάφα καὶ τὰ ἀτυχημάτα ἡσαν σημαντικῶς δίλγα. 'Ομολογοῦν, ἀφ' ἑτέρου, οἱ ἀσφαλισταὶ, ὅτι δὲλα τὰ ἀτυχημάτα εἰς τὴν νέαν ὄδον δὲν ἀναφέρονται εἰς ὠκεανοπόρα σκάφη. Πολλὰ συνέδοσαν εἰς πλοῖα τῶν Μεγάλων Λιμνῶν, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα εἶναι ἔσοικειωμένα μὲ τὴν ἔκει ναυσιπλοΐαν, καθ' οἷον βαθμὸν τὰ πληρώματα τῶν ὠκεανοπόρων εἶναι ἔμπειρα διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν εἰς ἀνοικτὰς θαλάσσας. Ἐπιπροσθέτως, μέχρι τῆς ἐνάρξεως λειτουργίας τῆς νέας ὅδου, κατ' Ἀπρίλιον ἐ. ἔ. τὸ φορτηγά τῆς ἐνδοχώρας διέπλεον μικρὸν μόνον τῆμα τοῦ ποταμοῦ 'Αγιον Λαυρέντιον, τὸ δὲ κύριον μέρος τοῦ διάπλου περιωρίζετο εἰς πλοῖα μήκους οὐχὶ μεγαλυτέρου τῶν 250 ποδῶν.

Ο ΝΑΥΛΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΜΑΪΟΥ

"Ο παρὰ τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», τοῦ Λουδίνου, καταρτιζόμενος ναυλάριθμος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν εἰς λίρας 'Αγγλίας συναπτομένων ναυλώσεων, ἐστομείωσε κατὰ τὸν μῆνα Μάιον διὰ μὲν τὰ ἀπλὰ ταξίδια μείσων κατὰ 4 μονάδας, φθάσας εἰς τὰ 64.6 (ἐναντὶ 68.6 τοῦ μηνὸς 'Απριλίου), διὰ δὲ τὰς χρονοναυλώσεις αὐξησιν κατὰ 3.9 μονάδας, διακυμανθεὶς εἰς τὰ 56.7 (ἐναντὶ 52.8) τοῦ προηγούμενου μηνός. 'Η πορεία ἀφ' ἑτέρου τοῦ ναυλαριθμοῦ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος (μὲ βάσιν 100 τοῦ ἔτους 1952), ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὰ δύο προηγούμενα ἔτη, δείκνυται ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα:

	1957	1958	1959			
ΜΗΝΕΣ	Ταξ.	Τ. τσ.	Ταξ.	Τ. τσ.	Ταξ.	Τ. τσ.
'Ιανουάριος	173.7	216.3	64.9	61.1	70.3	53.1
Φεδρουάριος	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	—	68.6	52.8
Μάϊος	116.6	117.9	64.6	—	64.6	56.7
'Ιούνιος	109.9	111.8	66.5	50.6	—	—
'Ιούλιος	101.9	93.8	66.6	60.1	—	—
Αὔγουστος	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 ἐτήσιος: ..	112.7	120.2	67.1	55.5	—	—

"Ο δείκτης ἀφ' ἑτέρου δι' ἔκστοτον εἰδος φορτίου, ἐκ τῶν ὅποιοι καὶ ἐμφαίνεται ἡ σημειωθείσα ἐπὶ τῶν φορτίων διακύμανσις, ἐνεφάνισε κατὰ τοὺς τελευταίους ἔξι μῆνας τὴν κάτωθι πορείαν:

ΕΙΔΗ	1958	1959				
Δεκ.	'Ιαν.	Φεβρ.	Μάρτ.	'Απρ.	Μάϊος	
Γαιάνθρακες	57.7	53.8	61.9	47.6	53.0	57.0
Γεννήματα	74.7	72.1	64.0	65.3	68.4	65.0
Ζαχάρεις	104.5	79.2	81.9	78.4	82.6	—
Μεταλλεύματα	73.1	71.3	69.6	71.1	67.7	—
Λιπτάσματα	74.4	—	55.9	55.9	—	—
Ξυλεία	—	79.3	77.8	72.7	78.5	70.1
Φυτικά ίνες	66.3	65.8	68.6	69.0	67.0	69.3
Μέσος δείκτης: ..	74.6	70.3	68.2	65.1	68.6	64.6

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

Τὸ πρόγραμμα ἀναπτύξεως τοῦ σοδιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου προβλέπει τὴν προσθήκην νέων φορτηγῶν, τοῦ μεγέθους τῶν 13.400 τόνων d.w., ἐφωδιασμένων μὲ ἀτμοστροβίλους, δεξαμενοπλοίων τῶν 25.000 τόνων d.w., πλοιών-ψυγείων διὰ τὴν μεταφορὰν εύπαθων φορτίων, ἀποκινήτων παγιθραυστικῶν τῆς κλάσεως «Λένιν» καὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων μεταφορικῆς ικανότητος 150 ἔως 700 ἐπιβατῶν. Διὰ τὸν στόλον τῆς Μαύρης Θαλάσσης προβλέπονται πολλαὶ μονάδες τῶν 6.300 τόνων, τελούσαις ἡδη ὑπὸ κατασκευὴν καὶ προορίζομεναι νὰ ἔχουνται προστατευόμενα γαιανθράκων καὶ μεταλλεύματων. Αἱ αὐτόματοι μηχανικοὶ τῶν ἐγκαταστάσεων θὰ ἐπιτρέπουν — κατὰ τοὺς ράσους τεχνικούς — μίαν κατὰ 50% οἰκονομίαν τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως. 'Εφέτος, εἰς τοὺς στόλους τῆς Βαλτικῆς, τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τῆς Κασπίας θὰ προστεθοῦν δηζελοκίνητα σκάφη τῶν 8.000 τόνων, τοῦ τύπου «Αρχαγγέλσκ» καὶ τῶν 4.000 τόνων, τοῦ τύπου «Αντιτζάν».

"ΠΗΓΑΣΟΣ,"

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΤΗΛΕΦ. 471.670 & 471.763

ΤΗΛ. ΔΙΕΤΟ.: "ΝΑΥΠΗΓΑΣΟΣ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

Serving
ship and owner



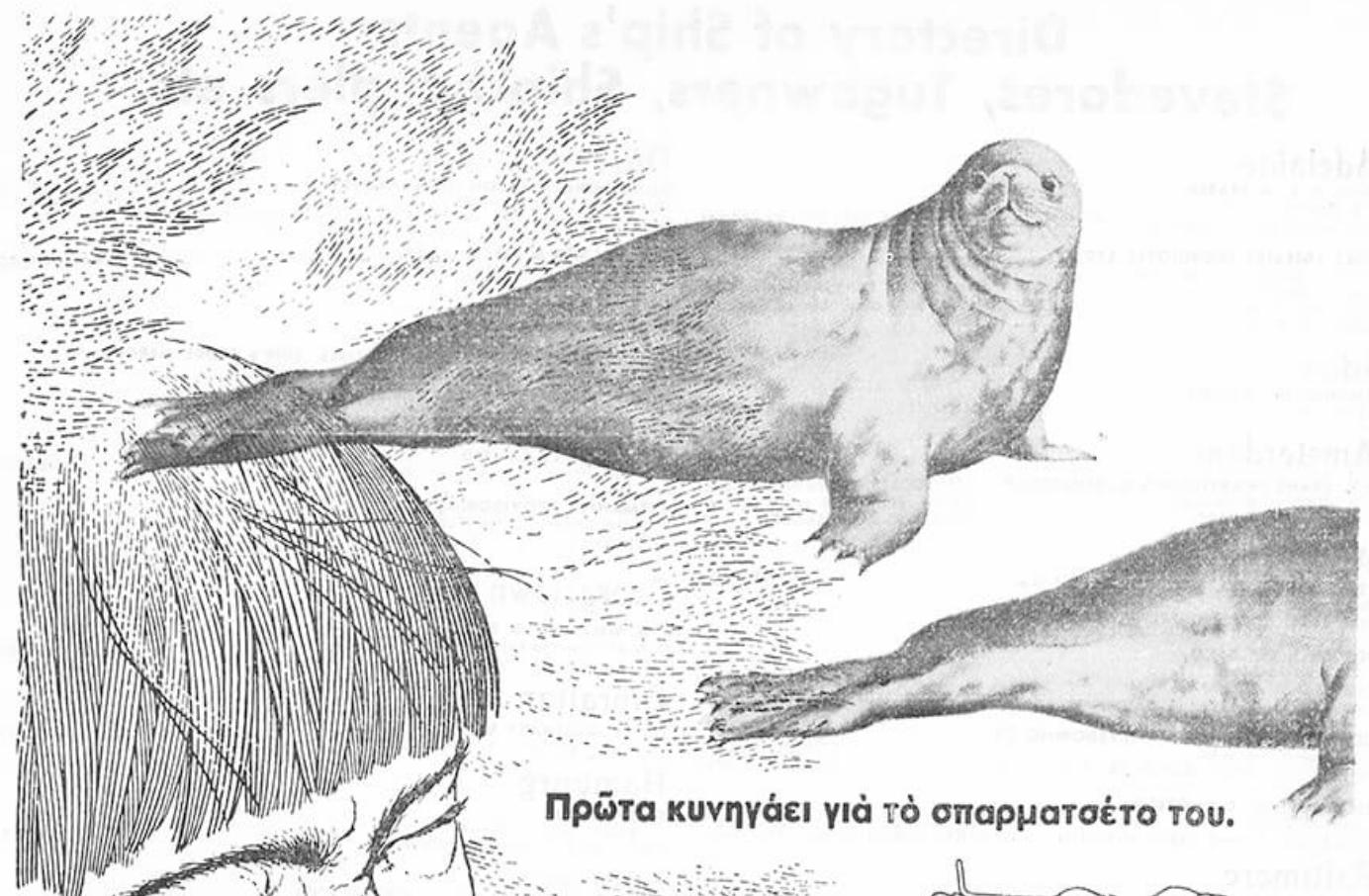
LAMBERT BROTHERS
LIMITED

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 8070)



Πρώτα κυνηγάει γιά τὸ σπαρματσέτο του.



Ο Έσκυμως ξεσπάται από τό λίπος τῆς φώκιας γιά τὴν θέρμανοι του, τὸν φωτισμό του καὶ τὸ μαγείρεμά του. Χωρὶς τὴν φώκια δὲν θὰ είχε έπιζησει στὶς συνθῆκες τοῦ περιβάλλοντός του.

Ἐπίδομαι τῶν σενθητῶν τοῦ πεψιβάλλοντος ὑφίσταται ἐπίσης καὶ τὰ μηχανήματα τοῦ πλοίου. Ὁ δέρας ποὺ ἀπορροφοῦν οἱ μηχανὲς ἔχει διαβρωτικὲς ίδιότητες καὶ τὰ μηχανήματα τοῦ καταστρώματος πρέπει ν' ἀνθέξουν στὴν ἀμεση προσβολὴ τῆς θάλασσας. Ἡ προστασία ἐναντίον τῆς διαβρωσεως είναι ἀποστολὴ καὶ δοκειά τῶν Λιπαντικῶν Θαλάσσης **BP ENERGOL**. Κάθε ὁροπέλαιο η γράσσω τῆς σειρᾶς τῶν Λιπαντικῶν Θαλάσσης **BP ENERGOL** ἀνταπογίνεται καὶ σὲ μιὰ εἰδικὴ ἀνάγκη καὶ είναι τὸ ἐπίτευγμα συνεχοῦς ἐρεύνης τῶν πιὸ ποιηγμένον ἐπιστημονικῶν Πειδαματικῶν Ἔργαστησιών τῆς Βιομηχανίας τοῦ Πετρελαίου.



MARINE LUBRICATION

BP ΕΛΛΑΣΟΣ ΛΙΜΙΤΕΔ

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

Adelaide

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

PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD.
Tolley's Buildings Lipson Street
Tele: J. 15821 J. 1713
After Hours J. 6869
Cables «PORTADPROV»

Aden

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

Amsterdam

N.Y. FRANS SWARTHOUW'S HAVENBEDRIJF
Tele: 41860 Binnenkant 47
Cables: «FRANSSWART»

Antwerp

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

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

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

STEVEDORING CO. GYLSEN

Rue de Genes 7.
Tele: 31.09.64 (5 lines) Cables «GYLSEN»

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»

Baltimore

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

SHIP FITTERS

THOR NILSEN

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

BASTE & LANGE

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

HAMBURG

JAMES MOLINAR LTD.

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

HULL

P. E. HOLLAND, LTD.

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

HUMBER STEVEDORING CO. LTD.

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

KARACHI

COWASJEE & SONS

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

LIVERPOOL

REA LIMITED

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

London

A. E. SHEPPARD & CO. LTD.

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

LOURENCO MARQUES

VITORIA LIMITADA

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

N. KASSIMATIS

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

MADRAS & COAST PORTS

N. SELVARAJALOU CHETTY & CO

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

INDO-BRITISH CORPORATION

334, Thambu Chetty Street
Tel. C/o 3090 and 61168 - Cables: «JETROY»

CEUTA

MARANTINIS (CEUTA) LTD.

Auelle Cananero Dato,
Meph. 3448 & 1268 Mail: Box 96 Cables: «AMARANTINI»

COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS

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

DAKAR

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

DUNKIRK

SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES

7, Quai Freycinet Tel. Dunkirk Cables: 1971

JOKELSON & HANDSAEM

18, Place des Nations
Tele: 7825 Cables OKELSON»

STEVEDORES AND CONTRACTORS

TRAVINDUS, STEVEDORES

STEVEDORES

SHIPPING, CLEARING AND TRAVEL AGENTS

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

220224 POIND ROAD DURBAN
Cables: «ROULETTE»

FINLAND

ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES, SHIP'S STORE MERCHANTS

MEMBERS AT ALL PORTS

FREMANTLE

NICHOLLS PTY LIMITED

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

FREMANTLE PROVIDORING CO. PTY. LTD.

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

GEOGETOWN (Dem)

S. R. WILTSHIRE & SONS.

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

GIBRALTAR

JAMES MOLINAR LTD.

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

HAMBURG

THOR NILSEN

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

BASTE & LANGE

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

HULL

P. E. HOLLAND, LTD.

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

HUMBER STEVEDORING CO. LTD.

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

KARACHI

COWASJEE & SONS

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

LIVERPOOL

REA LIMITED

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

London

A. E. SHEPPARD & CO. LTD.

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

LOURENCO MARQUES

VITORIA LIMITADA

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

N. KASSIMATIS

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

MADRAS & COAST PORTS

N. SELVARAJALOU CHETTY & CO

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

INDO-BRITISH CORPORATION

334, Thambu Chetty Street
Tel. C/o 3090 and 61168 - Cables: «JETROY»

CEUTA

MARANTINIS (CEUTA) LTD.

Auelle Cananero Dato,
Meph. 3448 & 1268 Mail: Box 96 Cables: «AMARANTINI»

COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS

PORTLAND STEVEDORING CO.

1732, N.W. Quimby Street Portland Ore
Cables «PORTSTEVE», Telephone Broadway 5497

DAKAR

SOCOMAR,

Tele: 108 21 Brd Pinet Laprade Cables «OVERALL»

DUNKIRK

SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES

7, Quai Freycinet Tel. Dunkirk Cables: 1971

JOKELSON & HANDSAEM

18, Place des Nations
Tele: 7825 Cables OKELSON»

STEVEDORES AND CONTRACTORS

TRAVINDUS, STEVEDORES

STEVEDORES

SHIPPING, CLEARING AND TRAVEL AGENTS

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

220224 POIND ROAD DURBAN
Cables: «ROULETTE»

FINLAND

ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES, SHIP'S STORE MERCHANTS

MEMBERS AT ALL PORTS

FREMANTLE

NICHOLLS PTY LIMITED

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

FREMANTLE PROVIDORING CO. PTY. LTD.

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

GEOGETOWN (Dem)

S. R. WILTSHIRE & SONS.

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

GIBRALTAR

JAMES MOLINAR LTD.

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

HAMBURG

THOR NILSEN

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

BASTE & LANGE

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

HULL

P. E. HOLLAND, LTD.

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

HUMBER STEVEDORING CO. LTD.

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

KARACHI

COWASJEE & SONS

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

LIVERPOOL

REA LIMITED

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

London

A. E. SHEPPARD & CO. LTD.

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

LOURENCO MARQUES

VITORIA LIMITADA

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

N. KASSIMATIS

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

MADRAS & COAST PORTS

N. SELVARAJALOU CHETTY & CO

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

INDO-BRITISH CORPORATION

334, Thambu Chetty Street
Tel. C/o 3090 and 61168 - Cables: «JETROY»

CEUTA

MARANTINIS (CEUTA) LTD.

Auelle Cananero Dato,
Meph. 3448 & 1268 Mail: Box 96 Cables: «AMARANTINI»

COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS

PORTLAND STEVEDORING CO.

1732, N.W. Quimby Street Portland Ore
Cables «PORTSTEVE», Telephone Broadway 5497

DAKAR

SOCOMAR,

Tele: 108 21 Brd Pinet Laprade Cables «OVERALL»

DUNKIRK

SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES

7, Quai Freycinet Tel. Dunkirk Cables: 1971

JOKELSON & HANDSAEM

18, Place des Nations
Tele: 7825 Cables OKELSON»

STEVEDORES AND CONTRACTORS

TRAVINDUS, STEVEDORES

STEVEDORES

SHIPPING, CLEARING AND TRAVEL AGENTS

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

220224 POIND ROAD DURBAN
Cables: «ROULETTE»

FINLAND

ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES, SHIP'S STORE MERCHANTS

MEMBERS AT ALL PORTS

FREMANTLE

NICHOLLS PTY LIMITED

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

FREMANTLE PROVIDORING CO. PTY. LTD.

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

GEOGETOWN (Dem)

S. R. WILTSHIRE & SONS.

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

GIBRALTAR

JAMES MOLINAR LTD.

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

HAMBURG

THOR NILSEN

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

BASTE & LANGE

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣΙ ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΟ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:
ΟΙ Κ.Κ. A. E. SHEPPARD & CO. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE
BEVIS MARKS TELEPHONES: ANENUE 2671/2 LONDON E.C. 3

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΚΑΤΙΝΑ ΕΝΑΝΤΙ ΠΛΟΙΩΝ

Μετά την άποτυχίαν των διαπραγματεύσεων διὰ την έναντι καπνών παραγγελίαν εἰς Πορτογαλίαν πλοίων έπιβατηγών, νέαι σχετικά πρότασεις υπεβλήθησαν από μέρους του κ. 'Αλεξ. Μιχοπούλου, τέως άρχιμηχανικού του B.N. διευθύνοντος ήδη την έν Λονδίνων Maritime Technical Administration Ltd. Προτείνεται η ἐπ' ἀνταλλαγή καπνών ναυπήγησης έπιβατηγών εἰς την Φινλανδίαν καὶ την 'Ολλανδίαν.

Προσφέρονται οι ένδιαφέροντες νάντιαράσουν καπνών ἑκάτην έκ των ἀδιαθέτων παλαιών ἑσδειών, ἀξίας ἑπτά ἑκατομμυρίων δολαρίων, έναντι ἴσης ἀξίας ἀκτοπλοϊκών σκαφών. Αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων θὰ εἰνει αἱ διεθνῖς κρατούνται. Θό παραχωρθοῦν ἀπό τὸ κράτος εἰς ἑφοπλιστὰς ἐνδιαφερομένους νά τὰ ἀγοράσουν μὲ τοκοχεωλατικὴν την ἔξοφλησιν των.

Ἐπὶ πλέον δ. κ. Μιχόπουλος εύρισκεται εἰς διαπραγματεύσεις μὲ Πατραϊκάς Ἐμπορικάς καὶ Παραγωγικάς 'Οργανώσεις διὰ την κατασκευὴν καταλλήλων πορθμίου συνδέσεως τῆς 'Ιταλίας μὲ τὴν 'Ελλάδα, μέσω Πατρών. Τὸ κόστος τῆς ναυπηγήσεως ὑπόλογοίζεται νά ἀνέλθῃ εἰς 3.5 ἑκατομ. δολ. καὶ θέλει καλυφθῆ καὶ πάλιν κατὰ τὸ μεγαλύτερον αὐτοῦ μέρος διὰ τῆς ἀνταλλαγῆς καπνών παλαιάς ἑσδείας.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

'Απὸ τὰ ναυπηγεῖα Χοβαλτσέρκε, τοῦ Κιέλου, καθειλκύσθη τὴν 22αν 'Ιουνίου διὰ λογαριασμὸν τῆς «Μονόρδια Τρανσοπορτέσιον Κόμπαν» (τοῦ κ. 'Ωνάση) τὸ δεξαμενόπλοιον «Ολύμπικ Τσάμπιον», 65.000 τόνων δ.ω., ἀδελφὸν σκάφος τοῦ πρὸ δημέρων παραληφθέντος ἀπό τὰ αὐτά ναυπηγεῖα σούπερ-τάκερ «Ολύμπικ Τσάλλεντζερ». Τὸ σκάφος ἔχει διαστάσεις ὀλίκων 254½ μέτρων, πλάτους 33 μ. καὶ ὑψους 17¼ μέτρων, θό πρωθήται δι' ἀτμοστροβίλων τύπου Ντέ Λαβάλ καὶ δυνάμεως 22.000 ίππων, θά ἀναπτύσσηται δὲ ταχύτητα 17 μιλίων.

— 'Απὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ρουέν καθειλκύσθη τὴν 22αν 'Ιουνίου διὰ λογαριασμὸν ἑταῖρίας τοῦ κ. 'Αντ. Παπαδάκη τὸ δημελοκίνητον φορτηγὸν «Νόρθ Κούνη» 13.200 τόνων δ.ω. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος θὰ ὑψώσῃ τὴν Κυανόλευκον.

— 'Απὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ρουέν καθειλκύσθη τὴν 22αν 'Ιουνίου διὰ λογαριασμὸν ἑταῖρίας τοῦ κ. A. 'Αργυροῦ ἐκ τῶν διευθυντῶν τῆς ἑταῖρίας «Τρέντ», καθειλκύσθη τὴν 22αν 'Ιουνίου, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐν λό-

γῷ ἑταῖρίας (διαχείρισις κ. Στ. Λιθανοῦ), τὸ δημελοκίνητον φορτηγὸν «Δούξ τοῦ Μυστρᾶ» 15.900 τόνων δ.ω. περίπου, ἔχον διαστάσεις διλικού μήκους 517.6 ½ ποδῶν, πλάτους 66 καὶ ὑψους 42.6 ποδῶν. Τὸ σκάφος φέρει πέντε κύτη, μὲ καλύμματα συστήματος ΜακΓκρέγορ, διὰ δὲ τὸν χειρισμὸν τοῦ φορτίου προβλέπονται δώδεκα ἡλεκτρικά βαροῦλκα πρὸς λειτουργίαν 15 γερανῶν, ἐκ τῶν ὅποιών δύο ἀνυψωτικῆς δυνάμεως 3 τόνων, δώδεκα τῶν 5 καὶ 10 τόνων καὶ εἰς τῶν 30 τόνων. Διὰ τὴν πρώσων τοῦ σκάφους — ὅπερ εἶναι τὸ τέταρτον μιᾶς σειρᾶς ἀδελφῶν φορτηγῶν — θό τοποθετηθούν μηχαναὶ τύπου Ντόξφορτ, ἀντιτιθεμένων ἐμβόλων καὶ δυνάμεως 5500 ίππων, εἰς τὰς 115 στροφὰς κατὰ λεπτόν.

ΑΠΟΝΟΜΗ ΜΕΤΑΛΛΙΟΥ

Τὸ Συμβούλιον Ἐμπορικού Ναυτικοῦ ἐπρότεινε τὴν ἀπονομὴν τοῦ Ναυτικοῦ Μεταλλίου εἰς τοὺς ἑφοπλιστὰς κ. κ. Περ. Καλλιμανόπουλον καὶ Νικόλ. Εὐσταθίου διὰ τὰς παρ' αὐτῶν προσφερθεῖσας ὑπηρεσίας εἰς τὴν πρόσδον καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἱ κάτωθι αἰτήσεις πρὸς νηολόγησιν πλοίων ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ N. Δ «περὶ προσελκύσεως ἔξω κεφαλαίων»:

1) «Κυβερνήτης», 9.200 τ. γκρός, τῆς ἑταῖρίας «Μιραμάρ», τελούντος ὑπὸ συμπλήρωσιν εἰς τὰ γιουγκοσλαϊκά ναυπηγεῖα.

2) «Ρόζα Βλάστη» (πρώην ἄγγλικὸν «Carflow»), 2159 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1946, ἀγόρασθεν παρὰ τῶν κ. κ. 'Αδελφῶν Γ. καὶ Α'. Βλάστη.

3) «Μαριγώ» (πρώην ἄγγλικὸν «Pikepool»), 7147 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, τῆς ἑταῖρίας «Νεόδα» (διαχείρισις κ. 'Ηλ. Φράγκου).

4) «Ρηνούλα» (πρώην νορβηγικὸν «Elg»), 4014 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1930, τῆς ἑταῖρίας «Μαραβεντούρα» (διαχείρισις κ. Βαλμάτ).

5) «Τάναϊς» (νεότευκτον), 2660 τ. γκρός, ναυπηγήθεν εἰς Βέλγιον, τῆς ἑταῖρίας «Τριτόνια» (διαχείρισται οι κ. κ. 'Ανδρέας καὶ Στέφανος Συνδινός, Πειραιῶς).

6) «Ταξιάρχης» (πρώην δανικὸν «Chris. Sasse»), 3991 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1931, ἀγόρασθεν παρὰ τῆς ἑταῖρίας «Γκαράντε» (διαχείρισις τοῦ κ. Μιχ. Καραγιώρη).

700 ΤΑ ΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΑ ΞΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς 'Ιουνίου ὑπεγράφθησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως πληρωμάτων εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον ὑπὸ τῶν ἑκπροσώπων τῶν διὰ τὰ κάτωθι πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας, ἐλληνικῶν συμφερόντων :

«Βέλορο», λιθεριανόν, τόνων γκρός 7227, «Κείπ Στάρ», λιθεριανόν, τόνων γκρός 7281, «Ἐπος», λιθεριανόν, τόνων γκρός 7153, «Σύμφονο», λιθεριανόν, τόνων γκρός 7144, «Κάτιε», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 7176, «Μάστερ Νίκυ», λιθεριανόν, τόνων γκρός 7232, «Μέλοντα», λιθεριανόν, τόνων γκρός 7154, «Ράφοντυ», λιθεριανόν, τόνων γκρός 7152, «Σάνθη», λιθεριανόν, τόνων γκρός 6996 καὶ 'Ελμίρο, λιθεριανόν, τόνων γκρός 7190, ἀπὸ 1ης 'Ιουλίου 1959, ἑκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. 'Ιωάννου Τσάκου καὶ «Θεοπάν», λιθεριανόν, τόνων γκρός 7240, ἀπὸ 1ης 'Ιουλίου 1959, ἑκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς «Οριεντές».

Οὕτω, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὅποιών τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῆ εἰς τὰ Ν.Α.Τ.

Mormugao

LLE & MUIRHEAD (INDIA) LTD.

Cable «LENUIR»

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

I. P. NORONHA

Cable «IGNATIUSNORONHA»

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

Naples

DITTE RIUNITE PUCCI BROS

Tele. 21128 Piazzale Portici Massa

Cables «PUCCI BROS»

SHIPCHANDLERS & BONDED WAREHOUSE OWNERS

New York

MORAN TOWING & TRANSPORTATION CO. INC.

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

TUGOWNERS

Penang

S. V. K. PATCHEE BROS (Manjum)

Tele: 1085 15 Bishop Street Cables «SMALIA»

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

Philadelphia

INDEPENDENT TOWING CO. *

Pier 34, South Wharves

Tele: Lombard 3-3916 Cables «INDEPIERCO»

TOWAGE

INDEPENDENT PIER CO. INC.

Pier 34, South Wharves

Tele: Lombard 3-3916 Cables «INDEPIERCO»

STEVEDORES

MURPHY COOK & CO.

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

STEVEDORES

Rangoon

COMOITO SOZ & CO. LTD.

O, Box No 139, Cables «MACOTTO»

STEVEDORES & SHIPCHANDLERS

Rotterdam

STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD.

Tele: 27190 Maaskade 113

Cables: «FRANSSHAWT»

N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK

Tele: 72688 Balnes Cables: «BOELE»

N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS.

Tele: 23168 Willemkade 21 Cables: «ADVANTAGE»

VAN BRINK LTD.

Tele: 77.610 - Pier 8, Waalhaven, Cables: Kabrinx.

Singapore

DAWOOD & CO.

57 Raffles Quay Tele: 4757 Cables: «LATHIPHIJA»

WAH HIN & CO. LTD.

62 Robinson Road

Tele: 22340-3884-3885-6127

Cables: «PROVISIONS»

Sydney n.s.w.

N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD.

Tele: B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street

Cables: «MOTIVE»

Vancouver B.C.

EMPIRE STEVEDORING CO.

Tele: Pacific 83413 395 Railway Street

Cables: «DESPATCH»

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)

860 Hastings Street West,

Tele: Marine 6481-2 Cables: «LOUISWOLFE»

STEVEDORES

GRAIN FITTERS

AND STEVEDORES

άνέρχεται σήμερον εις 700, τόννων γκρός 6.901.452.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τό αγορασθέν παρά τού κ. Ηλ. Φράγκου αγγλικόν φορτηγόν «Pikepool», 7147 τ. γκρός (τού 1942), παραληφθέν εἰς Σήρνες, όπου ήτο παρωπλισμένον, ύψωσε τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνυμάσθη «Μαριγώ».

— Εἰς τὴν Μασσαλίαν παρελθόθη τὸ αγορασθέν παρ' Ἑλλήνων μικρὸν σκάφος «Merrylands», 366 τόν. γκρός (τού 1917) καὶ ἐτέθη ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν, μετονυμάσθη «Καπετάν Δημήτρης».

— Τό αγορασθέν παρ' ἐταιρίας ἐλεγχομένης παρά τού κ. Λ. Νομικοῦ δανικὸν μότοροπ «Danfjord», 5825 τ. γκρός (τού 1938), παραλημβανόμενον κατ' αὐτὰς εἰς σκανδιναϊκὸν λιμένα, θά μετονυμάσθη «Θεολόγος». Σημαία Λιβάνου.

— Εἰς δανικὸν λιμένα παρελθόθη τὸ αγορασθέν παρά τού κ. Μιχ. Καραγιώργη δανικὸν φορτηγόν «Chr. Sassi», 3991 τ. γκρός (τού 1931) καὶ τεθὲν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον μετωνυμάσθη «Ταξιάρχης».

— Τό αγορασθέν παρά τού κ. Βαλμάκ νορβηγικόν φορτηγόν «Elg», 4014 τ. γκρός (τού 1930), παραληφθέν πρὸ δημερῶν εἰς τὸ «Οσλο», μετωνυμάσθη «Ρηνούλα». Σημαία ἐλληνική.

— Τό τελευταῖον δεκαήμερον τοῦ 'Ιουνίου παρεδόθη, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Σκόττ'ς (τού Γκρήνοκ) εἰς ἐταιρίαν τελούσαν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ Οίκου «Νικολάου» τὸ τρίτον κατὰ σειράν φορτηγὸν «Άλρδος Γλάδστων» 13.350 τόννων d.w. Τό σκάφος ἔχει ἐφοδιασθῆ μὲν ἔξακολινδρον μηχανὴν τύπου Ντόξφορν κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, μὲν ὑπερφόρτισιν, δυνάμεως 9000 ἵππων εἰς τὰς 118 στροφὰς κατὰ λεπτόν.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τοὺς τελευταίους μῆνας διενεργοῦνται εἰς εύρυτάτην κλίμακα ἀγοραπωλησίαι λίμπερτς ἐκ τῶν ἐλεγχομένων ὑπὸ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τελούντων ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ Οίκου «Νικολάου» τὸ τρίτον κατὰ σειράν φορτηγὸν «Άλρδος Γλάδστων» 13.350 τόννων d.w. Τό σκάφος ἔχει ἐφοδιασθῆ μὲν ἔξακολινδρον μηχανὴν τύπου Ντόξφορν κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, μὲν ὑπερφόρτισιν, δυνάμεως 9000 ἵππων εἰς τὰς 118 στροφὰς κατὰ λεπτόν.

— Οὕτω, μετὰ τὰ λίμπερτς «Αἴγινα» καὶ «Πόρος», ἐπωλήθησαν παρά τοῦ Οίκου «Ν. Ι. Γουλανδρῆ» (ἐταιρία «Ινκάινα») τὰ λίμπερτς «Μελίνιτα» 10.870 τόννων d. w. καὶ «Φάραλης» 10.842 τ. d. w., ἀμφότερα τού 1945. Τιμὴ δολ. 300.000 κατὰ σκάφος.

— Όμοίως, ἀπὸ τὴν «Ἀμερικανὸν Τράπιτ Σίππιτικ Ντηδέλοπμεντ Κορπορέσιον» ἐπωλήθησαν εἰς τὰς ἐταιρίας «Σηφαΐθ», «Σηγκέιτ» καὶ «Μάσουντ «Ἐδανσ» τὰ λίμπερτς «Μάσουντ Ούτνεϋ» 10.800 τόν. d.w. (τού 1943), «Μάσουντ Ρανιέρ» (ex «Μαρία Χ.») 10.850 τ. d.w. (τού 1944) καὶ «Μάσουντ «Ἐδανσ» (ex «Νάστιοναλ Λίμπερτ», ex «Νίκος») 10.733 τόννων d. w. (τού 1944). Τιμὴ 377.500 δολλαρίων διὰ τὸ πρῶτον, 385.000 δολλ., διὰ τὸ δεύτερον καὶ 375.000 δολλαρίων διὰ τὸ τρίτον.

— Τό ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγόν μας «Καπετάν Βασίλης» 1.790 τ. γκρός, 2.825 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν «Κρήνη» εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μπάλτιο» (τοῦ Λιβάνου). Τιμὴ δὲν ἀνεκοινώθη.

— «Ηγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 42.500 λιρῶν καὶ μὲν ἀμε-

σον παραλαβὴν εἰς «Οσλο», τὸ νορβηγικὸν φορτηγόν «Elg» 4.014 τόν. γκρός, 7.080 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1930.

— Τὸ μικρὸν γερμανικόν φορτηγόν «Otterberg» 1765 τ. γκρός, 2800 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1922, ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς, ως ἐγνώσθη, γύρω τῶν 12.500 λιρῶν.

— Τὸ δανικὸν μότοροπ «Danfjord», 5825 τ. γκρός, 7850 τόννων d. w. καὶ ναυπηγήσεως 1938, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων, μὲν παραλαβὴν ἐντὸς τοῦ 'Ιουλίου καὶ ἀντὶ τιμῆς 85.000 λιρῶν.

— Τὸ ὑπὸ ἀμερικανικὸν σημαίαν δεξαμενόπλοιον «T. 2» «Κατίνα», 10.561 τ. γκρός, 16.750 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη. Τιμὴ καὶ ἀγοράσθαι δὲν ἐγνώσθησαν.

— Ἐπίσης, τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν λίμπερτο «Οσεαν Δάφνη», 7.211 τ. γκρός, 10.650 τόννων d. w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Νέας Υόρκης, ἀντὶ μὴ ἀνακοινωθείσης τιμῆς.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ἀργοῦν ἀπὸ μηνῶν εἰς Σουηδίαν δεξαμενόπλοιον «Εἰρηνικός», 6346 τ. γκρός (τού 1927), ἐπωλήθη εἰς δέλγους διαλυτάς, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς. Τὸ σκάφος ἐπρόκειτο νὰ ρυμουλκηθῇ ἀπὸ Ούντεβάλλα εἰς «Αμέρερσαν».

— Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν τάνκερ «Μάννα», 7991 τ. γκρός (τού 1937), ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν «Μάννα» (τοῦ κ. Α. Τ. Βάτη) εἰς μεξικανὸν διαλυτάς, ἀντὶ τιμῆς 165.000 δολλαρίων.

— Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγόν «Μαριγούτσι» 6795 τ. γκρός (τού 1913), ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Σπ. Μαγγλιδέρα (τοῦ Χαρούμου) εἰς ιάπωνας διαλυτάς, ἀντὶ τιμῆς 72.500 λιρῶν.

— Ἐπίσης, τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγόν μας «Βήνας», 7631 τ. γκρός (τού 1920), ἐπωλήθη εἰς ιάπωνας διαλυτάς, μὲν ἀμεσον παράδοσιν. Τιμὴ δὲν ἐγνώσθη. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εύρισκετο εἰς ιάπωνικὸν λιμένα.

— Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν λίμπερτο «Αρσένα» 7236 τ. γκρός (τού 1943), ἀργοῦν ἀπὸ μηνῶν εἰς Ρόπτερνταμ καὶ φέρον ἐκτεταμένας ζημίας ἐκ προσαράξεως, ἐπωλήθη εἰς δλλανδούς διαλυτάς.

ΜΕΤΑΛΗ ΔΩΡΕΑ ΤΩΝ Κ. Κ. Μ. ΛΩ & ΥΙΩΝ

Ἄξιοποιεῖσται ἡ μεγάλη δωρεά τῶν κ. κ. Κ. Μ. Λῶ καὶ Υἱῶν διὰ τὴν ὕδρευσιν τῆς Ιδιαίτερας τῶν πατρίδος, τοῦ Βροντάδου τῆς Χίου.

“Οπως, σχετικῶς, γράφουν αἱ χιακαὶ ἐφημερίδες ἀνευρέθη πηγὴ πλησίον τῆς πόλεως τοῦ Βροντάδου, ἐπαρκεστάτη διὰ τὴν πλήρη τῆς ὕδρευσιν.

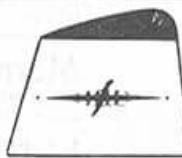
Οἱ κ. κ. Κ. Μ. Λῶς καὶ Υἱοὶ εἶχον πρωτοστατήσει, δαπανήσαντες σημαντικὰ ποσά, περὶ τὰς 12 χιλ. λιρῶν Ἀγγλίας, διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος τῆς ὕδρευσεως τῆς γενετείρας τῶν.

ΣΩΡΕΙΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ

Τὸ Συμβούλιον Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, κατὰ τὴν συνεδρίασίν του τῆς 27ης 'Ιουνίου, ἔγνωμοδότησεν, διπας ἀναγνωρισθούν ως ἀκτοπλοϊκὰ ἐπιβατηγά τὰ κάτωθι:

1) «Μάχη» (ex «Royal Albert») κόρων δλικῆς χωρητικότητος 247, ναυπηγήσεως τού 1939 εἰς γερμανικὰ ναυπηγεῖα, τοῦ κ. Κ. Μ. Λῶ.

2) «Αίγειν» (ex «Oslo»), κόρων δλικῆς χωρητικότητος 881, ναυπηγήσεως τού 1929 εἰς «Οσλο τῆς Νορβηγίας, τοῦ κ. Αναστ. Ποταμιάνου.



ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΖΙΖΕΡΑΙ /

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,"

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN

ΤΕΤΑΡΤΗ 3 Μ.Μ. 1, 15 ΚΑΙ 29 ΙΟΥΛΙΟΥ,
12 ΚΑΙ 26 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ, Κ.Ο.Κ. ΑΝΑ 15ΘΗΜΕΡΟΝ

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΠΟΡΤ ΣΑΙΓΔ ΒΗΡΥΤΤΟΝ
ΛΕΜΕΣΣΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 11 Π.Μ. 8 ΚΑΙ 22 ΙΟΥΛΙΟΥ,
5 ΚΑΙ 19 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ Κ.Ο.Κ. ΑΝΑ 15ΘΗΜΕΡΟΝ

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Οἱ ἐπιβάται μας ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ συνδυάσουν τὸ ταξίδι των μὲ τὰ διεθνῆ δρομολόγια τῶν πολυτελῶν ἀεροσκαφῶν τῆς ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,"

ΔΙΑ ΓΕΝΟΒΑΝ - ΜΑΣΑΛΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 12 ΜΕΣΗΜΒΡ., 8 ΚΑΙ 22 ΙΟΥΛΙΟΥ,
5 ΚΑΙ 19 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ Κ.Ο.Κ. ΑΝΑ 15ΘΗΜΕΡΟΝ

ΔΙ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΛΕΜΕΣΣΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ,
ΠΟΡΤ ΣΑΙΓΔ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 11 Π.Μ. 1, 15 ΚΑΙ 29 ΙΟΥΛΙΟΥ,
12 ΚΑΙ 26 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ Κ.Ο.Κ. ΑΝΑ 15ΘΗΜΕΡΟΝ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ - ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ : Γενικοὶ Πράκτορες ἐν Έλλάδι: Π. Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.,

'Ακτή Μιαούλη 17, τηλέφωνα 470.895-43.093 καὶ εἰς ἀπαντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων κοι τουρισμοῦ

3) «Στέλλα» (ex «Fjellstrand»), κόρων διλικής χωρητικότητος 218.65, ναυπηγήσεως τοῦ 1935 εἰς "Οσο τῆς Νορδηγίας, τοῦ κ. Νικ. Σαρρή.

4) «Αρκαδία» (ex «Amethyste»), κόρων διλικής χωρητικότητος 823.63, ναυπηγήσεως τοῦ 1932 εἰς βελγικά ναυπηγεῖα, τοῦ κ. Κ. Διαμαντῆ.

5) «Κρήτη» (ex «Melrose Athleas»), κόρων διλικής χωρητικότητος 1949.58, ναυπηγήσεως τοῦ 1929, εἰς Χούλι τῆς Αγγλίας. Καὶ

6) «Marchioness Grahame», κόρων διλικής χωρητικότητος 685.13, ναυπηγήσεως τοῦ 1936 ἐν Σκωτίᾳ, τοῦ κ. Νικολ. Διαπούλη.

ΝΕΟΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΝ

Ἐγγνώσθη ὅτι παρὰ τῆς 'Αλιευτικῆς 'Εταιρίας «Ζέφυρος» τοῦ κ. Κ. Δοξιάδη, ἡγοράσθη τὸ γερμανικὸν σκάφος «Γίοχαν Χόμαν» ναυπηγήσεως τοῦ 1943, τόννων γκρός 604. Τὸ ἀγορασθὲν σκάφος μετασκευάζεται ἥση εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ 'Αμβούργου εἰς ἀλιευτικόν, προοριζόμενον διὰ τὴν ἀλειάν τοῦ 'Ατλαντικοῦ. Τὸ δεύτερον τοῦτο σκάφος τῆς 'Εταιρίας «Ζέφυρος» θά δονομασθῇ «Ζέφυρος II» καὶ θὰ δύναται νὰ περιλάβῃ εἰς τοὺς ψυκτικούς τοῦ χώρους 400 τόνους ἀλιεύματος. Τὰ μηχανήματα φύξεως, μὲ τὰ ὄποια θὰ ἐφοδιασθῇ τὸ νέον ἀλιευτικὸν εἶναι γερμανικῆς κατασκευῆς. Τὸ «Ζέφυρος II», τοῦ ὄποιου ἡ μετασκευὴ ὑπολογίζεται ὅτι θὰ περιτωθῇ τὴν ἄνοιξιν τοῦ 1960, θὰ δύναται νὰ ἔκτεινῃ τὴν δρᾶσιν του καὶ εἰς τὸν Βόρειον 'Ατλαντικόν.

Διὰ τὴν κάλυψιν τῶν δαπανῶν τῆς μετασκευῆς τοῦ σκάφους ἔχει κατ' ἀρχὴν ἐγκριθῆ δάνειον ἀπὸ μέρους τοῦ Ο. Χ. Ο. Α. 500 χιλιάδων δολαρίων!

ΟΙ ΕΡΓΑΣΘΕΝΤΕΣ ΚΑΤΑ ΜΑΪΟΝ

Συμφώνως πρὸς τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τῆς Διευθύνσεως Ναυτικῆς 'Εργασίας τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, κατὰ τὸν μῆνα Μάιον 1959 είργάσθησαν ἐπὶ 4119 πάσης φύσεως πλοίων καὶ πλοιαρίων ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ ὑπὸ ἔνεας τοιαύτας Ἑλληνικῶν συμφερόντων 32079 ἐν συνόλῳ "Ἑλληνες ναυτικοί. Εἰς τοὺς ὡς ἄνω ναυτικούς κατεβλήθησαν διὰ τὸν μῆνα Μάιον διὰ πάσης φύσεως ἀπόδοχάς εἰς μὲν τοὺς ἀμειδομένους εἰς δραχμάς 3.530.452, εἰς δὲ τοὺς ἀμειδομένους εἰς τοὺς ὁμοίους συναλλαγμάτους 1.238.567 λίραις 'Αγγλίας, ἢτοι 423.611 εἰς τοὺς ἔργασθεντας ἐπὶ Ἑλληνικῶν φορτηγῶν καὶ 814.956 εἰς τοὺς ἔργασθεντας ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἔνεας σημαίας, Ἑλληνικῶν συμφερόντων.

'Αναλυτικώτερον οἱ ἔργασθεντες 32.079 "Ἑλληνες ναυτικοί κατανέμονται ὡς ἀκολούθως: 'Ἐπὶ 273 Ἑλληνικῶν φορτηγῶν 7.239 ναυτικοί, ἐπὶ 37 ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοϊκῶν, ἐπιβατηγῶν μεσογειακῶν γραμμῶν καὶ ὑπερωκεανίων 2184, ἐπὶ 2900 πλοιαρίων καὶ πλοίων μέχρι 30 κόρων διλικής χωρητικότητος 5950 καὶ ἐπὶ 225 μότοριπτες, πετρελαιοκινήτων-ἰστιοφόρων σηματολογημένων 2100 "Ἑλληνες ναυτικοί. Τέλος ἐπὶ 683 φορτηγῶν καὶ ἐνὸς ὑπὸ ἔνεας σημαίαν ὑπερωκεανίου Ἑλληνικῶν συμφερόντων 14606 ναυτικοί.

Καὶ εἰδικότητας οἱ ἐπὶ 683 πλοίων ὑπὸ ἔνεας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων κατανέμονται ὡς ἀκολούθως: Πλοίαρχοι 683, ὑποπλοίαρχοι 604, ἀνθυποπλοίαρχοι 670, δόκιμοι πλοίαρχοι 85, μηχανικοί Α' τάξεως 666, μηχανικοί Β' 681, μηχανικοί Γ' 813, δόκιμοι μηχανικοί 267, ραδιοτηλεγραφηταὶ 564, ναύληροι 683, ναύται 3481, ναυτόπαι-

ΕΝΑ ΕΠΙΛΕΚΤΟΝ ΣΚΑΦΟΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ



Μᾶς γράφει ὁ ἀποστείλας τὴν φωτογραφίαν τοῦ «Miss Chandris» πλοίαρχος τοῦ σκάφους, μὲ τὴν παράληπσιν νὰ τὴν δημοσιεύσωμεν. «Εἶμαι ὑπερήφανος κυβεριῶν ἔνατ ἀπὸ τὰ ὥραιότερα ναυπηγήματα τῶν τελευταίων ἑταῖρων. Καὶ ἔχει δίκαιον ὁ ἐπιστολογράφος μας. Θά πρέπει, πράγματι, νὰ εἴναι ὑπερήφανοι ὅχι μόνον οἱ ἐπιβαίνοντες τοῦ σκάφους, ἀλλὰ καὶ οἱ πλοιοκτῆται. Αὐτοὶ κατὰ πρῶτον λόγον, Τὸ «Miss Chandris», διασχειρίσεως τοῦ Οίκου Χανδρῆ, εἶναι τὸ τέλειον σκάφος. Κατεσκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ντόξφορτ. 'Η περία τοῦ παρελθόντος καὶ ἡ γνῶσις τῆς τεχνικῆς τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ναυπηγῶν ἐνεσωματώθησαν διὰ νὰ τὸ παραγάγουν. Εἶνε τόννωνγκρός 9.700 καὶ χωρητικότητος 14.550 τον., d. w. μὲ κλειστὸν τὸ σέλτερ-ντέκ (βύθισμα 30 ποδῶν καὶ 4 ¼ ἵντσων). "Εχει μῆκος δολικὸν 510 ποδῶν, πλάτος 67 καὶ ὑψος μέχρι τοῦ ἀνώτατου καταστρώματος 40.8 ποδῶν. 'Η μεταφορὴ ἱκανότητα εἰς δέματα εἶναι 666.500 κιβ. ποδῶν καὶ εἰς σιτηρά 743.710 κιβ. ποδῶν. Μηχαναὶ Ντόξφορτ ἔξακτοι δρόμοι, ἀντιτιθέμενων ἐμβόλων, δυνάμεως 7.200 ἵππων, εἰς τὰς 115 στροφὰς κατὰ λεπτόν. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 16 μιλίων μὲ κατανάλωσιν 22 τόν. φιούει δῆλ. Ταχύτης ἀναπτυχθεῖσα κατὰ τὰς δοκιμὰς 18 μιλίων.

δες 45, ἀρχιθερμασταὶ 766, θερμασταὶ 2106, καθαρισταὶ 5, λιπανταὶ 725, μάγειροι 668, θαλαμηπόλοι 152 καὶ βοηθοὶ θαλαμηπόλοι 92.

Κατὰ τὸν ἀντίστοιχον μῆνα τοῦ 1958 εἰργάσθησαν ἐπὶ Ἑλληνικῶν καὶ ὑπὸ ἔνεας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίων 33.313 "Ἑλληνες ναυτεργάται, εἰς τοὺς δόποις κατεβλήθησαν ὡς ἀποδοχαὶ λίραι 'Αγγλίας 1.166.073 εἰς τοὺς ἀμειδομένους εἰς συνάλλαγμα καὶ δραχ. 2.806.383 εἰς τοὺς ἀμειδομένους εἰς δραχμάς.

Ἐξ ἀλλοῦ τὸ σύνολον τῶν ἀνέρων ναυτικῶν κατὰ τὸν μῆνα Μάιον 1959 εἰς τὸ κέντρον καὶ τὰς ἐπαρχίας, τῶν ἔγγεγραμμένων εἰς τοὺς οἰκείους καταλόγους ἀνεργίας, ἀνήρχετο εἰς 11.048. Εἶς αὐτῶν 7493 ἦσαν διπλωματοῦχοι καὶ πτυχιοῦχοι ναυτικοὶ καὶ 3355 μὴ προσοντοῦχοι. Κατὰ κλάδους οἱ ἀνεργοὶ ναυτικοὶ εἶχον ὡς ἀκολούθως: Κατὰ τὸν μῆνα Μάιον 1959: Πλοίαρχοι καὶ τῶν τριῶν τάξεων 511, ἀτμομηχανικοὶ καὶ τῶν τριῶν τάξεων 905, μηχανικοὶ ἐσωτερικῆς καύσεως καὶ τῶν τριῶν τάξεων 126, ραδιοτηλεγραφηταὶ 237, οἰκονομικοὶ ἀξιωματικοὶ 12 καὶ φροντισταὶ 11.

Οἱ ἀνεργοὶ πτυχιοῦχοι ναυτικοὶ κατὰ κλάδους εἶχον ὡς ἔχῆσι: Ναύληροι 210, κυβερνήται 818, ἀρχιθερμασταὶ 321, λιπανταὶ 55, μηχανοδηγοί 169, ναύται 2282, ξυλουργοί 110, θερμασταὶ 684, θαλαμηπόλοι 562, μάγειροι 405 καὶ βοηθοὶ φροντισταὶ 75.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς 'Ιουνίου ἔχογηήθησαν παρὰ τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς, ἀπόκωρησαντας τοῦ ναυτικού ἐπαγγέλματος ἡ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Νικόλαον Σ. Φραγκούλην, ναύτην ἀτμοπλοίων, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑταῖρων, 8 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν, δραχ. 1744 μηνιαίων, 'Ανδρέαν Γ. Τότολον, ἀ.μ.θυποπλοίαρχον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑταῖρων, 9 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν, δραχ. 689 μηνιαίων. Θεόδωρον 'Ιω. Τέλην, μηχανικόν, μὲ ὑπηρεσίαν 29 ἑταῖρων, 9 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν, δραχ. 4451 μηνιαίων. Θωμάν 'Ιω. Ρήγαν, κυβερνήτην ιστιοφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἑταῖρων, 4 μηνῶν καὶ 23 ἡμερῶν, δραχ. 541 μηνιαίων. Φωκίναν 'Αν. Παραδέσην, ἀνήλικον τέκνου τοῦ ἀποδιδόσαντος 'Ανασ. Παραδέση, ἀσύρματον, δραχ. 587 μηνιαίων. Διαμαντῆ 'Ιω. Παπασταματίου, κυβερνήτην ιστιοφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἑταῖρων, 3 μηνῶν καὶ 17 ἡμερῶν, δραχ. 445 μηνιαίων. 'Ανδρέαν Δημ. Ξελλάν, κυβερνήτην ιστιοφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 12 ἑταῖρων, 11 μηνῶν καὶ 19 ἡμερῶν, δραχ. 400 μηνιαίων. 'Ιωάννην Νικ. Ναυπλιώτην, πλοίαρχον, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑταῖρων, 5 μηνῶν καὶ 22 ἡμερῶν, δραχ. 2410 μηνιαίων. Λουκᾶν 'Ιω. Μασαρέλον, ναύτην ιστιοφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 8 ἑταῖρων, 7 μηνῶν καὶ 23 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος, δραχ. 400 μηνιαίων. Γεώργιον Α. Κονιδάρην, κυβερνήτην ιστιοφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἑταῖρων, 10 μηνῶν καὶ 24 ἡμερῶν, δραχ. 475 μηνιαίων. Σάββαν Λ. Κυριακίδην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑταῖρων, 8 μηνῶν καὶ 9 ἡμερῶν, δραχ. 1167 μηνιαίων. Γεώργιον 'Ιω. Κατραμπασάν, ραδιοτηλεγραφητήν, μὲ ὑπηρεσίαν 30 ἑταῖρων, 5 μηνῶν καὶ 17 ἡμερῶν, δραχ. 3890 μηνιαίων. 'Ηλίαν Θ. Καρέην, μηχανικόν, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἑταῖρων, 6 μηνῶν καὶ 23 ἡμερῶν, δραχ. 1357 μηνιαίων. Νικόλαον Μ. Θωμάν, μηχανικόν, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑταῖρων, 8 μηνῶν καὶ 10 ἡμερῶν δραχ.

3037 μηνιαίων, Σοφίαν χήραν Μικέ Μπόσου, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑταῖρων, 5 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν δρ. 400 μηνιαίων. Γεράσιμον Π. Μουσούρην, πλοίαρχον, μὲ ὑπηρεσίαν 27 ἑταῖρων, 11 ἡμερῶν δραχ. 3210 μηνιαίων. Σπυρίδων Π. Σμεργάδην θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑταῖρων, 7 μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν, δραχ. 643 μηνιαίων. Σταμάτιον 'Ιω. Παππάν, κυβερνήτην ιστιοφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 31 ἑταῖρων, 11 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν, δραχ. 1371 μηνιαίων, Μιχαήλ Μ. Ψαρρόν, ναύληρον, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἑταῖρων, 2 μηνῶν καὶ 11 ἡμερῶν, δραχ. 702 μηνιαίων. Πανταλέοντας Βολίκαν, ναύληρον, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑταῖρων, 3 μηνῶν καὶ 11 ἡμερῶν, δραχμαὶ 997 μηνιαίων. Εὔσγειλογεράσιμον Σπυρ. Χοῖδαν, ἀρχιθερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 28 ἑταῖρων, 7 μηνῶν καὶ 15 ἡμερῶν, δραχ. 2007 μηνιαίων. Μιλιτάδην Δ. Γιαννακόν, κυβερνήτην ιστιοφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 27 ἑταῖρων, 8 μηνῶν καὶ 16 ἡμερῶν, δραχ. 1271 μηνιαίων. Περικλῆν Δ. Γκίνην, κυβερνήτην ιστιοφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑταῖρων, 3 μηνῶν καὶ 7 ἡμερῶν, δραχ. 400 μηνιαίων. Γεώργιον Δημ. Κοΐκην, μηχανικόν, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑταῖρων, 2 μηνῶν καὶ 23 ἡμερῶν, δραχ. 2647 μηνιαίων, καθὼς καὶ εἰς τὸν Σπυρίδωνα Ζαφειρόπουλον, πατέρου τοῦ Μιχ. Ζαφειρόπουλου, ναυτόπαιδος, δραχ. 400 μηνιαίων.

ΑΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

Συμφώνως πρός άνακοινώσιν τής άρμοδιας ύπηρεσίας τής 'Εθνικής Τραπέζης, κατά τὸ τελευταῖον ἔξαμπλην παρετηρήθη σημαντικὴ αὔξησις τῶν εἰς συνάλλαγμα καταθέσεων τῶν ναυτικῶν, κατόπιν τῆς ἀναληφθείσης προσπαθείας διὰ τὴν διαφώτισιν τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν καὶ κυρίων τῶν ἀξιωματικῶν, ἐπὶ τῶν πλεονεκτημάτων, τὰ δόπισα συνεπάγεται ἡ κατάθεσις τῶν οἰκονομιῶν των εἰς ἑλληνικὰς Τραπέζας. 'Η τοιάτη αὐξησις τῶν καταθέσεων τῶν ναυτικῶν, παρὰ τὴν ὑφισταμένην ναυτιλιακὴν κρίσιν, φεύγεται κατὰ ἐν σημαντικὸν ποσοστὸν εἰς τὴν μεταφορὰν καταθέσεων τῶν ἀπὸ Τραπέζας τοῦ ἔξωτερικοῦ, αἵτινες εἶχον σηματισθῆναι κυρίως κατὰ τὴν περίοδον τῆς ἐνταπικῆς ἀπασχολήσεως καὶ τῶν ὑψηλῶν μισθῶν ἐν τῇ ναυτιλίᾳ.

"Ηδη ἡ ἀρμοδιά Διεύθυνσις δι' ἔγγραφου τῆς πρὸς τὴν Διοίκησιν τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης ἔζητησεν δόπια γίνουν αἱ ἐνδειγμέναι ἐνέργειαι καὶ ἔξαιρεθοῦν τῆς μελετωμένης μειώσεως τοῦ ἐπιτοκίου κατὰ 1% αἱ καταθέσεις τῶν ναυτικῶν, καθόσον ἡ τοιάτη μείωσις θὰ εἴχεν ὡς ἀπότελεσμα τὴν ἀνακοπὴν τῆς εἰσροής συναλλάγματος ἐκ τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καταθέσεων τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

ΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΠΡΟΣ ΤΩΝ Ν.Α.Τ.

Τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐκοινοποίησε πρὸς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς ἔγκυλιον ἀναφερομένην εἰς τὴν ἐκπρόθεσμον εἰσπραξιν τῶν δικαιωμάτων τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου. Εἰς τὴν ἔγκυλιον τονίζεται, διὰ ἑκ τῆς μέχρι τοῦδε παρακολούθησεως τῆς εἰσπράξεως τῶν ἐκ τῶν ναυτολογίων δικαιωμάτων τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ ίδιαι τῶν πετρελαιοκήντων καὶ ίστιοφόρων, διεπιστώθη διὰ τὸ ἑκ τῆς πηγῆς ταύτης ἔσοδον δὲν είναι ἱκανοποιητικὸν καὶ ἀνάλογον τῶν πραγματικῶν κατὰ μήνα βεβαιουμένων ὑπὲρ τοῦ Ταμείου δικαιωμάτων. Τοῦτο διέφευλεται ἐν πολλοῖς εἰς τὴν πλημμελή εἰσπραξιν τῶν ἐκ μέρους τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν, παρὰ τὰς ἐκάποτε ἐκδιδομένας ὅδηγίας τῆς Διοίκησεως τοῦ Ν.Α.Τ.

Διὰ τὴν δύσον τὸ δυνατὸν ταχυτέρων καὶ δόλοκληρωτικὴν εἰσπραξιν τῶν δικαιωμάτων τοῦ Ταμείου καὶ διὰ ν' ἀποφευχθῆ ἐπιβάρυνσις τῶν πλοιοκτητῶν κατὰ τὴν ἔξοφλησιν τῶν ναυτολογίων τῶν πλοίων, διὰ προσθέτων τελῶν, τὸ 'Υπουργεῖον παραγγέλλει τὰ ἀκόλουθα διὰ τῆς ἔγκυλίου του: Πρῶτον: Αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ δέον δόπιας ἐπιδιώκουν τὴν εἰσπραξιν τῶν ἐκ τῶν ναυτολογίων δικαιωμάτων τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ δὴ τὰ ἑκ τῶν πλοίων ἑκείνων, τὰ δόπια ἐκτελοῦν πλόας μὲ βάσιν τὴν ἔδραν τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς, διὰ τηματικῶν κατὰ μήνα ἡ κατὰ ταξίδιον καταβολῶν, ἥτοι πρὸ τῆς λήξεως τοῦ ἔξαμηνος ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τοῦ ναυτολογίου. Διὰ τοῦ συστήματος τούτου θὰ καταστῇ εὐχερής ἡ τελικὴ ἔξοφλησις τῶν σχετικῶν δικαιωμάτων ἐπὶ τῇ λήξει τοῦ ἔξαμηνου, δοθέντος διὰ τὸ ποσὸν τῆς ὀφειλῆς θὰ ἔχῃ πλέον ούσιωδῶς μειωθῆ εἰς τὸ ἐλάχιστον.

Δεύτερον: Προκειμένου περὶ πλοίων ἐφωδιασμένων διὰ ληξιπρόθεσμῶν ναυτολογίων, δέον δόπια αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ μεριμνήσουν διὰ τὴν εἰσπραξιν τῶν ὀφειλομένων διὰ μηνιαίων δόσεων ἐντὸς τριμήνου χρονι-

ΑΔΕΛΦΟΙ ΡΑΧΩΒΙΔΗ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ
ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ΥΛΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΣ,
ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ
ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΑΠΟ ΤΟ
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

RACHOVIDES BROS & CO. LTD.

154 BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.

CABLES: "RACHOVIDES", LONDON

TEL: BISHOPSGATE 9878

GREAT LAKESHIP SUPPLY CO INC.

Ports of

Milwaukee, Manitowoc, Sheboygan,
Wisconsin and Chicago, Illinois

GEORGE KOSTOPOULOS & TOM PAPAGEORGE

5704 WEST WASHINGTON BLVD.

MILWAUKEE 8, WISCONSIN Phone.
U. S. A. SPRING 4-4247

PROVISIONS - DECK - ENGINE AND CABIN STORES
PROMPT SERVICE - BEST QUALITY - LOW PRICES
COMPLETE PERSONAL SERVICES FOR OFFICERS AND CREW

κοῦ διαστήματος, συμφώνως πρὸς προγενεστέραν ἔγκυλιον τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου.

Τέλος εἰς τὴν ἔγκυλιον ἀναφέρεται, διὰ τὸ διασφαλίζουν τὰ συμφέροντα τοῦ Ταμείου, ἀτίνα συνταυτίζονται μὲ αὐτὰ ταύτα τὰ συμφέροντα τῶν ναυτικῶν, ἀτίνα οἱ τελευταῖοι παραβλέπουν ἐξ ἀμελείας τῶν. Κατὰ συνέπειαν, καθήκον τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν εἶναι νὰ πείθουν τοὺς ναυτικούς, διότι δέον νὰ είναι συνεπεῖς πρὸς τὰς ἔνσαντι τοῦ ἀσφαλιστικοῦ τῶν ιδρύματος ὑποχρεώσεις τῶν, ἵνα ἔχουν πλήρη τὴν ικανοποίησην τῶν ἀρχῶν.

ΤΟ ΕΛΛΗΝΟ-ΑΙΓΑΙΟΠΤΙΑΚΟΝ ΚΛΗΡΙΚ

'Η Νομισματικὴ 'Ἐπιπροπή κατὰ τὴν συνεδρίασίν της τῆς 19ης Ιουνίου ἀπέρριψε τὴν πρότασιν τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας περὶ μειώσεως τοῦ «πρίμου» τῶν εἰσπραττομένων ναύλων μέσω τοῦ ἐλληνο-αἰγαίου πτιακοῦ κληρικοῦ. 'Η ἐπιπροπή ἔκρινεν διὰ δέον δύναται πρὸς τὸ παρόν νὰ τροποποιήσῃ τὴν ἀπὸ 17 'Απριλίου 1959 ὑπ' ἀριθ. 1091) ἀπόφασίν της, διότι ἔξαγονουθεῖ ἡ διόγκωσις τοῦ ἐνεργητικοῦ ὑπολοίπου τοῦ Ταμείου ἀλληλο-αἰγαίου πτιακοῦ κληρικοῦ. Κατὰ συνέπειαν δύναται ἰσχύσῃ ἡ προσαναφερθεῖσα ἀπόφασις, ἡ δόπισα δρίζει ἀπὸ 1ης Ιουνίου ἐ, ἐ, καὶ ἐφεξῆς εἰς 35% τὴν ἐκπτωσιν ἐπιβαρύνσεως τῶν μέσω τοῦ κληρικοῦ εἰσπραττομένων ναύλων.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ :

ΣΤΕΦΑΝΟΥ Ι. ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΥ, ΑΝΕΚΔΟΤΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΕΚ ΤΟΥ ΑΡΧΕΙΟΥ ΣΚΟΥΛΟΥΔΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΡΗΤΙΚΗΝ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΙΝ ΤΟΥ 1866—69. 'Ανάτυπον ἀπὸ τὰ «Κρητικά Χρονικά» 1958.

Τὸ προσωπικὸν ἀρχεῖον τοῦ Στεφάνου Σκουλούδη, συληθὲν κατὰ τὴν περίοδον τῆς ξενικῆς κατοχῆς ἀπὸ συλλέκτας γραμματοσήμων, ἀπερρίφθη, ἀφοῦ ἀφηρεθῆσαν τὰ γραμματόσημα, εἰς οἷαν μάνδραν καὶ ἔχρησιμοποιήθη ὡς καύσιμος ὑλὴ διὰ τὴν μπουγάδαν μιᾶς γυναικὸς τοῦ λαοῦ. "Ἐν μέρος τοῦ ἀρχείου διεσώθη ἀπὸ τὸν Σ. Σ. Μακρυμίχαλον, τυχαίως διερχόμενον ἀπὸ τὴν μάνδραν, ἔξω ἀπὸ τὴν δόπισιν εἰδῆ μισοκαμμένα γράμματα, παρασυρθέντα ἀπὸ τὸν πτένοντα ἄνεμον. Μεταξὺ τῶν διασώθητων, περιελαμβάνοντο καὶ 30 γράμματα, σχετικὰ μὲ τὴν Κρητικὴν 'Επανάστασιν τοῦ 1866, μεταξὺ τῶν δόπιων ἐξ μυστικῶν ἐκθέματος τοῦ διαπρεποῦς 'Ηπειρώτου φιλολόγου καὶ ίστρου 'Ηρακλέους Βασιλάδου πρὸς τὴν 'Ἐπιπροπήν της Κωνσταντινουπόλεως, ἡ μυστικὴ ἐκκλησίας τῆς ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Μητροπολίτου 'Αθηνῶν Θεοφίλου συσταθεῖσας Φιλικῆς 'Επαναρχίας διὰ τὴν συλλογὴν ἐράνων πρὸς ἐπανεξοπλισμὸν τῆς 'Ελλάδος, τὸ γράμμα παραπτήσεως τοῦ Σκαλτσούνη ἀπὸ τὴν Κεντρικὴν ὑπὲρ τῶν Κρητῶν 'Ἐπιπροπήν καὶ ἀλλα σημαντικὰ ἔγγραφα, διαφωτίζοντα τὴν ἡραϊκὴν περίοδον τοῦ 1866, τὴν περίοδον τοῦ 'Αρκαδίου, τῆς νεωτέρας Κρητικῆς ιστορίας.

Τὰ ἔγγραφα ταῦτα, πλήρως ὑπομνηματισμένα, ἔξεδωσε νῦν ὁ Κ. Μακρυμίχαλος εἰς ἀνάτυπον ἀπὸ τὸν 12ον τόμον τῶν «Κρητικῶν Χρονικῶν».

Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

**MARITIME
TECHNICAL ADMINISTRATION
LIMITED**

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΗΝΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνικὴ
Διαχείρησις
Λειτουργίας
καὶ
Συντηρήσεως

Εποπτεία
Ἐπισκευῶν
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 ΤΗΛ. 40790

GROOTHANDELSGEBOUW A-7, ROTTERDAM, TEL. 126851

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΒΔΟΜΑΣ

ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ Κ. ΜΕΛΕΤΗ

Έλλας και θάλασσα, "Ελλήνες και Ναυτικόν — Πολεμικὸν ἡ 'Εμπορικὸν — ἀποτελοῦν ἔνοιας ταυτοσήμους, αἱ δόποιαι συγχωνεύονται εἰς τὸ βάθος παραδόσεων αἰώνων. 'Η μακρά ναῦς τῶν πολεμικῶν ἑξομῆτρων τῆς ἀδαμάστου 'Ελληνικῆς φυλῆς καὶ ἡ στρογγύλη ναῦς τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ δαιμονίου, εἰς αὐτὰ ἐδῶ τὰ γαλανὰ νερά εύρον τὴν τελειωτικήν των μορφήν, διὰ νὰ μεταφέρουν εἰς τὰς ἑσχατιάς τοῦ κόσμου, τὸ φῶς τῶν Πασιθεωνῶν καὶ τὸν δόξαν τῶν Σαλαμίνων.

'Ανασθάπτισμα ιερὸν εἰς τὰς ἀθανάτους αὐτὰς παραδόσεις, ἀποτελεῖ, ἀναμφισθῆτα, ἡ «Ναυτικὴ 'Εδδομάς», ἡ δόποια συγκεντρώνει γύρω ἀπὸ τὸ παντοδύναμον γαλανὸν στοιχεῖον, τὸν Πανέλληνας καὶ πρώτους ἔξ δῶν τοὺς ἐπαγγελματικῶς περὶ αὐτῷ κινουμένους. 'Η τάξις τῶν Πλοιάρχων τοῦ Ε. Ν., φορεὺς ζωντανὸς τῶν ναυτικῶν παραδόσεων, φιλοδοξεῖ νὰ μὴ παραδώσῃ ἀπλῶς εἰς τοὺς ἐπερχομένους ὅσσα παρέλασεν ἀπὸ τοὺς προκατόχους του, φέρουσα τὴν ναυτικήν της σκυτάλην πρὸς νέους κόσμους καὶ δηγούσα τὸ 'Ελληνικὸν πλοῖον εἰς νέους δριζούτας.

'Η δημιουργία νέων παραδόσεων ἀποτελεῖ τὴν προϋπόθεσιν τῶν νέων πρόδων. Καὶ οἱ 'Ελληνες Πλοίαρχοι μαζὶ μὲ δόκληρον τὸν ναυτικὸν κόσμον τῆς χώρας, πιστεύουν ἀκραδάντως, ὅτι δὲν ὑστέρησαν εἰς αὐτὴν τὴν ὥραν τῶν ἔξορμησιν.

Χωρὶς τὴν πίστιν πρὸς τὰ ίδαινα αὐτά, θὰ παρέμενον ὄνειρον ἀνέφικτον διὰ τὸ 'Εμπορικὸν μας Ναυτικόν, ἡ κατάκτησις μᾶς ἐκ τῶν τριῶν πρώτων θέσεων, εἰς τὸν κύκλον τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας, διποτας, ἀκριχώς χωρὶς τὸ παράδειγμα τῶν Σαλαμινομάχων, ὁ ὑλικῶς ἀσθενής, ἀλλὰ ψυχικῶς γίγας, πολεμικὸς στόλος τῆς 'Ελλάδος, δὲν θὰ συνέτριβεν ἀσυγκρίτως ὑπερτέρας δυνάμεις, ἐνθυμίζων εἰς τὸν κόσμον δόκληρον, ὅτι ἐδῶ, εἰς τὴν χώραν τοῦ Θεμιστοκλέους, ἀπελεύθητα διαγράφονται οἱ κύκλοι τῶν θριάμβων, οἱ δόποιοι σχεδὸν κατὰ κανόνας, ἀνατρέπουν τοὺς ὑπολογισμούς τῶν ὑλικῶν δεδομένων.

Αὐτή ἀλλως τε ἡ ἀνατροπὴ δὲν ἀποτελεῖ καὶ τὴν βάσιν τοῦ 'Ελληνικοῦ θαύματος;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΤΑ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΑ ΤΗΣ L.O.F.

Τὴν 15ην Ιουλίου συνέρχεται ἐν Λουδίνῳ ἡ ἑτησία γενικὴ συνέλευσις τῶν μετόχων τῆς «Λόντον καὶ 'Οθερσήϊς Φράγκερς», τῆς δόποιας γενικὸς διευθυντής εἰνε ὁ κ. Β. Μαυρολέων. Εἰς τὴν ὑποδιληθησομένην ἑτησίαν ἔκθεσιν ἐπὶ τοῦ Ισολογισμοῦ τῆς ἑταιρίας ἀναφέρεται, ὅτι τὸ ἐκ τῆς ἑκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων της περίσσευμα, διὰ τὸ λῆξαν τὸν Μάρτιον 1959 ἔτος, ἀνῆλθεν εἰς 3.418.403 λίρας, μὲ αὔξησην 449.199 λιρῶν ἔναντι τοῦ προηγουμένου οἰκονομικοῦ ἔτους. Παρὰ ταῦτα δὲ οἱ Μαυρολέων ἀναφέρεται ἐν τῇ ἔκθεσει τοῦ εἰς τὴν κρίσιν καὶ εἰς τὸν ἐπικείμενον τερματισμὸν τῶν χρονονιαυλάσσεων πολλῶν ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς ἑταιρίας, χωρὶς νὰ εἴναι δυνατή ἡ ἀνανέωσίς των, ἐκφράζει, δῆμος, τὴν πεποιθοῦσίν του διὰ μίαν εἰς τὸ ὑπερτέρον μέλλον εὑμερίαν τῆς ναυτιλίας καὶ προβλέπει, ὅτι τὰ κέρδη τῆς τρεχούσης χρήσεως θὰ εἶναι ἔξαιρετικῶς ικανοποιητικά. 'Η ἑταιρία κατέκει ἡδη ἐναὶ στόλον ἀπὸ 14 δεξαμενόπλοια, 277.573 τόννων δ.ω., ἔχει δὲ ὑπὸ παραγγελίαν εἰς τὰ σουσιδικὰ ναυπηγεῖα οὐντεβαλλάσσεται ἔνα τάνκερ τῶν 40.500 τόννων δ.ω. καὶ δύο τῶν 34.000 τόννων δ.ω., μὲ παράδοσιν τὸ 1961, 62 καὶ 63, εἰς τὴν 'Ολλανδίαν δύο τάνκερς τῶν 32.000 τόννων δ.ω., μὲ παράδοσιν Μάρτιον καὶ Δεκέμβριο τοῦ 1961 καὶ εἰς τὰ ναυπηγεῖα Φέρνες ἔνα τάνκερ τῶν 32.000 τόννων, μὲ παράδοσιν τὸν Δεκέμβριον 1962. 'Ο κ. Μαυρολέων θὰ ἀνακοινώσῃ τὴν ἀναδολὴν διὰ δύο ἐπὶ δύο ναυπηγικοῦ συμβολαιοῦ διὰ τέσσαρα φορτηγά 13.800 τόν. ἔκαστον, συνολικῆς ἀξίας 5.000.000 λιρῶν, συναφέστης πρὸ καιροῦ μὲ τὰ ναυπηγεῖα Ζωτίν καὶ Πίκερσγκιλλ (τοῦ Σάντερλαντ). Αἰτία τῆς τοιαύτης ἀναδολῆς ή παρατεινομένη ναυτιλιακὴ κρίσις.

'Αφ' ἔτερου η παραφαύς ἑταιρία «Λόντον καὶ 'Οθερσήϊς Τάνκερς Λτδ» κατέχει δύο δεξαμενόπλοια, ἐν δλφ 49.800 τ. δ.ω., ὑπὸ σημαίαν Βερμούδων καὶ ἔχει ὑπὸ παραγγελίαν εἰς τὴν Σουηδίαν 4 τάνκερς τῶν 34.000 τ. δ.ω. ἔκαστον, μὲ παράδοσιν τὸ 1961-62. Μία δευτέρα παραφαύς ἑταιρία, η «Λόντον καὶ 'Οθερσήϊς Μπάλκ Κέρριερς», παραλαμβάνει ἀπὸ τὴν Γερμανίαν ἐπτὸς τοῦ 1960 ἔνα προναυλωμένον σκάφος, ἔχει δὲ ὑπὸ παραγγελίαν καὶ ἔνα δεύτερον, μὲ παράδοσιν τὸ 1961.

ΠΑΗΡΟΥΤΑΙ ΜΙΑ ΑΝΑΓΚΗ

ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,, ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΓΓΛΙΚΗΝ

'Η προέχουσα διεθνὴς θέσις τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, τὸ πλῆθος τῶν προσφάτων περὶ αὐτὴν προβλημάτων, ἡ τελευταία παρ' ἡμῖν νομοθετικὴ δραστηριότης, ὡς ὁ Κώδιξ 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου καὶ ὁ περὶ προτιμωμένης υποθήκης νόμος, ἡ συμμετοχή, τέλος, τῆς 'Ελλάδος εἰς τὰ διεθνῆ ναυτικὰ συνέδρια ἐντονώτερον προέβαλον ἐπὶ διεθνοῦς πεδίου τὸν ἐλληνικὸν ναυτιλιακὸν παράγοντα. 'Ανακύπτει ἡδη συγκεκριμένη ἡ ἀνάγκη, δηπως ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλιακὴ ὑπόθεσις, τόσον ὅπτο πρόφεως τῆς πλουσιωτάτης εἰς ἐκδηλώσεις ιδιωτικῆς ἐπιχειρηματικῆς πρωτοβουλίας, ὡστὸν καὶ τῆς κρατικῆς φροντίδος, καταστὴ διεθνῶς περιστότερον γνωστή.

Tὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» ἐπὶ δεκαετηρίδας ἔχουν ἀφιερωθῆι εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου. 'Αντιμετωπίζουν ἡδη καὶ τὴν ἀνάγκην τῆς διεθνοῦς αὐτῆς προβολῆς διὰ τῆς ἐκδόσεως εἰς τὴν 'Αγγλικήν εἰδικοῦ παραρτήματος, ὅπερ θὰ εἶναι καὶ ὁ φορεὺς τῆς ἐλληνικῆς ναυτικῆς κοινῆς γνώμης.

Οὕτω, ὅπτο τοῦ τρέχοντος μηνὸς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» θὰ ἀρχίσουν ἐκδίδοντα μετὰ τοῦ ταχτικοῦ τεύχους τῶν τῆς 15ης ἑκάστου μηνὸς τὸ εἰδικὸν τούτο παράρτημα εἰς τὴν 'Αγγλικήν. Θὰ περιέχῃ ἐν συντόμῳ, ἀλλ' ἀποδιδούσῃ τὰ κύρια σημεῖα, περιλήψει, πάντα γενικωτέρας σημασίας ἐλληνικὸν ναυτιλιακὸν γεγονός, ὡς καὶ πάσαν εἰδῆσιν, διὰ τὴν ὁποίαν ἡ διεθνὴς προσφολὴ θὰ ἐνδείκνυται.

'Αναγκαίως ἡ ὑλη τοῦ παραρτήματος τούτου θὰ εἶναι ποικίλη. Παρεκτός τῶν ἐκδηλώσεων τῆς ἐπιχειρηματικῆς δράσεως, θὰ παρέχεται πλήρης κατατόπισις ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν διοικητικῶν καὶ νομοθετικῶν μέτρων, τῶν ἀπτομένων τῆς Ναυτιλίας, ὡστε νὰ γίνη εύρυτερον γνωστὴ καὶ ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλιακὴ πολιτική.

Τέλος, ἐκρίθη, ὅτι δὲν εἶναι ἀμοιρος διεθνοῦς ἐνδιαφέροντος ἡ ἐπὶ τῶν προσφάτων ἐλληνικὸν νομοθετημάτων καὶ τῶν ναυτικῶν θεμάτων, ἐν γένει, νομολογία τῶν ἐλληνικῶν δικαστηρίων, ὡς καὶ ἡ δρᾶσις τῶν δημοσίων καὶ μὴ 'Οργανισμῶν, ὡν ἡ ἀποστολὴ συνδέεται πρὸς τὴν εύδωσιν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος (Ναυτικὸν 'Επιμελητήριον τῆς 'Ελλάδος, 'Ελληνικὴ "Ενωσις Ναυτικοῦ Δικαίου, Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον κλπ.).

'Η Διεύθυνσις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δὲν ἐφείσθη κόπων καὶ δαπανῶν διὰ τὴν ἐπιτυχῆ καὶ εὐπρόσωπον ἔκδοσιν τοῦ παραρτήματος, πιστεύοντα δὲ ὅτι διὰ τῆς ἐκδόσεως τοῦ προσφέρει θετικὴν ὑπηρεσίαν εἰς τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν, δικαιούμενη τὰ συνέδεται πρὸς τὴν εύδωσιν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος (Ναυτικὸν 'Επιμελητήριον τῆς 'Ελλάδος, 'Ελληνικὴ "Ενωσις Ναυτικοῦ Δικαίου, Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον κλπ.).

Tέλος, σημειούται, ὅτι ὁ ἐκ τῶν συνεργατῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», δικηγόρος κ. Γεώργιος Κολύμβας ἀνέλαβεν τὴν μέριμνα τῆς ἐπιλογῆς καὶ μεταφράσεως τῆς ὑλης τοῦ παραρτήματος.

TELEPHONES :
PORT-SAID : 3273
SUEZ : 2642
ALEX : 2424

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 EGYPT

ALEXANDRIA
5 Sherif Street
P. O. Box 1638

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.» (σημαίας Κοσταρίκας) 4701 τ. γκρός και ναυπ. 1923): Κατεύθυνόμενον από Ραγγούν είς Κολόμπο ανέφερε διά του άσυμάτου του, διτί έπεστρεφεν είς Ραγγούν συνυπείχε διασπροής, κατόπιν προσκρουόντες έπι οφάλου εἰς τάς νήσους Άνταμάν, την 23ην 'Ιουνίου. Τὸ σκάφος συνέχιζε τὸν πλοῦν τὸν ἐπὶ 9 ὥρας συνοδεύμενον ὑπὸ τοῦ Ιαπωνικοῦ πλοίου «Μεΐβα Μαρού», ἔγκατελείφθη, ὅμως, τὴν 9ην μ. μ. καὶ τὴν 11.20' νυκτερινὴν τῆς 23ης ἐβυθίσθη. 'Ολόκληρον τὸ πλήρωμα διεσώθη ἀπὸ τὸ Ιαπωνικὸν σκάφος καὶ ἀπεβιδάσθη τὴν 27ην 'Ιουνίου εἰς τὴν Σιγκαπούρην, ὅποθεν καὶ θὰ ἐπαναπατρισθῇ ἀεροπορικῶς.

('Ιουν. 23-27)

«ΜΟΝΡΟΒΙΑ» (λιβεριανόν, 6674 τόν. γκρός καὶ ναυπηγ. 1943): Προερχόμενον ἐξ Ἀμέρισης καὶ Λονδίνου, μὲ γενικὸν φορτίον, συνεκρούσθη, ἐν καιρῷ ὀμίχλης, τὴν 25ην 'Ιουνίου εἰς τὴν λίμνην Χούρον καὶ 11 μίλια μακρὰν τῆς νήσου Θάντερ Μιτσάη, μὲ τὸ καναδικὸν σκάφος «Ρόγιαλτον». Τὸ πλήρωμα ἔγκατελείψει τὸ πλοῖον, διπερ ἐβυθίζετο, ἀλλ' ὀλίγον βραδύτερον ὁ πλοίαρχος καὶ 10 ἀνδρες ἐπανήλθον ἐπὶ τοῦ σκάφους προσπαθήσαντες νὰ τὸ διασώσουν. Δυστυχῶς, δύο κύτη καὶ τὸ μηχανοστάσιον κατεκλύσαντο ἀπὸ τὰ εἰσόρεοντα ὕδατα καὶ τελικῶς τὸ πλοῖον ἐβυθίσθη. Οἱ ναυαγοὶ περισυνελέγησαν ἐκ τῆς θαλάσσης ἀπὸ ἀμερικανικὸν πλοίον, ἐνῷ τὸ «Ρόγιαλτον» συνέχισε τὸν πλοῦν του διὰ Μόντρεαλ.

('Ιουν. 25)

* * *

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ»: Κατόπιν ἐκφορτώσεως τμῆματος ἐκ τοῦ φορτίου του εἰς φορτηγίδας, ἀνειλκύσθη τὴν 19ην 'Ιουνίου, ἐπανέβρωτος καὶ τὴν 24ην κατέπλευσεν εἰς Τάμπαν πρὸς ἐπισκευὴν τῶν ζημιῶν του.

('Ιουν. 24)

«AZIAN» (λιβερ.): 'Απέπλευσε τὴν 6ην 'Ιουνίου ἐκ Βατλιμόρης διὰ Βοστώνην, ἀλλ' ἐπανέπλευσε τὴν ἐπομένην μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὸν λέδητα. Ἐπισκευασθὲν, ἀνεχώρησεν ἐκ νέου τὴν 10ην 'Ιουνίου διὰ Βοστώνην.

('Ιουν. 6-10)

«ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ»: Προερχόμενον ἐξ Καλκούτας ἡγκυροβόλησεν εἰς Κολόμπο ρὸδος τὴν 16ην 'Ιουνίου. 'Ο πλοίαρχος ἀνέφερεν, διτὶ ἐξήρχετο καπνὸς ἀπὸ τὸ Νο 4 κύτος, ἔμφορτον μὲ γαιάνθρακας. Πράγματι, ἔξεδηλωθή πυρκαϊτὶ καὶ εἰς τὰ κύτη 1 καὶ 2, ἀτίνα καὶ κατεκλύσθησαν μὲ ὕδατα. Λόγῳ ἀπεργίας τῶν λιμενεργατῶν, ἐκδηλωθεῖστος τὴν 24 'Ιουνίου, ἡ ἐκφόρτωσις συνεχίσθη ἀπὸ καταδίκους.

('Ιουν. 16-25)

«Α·Ι·ΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ» (λιβ.): "Ηγγισε τὸν βυθὸν καὶ ἐν συνεχείᾳ συνεκρούσθη εἰς τὸ Μόντρεαλ μὲ ἔνα μότορ-τάκνερ. Αἱ ζημιαὶ ἐκ τῆς συγκρούσεως ἥσαν ἐλάχισται, ἀλλ' ἐκ τῆς προσκρουόντεως ἐπὶ τοῦ βυθοῦ ἐδλάβη σοδαρὼς τὸ πρᾶτον καὶ ἵσως χρειασθῇ νὰ ἀντικατασταθῇ. Τὸ σκάφος ἐπρόκειτο νὰ πλεύσῃ εἰς Χάλιφαξ πρὸς δεξαμενισμὸν, προκειμένου νὰ ἐπισκευασθῇ.

('Ιουν. 12)

«ΑΝΔΟΡΑ»: Μὲ φορτίον 6750 τ. κριθῆς, παρέμενε προστραγμένον εἰς "Αγιον Λαυρέντιον καὶ εἰς τὸ ἀμερικανικὸν τῆμα τῆς διώρυγος, ἀπὸ τῆς 23ης Μαΐου. Μετὰ τηματικὴν ἐκφόρτωσιν ἀνειλκύσθη τὴν 18 'Ιουνίου, χωρὶς νὰ ἔχῃ — ως ἐφαίνετο — σοδαρὰς ζημιάς καὶ ἔφθασε τὴν 21ην 'Ιουνίου εἰς τὸ Μόντρεαλ, προκειμένου νὰ ἐπιθεωρηθοῦν τὰ οφαλά του ἀπὸ δύτας.

('Ιουν. 1-21)

«ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙ» (λιβερ.): 'Απὸ Σάν Ζουάν διὰ Μπουένος 'Αὔρες κατέπλευσεν εἰς Πούντα Αρένας μὲ ζημιάς, κατόπιν προσκρούσεως ἐπὶ βράχου εἰς "Ιγγλις Νάρρους, τῶν στενῶν τοῦ Μαγγελάνου.

'Ἐν συνεχείᾳ τὸ σκάφος ἔφθασεν εἰς Μπουένος "Αὔρες μὲ σοδαρὰν διαρροὴν εἰς τὰ δεξιὰ διπύθμεια No 4 καὶ 5. Μετὰ προσωρινὰς ἐπισκευαστὰς τὸ σκάφος θὰ πλεύσῃ εἰς Σάν Νικόλας πρὸς συμπλήρωσιν τῆς ἐκφορτώσεως του, μεθ' ὅτι ἐπαναπλεύση εἰς Μπουένος "Αὔρες, προκειμένου περὶ τὴν 2αν 'Ιουλίου νὰ δεξαμενισθῇ.

('Ιουν. 11-20)

«ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» (λιβερ. δεξαμ.): Προσήραξεν ὀλίγον ἔξωθι τῆς διώρυγος τοῦ Μοντεδίδεο, ἀλλ' ἀνελκυσθὲν ἄνευ βοηθείας εἰσῆλθεν εἰς τὴν διώρυγα.

('Ιουν. 25)

«ΑΥΓΗ» (λιβερ.): 'Απὸ Χοῦστον διὰ Καράται προσήραξεν εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ τὸ ἀπόγευμα τῆς 20ης 'Ιουνίου, ἐπὶ ὀμμώδους βυθοῦ. Προσπάθειας ἀνειλκύσεως του δὲν ἐπέτυχον, ἥρχισε δὲ ἐκφόρτωσις τμῆματος φορτίου εἰς φορτηγίδας.

('Ιουν. 20-24)

«ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ» (λιβερ.): Προσηραγμένον ἔξωθι τοῦ Ντετούρ (τοῦ Ντητρόπιτ) μὲ φορτίον 6800 τ. κριθῆς. Διαρροὴ δὲν ἐσημειώθη, οἱ δέ δύται διεπίστωσαν μικροζημίας μόνον εἰς τὰ οφαλα. Μετὰ ἐκφόρτωσιν 1400 τόν., τὸ σκάφος ἀνειλκύσθη τὴν 16ην 'Ιουνίου καὶ ἐπαναφορτώνται.

('Ιουν. 16-20)

«ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ» (λιβερ.): 'Απολέσαν τὴν ἔλικά του, ἐρρυμούλκηθη τὴν 14ην 'Ιουνίου εἰς Κρίστομπαλ. Νέα ἔλιξ ἐτοποθετήθη, χωρὶς νὰ δεξαμενισθῇ τὸ σκάφος, ὅπερ καὶ ἀπέπλευσε τὴν 23ην διὰ τὸν προσρισμόν του.

('Ιουν. 14-23)

«ΚΟΜΕΤ» (λιβερ.): Κατέπλευσε τὴν 21ην 'Ιουνίου εἰς Οζάκα πρὸς ἀπισκευὴν ζημιῶν του ἐκ τρικυμίας.

('Ιουν. 21)

«ΜΑΟΥΝΤ ΚΥΛΛΗΝΗΣ»: 'Ο πλοίαρχος του ἀνέφερεν εἰς Κολόμπο, ὅπις σημειούται διαρροὴ εἰς τὸ No 1 κύτος.

('Ιουν. 24)

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» (τάνκερ): 'Απὸ Θρή Ρίβερς μὲ 19.000 τ. σιτηρῶν διὰ Βομβάνην προσέκρουσε τὴν 24ην 'Ιουνίου εἰς τὸ κρηπίδωμα Μπαλάρ, ἐνῷ ἐπλεύριζεν εἰς τὸ ντόκ 'Αλεξάνδρα. Τὸ σκάφος ὑπέστη σοδαρὰς ζημιαὶ ἀνωθεὶ τῆς Ισάλου.

('Ιουν. 25)

«ΝΤΟΡΙΟΝ»: Συμφωνῶς πρὸς ἀναφορὰν τοῦ πλοιαρίου εἰς 'Αμερίσην, τὸ σκάφος ἀποπλέοντας ἀπὸ Ντουλούθη μὲ σιτηρὰ προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ κρηπιδοτοίχου τοῦ ὑπ' ἀριθ. 3 ὃ ύδατοφράκτου τῆς διώρυγας Οὐέλαντ τὴν 21ην Μαΐου καὶ ὑπέστη ζημιάς εἰς τὴν δεξιὰν πλευρὰν τοῦ No 1 κύτους. Τὸ σκάφος ἐπεθεωρήθη τὴν 24ην Μαΐου εἰς Μόντρεαλ, ἥρχισε τὰς ἐπισκευαστὰς του τὴν 27ην καὶ ἀπέπλευσε τὴν 1ην 'Ιουνίου διὰ τὸν προρισμόν του.

('Ιουν. 20)

«ΣΟΥΕΡΤΕ» (λιβερ.): 'Επεθεωρήθη εἰς Τρίπολιν (Λιβάνου), λόγω διαρροῆς, ἥτις προήρχετο, ὡς διεπιστώθη, ἀπὸ τὸ σωλῆνα τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς τοῦ No 3 κάτω κύτους. Τὸ φορτίον τῶν κυτῶν No 2 καὶ 3 εὑρέθη βεβλαμένον ἀπὸ τὰ οὗδατα. Εἰς τὸ σκάφος ἐχορηγήθη πιστοποιητικὸν ιαυστιπλοῖος διὰ Θεσσαλονίκην.

('Ιουν. 5)

«ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ» (λιβερ. δεξαμ.): Προερχόμενον ἐκ Μπουένος 'Αὔρες διὰ Περσικὸν Κόλπου κατέπλευσε τὴν 13ην 'Ιουνίου εἰς Κέπι Τάον διποὺ καὶ ἐδεξαμενίσθη πρὸς ἐπισκευὴν τῆς ἔλικός του, ἐκ πιθανῆς προσκρούσεως ἐπὶ υποβρυχίου ἀντικειμένου. Μία πτέρυξ τῆς ἔλικος ἐλείπει καὶ μέρος τῶν ἄλλων πτερύγων εἶχε θραυσθῆ. 'Αντικατεστάθησαν τὰ βεβλαμένα πτερύγια καὶ τὸ ξύλον τοῦ σωλῆνος τοῦ ποδοστήματος, τὸ δὲ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 19ην συνεχίζον τὸ ταξιδίον του διὰ Περσικὸν Κόλπον.

('Ιουν. 13-19)

«ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ» (λιβερ. δεξαμ.): 'Αφοῦ ἐξετέλεσεν εἰς Μόμπιλ πολυμέρους ἐπισκευάς τῶν μηχανῶν καὶ τῶν λεδήτων του, διὶ ἀντικαταστάσεως ἐφθαρμένων τμημάτων, ἀπέπλευσε διὰ Χοῦστον, ὅπου καὶ κατέπλευσε.

('Ιουν. 9)

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΞΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΙΠ "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.

διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

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

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 2 μ. μ. διὰ ΚΥΘΩΝ (Μέριχα ἢ Λουτρά) ΣΕΡΙΦΟΝ, ΣΙΦΝΟΝ, ΜΗΛΟΝ.

'Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ 5 μ. μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

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

Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

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

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

'Εκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου).

Δ)Π "ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ,,

'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 10 π. μ. ΠΑΡΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΤΗΝΟΝ.

'Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

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

'Εκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2 μ. μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ ΒΑΘΥ ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ

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

H ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η ναυλαγορά περιέστη είς κατάστασιν πλήνους σκεδών άποσαζίσεις είς ωριμένους τομείς. Εστημειώθησαν ήμέραις κατά τό διαρρέων β'. 150ήμερον τού 'Ιουνίου, καθ' ἀς ἀγορά ἐν τῇ πραγματικότητι δὲν ὑπῆρχεν. Ο ρυθμός τῆς κινήσεως της ἔβαινεν πρὸς τὰ χαμηλότερα ἐπίπεδα δπως καὶ οἱ πληρωθέντες ναῦλοι. Παντού, εἰς δλους τοὺς τομεῖς, ἡ προσφορά σκαφῶν μεγαλύτερα ὑπῆρξε τῆς ζητήσεως, ἐνῷ τῶν τάνκερς ἐμονιμοποιήθη πλέον ἡ συμμετοχὴ εἰς τὰς μεταφορὰς σιτηρῶν. Τὰ μικροῦ μεγέθους ἐνσυλόνυτο ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας.

Τὸ μόνον παρήγορον σημεῖον διὰ τὴν ναυλαγοράν ὑπῆρξεν ἡ κίνησις τῶν μεταλλευμάτων. Αἱ μεταφοραὶ τῶν εἰναι τώρα περισσότεραι καὶ μὲ τὴν ἀναδίωσιν τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος εἰς τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὴν Δ. Εύρωπην βασιμῶς προβλέπεται, διὰ πολλὰ θὰ εἰναι τὰ φορτία εἰς τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον. Τῶν σιτηρῶν, τούναντίον, ἡ κίνησις ὑπῆρξε λίαν περιωρισμένη. 'Αν ἔξαιρεσῃ τὶς τὴν Αὐστραλίαν, ἐκ τῆς ὥποιας ἀρκεταὶ ναυλώσεις ἐκλείσθησαν, ἐν τινὶ δὲ μέτρων καὶ τὸ Πλεῖτ κατὰ τὸ γ'. δεκάμερον τού 'Ιουνίου, τὰ κέντρα φορτώσεων σιτηρῶν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς μικρῶν ἐπεδειχνατο ἐνδιαφέρον διὰ ναυλώσεις. Οἱ ναῦλοι ἐσημείωσαν πτῶσιν, ἀρκετά αἰσθητήν.

Ἡ κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τομεῖς εἶχεν ὡς κάτωθι: 'Απὸ τὸν Κόλπον δι' 'Ιαπωνίαν ἐπληρώθησαν δι' 'Ιούλιον καὶ Αὔγουστον δολλ. 8 ἔως 8.50, διὰ τὸ Κόντινεντ δολλ. 4.50, 4.25 καὶ 4.30 καὶ δι' 'Αγγλίαν 4.66 (Αὔγουστον). Τέσσαρα συνεχῆ ταξίδια εἰς τάνκερ 18.500 διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπληρώθησαν 62.500 δολλ., κατ' ἀποκοπὴν τὸ ταξίδιον, μὲ διαφόρους ὄψιον. Διὰ τὸ Περού σκάφος 12.000 τόνων, 'Ιουνίου, ἐπληρώθη δολλ. 5. Διὰ Βηρυττὸν ἡ Πόρτα Σαΐδ ἀλευρα δολλ. 6.50 φίο ἐντ στόουεντ ('Ιούλ. - Αὔγ.). 'Απὸ τὸ Πόρτα Τσάρτσιλ ἐπληρώθη ὁ καλὸς ὄπωσδήποτε ναῦλος τῶν 47)6 δι' ωριμένους λιμένας 'Αγγλίας — 2)6 ἐάν 'Ειδονμάσουθ — διὰ δύο ταξίδια. 'Απὸ τὴν Βαλτιμόρην διὰ Νότιον Ἀφρικήν (Σεπτέμβριον) 45).

Κινητὶς ζωηρότερα ναυλώσεων διὰ φορτώσεις ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας. Σκάφη μετρίου μεγέθους — 7000 τόνων — ἐπληρώθησαν δολλ. 9.65 καὶ κατ' ἀποκοπὴν 71.000 (γράδες τέρμης) χωρὶς συμπλήρωσιν εἰς Μόντρεαλ διὰ τὸ Κόντινεντ. Τάνκερς 9000 τόν. δολλ. 9.75 ('Ιούλιον) διὰ τὸ Κόντινεντ μὲ μέγιστον βάθισμα 21)6. Πολλὰ ἐπίσης τοῦ αὐτοῦ μεγέθους (8600 - 9000 τ.) ἐκλείσθησαν ωστ' ἀποκοπὴ (100 - 102.500 δολλ.). Οἱ ἀμερικανικοὶ γαιάνθρακες μὲ περιωρισμένην κίνησιν. Διὰ τὴν Σαδόνναν ἐπληρώθησαν δολλ. 3.50 καὶ τὴν Ἀδριατικὴν 4.30. Διὰ τὸ Κόντινεντ σκάφος 14.000 τόν. 20)6 καὶ διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 7.75 δολλ. ('Ιούλ. - Αὔγουστον). Διατηρημένοι οἱ ναῦλοι διὰ παλαιοσιδῆρα εἰς σκάφη μεγέθους λίμπερτο εἰς τὰ 102.500 δολλ. (Αὔγουστον). Διὰ τὸ Κόντινεντ ('Ιούλιον) 50.000 δολλ., φίο ἐπληρώθησαν ἀπὸ τὸ Νόρφολκ.

Πλήρης ἡ ἀπραξία εἰς τὸν Βόρ. Εἰρηνικόν. Γενικά δι' 'Αγγλίαν εἰς σκάφος 10.000 τόν. (545.000 κ.π.) ἐπληρώθησαν 70). Διὰ τὴν Ν. Ἀφρικήν σιτηρὰ 58)9. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολλ. 4.65 (Αὔγουστον) καὶ τὸ Κόντινεντ δολλ. 6.50 - 6.75 (Σεπτ. - Οκτώβρ.). 'Απὸ τὴν Καλιφόρνιαν διὰ Πόρτα Σαΐδ δολλ. 15 ('Ιούλιον).

Μικρὰ ἡ κίνησις τῶν ζαχάρεων ἀπὸ τὴν Κούδαν. Διὰ τὴν Καζαμπλάνκαν σκάφος 9500 τόν. δολλ. 5.25 φίο ἐντ στόουεν, ἐλέυθερον φόρου καὶ μικρὸν σκάφος 5.75 δολλάρια ('Ιουνίου - 'Ιούλιον). Διὰ τὴν Κορέαν ἡ 'Ιαπωνίαν δολλ. 9. — προσεφέροντο διὰ σκάφη 11-12.000 τόνων.

Τοῦ Πλεῖτ ἡ κίνησις ὑπῆρξεν ἀνώμαλος. 'Επὶ μίαν ὅλην ἐδομάδα μία ναυλώσις ἀνέκοινώθη. 'Εν συνεχείᾳ, δημως, ζωηρότερά κινητὶς ἐστημένθη. Διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπληρώνοντο τὰ 61)6 τοὺς 60 κ.π. διὰ φορτώσεως ἐγγὺς ἡμερομηνιῶν. Τὰ 66)6 τοὺς 60 κ.π. διὰ τὴν 'Αγγλίαν καὶ τὰ 71)3 τοὺς 54 κ.π. διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν.

Τὰ μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Βιτόριαν μὲ ἀρκετὰς διαταγάς. Τρία συνεχῆ ταξίδια διὰ Πολωνίαν (έναρξις 'Ιούλιον) εἰς σκάφος μεταλλοφόρον 13.300 τόν. ἐπληρώθησαν 48) — τὸν τόνον. Διὰ τὸ Ρόπτερνταμ 41) —

γκρός τέρμης (Αὔγουστον).

Ἀνωμάλος ἐκίνηθι καὶ ἡ ἀγορὰ τῆς "Απω 'Ανατολῆς. 'Απὸ τὴν Αὐστραλίαν ἀρκετὰ σκάφη ἐκλείσθησαν διὰ σιτηρά. 'Απὸ δυτικοὺς λιμένας διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπληρώθησαν 70) — διὰ φορτίον βρώμης εἰς σκάφης 8900 τ. (Αὔγ. - Σεπτ.). Σιτηρὰ διὰ τὴν 'Αγγλίαν 65) — (Σεπτ.). 'Απὸ τὴν Νότ. Αὐστραλίαν διὰ τὸ Κόντινεντ (κριθῆ) 87) — (Αὔγ.) καὶ διὰ λιμένας ἀνατολικῆς 'Αγγλίας 92)6 (μεγάλα σκάφη) καὶ 95) — μικρότερα. (Αὔγ. Σεπτ.). Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν ἀπὸ Νέαν Νότιον Ούαλιαν 37) — (Αὔγ.) καὶ διὰ τὴν Μπάστραν σίτος εἰς σάκκους 80) — ('Ιούλ. - Αὔγ.). 'Απὸ Κούνιλανδ ζαχάρεις 102)6 διὰ τὴν 'Αγγλίαν (Αὔγ. - Σεπτ.).

Τοιμέντα ἀπὸ τὴν 'Ιαπωνίαν διὰ τὸν Περσικὸν Κόλπον 32) — (τρία σκάφη) καὶ ἀπὸ τὴν Σαγκάπαν διὰ Ριγιέκαν (δρυζα) 60) — φίο ἐντ στόουεντ ('Ιούλ.). Τὰ ἴνδικὰ μεταλλεύματα μὲ ἀρκετὴν κίνησιν. 'Απὸ τὸν Βομβάνη διὰ τὴν Πολωνίαν (μικρά σκάφη) 53) — φίο ἐντ τρίμεντ ('Ιούλιον) καὶ ἀπὸ Μαρμαγκός διὰ τὸ Κόντινεντ 45) — ('Ιούν. - 'Ιούλ.), 48) — καὶ 49) — Σιὰ τὸ Ρόπτερνταμ ('Ιούλιον). "Αλλαι χαρακτηριστικαὶ ναυλώσεις ησαν αἱ κάτωθι: Λορέντζο Μάρκες διὰ Β. Ἀμερικῆ (μεταλλεύματα) δολλ. 6.75 (Αὔγ. - Σεπτ.). Ντωμπαν δι' 'Ιαπωνίαν (χυτοσίδηρος) 49)6 φίο ('Οκτώβρ.). Κονακρὺ διὰ Πολωνίαν σκάφος 17.000 τόν. 28)9 φίο ἐντ τρίμεντ ('Ιούλ.). 'Απὸ τὴν 'Αλεξανδρέαν δι' 'Ιαπωνίαν (χρυμοί) 9.500 τόν. 55) — ἔνα λιμένα φίο (Αὔγ.) καὶ ἀπὸ τὴν 'Αλεξανδρέαν διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν τοιμέντα 28) — φίο ἐντ στόουεντ ('Ιούλιον). 'Απὸ εὐρωπαϊκοὺς λιμένας. Λιπάσματα ἀπὸ τὴν 'Αμβέρσαν διὰ τὸ Νόρφολκ δολλ. 3.75 φίο, 'Ιούλιον. 'Απὸ τὸ Λονδίνον διὰ Μπάστραν (ζαχαρίς) 3.600 τόν. 65) — φίο ἐντ στόουεντ ('Ιούλιον), διὰ τὸ Πλεῖτ 38) — (μὲ διαταγάς φορτώσεων μέχρι τέλους τοῦ ἔτους), διὰ Πειραιά 31)6 φίο, διὰ Δ. Ιταλίαν 25) — φόρμη (Αὔγ.). Βαξίτης ἀπὸ Τουλώνα διὰ Νιούπορτ 17)6 εἰς σκάφος 10 χιλ. τ. φίο, ἔκτος τρίμιγη καὶ ἀπὸ Νόρτενχαμ διὰ Καράτσι κώκ 50) — φόρμη 'Ιούλιον. Σιτηρὰ ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν διὰ τὸ Κόντινεντ 36) — (8000 τόν.) 'Ιούλιον.

Μετρία ἡ κίνησις τῶν τάιμ-τσάρτερς. Οἱ Κινέζοι ἐπανεμφανίσθησαν εἰς τὴν ἀγοράν. Τὰ 15)3 ἐπληρώσαν διὰ σκάφη δηζελοκίνητα 13.000 τόν. 5-8 μῆνας, μὲ παράδοσιν καὶ ἐπαναπαράδοσιν "Απω 'Ανατολῆν. Κυκλικὸν Β. Εἰρηνικοῦ εἰς σκάφος 10.772 τ. μὲ παράδοσιν Κόντινεντ ἐπληρώθη 16) — καὶ Δ. Ἀφρικῆς 9.970 τ. 12)9, μὲ 11 μīl. καὶ 24 τ. φιούμελ δīl. Λίμπετρα μὲ παράδοσιν Κόλπον καὶ ἐπαναπαράδοσιν 'Ιαπωνίαν δολλ. 2.35 (Αὔγ.). Συλεία ἀπὸ τὸν 'Αρχάγγελον διὰ τὸ Μπορδὼ (400 στάνταρτς) πρὸς 275) — (Σεπτ.), διὰ τὴν 'Αλεξανδρέαν 1.450 στάντ. 251)6, διὰ Βέλγιον 705 στάντ. πρὸς 205) — καὶ διὰ τὴν Βόρ. Ἀφρικῆς 605 στάντ. 275) —.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Καὶ ἡ πλέον αἰσιόδιος πρόβλεψι δὲν προσβλέπει εἰς τὸ δυνατὸν τῆς προσεχοῦς ἀλλαγῆς τῆς κρατούσης εἰς τὴν ναυλαγοράν καταστάσεως. Αύταις αἱ ἐταιρίαι πετρελαϊσιν δὲν εἰναι εἰς θέσιν νὰ ἀπασχολήσουν τὰ ιδιά των σκάφη. Πλήν ἐλαχίστων ναυλώσεων ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν, καμμία ἀλλή ἀξιοσημείωτος κίνησις δὲν ἐπεσημάνθη κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν 150ήμερον. 'Ονομαστικαὶ τιμαὶ ναύλων δι' ἀκάθαρτα φορτία ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν πρὸς τὸ Νόρδερν Ρέιντζ άνεφέροντο γύρω τῶν 60% κάτω τοῦ A.T.R.S. καὶ ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν Εύρωπην γύρω τῶν 65% κάτω τῆς Κλίμακος.

'Απὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν διὰ τὴν Εύρωπην 35% ἔως 40% κάτω τῆς Κλίμακος.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς χρονοναυλώσεις, ἡ διὰ δύο ἔτη ναυλώσις δηζελοκίνητος σκάφους 18.540 τ. τοῦ 1953, πρὸς δολ. 2.20 κατὰ μῆνα καὶ τόνον, ἐπὶ 25 μῆνας μὲ δικαίωμα ἀγορᾶς τοῦ σκάφους ἐντὸς 12 μῆνῶν γύρω τῶν 680.000 λιρῶν, εἰναι ἡ μόνη γνωσθεῖσα.

Η ΠΕΙΡΑΙ·ΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Αμετάδλητος παρέμεινεν ἡ θέσις τῆς πειραιϊκῆς ναυλαγορᾶς καὶ κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ 'Ιουνίου. 'Ολίγαι διαταγαὶ ὑ-

Superior

Service

Superior

Tugs



GENERAL AGENTS :

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

CURTIS BAY TOWING COMPANY

Photo by Hans Meix

Baltimore, Md.

Philadelphia, Pa.

Norfolk Va.

Cable-Radio "CURTISBACO,"

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Επόλικα»	43	7314	άργει Ελευσίνα από 3 Απρ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα»	57	11630	Στηλίθες Κων) πολιν 14 Ιουν. διά Νοβορωσίκουν
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	έφθ. Πειραιά 28 Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	όδ. Σιγάλα	04	2433	άργει Πειραιά
ΑΓΓΙΑ ΖΩΗΝ	Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πέραμα από 21 Νοεμ. 1957
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	έφθ. Αλμπανι (N.Y.) 25 Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώψι»	55	8450	άνεχ. Χακοδάπτην 10 Ιουν. διά Ναχόντκα
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύνενια I. Χανδρῆ	18	2974	έφθ. Χούκ κόδηκ 15 Ιουν. (ΔΙΑΛΥΣΤΑΙ)
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άργει Άμπελάκι από 7 Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Παντελέοντος	11	4248	άργει Πέραμα από 23 Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Αδ.Κ.Χατζηπαπαρέας	43	7231	ανεχ. Ρόττερνταμ 20 Ιουν. διά Μεγ. Λίμνας
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	δηλίθες Παναμάν 19 Ιουν. διά Ναχόντκα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικολέρης Παπάζογλου	27	1887	έφθ. Χούκ κόδηκ 15 Ιουν. (ΔΙΑΛΥΣΤΑΙ)
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	όδ. Τουρινάκη	22	988	άργει Άμπελάκι από 7 Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	άργει Πέραμα από 23 Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Άκουμαριν»	44	7214	ανεχ. Ρόττερνταμ 20 Ιουν. διά Μεγ. Λίμνας
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	δηλίθες Παναμάν 19 Ιουν. διά Πειραιά
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Mix. Βασιλειάδης	43	7180	άργει Κυνόδουραν από 18 Φεβρ. 1958
ΑΗΣ-ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Σάππαπ»	24	3678	έφθ. Κολόμπο ρόδις 16 Ιουν.
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλωμαρ»	59	10303	εις Ιαπωνιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	56	2744	άνεχ. Κωνδύλων από 16 Ιουν. διά Πιούπινο
ΑΘΗΝΑΙ	Έλλ. Γραμμή Ν. Αμερ.	53	3575	άνεχ. Αμβούργον 16 Ιουν. διά Τουρκού
ΑΘΩΣ	έτ. «Αύλις»	29	3958	έφθ. Ράς Τανούρα 19 Ιουν.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. «Ρέας»	31	8879	άργει Άγανδην από 6 Απρ. 1958
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Φιλίδιροι»	44	7125	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 19 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'.Ι.ΛΑΝΤ	έτ. «Άκουιλα»	57	8184	δηλίθες Γιβραλτάρ 16 Ιουν. διά Αμβούργον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΟΦΙΝ	έτ. «Πασιφίκη»	56	8835	άργει Μπρουζές από 27 Ιουλ. 1958
ΑΚΤΗ	«Δ. Λιβανού Α. Ε.»	44	7176	εις θέσιν 9 Β.-63 Α., Ιουν. 15 δι' Ιαπωνιαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Φιντέλιτι»	56	10482	άνεχ. Ταρακάν 8 Ιουν. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμπαρα»	42	7191	άνεχ. Χακοδάπτην 8 Ιουν. διά Ναχόντκα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλεμάτη»	59	9720	άνεχ. Νοβορωσίκουν 29 Ιουν. διά Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	όδ. Τουρινάκη	20	1112	άργει Έλευσίνα από 25 Φεβρ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7207	έφθ. Πειραιά 14 Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναιτζίαν»	42	7181	έφθ. Αγιον Θραγκισκον 17 Ιουν.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7266	άργει Μπρουζές από 26 Ιουλ. 1958
ΑΛΙΚΗ	«Δ. Λιβανού Α. Ε.»	43	7194	δηλώθεις πορτ Σαΐδ 27 Ιουν. διά Βαρναν
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολιάνα»	44	7365	έφθ. Γάνοντας 20 Ιουν. (δι' Ιαπωνιαν)
ΑΜΟΙΘΕΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7277	άνεχ. Νεκοτάσια 23 Ιουν. διά Μπουενος Αύρες
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόσμαρ»	44	7359	άνεχ. Βαγκούθερ 2 Ιουν. διά Ναχόντκα
ΑΝΑΕ	έτ. «Αναζ»	55	8332	άργει Καρόφι ρόδις 14 Σεπτ. 1950
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άνεχ. Μόντρεαλ 22 Ιουν. δι' Ειδονυμάου
ΑΝΔΟΡΑ	«Μπιενθένιντο»	45	7282	έργει Ελευσίνα από 26 Ιουλ. 1958
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Πανκρίστο»	37	5683	εις Πειραιά από 16 Απρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.	έτ. «Ηρακλίς»	19	1320	δηλήθες Τζιμπούτι 27 Μαΐου διά Κουθέτη
ΑΝΘΙΠΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ν. Μιχαλος»	33	2362	άργει Μπρουζές από 11 Ιουλ. 1958
ΑΝΙΑ	έτ. «Τιούκον»	44	7176	άνεχ. Τοκιο 20 Ιουν. διά Μαντράς
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτα»	44	7165	έφθ. Αμύρεραν 22 Ιουν.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοντας»	57	11976	δηλήθες Θύρωνταις Αίλαντ 20 Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12443	εις Ιαπωνιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δεξ.)	έτ. «Μαροελόζ»	59	24716	άργει Ντωντέ από 20 Απρ.
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	έφθ. Αγιον Θραγκισκον 17 Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	όδ. Κυρτάτα	29	6022	άργει Βρέμην από 6 Ιουν. 1958
ΑΞΙΟΣ	Α. Δημάδην - Δ. Γκιούλη	43	7253	άργει Ελευσίνα από 27 Δεκ. 1957
ΑΡΓΩ - ΑΛΤΙΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβέλοπμεντη»	59	10100	εις Όλλανδιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ-ΔΗΛΟΣ	έτ. «Σίππ.Ντεβέλοπμεντη»	58	10392	έφθ. Οζάκαν 21 Ιουν.
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππ.Ντεβέλοπμεντη»	58	10392	δηλήθευν Αντεν 25 Ιουν. διά Πολωνίαν
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίππ.Ντεβέλοπμεντη»	57	10376	δηλήθευν Παναμάν 18 Ιουν. δι' Ιαπωνιαν,
ΑΡΓΩ-ΣΟΥΝΙΟΝ	έτ. «Σίππ.Ντεβέλοπμεντη»	59	10100	εις γνωστικ ρόδις 26 Φεβρ.
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σίππ.Ντεβέλοπμεντη»	58	10391	δηλήθευν Παναμάν 22 Ιουν. διά Νιγκάτα
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460	άργει Ελευσίνα από 15 Σεπτ. 1958
ΑΡΙΕΣ (δεξ.)	έτ. «Κανόνους»	57	11897	δηλήθευν Πόρτ Σαΐδ 16 Ιουν. διά Ν. Υόρκην
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Φρίζος Θεοδωρίδης	37	4636	εις Πειραιά από 21 Απρ.
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	«Γκρή Λάιν»	31	202,6	άνεχ. Κόπτη 22 Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΑΡΜΑΘΙ	έτ. «Αλαμέντα»	43	7091	όνεχ. Ολλανδιαν, υπό παραλαδήν
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αστρα»	45	7273	άνεχ. Αντζελες 14 Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΜΟΝΙΑ	Δ. Εύθυμιον κλπ.	24	2740	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 7 Ιουν.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	άργει Βαλτιμόρην από 26 Απρ. 1958
ΑΣΗΜΙΝΑ	«Ασημ. Γκουμά	39	1007	έφθ. Χάφαν 22 Ιουν.
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	έφθ. Κομπε 15 Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιθανός	43	7176	έφθ. Γιαδάταν 14 Ιουν.
ΑΤΤΑΛΑΣ	έτ. «Αναζ»	58	9724	έφθ. Σαγκάνην 13 Ιουν.
ΑΥΛΙΣ	έτ. «Άντις»	21	3275	δηλήθευν Γιβραλτάρ 18 Ιουν. δι' Αμβούργον
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελίξ»	44	7176	άργει Ελευσίνα από 7 Μαΐου 1958
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Άλματη»	36	5795	δηλήθευν Αγ. Βικέντιουν 16 Ιουν. διά Σαλβαδόρ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	ΈΒΝ. Γραμμ. Ελλ.-Αμερ.	27	21329	άνεχ. Νέαν Υόρκην
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	«Ελληνική» Α. Ε.	59	43373	έφθ. Πόρτ Σουδάν 24 Ιουν.
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α. Ε.	46	2025	έφθ. Ντάρτρα ιαπ. 5 Μαΐου 1958
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α. Ε.	45	1892	άργει Πειραιά από 5 Μαΐου 1958
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	άνεχ. Λονδίνον 24 Ιουν. (διαταγάς)
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	Άντ. Κοντού	30	739	έφθ. Σεπτέμβριαν 13 Ιουν.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Πάρα Τανούρα 12 Ιουν. διά Καλιφόρνιαν
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	K. I. Στεργίοπουλος	22	3846	έφθ. Πόρτ Σουδάν 24 Ιουν.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	46	2016	έφθ. Λαττάρια 21 Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	έφθ. Ζαντράκια 22 Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ	Ν. Λαμπίρης	31	.967	άργει Ελευσίνα από 22 Νοεμ. 1957
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	όδ. Γράτου	44	7176	άργει Ελευσίνα από 7 Μαΐου 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΘΡΕΠΤΗΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος	21	5728	δηλήθευν Αγ. Βικέντιουν 16 Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ (δ.)	όδ. Καθρέπτη - Π. Τούρλος	07	1317	άνεχ. Λονδίνον 24 Ιουν. διά Σαλβαδόρ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. Σιδεράτου	39	10061	έφθ. Πέραμα από 21 Φεβρ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	έφθ. Γένοβαν 25 Ιουν.
ΓΚΛΟΜΠ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ	έτ. «Ανδρεάδην	43	7176	άργει Ελευσίνα από 22 Νοεμ. 1957
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	Πολυχρονίδης - Πετρίδης	38	2265	άργει Ελευσίνα από 4 Ιαν. 1958
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'.Ι.Λ.	έτ. «Μιντατλάντικη»	43	7229	έφθ. Αρχάγγελεον 25 Ιουν.
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΣΤΕΡ	έτ. «Μπλέμοντη	57	24883	άργει Ελευσίνα από 22 Νοεμ. 1957
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. Μπράντον	58	24895	άργει Ελευσίνα από 4 Ιαν. 1958
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Οσεάνικη»	43	10195	έφθ. Αρχάγγελεον 25 Ιουν.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΥ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλεντ Τάνκερς»	54	20991	έφθ. Σαπέριορ 12 Ιουν.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλιμανοπούλου	44	7176	άνεχ. Χαδάναν 9 Ιουν. διά Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	Γ. Ιατρού	43	593	άνεχ. Πειραιά 24 Ιουν. δι' Αλεξανδρούπολιν
ΔΑΝΑΗ	Άλεξάτος - Δουκάς	23	1566	δηλήθευν Σουέζ 22 Ιουν. διά Τζέδδαν
ΔΕΞΠΟΙΝΑ	έτ. «Αίδολια»	59	9350	εις Γερμανιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΔΕΞΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	έφθ. Σικάγον 23 Ιουν.
ΔΕΞΠΟΙΝΑ Κ.	έτ. «Πάλμαι»	44	7255	άνεχ. Χαροπόντον ρόδης 21 Ιουν.
ΔΗΜ. ΠΤΓΛΕΣΗΣ	έτ. «Φρίντον»	18	5275	έφθ. Φιλαδέλφειαν 18 Ιουν.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιεύς	26	4862	άνεχ. Καλόμπο μέσα 17 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμαρᾶς»	44	9589	άργει Πέραμα από 10 Οκτ. 1957
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. Βεργυτή	44	7207	έφθ. Κολόμπο μέσα 17 Μαΐου διά Νέαν Υόρκην

ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7263	όργει Γένοβαν από 16 'Απρ. 1958
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	έφθ. Σαδάνναν 23 'Ιουν.
ΔΙΡΟΥΣ	έτ. «Δίρφυσ»	43	7280	άρνε. Κυνόσουραν από 18 Σεπτ. 1958
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Χωοδόχος»	44	7249	διηλήθεν «Άγ. Βικέντιον 17 'Ιουν. διὰ Μπουένος Αὔρες
ΔΩΡΟΘΕΑ	Μιχ. Καραγιώργης	25	3297	διηλήθεν Σουέζ 22 'Ιουν. διὰ Μπάραν
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	εἰς Ρόττερνταμ από 14 'Οκτ. (έπιοκευαι)
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	έτ. «Ελτράνοπορτ»	56	10289	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4164	όργει Κάροϊφ από 7 Νοεμ. 1957
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)	δδ. Τυπάλδου	27	6346	έθθ. Άμβεροαν 16 'Ιουν. (πρὸς ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΕΛΕΝΗ	δδ. Κουλουκούντη	38	5550	άνεκ. Γιαβάταν 15 'Ιουν. διὰ Ντουκούν
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκυών» Α. Ε.	44	7176	άργει Ρόττερνταμ από 12 Φεβρ. 1958
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σια	43	7176	άνεκ. Σίδενς 23 'Ιουν. διὰ Κεύλαννον
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριάνου — Πρίντεζη	21	1549	άνεκ. Πειραιᾶ 28 'Ιουν. δι' Ιτέαν
ΕΛΙΖΑ	έτ. «Λουντεφονίδη»	34	1803	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 30 Μαΐου (έπιοκευαι)
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	δδ. Μαζαράκη	22	3553	όργει Γέρεμα από 30 Μαρτ. 1958
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	55	2746	άνεκ. Νέαν «Υόρκην 20 'Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άργει Καλάμας από 18 'Ιαν. 1958
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α. Ε.	59	9400	άνεκ. Εμπρ. 24 'Ιουν. διὰ Κόλπον Μεζικοῦ
ΕΛΗΜΙΝΑ	Εύτ. Γκούμας	22	1184	άργει Κυνόσουραν από 12 'Ιαν.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	57	7068	έφθ. Κολόμπη 23 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	39	6281	έφθ. Κόραμσαχρ 23 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	7207	έφθ. Καράτοι 22 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	56	7510	έφθ. Ν. «Υόρκην 24 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	άνεκ. Τοιταγκόδηκ 25 'Ιουν. διὰ Τοάλανν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	διηλήθε Τιβραλτάρ 19 'Ιουν. διὰ Ν. 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	άνεκ. Μπαχρέν 21 'Ιουν. διὰ Νταμάρι
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	άνεκ. Κουβέττα 22 'Ιουν. διὰ Νταμάρι
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Α. Ε. Ν. Ε.»	57	7063	διηλήθε Τζιμπούτι 21 'Ιουν. διὰ Ήραγγούν
ΕΛΛΗΝΙΣ	Π. Πρίντεζης	19	1492	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 27 Μαΐου (έπιοκευαι)
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Γκάλοφ Α'Ζουλ»	42	7058	έφθ. Πειραιᾶ 26 'Ιουν.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	«Επιδαυρος» Α. Ε.	43	7176	άνεκ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΓΠΙΔΑΥΡΟΣ	Νεγρεπ.-Σταθάτος	44	7198	όργει Βαλτιμόρην από 10 'Ιουν.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	«Σάμοοκη»	58	9585	άνεκ. Χάρητον 18 'Ιουν. διὰ Πενσακόλαν
ΕΡΜΗΣ	«Σάμοοκη»	59	9650	άνεκ. Κούδεττ 22 'Ιουν. διὰ Νταμάρι
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκας — Κολύμβας	21	2369	άνεκ. Κόμπη 1 'Ιουν. διὰ Βαγκούθερ
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	άδ. Γ. Δομεστίνην	34	1716	άργει Πέραμα από 17 Αύγ. 1958
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	«Οκεανούπορος» Α. Ε.	43	7194	έφθ. Κόμπη 18 'Ιουν.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	Παπά — Έλευθεριάδην	17	3976	άνεκ. Πειραιᾶ 27 'Ιουν. διὰ Ραθένναν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Υλοί Πέτρ. Γουλανδρή	43	7244	έφθ. Ιλόιλο 23 Μαΐου
ΕΥΑΓΝΩΣΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Πόλ. Σάντος»	57	6102	άνεκ. Χούστον 15 'Ιουν. διὰ Λονδίνον
ΖΑΤΟΥΝΑ - ΠΟΛΙ	Θανόπουλος — Κουτλάκης	08	1699	άργει Πέραμα από 16 Σεπτ. 1957
ΗΛΙΑΣ (δεξ.)	«Μαρπέζα»	39	9974	άργει «Άμυδούργον από 25 Νοεμ.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	άργει Ρίθερ Στόρου από 10 Μαρτ. 1958
ΗΡΩΝ II.	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	έφθ. Νέαν «Ορλεάνην 23 'Ιουν.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	διηλήθε Τρίνινταν 18 'Ιουν. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΟΕΜΩΝΗ	«Κάροξ» Α. Ε.	44	7198	άργει Σύρων από 22 'Οκτ. 1957
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναΐτζιαν»	42	7172	άργει Έλευσαν από 7 'Ιαν. 1958
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	«Μοντεζόουμα»	43	7032	άργει Πειραιᾶ από 23 Νοεμ. 1957
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	6636	άργει Ελευσίνα από 29 Μαΐου 1958
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντῆς	29	2331	άργει Πέραμα
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «ΕΛ—ΜΕΣ»	46	1988	διηλήθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουν. δι' Ούντεθάλλο
ΙΓΓΟΡ	'Απ. Πεζάς	43	7207	άνεκ. Τόκιο 1 'Ιουν. διὰ Τούμπατ
ΙΝΔΙΚΟΣ (δεξ.)	άδ. Τυπάλδου	30	7924	εἰς Ριον «Ιανέριον από 16 Σεπτ. 1958
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιών Δ. Ιγγλέσην	42	7035	έφθ. Τζιλατόσ 25 'Ιουν.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7176	εἰς Σπέρνη Χέντ 22 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)	έτ. «Αθηνήν» κλπ.	44	10441	άργει Έλευσίνα από 17 'Οκτ. 1957
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ. Κ.Χ.«πατέρας	43	7244	άργει Μπρούζες από 11 'Ιαν. 1958
ΚΑΔΙΩ Σ.	Καδιώ Σιγάλα	17	2032	έφθ. Δυρράχιον 16 'Ιουν.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άργει Κυνόσουραν από 16 'Ιαν. 1958
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Μάρε Νόστρα»	57	8757	διηλήθε Παναμήν 18 'Ιουν. διὰ Τόκιο
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ζεπάγκας»	57	9092	διηλήθε Χολτενάου 16 'Ιουν. διὰ Γδύνιαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μικαλινός»	44	7198	έφθ. Ροζάριο 20 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΡΩΤΑΣ	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1586	άργει Κυνόσουραν από 22 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΡΩΤΗΣ	Α. Ε. «Πάλμα»	40	5032	έφθ. Χούλλ 11 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	άδ. Ποταμίανου	19	5182	άργει Πέραμα από 22 'Οκτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	άργει Καλαμας από 14 'Ιαν. 1958
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Σκαρβέλης	43	7176	άνεκ. Κολούμπια Ρίθερ 22 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΚΑΠΤΑΝΤΟΝΗΣ	«Κρίνα»	57	9256	άνεκ. Καλκούτταν 15 'Ιουν. διὰ Μαυρικίου
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ	«Μαρεμπρέσσα»	44	7139	άργει «Άμπελάκι από 29 Μαρτ. 1958
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	έφθ. Σαγκάπον 20 'Ιουν.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	εφθ. Χάμπτον ρόδς 24 'Ιουν.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	άργει Τάραντα από 22 Μαΐου
ΚΕΙΓ' ΗΡΑ	έτ. «Γκάλλαρο»	37	5282	έφθ. Ροζάριο 5 'Ιουν.
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	25	1816	άργει Πέραμα από 29 Μαΐου 1958
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. «Επιφανειάδης	44	7176	άργει Κυνόσουραν από 4 'Ιουν. 1958
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	άνεκ. Χούστον 24 'Ιουν. διὰ Μαντράς
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	Μ. Νομικός	58	11156	άνεκ. νήσον Γιαλί 15 'Ιουν. διὰ Ιαλί Μπότης
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7244	άργει Πέραμα από 5 'Ιουλ. 1958
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. «Επιφανειάδης	43	7198	άργει Κυνόσουραν από 14 Μαρτ. 1958
ΚΟΡΑΛΙΑ III	άδ. Γ. Δομεστίνην	28	1595	διηλήθε Κων/πολίν 11 'Ιουν. διὰ Ελλαδός
ΚΟΡΩΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	αργει Κυνόσουραν από 30 Σεπτ. 1957
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10300	εἰς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΡΙΟΣ	Μ. «Εμπειρίκος	45	3805	άργει Σύρον από 15 'Οκτ. 1957
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διαμ. Πατέρας»	59	9200	εἰς Ριγκέαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΥΜΑ	43	7244	άργει Σύρος από 9 'Ιουν. 1958	
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανοπετρόλη»	20	6416	αργει Κυνόσουραν από 12 Αύγ. 1958
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άύρα»	56	9086	άνεκ. Σαδόνα 24 'Ιουν. διὰ Σαγκάνη
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άργει «Άμπελάκι από 13 Σεπτ. 1957
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλινός»	45	7176	έφθ. Κωνταντάζαν 26 'Ιουν.
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λώς	56	8474	άνεκ. Ντάρεν 11 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΛΑΚΩΝΙΑ	«Άλεξάτος — Δούκας	25	964	διηλήθε Σουέζ 17 'Ιουν. δι' Ερυθράν
ΛΕΑΝΑ-ΝΙΤΣΑ	Παναγάκος — Δευτεραίος	22	2201	άνεκ. Πειραιᾶ 27 'Ιουν. διὰ Τρίπολιν
ΛΕΩΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	ανεκ. Χάμπτον ρόδς 16 'Ιουν. διὰ Θάρυκε
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άργει Κυνόσουραν από 27 Αύγ. 1957
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	αργει «Άμπελάκι από 8 Φεβρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Νέαν «Υόρκην 25 'Ιουν.
ΛΙΒΥΗ	Ίω. Λάτσης	24	1556	άργει Κυνόσουραν από 14 Δεκ.
ΛΙΓΓΥΡΙΑ	έτ. «ΕΛ—ΜΕΣ»	37	1113	διηλήθε Σουέζ 19 'Ιουν. δι' Αντεν
ΛΙΑΝ	έτ. «Άργω»	11	1459	έφθ. Πειραιᾶ 17 'Ιουν.
ΛΙΑΝ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός» Α. Ε.	25	5525	διηλήθε Σουέζ 26 'Ιουν. διὰ Φιλιππίνας
ΛΟΥΣΥΣ	έτ. «Μονρόθια»	57	7478	άνεκ. Σαδόνα 24 'Ιουν. διὰ Ναχόντκα
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιδανός» Α. Ε.	45	7281	άργει «Έλευσίνα από 19 'Ιαν.
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Παρένα»	21	1489	άργει Κυνόσουραν από 23 Μαΐου
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ	έτ. «Δημητρα»	37	4839	άνεκ. Μόντρεαλ 18 'Ιουν. διὰ Μεγάλας Λιμνας
ΜΑΙΟΤΙΣ	άδ. Συνοδίνου	19	3858	άργει «Άμπελάκι από 3 Δεκ. 1957
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	αργει Λισσαδώνα από 4 Φεβρ. 1958
ΜΑΝΕΣ	Ν. Εύσταθου	55	8526	άνεκ. Χόκη Κόχη 3 'Ιουν. διὰ Πασούσιο
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	«Άδελφοι Ρούσσου	27	1554	άργει Πειραιᾶ από 5 Μαρτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Σύν. Ι. Χανδρᾶ	20	5401	άργει Ρέτζιο από 14 Μαρτ. 1958
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. «Χανδρής»	21	6703	άργει «Άμπελάκι από 3 Μαρτ. 1958
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Μάρθα»	34	4162	έφθ. Κουβέτι από 17 Μαΐου

ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7187	άργει Ρόπτερνταμ από 6 Ιαν. 1958
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Σαμοοκά»	56	6074	έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 13 Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεχ. Λός Αντζελες 17 Ιουν. δι' Οζάκαν
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Πάροπαντα»	44	7176	διπλής Γιβραλτάρ 16 Ιουν. δι' Αμβούργον
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άργει Ρίθερ Μπλάκαγουώτερ από 19 Δεκ.
ΜΑΡΙΑΜ	έτ. «Ειρηνικός» Α. Ε.	44	7243	άργει Σπαλατάτορι από 23 Απρ. 1958
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ	έτ. «Νιτζέαν»	40	5237	άργει Ελευσίνα από 20 Σεπτ. 1958
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	'Ιω. Λάτοπς	20	6490	άργει Κυνόσουραν από 3 Φεβρ. 1958
ΜΑΡΙΓΩ	έτ. «Νεθάδα»	42	7147	εις Αγγλίαν, υπό παραλαβήν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	διπλής Μπρόνομποτελ 20 Ιουν. διά Βιομάρ
ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Νέπτουν»	59	8700	εις Τάραντα, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ	έτ. «Οριένταλ»	24	4701	άργει Άμπελάκι από 1 Οκτ. 1957
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Εύκαρριερς»	43	7033	εις θέσιν 49.1 Β.-25.2 Δ., Ιουν. 22 διά Χούλλ
ΜΑΡΛΙ (δεξ.)	έτ. «Μάρπι»	59	20340	έφθ. Ρόπτερνταμ 14 Ιουν.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσράλ»	55	8961	άνεχ. Ντάρμπαν 20 Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρερς»	59	9260	έφθ. Αλεξανδρειαν 25 Ιουν. (διά Λονδίνον)
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	άδελφ. Κουλουκούντη	38	5500	έφθ. Δυρράχιον 6 Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόντια»	57	8906	άνεχ. Αντεν από 14 Μαΐου διά Σαγκάν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	56	8425	άνεχ. Τζιμπούτι 3 Ιουν. διά Χάγκ Κόνγκ
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΛΙΟΣ	έτ. «Φελάλμα»	41	7194	άνεχ. Ταγγιούβη Ούπιλαν 28 Μαΐου διά Χοινκάγκ
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάνι»	57	9168	άνεχ. Θρη Ρίθερ 16 Ιουν. (διαταγάς)
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	διπλής Μπρόνομποτελ 18 Ιουν. διά Γδύνιαν
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	άνεχ. Λιδερπούλ 23 Ιουν. διά Τάμπαν
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάδεζ»	57	9200	άνεχ. Κοατζαλόλακος 20 Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Εθμιωράνια»	59	9960	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 16 Ιουν.
ΜΙΧΑΝΑ	έτ. «Άδαμαστος» Α. Ε.	43	7207	άργει Ντόρτρεχτ από 13 Αύγ. 1957
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθιου	44	7176	έφθ. Γκάροτον 20 Ιουν.
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Ελκέρριερς»	44	7190	έφθ. Γένοβαν 25 Ιουν.
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμ. Ν. Αμερ.	34	2709	άργει Χαϊδαρίου 1 Φεβρ.
ΜΥΡΣΙΝΗ (δεξ.)	Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	έφθ. Χαινκάγκ 14 Ιουν.
ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ	έτ. Φαφαλιού	57	9345	έφθ. Αμοτερνταμ 23 Ιουν.
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	άργει Καλάμας από 20 Φεβρ. 1958
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπη	43	7264	άργει Βαλτιμόρην από 4 Ιαν. 1958
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Καρδάμυλα»	44	7247	άργει Κέαν από 11 Απρ. 1958
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	όδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Αντεν από 11 Μαΐου διά Σαγκάν
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενια»	43	7264	διπλής Λάδεντρη 16 Ιουν. διά Κόλπον Μεξικού
ΝΕΞΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7261	άργει Πειραιώ από 10 Ιουν.
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	άργει Ζεεμπρουγκέ από 22 Δεκ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σια	43	7176	εις Πειραιά
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	Θωμάς «Επιφανιάδης	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 26 Ιαν. 1958
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Στινάρ	43	7244	άργει Κυνόσουραν από 10 Μαΐου 1958
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μιχαλινός» Α. Ε'	42	7203	άργει Κέαν από 11 Απρ. 1958
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	άνεχ. Αντεν από 11 Μαΐου διά Σαγκάν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εψιλόν»	58	6279	διπλής Λάδεντρη 16 Ιουν. διά Κόλπον Μεξικού
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Νιτζέαν»	30	7003	άργει Πειραιώ από 10 Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7231	άργει Αμπελάκι από 24 Αύγ. 1957
ΝΙΚΥ	έτ. «Πουέρτα λά Πάλμα»	53	9188	άργει Ζάντροκ από 16 Σεπτ. 1958
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Οσεάνικα»	42	7248	άνεχ. Γκάλβεστων 19 Ιουν. διά Κολόμπο
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	10632	έφθ. Αμβούργον 23 Ιουν.
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανακούσιστα»	58	10662	έφθ. Χάμπτον ρόδς 3 Ιουν.
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	Άντ. Παπαδάκης	59	10300	εις Γαλλίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Πρίαμ»	58	12139	διπλής Λάδεντρη 14 Ιουν. διά Γκάλβεστων
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πάροντο»	59	8630	έφθ. Κουθέτη 19 Ιουν.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	Άντ. Παπαδάκης	58	8639	εις θέσιν 37.58 Β.-19.41 Δ., Ιουν. 19 διά Καράτοι
ΝΤΕΓΙΑ	έτ. «Μαρλάντα»	31	2794	άργει Ρόπτερνταμ από 27 Ιουλ. 1958
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Παναμ-.Εσουρόπιαν»	59	9030	άνεχ. Λίδερπούλ 17 Ιουν. διά Λίδερπούλ
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσοστοεάνικα»	54	8062	άνεχ. Κολόμπο 23 Ιουν.
ΟΘΩΝ	έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	έφθ. Μόντρεαλ 26 Ιουν.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	διπλής Γιβραλτάρ 24 Ιουν. διά Γένοβαν
ΟΛΓΑ	Ρ. Δ. Μελαχρινός	25	996	έφθ. Μαδέρας 20 Ιουν.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	Έμπορ. - «Εφοπλιστική	44	7176	άνεχ. Μόντρεαλ 24 Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΟΜΟΝΟΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2745	άνεχ. Νεάπολιν 24 Ιουν. διά Νέαν Ύόρκην
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Ερμῆς»	12	2171	εις Κολόμπο από 5 Μαΐου
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	διπλής Γιβραλτάρ 25 Ιουν. διά Γένοβαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κ. Γράτσος	45	7258	έφθ. Αλεξανδρειαν 18 Ιουν.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7176	άνεχ. Μόντρεαλ 23 Ιουν. διά Ρόπτερνταμ
ΟΡΦΕΥΣ	Δ. Ψυχογιούς	17	3703	έφθ. Κολόμπο 3 Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	έτ. «Ορφες»	56	9942	άνεχ. Τζιμπούτι 14 Ιουν. διά Χοινκάγκ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	Α. Καραβίας	43	7176	άργει Αμπελάκι από 29 Ιουλ. 1958
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Ακμε»	57	10498	άνεχ. Τρινινταντ 18 Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10024	έφθ. Γιουκούμαν 24 Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Δράκος - Χ' Πατέρας	43	7176	άνεχ. Νιού Ούεστμινστερ 24 Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. Α.	Πόνος Κουμάνταρος	44	7244	άργει Βαλτιμόρην από 29 Ιουν. 1958
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Ελλαιζον»	57	10747	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 20 Ιουν. διά Νέαν Όρλεάνην
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	έτ. «Εύπλοιο»	45	7240	άνεχ. Πόνον 26 Ιουν. διά Χάιφαν
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Ηστέρη Μεντιτέραν»	37	9968	εις θέσιν 10 Ιουν.
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	έφθ. Μπρέιν 24 Ιουν.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	47	2754	έφθ. Πόρτ Λίνκολν 3 Ιουν.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	διπλής Μπρόνομποτελ 9 Ιουν. διά Τέξας
ΠΑΤΕΡΟΝΗΣΟΣ	έτ. «Πασιφίκ Κογκέρορ»	57	10314	εις Σιενταμ από 12 Μαΐου (έπισκευαι)
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	άργει Αμπελάκι από 26 Δεκ. 1957
ΠΕΤΑΛΟΙ	έτ. «Παλιζάντα»	44	7212	άργει Κυνόσουραν από 11 Σεπτ.
ΠΕΤΡΟΣ	Μαρ. Εμπειρίκος	45	3861	διπλής Παναμάν 21 Ιουν. (άπο Χουάσκο)
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Υιο Π. Γουλανδρή	44	6422	άργει Πέραμα από 13 Ιουλ. 1958
ΠΗΓΑΣΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7258	άνεχ. Κολύμπια Ρίθερ 21 Ιουν. διά Ιαπωνιαν
ΠΗΓΕΝΙΟΣ	έτ. «Κανόνιος»	57	10446	άνεχ. Μόντρεαλ 19 Ιουν. διά Μεγάλας Λίμνας
ΠΙΝΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Αθηνά»	43	7282	άργει Ελευσίνα από 9 Μαΐου
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Τζένεραλ Θίνανς»	44	7207	άργει Ελευσίνα από 23 Απρ. 1957
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Κομμέραιοι» κλπ.	54	7053	διπλής Γιβραλτάρ 26 Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Νορλίντο»	58	9603	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 22 Ιουν. διά Βασιπόσα
ΠΟΛΙ	έτ. «Ιμπάνιεθ»	58	9603	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	έτ. «Παναμάς»	54	9188	διπλής Πούλο Μπούκορ 24 Ιουν. διά Σαγκάν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	έτ. «Γκόμπαλζ»	45	7159	άνεχ. Μόζι 26 Ιουν. δι' Αυστραλίαν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	άργει Ελευσίνα από 25 Ιαν. 1958
ΠΟΠΗ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	7213	διπλής Πόρτ Σαιδ 26 Ιουν. διά Χάδρον
ΠΟΣΣΙΔΩΝ	έτ. «Αρρης»	43	7257	άνεχ. Καζαπιλάγκαν 13 Ιουν. διά Σάφφι
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Φιλιόρι»	43	7124	άργει Κυνόσουραν από 25 Ιαν. 1958
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Γουεστ Αφρικα»	58	8414	έφθ. Χούστον 23 Ιουν.
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Αλλαρίζ»	55	16718	έφθ. Αύγούστον 18 Ιουν.
ΡΙΤΑ	έτ. «Μαραβεντούρα»	30	4014	παρελθόθη εις Οσλο 22 Ιουν.
ΡΙΤΑ	έτ. «Μαριστρέλλα»	43	7133	άργει Γάνδην από 26 Μαρτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓΟΝΕ	Υιο Σιγάλα	25	1412	άργει Πέραμα από 28 Σεπτ.
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Γαλαζιας»	45	7176	άργει Γάνδην από 2 Απρ. 1958
ΡΟΖΑ ΒΛΑΣΗ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Χούλλ 25 Ιουν.
ΡΟΥΛΑ	δδ. Βλάσιο	46	2159	έφθ. Κέαν 18 Ιουν.
ΣΑΒΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρκονκουίστα»	24	6962	άνεχ. Γιοκοσούκαν 20 Ιουν. διά Χαιφόγκ
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Κεραμίες»	56	21081	άνεχ. Αντοφάκιαστα 20 Ιουν. διά Βιλλελμοχάφεν
ΕΑΜΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	άνεχ. Ναγκόγια 9 Ιουν. διά Βαγκούθερ
	Yiοι Δ. Ιγγλέσον	43	7268	έφθ. Πόρτλαντ (Ορ.) 15 Ιουν.

ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	γιών Σιγάλα	43	7176	άργει Κυνόσουραν ἀπό 29 'Ιαν. 1957
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	έτ. «Σάντα Ελένα»	19	2472	άργει Αμπελάκι ἀπό 20 Δεκ.
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντεζης	28	1660	ένεχ. Πειραιά 29 'Ιουν. διά Σοτρατώνι
ΣΟΥΞΕΣ	·Ιω. Λάτσης	24	1564	άργει Κυνόσουραν ἀπό 14 'Οκτ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ	έτ. «Κάμαρον»	18	849	άνεχ. Πειραιά 28 'Ιουν. δι' Οδοσούν
ΣΟΦΙΑ Τ.	Τσουρινάκης	21	933	εἰς Πειραιά (ἐπισκευαί)
ΣΠΥΡΟΣ (δεξ.)	·Ιω. Λάτσης	26	5648	ανεχ. Πειραιά 26 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουαρέζ»	59	10200	εἰς Ισπωλ. ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Φόραλον»	56	8789	ἀνεχ. Ναχόντκα 16 'Ιουν. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	ἔφθ. Χάμπτον ρόδες 24 'Ιουν.
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσος»	44	7223	άργει Σύρον ἀπό 5 'Ιαν. 1958
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	·Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 19 'Ιαν. 1958
ΣΤΥΛΑ Ν. ΒΑΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	δδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άργει Αργοστόλιον ἀπό 29 Σεπτ.
ΤΑΝΑΓΙΣ	έτ. «Τρακάνα»	59	2650	εἰς Βελγιον. ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΤΑΣΜΑΝΙΑ	·Ελλην. Μεσού. Γραμματ.	40	7637	αργει Πέραμα ἀπό 29 Σεπτ. 1957
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ	Μιχ. Καραϊώρης	31	3991	εἰς Δανίαν, ὑπὸ παραλαθήν
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Μαριφόρτούνα»	43	7135	ἔφθ. Κάθαρ 22 'Ιουν.
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	έτ. «Βάγκιγκα»	42	7513	ἀνεχ. Ρίθερ Μέρσεϋ 22 'Ιουν. διά Τροντχέιμ
ΤΖΩΝ ΧΑΝΑΡΗΣ	Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	ἔφθ. Βομβάνη 15 'Ιουν.
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Τραναποτοίφικ»	56	2745	ἔφθ. Βαλτιμόρην 23 'Ιουν.
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Φιντέλιτι»	57	10493	διπλής Σουέζ 19 'Ιουν. διά Κουβέιτ
ΤΡΙΤΩΝ	δδ. Γράτσοι	44	7207	ἔφθ. Λόδις Αντζελες 23 'Ιουν. (διά Βαλτιμόρην)
ΦΛΩΡΑ Α.	·Αθανασιάδης	36	1288	άργει Σύρον ἀπό 12 Δεκ. 1957
ΦΑΡΕΝΤΙΑ	έτ. «Ραντούσα»	44	7282	εἰς Όσλο ἀπό 28 Μαρτ. 1958
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Άμφιουν»	57	9950	εἰς Θεσίν 7.52 B.-73.9 A. 'Ιουν. 17 διά Βαμπόα
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	755	άργει Πέραμα ἀπό 23 Φεδρ. 1958
ΦΡΥ	Καθρέπτης - Θουντῆς	07	1117	άργει Πέραμα ἀπό 28 Φεδρ. 1958
ΦΡΥΓΙΑ	έτ. «ΕΛ-Μέρ»	38	1230	ἔφθ. Πέραμα 30 'Ιουν.
ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Φιντέλιτι»	57	10493	ἀνεχ. Τόκιο 13 'Ιουν. διά Σὸν Πέντρο
ΦΩΤΕΙΝΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ	έτ. «Ναϊτζιαν»	43	7176	άργει Ελευσίνα ἀπό 27 Μαΐου
ΧΑΙΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α. Ε.	45	7240	άργει Σύρον ἀπό 12 Δεκ. 1957
ΧΑΡΑΑ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	έφθ. Νέαν Υόρκην 19 'Ιουν.
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	άργει Σύρον ἀπό 13 Νοεμ. 1957
ΧΙΟΣ	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10784	ἔφθ. Αμορτερντας 22 'Ιουν.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	έτ. «Παιονιέζ Σίππιγκ»	53	8458	ἀνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 4 'Ιουν. διά Βομπόα
ΧΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μάγια»	54	15749	διπλής Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διά Οδοσούν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	έτ. «Σέντντραλ»	43	7139	άργει Νιούπορτ ἀπό 13 'Ιαν. 1958
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.)	Α. Μ. Πρίντεζης	44	1293	άργει Ελευσίνα ἀπό 20 'Ιαν.
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	άργει Αμπελάκι ἀπό 23 Σεπτ. 1957

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)	έτ. «Γκρίνιβιλλ»	44	7261	άργει Μασσαλίαν ἀπό 17 Σεπτ. 1957
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (λιβ.)	έτ. «Ντιοτρίκτη»	43	7228	ανεχ. Λόδις Αντζελες 16 'Ιουν. διά Γιαβάταν
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΑΝΗ (λιβ.)	«Μαριμπλάκα»	56	20153	ἔφθ. Σουέζ 16 'Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.)	έτ. «Άδιλλα»	43	7238	ἔφθ. Ιλδίλο ἀπό 11 Μαΐου
ΑΓΓΙΟ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	έτ. «Βίκτορες»	43	7176	ἀνεχ. Χάρην 11 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδες
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ.δ.)	«Μαριμπλάκα»	56	20140	διπλής Πόρτα Σαΐδ 11 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αίτζιαν Μάρ»	10	1471	άργει Πέραμα ἀπό 22 Φεδρ. 1958
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (Κ.)	έτ. «Χαράλαμπος»	09	2890	εἰς Πειραιά ἀπό 3 'Ιουν.
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Εσερόντζα»	43	7265	άργει Καλάμας ἀπό 27 Δεκ. 1957
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λ.)	έτ. «Ομπρος»	29	3725	έφθ. Ραγγούν 19 'Ιουν.
ΑΔΡΙΑΣ (λ.δ.)	έτ. «Ριπάμπλικι»	53	13675	ἀνεχ. Τρίνινταν 19 'Ιουν. διά Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΔΡΟΝΙΣ (όνδρ.)	έτ. «Αδωνις»	14	2467	ανεχ. Καράτοι 25 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΑΕΛΛΑΟ (λ.δ.)	έτ. «Βότα»	57	20797	εἰς Ερυθρών θάλασσαν 19 'Ιουν. (διά Περο. Κόλπον)
AZIAN	έτ. «Πανοεσάνικα»	42	7223	ἔφθ. Βοστώνην 13 'Ιουν.
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	άργει Ντάρτιουσθ ἀπό 5 'Ιουν.
ΑΖΟΥΚΟ ΚΟΣΤ. (λ.δ.)	έτ. «Αγιος Παύλος»	44	7201	ἀνεχ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 22 'Ιουν. διά Νιού Τζέροευ
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (λιθαν.)	έτ. Σιγάλα	20	1618	ἀνεχ. Γένοβαν 24 'Ιουν. διά Βηρυττόν
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	έτ. «Αθόμασ»	41	4729	εἰς Κολόμπο ἀπό 12 Μαΐου
ΑΘΕΝΑ (κοστ.)	έτ. «Αθένες»	44	7161	άργει Αμδούργον ἀπό 2 'Ιαν. 1958
ΑΘΗΝΑ (λιβ.)	έτ. «Πάμελ»	44	3061	ἔφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 24 'Ιουν.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ. δ.)	έτ. «Ατλαντική»	54	18784	άργει Ελευσίνα ἀπό 26 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.)	έτ. «Πατοίφικα»	43	7267	διπλής Αγ. Βικέντιουν 20 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)	έτ. «Λαιμούριαν»	58	10020	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 25 'Ιουν.
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	έτ. «Λαιμούριαν»	58	10020	ἀνεχ. Μελδούρην 23 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	έτ. «Λαιμούριαν»	58	10020	ἔφθ. Ν. Υόρκην 17 'Ιουν.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Σάν Κρεγκόριο»	43	7197	άργει Νέαν Υόρκην ἀπό 27 Νοεμ. 1957
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	ἔφθ. Χεδάννων 22 'Ιουν.
ΑΙΟΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κονκόρντια»	42	7002	διπλής Αγ. Βικέντιουν 15 'Ιουν. διά Πουέρτο Ασεβέντα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΦΥΡ (λ.)	έτ. «Καρόνα»	43	7036	άργει Μπρούσες ἀπό 2 'Απρ. 1958
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.)	έτ. «Ινοσουλάρ»	44	7058	ἔφθ. Μπέλφαστ 14 'Ιουν.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	έτ. «Ντέλε Ετζέο»	44	7240	εἰς Νιούπορτ ἀπό 8 'Απρ.
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ.δ.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλλα»	58	22129	διπλής Σουέζ 21 'Ιουν. διά Περοικὸν Κόλπον
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΛ (λ.δ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	12614	ἀνεχ. Σάντος 21 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ (λ. δ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	58	12623	ἀνεχ. Σάντος 22 'Ιουν. δι' Αμμουαίν Μπαίν
ΑΚΡΟΝ (λ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7135	άργει Κυνόσουραν ἀπό 9 'Ιαν. 1958
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5244	άργει Πορτοφέραγο ἀπό 18 'Απρ. 1958
ΑΚΤΗ (λ.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7093	άργει Σύρον ἀπό 12 'Ιαν. 1958
ΑΚΤΙΟΝ (λ.)	έτ. «Ρόντα»	43	7213	εἰς Μεγάλας Διμήνας 7 'Ιουν.
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ	έτ. Αρ. Ωνάσης	58	28738	ἀνεχ. Μπουένος Αύρες 21 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΑΛΑΣΚΑ (λ.)	έτ. «Αρκτούρους»	43	6989	ἔφθ. Ροζάριο ἀπό 23 Μαΐου
ΑΛΕΞ (κοσταρ.)	έτ. «Ρίταλες»	25	2323	ἀνεχ. Πάτρας 15 'Ιουν. διά Θεσσαλονίκην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ. δ.)	έτ. «Λαιμούριαν»	56	20926	διπλής Σουέζ 24 'Ιουν. διά Μένα Σαούδ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555	άργει Πέραμα ἀπό 30 Αύγ. 1958
ΑΛΟΕΑ (λ.δ.)	έτ. «Βέγαρας»	59	24256	άργει Σινάριαν 7 'Ιουν.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.)	έτ. «Μονρόδια»	53	7409	έφθ. Ντάρμπαν 23 'Ιουν.
ΑΛΙΤΣΙΑ (κοσταρ.)	έτ. «Αλίτοια»	24	5026	άργει Ελευσίνα ἀπό 31 Δεκ. 1957
ΑΛΙΚΗΣ (λιβ.)	έτ. «Αλκιβιάδης»	42	7066	άργει Αμπελάκι ἀπό 17 Μαρτ. 1958
ΑΛΚΙΜΟΣ (κ.)	έτ. «Αλκιμός»	43	7176	άργει Βρέστον ἀπό 16 Δεκ. 1957
ΑΛΚΥΩΝ (λιβ.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άργει Κυνόσουραν ἀπό 29 Σεπτ. 1957
ΑΛΜΑ (λ.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	ἔφθ. Τόκιο 13 'Ιουν.
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Εττραμάρ»	44	7233	έφθ. Μπάκιαν Μπλάκαν 11 'Ιουν.
ΑΛΜΠΑ (λ.)	έτ. «Βιλλάλιπα»	43	7231	άργει Φάλμουθ ἀπό 21 Δεκ. 1957
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	έτ. «Τοέστερ»	42	3304	άργει Φιλαδέλφειαν ἀπό 27 Μαΐου 1958
ΑΛΜΠΙΝΑ (παν.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7162	διπλής Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Σάντος
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λ.δ.)	έτ. «Τρανσοτ. Φράιτερ»	53	12897	ἀνεχ. Ν. Υόρκην 18 'Ιουν. διά Λάς Πιέντρας
ΑΛΝΤΕΡΣΟΤ (λ.δ.)	έτ. «Αλτερέρο»	44	7243	άργει Αμπελάκι ἀπό 25 Σεπτ.
ΑΛΤΑΙΡΑ (λ.δ.)	έτ. «Κάνονους»	50	10426	ἀνεχ. Πέρο. Κόλπον 22 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΑΛΤΙΣ (λ.)	έτ. «Αλτις»	41	7169	ἀνεχ. Αντεν 25 'Ιουν. διά Ραβένναν
ΑΜΑΝΤΑ (λ.δ.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	10721	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 27 'Απρ. 1958
ΑΜΑΝΤΑ II (παν.)	έτ. «Νίτεαρο»	11	3131	διπλής Χολτενάου 7 'Ιουν. διά Λένινγκραντ
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	άργει Κάρδιφ ἀπό 6 'Οκτ. 1957
ΑΜΕΛΙΑ (λ.δ.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10578	άνεχ. Βαλτιμόρην ἀπό 12 'Απρ. 1958
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λ.)	έτ. «Άλτος Μάρες»	44	7164	έφθ. Γιοκοχάμαν 16 'Ιουν.
ΑΜΙΝ (λιθαν.)	έτ. «Βόκαμπ»	25	3132	έφθ. Σουέζ 24 'Ιουν.
ΑΜΠΛΑΟΝ (λ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	44	7258	άργει Χάμπτον ρόδες ἀπό 15 Σεπτ. 1958
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ (λ.δ.)	έτ. «Ηοτμάρουντη»	38	7949	διπλής Πόρτα Κόλμπορην 16 'Ιουν. διά Τολέδο
ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ (λ. δ.)	έτ. «Βαλενοίνα»	31	7910	άργει Αμοτερντάρη 5 'Ιουλ. 1957
ΑΝΑΣΣΑ (λ.)	έτ. «Ατολάγια»	43	7237	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουν.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λ.δ.)	έτ. «Ντέρνα»	42	7999	διπλής Φόρελαντ 19 'Ιουν. διά Χάλιφαξ

ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ (λιθ.)	έτ. «Άστούριας»	42	7141	άργει Ζευμπρούγκε από 17 Δεκ. 1957
ΑΝΔΡΕΑΣ Α. (λ.δ.)	έτ. «Γουέστ - Αφρικαν»	56	13262	άνεχ. Φίλαδέλφειαν 18 'Ιουν. διά 'Αρούμπαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λ. δ.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	διπλής Γιβραλτάρ 17 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Με)
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	έτ. «Σάντο Κρούζ»	29	4913	άργει Κυνόδουραν από 4 θερ. 1958
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	11978	άνεχ. Καλλάρ 22 'Ιουν. διά Πισκο
ΑΝΔΡΟΣ (λ.)	έτ. «Πατοϊφίκα»	43	7188	άργει 'Αμπουργόν από 8 Δεκ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ Α' ΓΛΑΝΤ (δ.)	έτ. «Ρίο Βεντούραντο»	53	18733	άνεχ. Φίλαδέλφειαν 14 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕΥ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	8459	άνεχ. Φίλαδέλφειαν 18 'Ιουν. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	7136	έφθ. Βαλτιμόρην 14 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δ.)	έτ. «Άνδρος»	53	17845	άνεχ. Βοστώνην 21 'Ιουν. (διαταγάς)
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕ'ΓΛ (λ.)	έτ. «Οράιον»	57	10048	έφθ. Νέαν 'Υρκην 22 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑ ΓΝΤΕΡ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	84.2	διπλής Τρίνινταν 24 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΥ (λ.)	έτ. «Οράιον»	56	10048	έφθ. Βαγκούθερ 16 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λ.)	έτ. «Οράιον»	56	10356	άνεχ. Λός 'Αντζελες 24 'Ιουν. διά Γιοκοκάμαν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΗΓΛ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	8394	άνεχ. Λός 'Αντζελες 21 'Ιουν. διά Μουρόραν
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λ.δ.)	έτ. «Οράιον»	57	25183	άνεχ. Χάμπτον ρόδα 22 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΙΛΛ (λ.δ.)	έτ. «Σάνι Τερόνιο»	58	23607	διπλής Πόρτ Σαιδ 22 'Ιουν. διά Γερμανίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΟΥΝΤΥ (λ.)	έτ. «Μοντενάντο»	43	8390	άνεχ. Βικτώριαν 20 'Ιουν. διά Φίλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΠΠ (λ.δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	24520	άνεχ. Μένα 'Αμπτουλλά 17 'Ιουν. διά Αύγουσταν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ (λ.δ.)	έτ. «Μπεναδέντε»	56	23502	άνεχ. Μπαντάρ Μασσόν 23 Μαΐου διά Λός 'Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ (π. δ.)	έτ. «Οράιον»	40	8427	άργει 'Αμπελάκι από 14 'Οκτ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΜΕΤ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	8423	εις Βαλτιμόρην από 7 Δεκ.
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ (λ.)	έτ. «Οράιον»	45	8557	διπλής Παναμάν 21 'Ιουν. διά Μουρόραν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λ.)	έτ. «Οράιον»	41	7237	άργει Ρότερνταν από 31 Μαρτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΛ (λ.)	έτ. «Οράιον»	42	7010	άνεχ. Βαλτιμόρην από 5 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΡΚ (λ.δ.)	έτ. «Οράιον»	44	10530	άργει Βαλτιμόρην από 5 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ	έτ. «Οράιον»	43	7206	άνεχ. Λός 'Αντζελες 23 'Ιουν. διά Καλλάο
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑ ΓΟΝ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	7239	έφθ. Βαλτιμόρην 21 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΙΗΝΤΕΝ (λ.)	έτ. «Οράιον»	57	13909	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	έτ. «Οράιον»	58	13910	άνεχ. Κόμπε 25 'Ιουν. διά Ναγκόγια
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (λ.)	έτ. «Μονφόρτε»	58	13921	διπλής Ντούρερ 25 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδας
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΤΖΙΚ (λ.)	έτ. «Μονφόρτε»	58	13921	άνεχ. Λός 'Αντζελες 21 'Ιουν. διά Γιοκοκάμαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	8434	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 15 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (π.δ.)	έτ. «Οράιον»	44	11625	εις N. 'Υρκην από 6 Μαΐου (έπισκευα)
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	8466	άνεχ. Ήρκην 24 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΝΔΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ. (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	8462	άνεχ. Λίθερπουλ 25 'Ιουν. διά Ροζάριο
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (λ.)	έτ. «Οράιον»	45	7136	διπλής Παναμάν 19 'Ιουν. διά Χουάσκο
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	8395	έφθ. Βαλπαράιζο 3 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΡΛ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	8371	άνεχ. Βαλτιμόρην 19 'Ιουν. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΠΙΑΓΚΡΙΜ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	8444	εις Βαλτιμόρην από 18 'Ιαν.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λ.)	έτ. «Οράιον»	44	6725	άνεχ. Βαλτιμόρην 24 'Ιουν. διά Χουάσκο
ΑΝΔΡΟΣ ΣΣΥΛΟΡ (λ.δ.)	έτ. «Οράιον»	56	23232	έφθ. Πόρτ Σαιδ 26 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 'Ιουν. διά Βελεζουέλαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΜΕΝ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	8443	εις Βαλτιμόρην από 12 θερ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	7197	έφθ. Βαλτιμόρην 4 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΑ (λ.)	έτ. «Οράιον»	44	7242	άνεχ. Βικτωρίαν 15 'Ιουν. διά Φίλαδέλφειον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	8465	άργει Βαλτιμόρην από 13 'Ιαν.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΥ (λ.δ.)	έτ. «Οράιον»	43	10459	διπλής Σουέζ 22 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚΣ (λ.δ.)	έτ. «Οράιον»	56	23232	άνεχ. Βαλπαράιζο 12 'Ιουν. διά Ιαπωνιαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λ.)	έτ. «Οράιον»	56	10059	διπλής Πόρτ Σαιδ 23 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	8479	άνεχ. Κόμπε 15 'Ιουν. διά Οζάκαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΝΚΕΡ (λ.δ.)	έτ. «Βιοταμάντες»	59	23600	έφθ. Βαλτιμόρην από 24 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΥΟΕΡ (λ.δ.)	έτ. «Σάντα Τερέζα»	58	23607	άνεχ. Βικτωρίαν 15 'Ιουν. διά Φίλαδέλφειον
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΜΠΛΕΣΤ (λ.δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	άργει Βαλτιμόρην από 13 'Ιαν.
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΙ'ΟΜΟ (λ.δ.)	έτ. «Οράιον»	58	27466	άνεχ. Περο. Κόλπον 29 Μαΐου διά Λός 'Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	έτ. «Οράιον»	58	23600	άνεχ. Περο. Κόλπον 18 'Ιουν. διά Λάδεσεντ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΕ'Ι.ΝΤΕΡ (λ.δ.)	έτ. «Αίλα Κάστρο»	59	27462	διπλής Πόρτ Σαιδ 23 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	7224	άνεχ. Κόμπε 15 'Ιουν. διά Βικτωρίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	8394	άργει Βαλτιμόρην από 14 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΦΡΑΥΤΕΡ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	7233	άνεχ. Βαλτιμόρην από 13 'Ιαν.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ (λ.)	έτ. «Οράιον»	44	8453	άνεχ. Περο. Κόλπον 29 Μαΐου διά Λός 'Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λ.)	έτ. «Οράιον»	44	7166	άνεχ. Βαλτιμόρην από 3 Φεβρ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.)	έτ. «Άνδρος»	54	17847	άνεχ. Βοστώνην 24 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕ'ΙΤΣΕ (λ.δ.)	έτ. «Οράιον»	45	7256	άργει Βαλτιμόρην από 29 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛ (δ.)	έτ. «Ρ.ο Βεντούραντο»	53	18735	διπλής Σουέζ 22 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΝΑ (λ.δ.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	άνεχ. Περο. Κόλπον 22 'Ιουν. διά Φίλαδέλφειον
ΑΝΝΑ Κ. (λ.)	έτ. «Γουέστ - Αφρικαν»	54	6112	άνεχ. Βαστώνη 17 'Ιουν. διά 'Οκινάβαν
ΑΝΝΑ Ο. (λ.δ.)	έτ. «Καρριμπια»	45	10708	άνεχ. Βοστώνη 14 'Ιουν. διά Γένοβαν (ΕΠΙΘΛΗΘΗ)
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.)	έτ. «Νολίντο»	20	4992	άργει Βαλτιμόρην από 12 Δεκ. 1957
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	άργει Βαλτιμόρην από 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα Άννα»	44	7258	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 19 'Ιουν.
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λ.)	έτ. «Σάνι Νικόλαος»	36	5017	άργει Γάνδον από 3 Φεβρ. 1958
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνωας»	08	1763	άνεχ. Βοστώνη 20 'Ιουν. διά Βραΐλαν
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λιθ.)	έτ. «Σαδόδι»	44	7259	άργει Βούεν από 20 Σεπτ. 1957
ΑΝΤΙΟΠΗ	έτ. «Μαριτάιμ»	41	7061	έφθ. Βρέμπν 21 Μαΐου
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	έφθ. Μομπίλ 31 Μαΐου
ΑΝΤΟΝΥ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	άργει Χαλκίδα από 11 'Ιαν.
ΑΝΤΟΝΥ II (λ.)	έτ. «Πασιφίκη»	57	10889	ονεχ. Ρότερνταμ 16 'Ιουν. διά Γκάλβεστων
ΑΝΤΟΡΕΙΟΝ (λ.δ.)	έτ. «Πασιφίκ Τράιντιγκ»	57	15845	έφθ. Βαλτιμόρην 23 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.)	έτ. «Κρινθίλλα»	43	7244	άργει Κατάνην από 16 Νοεμ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ. «Σπφάριγκ»	43	7131	άνεχ. Μόντρεαλ 11 'Ιουν. διά Κοπεγχάγην
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	άργει Ελευσίνα από 24 'Ιαν. 1958
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.)	έτ. «Απατούρια»	43	7269	διπλήθεν Αγίου Βικέντιου 18 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΑΠΕΞ (λ.)	έτ. «Απεξ»	42	6806	διπλήθεν Λίζαρντ 14 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΑΠΟΛΛΩΝ (λιθάν.)	έτ. «Απόλλων»	10	3314	έφθ. Χόγκ Κόρκ 10 'Ιουν. (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)

ADEN

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.,

Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS.."

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

Affiliated with:

RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

ΑΠΟΛΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθήνιαν»	57	9452	έφθ. Χάμπτον ρόδς 23 'Ιουν.
ΑΡΑΓ'ΚΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	ζητήθε τρίνινταν 24 'Ιουν. διά Γλασκώνη
ΑΡΓΚΟΣΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	7048	άργει N. 'Ορλέανην όπο 18 Μαρτ. 1958
ΑΡΓΚΥΛΛ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανωνέδα»	57	10657	ανεχ. Κεμπέκ 20 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΑΡΕΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίνινσιέρα»	19	1754	άνεχ. Αγκώνα 18 'Ιουν. διά Χούλλ
ΑΡΕΤΗ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπιονί»	43	7187	άνεχ. Λός 'Αντζελες 23 'Ιουν. διά Καλλάο
ΑΡΕΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολο»	20	3330	δηλώθε 'Άντεν 25 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΡΗΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρες»	30	4557	άνεχ. Κολόμπο 18 'Ιουν. διά Νότ. Κίναν
ΑΡΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοραγία»	21	1498	άνεχ. Πειραιά 15 'Ιουν. διά Τούμπρούκ
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική Οιλά»	58	23626	άργει 'Ελευσίνα από 11 Ιαν. 1958
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	άργει Σύρου όπο 12 Αύγ. 1957
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκούναρούτα»	43	6995	άργει Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίραφλορές»	38	10277	άργει Φερρόλ όπο 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άργει Αμβούργον όπο 12 Δεκ. 1957
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	άργει Φερρόλ όπο 11 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	έτις Νέαν 'Ορλέανην όπο 13 Δεκ.
ΑΡΙΩΝ (λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριών»	28	1707	δηλώθε Κω(πολί) πολί 18 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλάιν»	58	18743	δηλώθε Πόρτ Σαιδ 17 'Ιουν. διά Κορυτόν
ΑΡΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρο»	30	7221	έθθ. Ήστχαμ 26 'Ιουν.
ΑΡΣΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπούνετα»	43	7236	άργει Ρότερνταν από 3 'Οκτ. (ΕΠΙΩΛΗΘΗ εις όλλανδους δι:αλ.)
ΑΡΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπινδεντο»	43	7187	έσθ. Σικάγον 13 'Ιουν.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7155	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 22 'Ιουν. διά Μπριτζπορτ
ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπι Στ. Τράνον»	43	7137	έθθ. Βαγκούσερ 20 'Ιουν.
ΑΡΧΑΝΑΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουσατλάντικ»	44	7283	άνεχ. Υόρκην 20 'Ιουν. διά 'Οζάκαν
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σιέρρα»	45	7198	έφθ. Χούστον 5 'Ιουν.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άργει Μπρούζες από 29 Ιαν. 1958
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πενέντο»	44	7161	άργει Μπρούζες από 9 Μαρτ. 1958
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	άργει Ελευσίνα από 2 Απρ. 1958
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7176	άργει Γάνδην από 3 Μαρτ. 1958
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήραι»	53	13415	έθθ. Μοντεθίδεο 25 'Ιουν.
ΑΣΠΙΡΕΙΤΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7230	άργει Αμπελάκι από 9 'Οκτ. 1957
ΑΣΤΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φάργυρονιτά»	42	7150	δηλώθε Αμπελάκι από 8 'Οκτ. 1957
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8560	δηλώθε Παναμάν 21 'Ιουν. διά Β. 'Ατλαντικόν (Η.Π.Α.)
ΑΤΕΝΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	άργει Κυνόσουραν όπο 3 Σεπτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΓΚΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	άργει Χάμπτον ρόδς από 24 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΓΚΑΟΥΝΤΕΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	άνεχ. Λός 'Αντζελες 24 'Ιουν. διά Κολομβίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	59	20500	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	20608	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 22 'Ιουν. διά Μαρακάιμπο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	58	20451	άργει Χάμπτον ρόδς από 6 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΠΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	57	10087	δηλώθε Παναμάν 23 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΣΤ'ΙΤΟΡ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	56	10096	άργει Γιοκοχάμαν 16 'Ιουν. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	56	10093	άνεχ. Χίον 12 'Ιουν. διά Θακαίαν, 'Ινδίας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	56	10092	άνεχ. Λός 'Αντζελες 21 'Ιουν. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΙΤΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	56	10091	άνεχ. Κόμποι 16 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	43	7176	άργει Σπέτζιαν από 16 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρολούζ»	44	7250	έθθ. Τζάκοσουνβίλ 12 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	43	7257	άργει Ελευσίνα από 15 Φεβρ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	49	17062	δηλώθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουν. διά Βιλλελμοχάφεν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	49	9869	έθθ. Θρ Ρίβερ 22 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	43	10758	άργει Πειραιά 17 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	51	10054	άργει Ελευσίνα από 13 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	54	9833	δηλώθε Θορονταίη 'Αλαντ 18 'Ιουν. διά Σιδηνεϋ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	43	7176	δηλώθε Βορανταίη 23 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	57	24831	έθθ. Κίρεντζις 16 'Ιουν. διά Επισκευαίη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟ ΚΟΝΚΕΣΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	58	18183	άργει Ελευσίνα από 13 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	59	18500	έθθ. Αμέρεραν 5 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	44	7176	άργει Ελευσίνα από 23 Μαΐου 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	55	12985	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 23 'Ιουν. διά Σιδηνα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	53	11322	άργει Ελευσίνα από 3 Ιαν. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	54	11248	έφθ. Κιουρασάο 22 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	55	11241	έφθ. Σάντος ρόδς 25 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	53	12696	εις Πειραιά από 11 Μαρτ. (επισκευαι)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	53	12712	εις Πειραιά από 29 Απρ. (επισκευαι)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	52	11767	άργει Ελευσίνα από 11 Σεπτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΙΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	43	7200	άργει Ελευσίνα από 29 Μαρτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	56	14839	άνεχ. Μπαχρέιν 10 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	52	10930	εις Ν. 'Υόρκην από 19 'Απρ. (επισκευαι)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	50	8637	άργει Ελευσίνα από 8 Μαρτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίολ»	43	7248	άργει Νέαν 'Ορλεάνην από 26 Μαΐου 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	43	7176	άργει Πειραιά από 19 Μαρτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	48	10928	δηλώθε Παναμάν 23 'Ιουν. διά Ρότερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	49	10908	άργει Ελευσίνα από 23 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10087	άνεχ. Γιαδάτων 23 'Ιουν. διά Καναδᾶν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΑΙΑΤ.Τ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10078	άνεχ. Ν. 'Αντζελες 15 'Ιουν. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΜΙΤΗΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10077	άργει Γιοκοχάμαν 13 'Ιουν. διά Ειρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΑΤΖΙΖ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	43	7176	δηλώθε Παναμάν 24 'Ιουν. διά Μόζι,
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	43	7176	άργει Σπέτζιαν από 1 Νοεμ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙΓ'	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	43	7176	άργει Πέραμοι από 30 Ιαν. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	άργει Ελευσίνα από 6 Ιαν. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10087	έφθ. Γιοκοχάμαν 25 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	44	7247	άργει Ελευσίνα από 21 Μαΐου 1958
ΑΤΤΙΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αττικα»	27	5214	έφθ. Αμπελάκι από 19 Φεβρ.
ΑΥΓΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιθέρρε»	56	10312	εις Σουέζ 20 'Ιουν.
ΑΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παλμέα»	42	7162	έφθ. Οζάκαν 25 'Ιουν.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	άργει Ελευσίνα από 23 Οκτ. 1957
ΑΦΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιδός»	44	7198	άργει Φλώσιγ όπο 16 Φεβρ. 1958
ΒΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά ουμφέροντα»	17	1293	δηλώθε Ελοινορ 17 'Ιουν. διά Πειραιά
ΒΑΛΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλέαντ»	43	7229	άργει Φάλασαρ όπο 20 Φεβρ. 1958
ΒΑΣΙΛΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αϊθαλήνη»	44	7242	άργει Κυνόσουραν όπο 5 Απρ. 1958
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Βιστα»	55	10507	δηλώθε Παναμάν 25 'Ιουν. διά Δυτ. 'Ινδίας
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιλία»	42	6751	άνεχ. Κιελον 14 'Ιουν. διά Γδύνιαν

Τὸ ἀρχαιότερον Ἑλληνικὸν Ναυτικὸν καὶ Ἐφοπλιστικὸν Γραφεῖον ἐν Αἰγύπτῳ

XYDIA, ALLAM & CO.

POR T - SAID

Head Office
27, Sultan Hussein Street
Telephone 661
Telegrams XYDAL or NOMIKOS

ALEXANDRIA Branch

117, Mosquee Attarine
Telephones: 21641 and 22175
Telegrams: XYDIA or XYDAL

SUEZ

Rached Street
Telephone 2149
Telegrams: XYDAL
GENERAL AGENT in SUEZ CANAL for NOMIKOS LINES

ΒΕΓΑΣ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίντο»	58	20958	σφθ. Σιγκαπούρων ρόδς 17 'Ιουν.
ΒΕΝΟΥΣ (όνδ.)		έτ. «Γκλόμπο»	20	7631	σφθ. Σιμίζου 14 'Ιουν. διά Μανίλαν
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοοτάρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιαρέσα»	14	8089	σφθ. Οζάκαν 17 'Ιουν. (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΒΙΒΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Βίδα»	23	5906	όργει 'Αργοστόλιον από 7 Δεκ. 1957
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτομάντε»	52	11362	όργει Κυνόσουραν από 24 'Ιαν. 1958
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	ν. I. Γουναλδρής	58	26566	σφθ. Μπαντάρ Μασούρ 26 Μαΐου δι' "Αγ. Θρακίοκον
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάγκο»	58	11623	σφθ. Φόλευ 25 'Ιουν.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέθα Βιστα»	57	11623	σφθ. Σουέζ 18 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βιργίνια»	44	7281	όργει Ρόττερνταμ από 15 'Ιαν. 1958
ΒΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Πιο»	42	7046	σφθ. Παναμάν 23 'Ιουν. διά Κόλπον Μεξικού
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	σφθ. Ληπ 22 'Ιουν. διά Κέυ Γουέστ
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	σφθ. Λάδσεντ 22 'Ιουν. διά Χάθρον
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	58	9462	σφθ. Βαγκούβερ 19 'Ιουν. διά Πόρτ "Εθεργκλαντ
ΓΑΛΗΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλγα»	55	9462	σφθ. Μουρόραν 24 'Ιουν.
ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.)		έτ. «Αστούριας»	44	7113	όργει Βριλήσσιον από 10 Φεβρ. 1958
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Έροντας»	43	7271	σφθ. Τενερίφαν 25 'Ιουν. διά Ρίο 'Ιανέτρο
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ράντλαντ»	44	7205	όργει Μπρούζες από 22 Φεβρ. 1958
ΓΕΩΒΙΛΑΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιράμπαρ»	18	5210	σφθ. Μπάραν 11 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΕΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	σφθ. Βικτωρίαν 8 'Ιουν. διά Βαλτιμόρου
ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρρινέλλα»	27	5407	όργει Πέραμα από 8 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	51	7480	σφθ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουν. διά Βοστώνην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ ντελ Πιρέο»	16	1449	όργει Άμπελάκι από 13 Αύγ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιρόγκε»	45	499	σφθ. Μογκαντίακιο από 18 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ "Οίλ"»	54	18790	σφθ. Άμβεραν 19 'Ιουν. διά Βάντι θειράν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (Κοοτ.)		έτ. «Μέντ - Κόντη»	23	4701	ΕΕΥΘΙΣΘΕΗ είναι Ραγούν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έπος»	21	1964	σφθ. Πειραιά 19 'Ιουν. διά Σφάξ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέτας»	43	7273	σφθ. Όρμης 12 'Ιουν. διά Αμβέρσαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοοτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρθιον»	22	1871	σφθ. Μογκάσας 25 'Ιουν.
ΓΙΑΓΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Πασιφίκο»	42	7030	όργει Πέραμα από 28 'Οκτ. 1957
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	όργει Μπρούζες από 7 'Απρ. 1958
ΓΙΟΣΕΝΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	σφθ. Ροζάριο 23 'Ιουν.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (N.A.T.)		έτ. «Ιουρόπολη»	43	7255	σφθ. Ν. Υόρκην 18 'Ιουν. διά Χάθρον
ΓΚΑΝΝΕΤ (λ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7164	σφθ. Ειδινομάσιο 18 'Ιουν.
ΓΚΑΡΠΤΙΓΚΑΝ (λ.)		έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6397	σφθ. Τζάκοκονβιλ 18 'Ιουν. διά Τόκιο
ΓΚΑΤ ΜΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντ»	27	2766	σφθ. Αλεξάνδρειαν 18 'Ιουν.
ΓΚΕΜ (λ. δ.)		έτ. «Ούρανία»	38	9260	σφθ. Ν. Όρλεάνην 16 'Ιουν. διά Τανάρο
ΓΚΛΑΝΤΙΕΤΤΟΡ (N.A.T.)		έτ. «Πάλμαρ»	43	7200	όργει Καλάμας από 22 'Ιουλ. 1958
ΓΚΛΑΝΤΥΣ (λ.)		έτ. «Τασέτερ "Ορε"»	43	3304	όργει Φιλαδέλφειαν από 28 'Απρ. 1958
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΉΓΚΑ (λ.δ.)		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20668	σφθ. Ν. Υόρκην 18 'Ιουν. διά Χάθρον
ΓΚΡΑΙΤΣΕΙΝ ΒΗΑΡ (λ.)		έτ. «Γουλανδρή»	57	8884	σφθ. Δάντοις 8 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λ.)		έτ. «Ολινάρες»	57	9410	σφθ. Ελεύθερης 13 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	σφθ. Μογκάσας 25 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΑΝΗΑ (λ. δ.)		έτ. «Νιάρχος»	57	26032	σφθ. Πούλο Μπούκομ 23 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλρτν Τάνκερς»	52	20667	σφθ. Πάρνηθαν 13 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ (λ.δ.)		έτ. «Διεθνής»	52	13005	σφθ. Πούλο Μπούκομ 23 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλρτν Γκλέιντ»	54	27812	σφθ. Νέαν Υόρκην 25 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΑΝΤΡΥ (λ.δ.)		έτ. «Γουόρλρτν Γκλέιντ»	57	13750	σφθ. Φιλαδέλφειαν 13 'Ιουν. δι' Αμμουαίν Μπαίν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (λ.δ.)		έτ. «Γουόρλρτν Τάνκερς»	53	13321	σφθ. Πάρνηθαν 16 'Ιουν. διά Τανάρο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (λ.δ.)		έτ. «Διεθνής»	55	20432	όργει Φιλαδέλφειαν από 28 'Απρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ. ΙΝΤΑΝΕ (λ.δ.)		έτ. «Διεθνής»	55	20432	σφθ. Ελευσίνα από 4 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λ.δ.)		έτ. «Πανοσεάνικ»	55	25317	σφθ. Ντάντερ 12 'Ιουν. διά Χάμπτον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤ (δ.)		έτ. «Ιντερνάριοναλ»	54	20580	σφθ. Δάντοις 8 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΓ'Σ (λ.δ.)		έτ. «Διεθνής»	54	20431	όργει Πόρτερνταμ 27 Μαΐου διά Ματσουγιάμα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (λ.δ.)		έτ. «Γουόρλρτν Τάνκερς»	57	13750	σφθ. Πόρτερνταμ 27 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλρτν Θώτη»	53	20536	σφθ. Πούλο Σαΐδ 24 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΩΤ (λ. δ.)		έτ. «Γουόρλρτν Θρίφτ»	43	10591	σφθ. Πόρτερνταμ 25 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΩΤ (λ.δ.)		έτ. «Τοσέτος Μπαίνι»	57	25489	σφθ. Σάραπαγκάν από 24 Σεπτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΕΣΙΟΝ (N.A.T.)		έτ. «Νιάρχος»	57	25490	σφθ. Πόρτερνταμ 20 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λ.δ.)		έτ. «Σινού»	56	26031	σφθ. Σάραπαγκάν από 13 'Ιουν. διά Μπατάντζας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (N.A.T.)		έτ. «Νιάρχος»	57	26032	σφθ. Σάραπαγκάν από 10 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (λ.δ.)		έτ. «Κίγκ Ούλλ Μπαίν»	57	26031	σφθ. Σάραπαγκάν από 22 Μαρτ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (λ.δ.)		έτ. «Γουόρλρτν Τάνκερς»	52	20667	σφθ. Σάραπαγκάν από 22 Μαρτ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΡΟΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλρτν Τάνκερς»	52	20667	όργει Σκαραμαγκάν από 3 Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλρτν Λητζιονι»	43	7244	σφθ. Πόρτερνταμ 20 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλρτν Λάκ»	42	7257	σφθ. Σάραπαγκάν από 13 'Ιουν. διά Μπατάντζας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλρτν Λογιαλτού»	42	7231	σφθ. Σάραπαγκάν από 10 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλρτν Τάνκερς»	49	18226	σφθ. Σάραπαγκάν από 22 Μαρτ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (λ.δ.)		έτ. «Γουόρλρτν Μήντη»	53	13459	σφθ. Σάραπαγκάν από 22 Μαρτ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ (λ.δ.)		έτ. «Ηοτού»	58	20546	όργει Σάραπαγκάν από 6 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουριου Τάνκερς»	55	20781	σφθ. Σάραπαγκάν από 6 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.)		έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	όργει Σάραπαγκάν από 10 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤΑ (λ.)		έτ. «Νιάρχος»	58	11200	σφθ. Σάραπαγκάν από 22 Μαρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓ'ΓΑ (λ.δ.)		έτ. «Γουόρλρτν Ντέλι»	52	13256	σφθ. Περοϊκόν Κόλπον 24 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλρτν Τάνκερς»	49	10892	σφθ. Σάραπαγκάν από 15 'Ιουν. διά Θάσο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	σφθ. Σάραπαγκάν από 15 'Ιουν. διά Θάσο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.)		έτ. «Ηοτού»	58	14000	σφθ. Σάραπαγκάν από 15 'Ιουν. διά Καρθαγένην (Κολ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΠΙΤΥ (N.A.T.)		έτ. «Μέρκιουριου Τάνκερς»	55	20781	σφθ. Σάραπαγκάν από 23 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ' (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	σφθ. Σάραπαγκάν από 17 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΑΛ		έτ. «Νιάρχος»	58	11200	σφθ. Σάραπαγκάν από 16 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντιλε Τάνκερς»	58	25888	σφθ. Σάραπαγκάν από 16 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙΓΝΤ (δ.)		έτ. «Γουόρλρτν Τάιντ»	43	10448	όργει Σάραπαγκάν από 5 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λ.δ.)		έτ. «Γουόρλρτν Τήμη»	43	10577	όργει Σάραπαγκάν από 27 Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (λ.)		έτ. Στ. Νιάρχος	57	10499	όργει Κόρπους Κριστί 13 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (λ.)		έτ. Στ. Νιάρχος	58	10499	σφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.), 24 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λ.)		έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	όργει Λονδίνον 23 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόρσετ»	58	10499	σφθ. Ρίο 'Ιανέτρο 5 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λ.δ.)		έτ. «Ιντερμάρινα»	55	20548	όργει Σεπέτζιον 24 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΓ'ΓΑ (δ.)		έτ. «Γουόρλρτν Τόιλ»	44	10448	έφθ. Σαλαντόνη 23 'Ιουν. διά Σπέτζιον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (N.A.T.)		έτ. Γ. Τασαντόρτερ	43	10195	έφθ. Σιμότουσο από 18 Μαΐου (έπισκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ πδ.) (N.A.T.)		έτ. Γ. Τραβελερ»	43	12793	έφθ. Ρίο 'Ιανέτρο 16 'Ιουν.

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

προσφέρει όλας τις Τραπεζιτικές της εύκολιάς δι' έμβασματα, πιστωτικά έπιστολάς, έγγυησης, δάνεια, καταθέσεις κλπ.

MAIN OFFICE

960 Avenue of the Americas
at 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

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λ.δ.)	έτ.	«Γουόρλντ Τρῆτυ	43	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 29 'Οκτ. 1957	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ.	«Γουόρλντ Τρόφυ»	43	10195	άργει Μάλμο από 6 Μαΐου	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ.	«Γουόρλντ Τρούθ»	43	10595	άργει Σκαραμαγκάν από 21 'Απρ.	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (N.A.T.)	έτ.	Γ. Τρεντίσιον	44	10535	ανεχ. Λός "Αντζελες 13 'Ιουν. διά Βαλτιμόρου	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΙΣΕΤ (λ.δ.)	έτ.	Γουόρλντ Τέμπεστ	45	10470	όργει Σκαραμαγκάν από 13 'Οκτ. 1957	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕ' ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ.	Γουόρλντ Τρέ'ιντ	44	10448	άργει Μάλμο από 25 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΓ' ΙΟΜΟ (δ.)	έτ.	Γουόρλντ Τράιομφ	44	10172	άργει Σκαραμαγκάν από 9 'Οκτ. 1957	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δ.)	έτ.	Γουόρλντ Τρέζαρ»	43	10488	ανεχ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λ.δ.)	έτ.	Γ. Τόλερανς	43	10565	άργει Σκαραμαγκάν από 13 'Ιαν. 1958	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (λ.)	έτ.	Στ. Νιάρχου	59	8000	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 'Ιουν.	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΑ (λ.δ.)	έτ.	«Ορίενταλ»	52	12705	έφθ. Τάιν 14 'Ιουν.	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΑΛ (λ.δ.)	έτ.	«Ορίενταλ»	53	12705	όνεχ. Αλγερίων 21 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον	
ΓΟΥΡΙ		έτ. «Άτλας»	41	6911	όνεχ. Πούλο Μπούκορ 20 'Ιουν. διά Μπατόν Παχάτ	
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαγκόδια»	56	10180	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 11 'Ιουν.	
ΔΑΦΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	5779	άργει Αργοστόλιον από 6 'Απρ. 1958	
ΔΕΛΦΙΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χιάν»	45	7255	έφθ. Σαίν Τζών 23 'Ιουν.	
ΔΕΛΦΟΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο 'Αντον»	45	7252	ανεχ. Λονδίνον 15 'Ιουν. διά Κέϋ Γουέστ	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αρίκα»	56	6117	έφθ. Κοκούμπο 20 'Ιουν.	
ΔΕΣΠΟΙΩ		έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άργει Καλάμας από 16 Νοεμ. 1957	
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (παν.)		έτ. «Θερ Ντιάμοντς»	21	4012	έφθ. Κολόμπο ρόδς 23 Μαΐου	
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ Π. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγγελικα»	43	2878	ανεχ. Σφάξ 19 'Ιουν. διά Στεττίνον	
ΔΗΜΟΣ (λδιαν.)	(N.A.T.)	φ. Κυπριανοῦ	27	4824	έφθ. Μπάκια Μπλάγκαν 11 'Ιουν.	
ΔΗΜΟΣΕΩΝΗΣ Δ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρντενόζα»	56	10360	έφθ. Βαγκούθερ 19 'Ιουν.	
ΔΩΡΙΕΥΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωριεύς»	58	6759	διπλήθε Θεούταν 18 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς	
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	έφθ. Βρέμπον 22 'Ιουν.	
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.)		έτ. «Μπακία Σαλίνας»	43	7260	άνεχ. Πόρτ. Αρθουρ ('Οντ.) 19 'Ιουν. διά Μόντρεαλ	
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.)		έτ. «Γουορλντουάνι»	43	7031	αργει Κυνόσουραν από 12 Σεπτ. 1957	
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τ.»	57	13637	άνεχ. Μπαντάρ Μασάρ 17 'Ιουν. διά Ντελάγουαρ	
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λ.)		έτ. «Νταρόκα»	56	10692	άνεχ. Λός "Αντζελες 16 'Ιουν. διά Ν. 'Ορλεάνην	
ΕΒΗΚΥΝΩΙΑ		έτ. «Σάν 'Εμίλιο»	44	8247	διπλήθε Τρινιτάν 21 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν	
ΕΘΟΝΟΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίτων»	56	10328	άνεχ. Σιμ'ζου 23 'Ιουν. διά Νικάμα	
ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ειρήνη»	13	1486	είς Κουβέντη από 24 Μαΐου	
ΕΙΡΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Πούντα 'Αρένας»	29	6941	διπλήθεν «Αγιον Βικέντιον 14 'Ιουν. διά Πολωνίαν	
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.)		έτ. 'Αντ. Π. Στεφάνου	43	7161	άνεχ. Θρη Ρίθερς 17 'Ιουν. δι' Όλλανδιαν	
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέρο Μουντο»	41	7289	έφθ. Μπάκια Μπλάγκαν 23 'Ιουν.	
ΕΛΕΚΤΡΙΚΙΚ		έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	άργει Νιούπορτ από 2 Δεκ. 1957	
ΕΛΛΕΝ Χ. (δ.)		έτ. «Ουίνδωρ»	44	10584	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 'Ιουν. διά Ντουλούθ	
ΕΛΕΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίστα Ρίος»	36	7820	άργει Ρίθερ Στόρου από 20 Φεδρ.	
ΕΛΕΝΗ Β.	(N.A.T.)	έτ. Πουέρτ. Λιμπερτάντη	44	7213	άργει Α'μπελάκι από 21 'Οκτ. 1957	
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Παπαρχόποδη	58	13066	άνεχ. Φόλεϋ 25 'Ιουν. διά Παλέρμο	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λ.δ.)		έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	43	7218	άνεχ. Μόντεραλ 19 'Ιουν. διά Μεγάλας Λίμνας	
ΕΛΛΗΝΗΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρποέζα»	44	7051	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 25 'Ιουν. (διαταγάς)	
ΕΛΛΗΝΗ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	έφθ. Νέαν 'Υδρκην 11 'Ιουν.	
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλησπόντος»	44	7189	άνεχ. Σύρον 19 'Ιουν. διά Πειραιᾶ	
ΕΛΜΙΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	άργει Φάλμουθ από 2 'Ιαν. 1958	
ΕΛΠΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καζόταμιλ»	44	8541	έφθ. Λιβερπουλ 23 'Ιουν.	
ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοπασίφικα»	43	7255	άργει Καλάμας από 28 'Οκτ.	
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	άργει Μπάρου από 19 Σεπτ. 1957	
ΕΝΤΟΠΑΝ (λ.)		έτ. «Λόγγος»	41	7122	άργει Κάρδιφ από 28 'Οκτ. 1957	
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντι Μάρφιλ»	44	7245	άργει Ρόττερνταμ από 19 Φεδρ. 1958	
ΕΝΤΥ (λ.)		έτ. «Έντυ»	25	3320	έφθ. Ντουλούθ 14 'Ιουν.	
ΕΠΙΚ (λιβ.Δ.Μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλες»	58	17749	ένεχ. Φιλαδέλφειαν 22 'Ιουν. διά Χιέρρο	
ΕΠΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλάρες»	44	7153	άργει Φάλμουθ από 23 Δεκ. 1957	
ΕΣΤΡΕΛΛΑ		έτ. «Στάρ»	26	3503	άνεχ. Ριγέκαν 17 'Ιουν. διά Σεμπένικο	
ΕΣΠΕΡΟΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	57	10317	διπλήθε Παναράν 24 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ		έτ. «Μαριστέλλα»	42	2842	άργει Χάργουϊτς	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λ.δ.)		έτ. «Μαρφάρ»	27	5590	άργει Ρίθερ Μηλακγουώτερ από 12 Μαΐου	
ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανού»	42	6975	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 15 'Ιουν. διά Στεττίνον	
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	56	10053	έφθ. Γιοκοχάμαν 22 'Ιουν.	
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)		έτ. «Ατλαντικ Οίλα»	54	18730	άνεχ. Ούμη Σαιδ 21 'Ιουν. διά Γαλλίαν	
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νέπτουν Τάνκερς	56	30153	διπλήθε Σουέζ 26 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον	
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφ Ντεζέάντο»	44	7264	άργει Πειραιᾶ από 19 Δεκ.	
ΕΥΠΛΟΙΑ		έλληνικά συμφέροντα	59	9200	ανεχ. Τεργεστην 23 'Ιουν. διά Βέρα Κρούζ	
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (λ.)		έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8631	έφθ. Καζαμπλάγκαν 22 'Ιουν.	
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λ.)		έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	άνεχ. Χόκη Κόγκ 21 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην	
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.)		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	58	14606	άνεχ. Μοντεβίδεο 23 'Ιουν. διά Πούντα Καρντόν	
ΕΥΡΥΚΑΕΙΑ (δ.λ.)		έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	άργει Εργοστάλιον από 23 Νοεμ. 1957	
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ		έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7230	έφθ. Χούστον 22 'Ιουν.	
ΕΥΡΥΜΕΔΟΝ		έτ. «Μπαζίλιο»	57	8631	έφθ. Τάμπαν 15 'Ιουν.	
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Γουέστ Ατλαντικ»	36	9927	άργει Αργοστόλιον από 18 Μαρτ.	
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Γουέστ Ατλαντικ»	41	7874	άργει Αργοστόλιον από 26 'Απρ. 1958	
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ		έτ. «Σάν 'Αντόνιο»	45	7224	άνεχ. Λός "Αντζελες 13 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν	
ΕΥΡΥΤΑΝ (λ.)		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	άργει Πόρτ ντε Μπούκ από 9 Μαρτ.	
ZANE B. Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόγκ Σπίπες»	43	7282	έφθ. Τζίμπουτι 5 'Ιουν.	
ZANO (Αθιοπ.)		έτ. «Ζαννής»	08	1982	άργει Ζαζόκονθιλ από 29 Δεκ. 1957	
ΖΕΟ Γ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Βεσκούκιο»	44	10498	άργει Ζάλωσιγκ από 7 Σεπτ. 1957	
ΖΕΟΥΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	έφθ. Ταλκαχούνο 18 'Ιουν.	
ΖΕΟΥΡΟΣ (λ.)		έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	έφθ. Μπάκια Μπλάγκαν 21 'Ιουν.	
ZINI (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάντειν Κρός»	52	12556	άργει Γένοβαν από 15 Φεδρ. 1958	
ZOZIAN (Κοστορ.)		K. Ατυχίδης	20	7638	έφθ. Ν. 'Υδρκην 18 'Ιουν.	
ZΟΥΙΝΤΕΡΖΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουαλίντα»	45	7212	άργει Σπέτζιαν από 27 Δεκ.	
ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφρικαν Κέρριερς»	43	8318	άνεχ. Μόζι 21 'Ιουν. διά Βαγκούθερ	
ΗΛΙΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηλίας»	42	7025	άργει Ζεεμπρούγκε από 1 Σεπτ. 1958	
ΗΡΩΝ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ «Εστε»	44	7161	άνεχ. Σπάττ 12 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν	
ΘΑΡΡΟΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζων»	57	10316	άργει Σάντεφιορδ από 7 Νοεμ. 1957	
ΘΕΝΚΥΓΚΙΒΙΓΚ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	7250	άργει Αμπελάκι από 5 Αύγ. 1958	
ΘΕΟΓΕΝΗΝΤΩΡ		έτ. «Ντέλ «Νόρτε»	43	7050	έφθ. Χάμπτον ρόδς 19 'Ιουν.	
ΘΕΟΔΟΡΟΣ Α.		έλληνικά συμφέροντα	18	3127	άργει Ρόττερνταμ από 28 'Οκτ. 1957	
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ Μπή»	42	6997	έφθ. Νέαν 'Υδρκην 10 'Ιουν.	
ΘΕΟΚΥΤΩΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	έφθ. Σεπτέμβριον 20 'Ιουν.	

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

ΘΕΟΔΟΓΟΣ (Λιβάνου)	έλληνικό συμφέροντα	38	5825	εις Δανίαν, ύπό παραλαβήν
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λ.)	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7188	έφθ. Ροζάριο 14 'Ιουν.
ΘΕΟΠΑΝ (λ.)	«Τρανοπαΐσικ, Τ.Κ.»	43	7240	διπλής Παναμάν 23 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λ.)	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7138	άνεχ. Σάρνια 19 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7185	έθθ. Γενόβαν 21 'Ιουν.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνδ.)	έτ. «Εύτολμία»	43	7176	όργει Καλάμας από 31 'Ιαν. 1958
INTAESTRIOUΣ (δ.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	διπλής Πόρτ Σαιδ 11 'Ιουν. διά Τάμεσιν
IONIAN ΑΓΙΑΝΤΕΡ	έτ. «Μαιφάρι»	56	10410	άνεχ. Βαγκούθερ 18 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
IONIAN ΔΗΝΤΕΡ	«Νόθης Κριστομπαλ»	44	7176	διπλής Παναμάν 23 'Ιουν. (άπο Κριστομπαλ)
IONIAN ΜΕΣΣΕΙΓΚΕΡ	έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13555	έφθ. Θρη Ρίθερα 25 'Ιουν.
IONIAN ΣΗΘΑΡΕΡ	έτ. «Μαιφάρι»	56	10422	έφθ. Καμαϊσι 22 'Ιουν.
IONIAN ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (λ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	εις Μόντρεαλ 12 'Ιουν.
IONIAN ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Νάθης Κριστομπαλ»	44	7198	διπλής Παναμάν 25 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΙΟΥΛΙΑ (λ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13485	άνεχ. N. 'Υόρκην 13 'Ιουν. δι' Αμμογαίν Μπαιν
ΙΟΥΛΙΑ Κ.	έτ. «Τζένεραλ Μαρίν»	44	7223	άνεχ. Τζιμπούτι 16 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΙΩΑΝΝΑ (Λιβάνου)	έτ. «Τζόλια - Νίκο»	22	1323	άνεχ. Λάγκος 22 'Ιουν. διά Πόιντ Νούάρ
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λ.)	έλληνικό συμφέροντα	17	1295	όργει Πέραμα από 1 'Ιουν.
ΚΑΛΜΟΣ (λ.δ.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	57	10122	έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 'Ιουν.
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Χάρη»	58	13429	όργει Κιελών
ΚΑΙΤΗ Δ. (λ.)	έτ. «Κορεατόρ»	43	7176	όργει Φάλμουθ από 14 'Ιαν. 1958
ΚΑΛΛΑ (λ.)	έτ. «Πατούφικα»	42	7227	άνεχ. Λός Αντζελες 9 'Ιουν. διά Κασσιούγκ
ΚΑΛΛΗ Λ. (λ.)	έτ. «Μαρίν Τράνσοπορτ»	57	8774	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 3 'Ιουν.
ΚΑΛΦΑ	έτ. «ΕΛ Τρείντερς»	44	7255	έφθ. Ροζάριο 22 'Ιουν.
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Κόλφα»	26	1945	άργει Αμέρεραν από 18 'Ιαν. 1958
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Αρεκούπια»	43	7257	έφθ. Μπαχία Μπλάγκαν 13 'Ιουν.
ΚΑΝΤΙΑ (λ.δ.)	έτ. «Κανόπους»	44	7075	άργει Ρίθερ Στόουρ από 23 'Ιαν. 1958
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Οσεάνικ»	53	12897	έφθ. Βομβάν 10 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Απήγανος»	44	7279	άργει Κυνόσουραν από 22 'Απρ. 1958
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Τράνσοπορτ»	40	7121	άνεχ. Μορμουγκά 23 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Φιάτζια»	56	10015	έφθ. Αμβούργον 7 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.)	έτ. «Πουντεφιονίδη»	24	5231	έφθ. Οζάκαν 17 'Ιουν. (πρὸς ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κ.)	έτ. «Φιάτζια»	56	10015	έφθ. Βαγκούθερ 19 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	διπλής Κυνόσουραν πολὺ 21 'Ιουν. δι' Αλγέριον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδη»	19	5173	εἰς Νταμάρι από 16 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπο»	55	8798	άργει Καλάμας από 2 Φεβρ. 1958
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Λουνίδη»	20	6157	άνεχ. Βαγκούθερ 6 'Ιουν. διά Ναχόντκα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	έτ. «Τράμπο»	54	8006	έφθ. Φίο Ιανείρο 18 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (λ.)	έλληνικό συμφέροντα	28	2407	άνεχ. Αρχάγγελον 17 'Ιουν. διά Γκριούμπη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Μαγγιόρα»	34	1803	άνεχ. Πενάκη 22 'Ιουν. διά Μπαγκόγκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.)	έτ. «Λουνίνο»	19	5331	έφθ. Πόρτ Σουδάν 25 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Λιουπανό»	43	7281	διπλής Αγιον Βικέντιον 13 'Ιουν. διά Σάντος
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λ.)	έτ. «Ιρίς»	42	6782	άργει Κυνόσουραν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.)	έτ. «Αντόρ»	43	7993	άνεχ. Βαγκούθερ 23 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.)	έτ. «Στάρ»	41	8235	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 17 'Ιουν. διά Πίτρ
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ (λ.)	έτ. «Εδέρμια»	58	8961	εἰς Σιγκαπούρην ρόδος 24 'Ιουν. διά Πενάγκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (λ.δ.)	έλληνικά συμφέροντα	45	10523	άργει Ελευσίνα από 7 'Απρ. 1958
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.)	έτ. «Κορτέζ»	43	6988	έφθ. Χούστον 23 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λ.δ.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	άργει Κυνόσουραν
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΣΤΑΡ (λ.δ.)	έτ. «Μαρίν Στάρ»	44	10436	άνεχ. Βαγκούθερ 6 'Ιουν. διά Βιλλελμοχάφεν
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	2861	άργει Κυνόσουραν από 30 Σεπτ.
ΚΑΡΡΕΤΟ (λ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 19 'Ιουν.
ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	άργει Βαλτιμόρην από 25 Αύγ. 1958
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10092	έφθ. Ραγγούν 25 'Ιουν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ (λ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	42	9796	έφθ. Τάμεσιν Χάρφεν 23 'Ιουν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λ.δ.)	έτ. «Πλονίρ»	36	10291	άργει Αργοστόλιον από 16 'Ιαν.
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (λ.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	43	7150	άργει Σύρον από 30 Νοεμ. 1957
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λ.)	έτ. «Πανόρα»	43	7245	άργει Ζευμπούργκε από 10 'Ιαν. 1957
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.)	έτ. «Οσσεον Κάρυκο»	57	20564	διπλής Πόρτ Σαιδ 26 'Ιουν. διά Βιλλελμοχάφεν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρρετο»	43	7068	άργει Μπρούζες από 22 Φεβρ. 1958
KATINA II (παν.)	έτ. «Σάν Μπερντάνο»	45	7255	άργει Βαλτιμόρην από 9 'Ιαν. 1958
ΚΕΤΙΠΠ ΑΡΑΞΟΣ (λ.δ.)	έτ. «Ροσίνο»	13	1951	άργει Κυνόσουραν από 30 'Ιαν.
ΚΕΤΙΠΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έτ. «Φιντέλινταντ»	58	11754	άνεχ. Σαι Βτζάν 12 'Ιουν. δι' Αμμοναίν Μπαιν
ΚΕΤΙΠΠ ΠΑΛΜΑΣ	έλληνικά συμφέροντα	43	7093	άργει Ζευμπούργκε από 16 Δεκ. 1957
ΚΕΤΙΠΠ ΡΙΟΝ (λ.)	έτ. «Χαρτλαντ»	42	7244	άργει Ζευμπούργκε από 20 Αύγ. 1958
ΚΕΤΙΠΠ ΣΤΑΡ	έτ. «Οσεάνικα»	44	7120	άργει Σύρον από 13 Σεπτ. 1957
KENTAUROS (λ.)	έτ. «Λαιμπριόν»	44	7281	άργει Φάλμουθ από 6 'Ιαν. 1958
ΚΗΦΕΥΣ (λ.)	έτ. «Κανόπους»	41	7431	άργει Ρίθερ Στόουρ από 21 Μαρτ. 1958
ΚΙΡΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	43	7033	άργει Ρίθερ Στόουρ από 11 'Ιουν. 1958
ΚΙΡΚ ΘΗΣΕΥΣ (άγγλ.)	έτ. «Βόλκανο»	56	20639	διπλής Πόρτ Σαιδ 23 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΙΡΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.)	έτ. «Νταλχάσουζ»	57	9153	άνεχ. Λονδίνον 20 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΚΛΑΣΣΙΚ (λ.)	έτ. «Μυρμπόνι»	58	20487	έφθ. Αμβούργον 15 'Ιουν.
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ')	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άργει Κυνόσουραν από 24 'Ιουν. 1958
KNOZA	έτ. «Γκούντ Γουΐντ»	59	10200	εἰς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
KNOZAKA	έτ. «Τράμπη»	43	7248	έφθ. Κούρε 17 'Ιουν.
KOLOUMPELLA (λ.)	έτ. «Οργία»	44	7159	άνεχ. Βαγκούθερ 23 'Ιουν. διά Λός Αντζελες
KOLOUMLPIA	έτ. «Κολούμπελλα»	43	7239	άργει Μπούζες από 2 'Απρ. 1958
KOMET (λιβ.)	έτ. «Νεπτούνια»	13	8473	άργει Κυνόσουραν από 19 Μαρ. 1958
KONDAΦ	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	έφθ. Οζάκαν 21 'Ιουν.
KONTINENTAL (λ.)	έτ. «Αγκούλλα»	19	2949	έφθ. Λιέρδρον 18 'Ιουν.
KORH (κοστ.)	έτ. «Σάν Αγκουστίν»	42	7056	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 14 'Ιουν.
KORFI	έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	έφθ. Μπάχια Μπλάγκαν 19 'Ιουν.
KORMORANT (λ.)	έτ. «Αγιαλάνγκο»	44	7239	άνεχ. Ειδόνιμασθού 21 'Ιουν. διά Γλασκώπην
KORNOYALA (λ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	έφθ. Χάρπον 22 'Ιουν.
KORFOU ΑΓΓΑΝΤ	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	άνεχ. Γένοβαν 16 'Ιουν. διά Κάσσα Αϊλαντ
KΟΣΜΙΚ (λ. δ.)	έτ. «Ζίτα»	43	7075	άνεχ. Λονδίνον 26 'Ιουν. δι' Αιλαντας
KΟΥΗΝ	έτ. «Χόμη»	57	17827	άργει Βαλτιμόρην 23 'Ιουν. διά Σέδεν Αϊλαντς
KΡΕΣΤΑ (λ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7198	άργει Κυνόσουραν από 1 Δεκ. 1957
KΡΗΝΗΣ (λ.δ.)	έτ. «Βιλλαδιόζα»	44	7187	διπλής Πόρτ Σαιδ 25 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
KΡΙΕΤΙΤΟΡ (λ.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιουν.
KΡΙΣΤΙΑΝ (λ.)	έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7275	άργει Καλάμας από 2 Μαΐου 1958
KΡΙΣΤΙΑΝ Σ. (λ.)	έτ. «Λαιμπήριαν»	56	4031	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 20 'Ιουν. διά Μπελίζε
KΡΟΝΟΣ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	2884	εἰς Μοριάν 10 Αύγ. 1958
KΥΜΟ (κοστ.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	άνεχ. Πλάτημποντ 23 'Ιουν. διά Κόρπους Κριστι
Phones Office 2195 Night 3084 » 3089	έτ. «Κάνοπους»	54	10608	άνεχ. Πάλεμπαγκ 21 'Ιουν. διά Ταντζόκ Όυμπαν
	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	άργει Κυνόσουραν από 31 Μαρτ. 1958

FIRST ESTABLISHED 1928

SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.

SHIPPING AGENTS
IMPORTERS & DISTRIBUTORS
MANUFACTURERS REPRESENTATIVES

PORT SAID (EGYPT)

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

Head Office

30, Fouad 1st Avenue

Depots:

5. Tantah Street

30, Fouad Street

Branch Office

Rached Street

Tel. 2012

PORT-TEWFIK (Suez)

ΚΥΜΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	όνειχ. Φιλαδέλφειαν 22 'Ιουν. διά Μπάνιας εργει Χαλκίδα από 27 Νοεμ. 1957
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντρια»	43	6992	έφθ. Καζαμπλάγκαν 24 'Ιουν.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	21	2294	άρνει Βαλτιμόρων από 19 Δεκ. 1957
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κογκιστάντρο»	45	7157	ορνει Μόμπιλ από 13 'Ιαν. 1958
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Ντε Κάργκα»	44	7214	έφθ. Σορέλ 20 'Ιουν.
ΚΩΣΤΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωστής»	44	7263	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουν.
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)		έλληνικά συμφέροντα	40	2993	ειδ ταξίδια Πλέιτ
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (ούρουγ.)		έτ. «Ναθ. Κομμέροσαλ»	21	1833	εις Πειραιά από 24 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΦΥ		έτ. «Εργκάπα»	53	11262	ενεχ. Θέουνταν 23 'Ιουν. διά Βορδάνη
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλάκια»	43	10195	άρνει Κυνόδουρων από 10 'Ιουν.
ΛΑΜΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	άνεχ. Φόλευ 18 'Ιουν. διά Λίθανον
ΛΑΡΓΚΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάργκα»	56	23880	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουν. (πρός παροπλισμόν)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	όργει Μόμπιλ από 19 'Απρ. 1958
ΛΙΛΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορούνα»	43	7156	άργει Ρίθερ Στόουρ από 18 Δεκ.
ΛΙΛΗ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορταλέζα»	43	7030	άργει Ρότερντρουμ από 6 'Απρ. 1958
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναμερικάνα»	44	7190	άργει Κυνόδουρων από 14 Μαρτ. 1958
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	διπλήθεν "Αγ. Βικέντιον 23 'Ιουν. διά Βικτωρίαν
ΛΟΙ ΙΝΤΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Αζούλη»	44	8536	εσθ. Βαλτιμόρων 20 'Ιουν.
ΛΟΣ ΑΖΤΕΚΑΣ (Δ.)		έτ. «Γουέστ Ιντιεσ»	29	2326	άνεχ. Θιουτάντ Τρουθίλο 18 'Ιουν. διά Πουέρτο Ταράφα
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (Δ.)		έτ. «Γουέστ Ιντιεσ»	30	1569	άργει Ρίθερ Στόουρ από 10 Μαρτ. 1958
ΛΟΥΓΟΥ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέδαντη»	17	1936	άνεχ. Κολόμπο 12 'Ιουν. διά Σιγκαπούρων
ΛΟΥΛΟΥ (παν.)		έτ. «Ορίενταλ»	20	2051	άργει Πόρτ Αρθουρ από 18 Μαΐου
ΛΥΡΙΚ (Δ.δ.)		έτ. «Θήατρο»	43	10428	άργει Ελευσίνα από 16 Δεκ. 1957
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρόαντ»	44	7160	άργει Ντάρτμουθ από 9 'Ιαν.
ΜΑΓΓΑΛΑΝΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγαλάνες»	44	5685	άνεχ. Λος "Αντζελες 15 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΙΡΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνδρία»	49	5685	διπλήθεν Γιβραλτάρ 24 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (Δ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	έφθ. Βαγκούθερ 16 'Ιουν.
ΜΑΙΡΗ-ΣΟΦΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουρόρα»	57	8738	άνεχ. Τζιμπούτι 1 'Ιουν. διά Φορμόζαν
ΜΑΚΡΩΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	άργει Πέραμα από 1 'Ιουλ. 1958
ΜΑΜΜΕΝ (παν.)		έτ. «Μάστοδο»	18	920	άργει Μπωμόν από 21 'Ιουλ. 1958
ΜΑΝΝΑ (Δ.δ.)		έτ. «Μάννα»	37	7991	διπλήθεν "Αγ. Βικέντιον 7 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπεντο»	43	7210	διπλήθεν Παναμάν 22 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισον»	44	7216	άργει Μπρούζες από 11 'Ιουν. 1958
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (Δ.)		έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	44	7072	έφθ. Ν. 'Υόρκην 25 'Ιουν.
ΜΑΟΥΝΤ ΟΡΘΡΥΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7050	έφθ. Βόλον 3 'Ιουν. (διά Βραζιλίαν)
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ πν.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	έφθ. Λορεντζ Μαρκές 22 'Ιουν.
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ		έτ. «Ράλλι»	18	6848	διπλήθεν Γιβραλτάρ 24 'Ιουν. διά Περα. Κόλπον
ΜΑΡΑΘΩΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	
ΜΑΡΙΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7289	
ΜΑΡΙΑ II (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριστομπαλ»	44	7070	
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βέγας»	43	7134	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)		έτ. «Μαγκλιθέρας»	45	8966	
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλη»	22	4949	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Φωσιανην»	43	7059	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (Δ.δ.)		έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8046	
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ II (Δ.δ.)		έτ. «Μαριμπλάγκα»	40	7921	
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7279	
ΜΑΡΙΝΑ Δ. (παν.)		έτ. «Σπρίγκα»	21	5686	
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7150	
ΜΑΡΙΟΝΓΚΑ ΜΑΡΗ		έτ. «Αρντένα»	46	8942	
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (Δ.δ.)		έτ. «Παναμ. Εουρόπα»	44	10668	
ΜΑΡΙΣΤΕΡΛΑ Λ. (Δ.)		έτ. «Μαριστρέλλα»	21	7952	
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλη»	43	7263	
ΜΑΡΣΑΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρσαλ»	44	7212	
ΜΑΡΣΑΛ Μ. Χ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπορτ»	44	7251	
ΜΑΣΚΟΤ		έτ. «Ορίενταλ»	17	2042	
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικη»	55	23871	
ΜΑΣΤΕΡ ΚΟΜΗΝΗΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Μίνως»	27	2457	
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλαμπό»	54	18763	
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (Δ.)		Δ. Καπότας	20	1512	
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ματζέδλια»	27	6144	
ΜΑΤΩΔΙΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176	
ΜΑΧΗΤΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ	57	8855	
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάκια»	45	7254	
ΜΕΛΙΤΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	
ΜΕΛΟΥΤΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λινόρες»	44	7154	
ΜΕΜΟΡΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανεξ. το»	43	10509	
ΜΕΝΙΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νουέβ. Γρανάδα»	45	7198	
ΜΕΝΟΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μενόρα»	18	5563	
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (Δ.δ.)		έτ. «Αστούριας»	59	21000	
ΜΕΡΛΑΙΝ (Δ.δ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	
ΜΙΚΑΕΛΛΑ (παν.)		έτ. «Κιμάλλα»	42	2847	
ΜΙΝΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	
ΜΙΝΤΡΙΚ (κοστ.)		έτ. «Μίντρικ»	25	6806	
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Η. Κορντόμπα»	43	7228	
ΜΙΧΑΗΑ Α. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μικέλη»	29	2666	
ΜΙΧΑΗΑ Γ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρθιγκτώνη»	44	7240	
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	
ΜΙΧΑΗΑ Ζ. (Δ.δ.)		έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	37	7210	
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντρια»	56	7906	
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκ Πετρόλεουμι»	58	22129	
ΜΙΧΑΗΑ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	
ΜΙΝΟΡΒΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερν»	43	6674	
ΜΟΝΤΕΛΑΝΟ (δ.)		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12683	
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελάτα»	42	7137	
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλλάδο»	43	7084	
ΜΠΑΖΙΛ ΙΙ (Δ.)		έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκούριτας»	55	9922	
ΜΠΑΤΗΣ (Δ.)		έτ. «Φροντέρα»	56	10661	
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (Δ.δ.)		έτ. «Μπετακρούζ»	44	7340	
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (Δ.δ.)		έτ. «Μπετακρούζ»	44	7159	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιαμάντε»	56	10061	
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	44	7256	
ΜΠΡΙΓΚΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στανόβι»	30	9243	
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (Δ.)		έτ. «Μαραγουαίνη»	42	7803	
ΜΥΚΗΝΑΙ (Δ.)		έτ. «Μαραθών»	43	7158	

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

JAMES SMYRNILOUDIS
SHIP SUPPLIES
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE
BALTIMORE 2, MD.

CABLE ADDRESS :
"SMYRNILOUDI, BALTIMORE"

ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3522	όργει Κυνόσουραν ἀπὸ 8 Δεκ. 1957
ΜΥΡΙΑΜ III (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τ. Λ.»	45	7255	ανεχ. Καράτσι 28 Μαΐου διὰ Σίκα
ΜΥΡΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Άριστα»	43	7176	όργει Μπρούζες ἀπὸ 12 Μαρτ. 1958
ΜΥΡΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τόζα»	18	2297	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 63 Νοεμ. 1957
ΝΑΒΑΡΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	42	7131	άργει 'Αμβέρσαν ἀπὸ 10 Μαρτ. 1958
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	έσθ. Βαλτιμόρην 12 'Ιουν.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Ρόκκο»	25	4949	έσθ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουν.
ΝΑΠΙΕΡ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	ανεχ. Νέαν 'Υόρκην 15 'Ιουν. διὰ Πούντα Πάλμας
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόγια»	43	8500	άνεχ. Πούερτο 'Ορντάζ 9 'Ιουν. διὰ Γένοβαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΔΗΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεβέρντι»	45	7176	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 26 'Ιουλ. 1958
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9970	άνεχ. Μόζι 19 'Ιουν. διὰ Βόρ. 'Αμερικήν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιάννα»	57	10044	όνεκ. Νιούπορτ 20 'Ιουν. διὰ Πούερτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9972	άνεχ. Σιένην 'Αιλαντς 22 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8513	άνεχ. Βικτωρίαν 14 'Ιουν. διὰ Μπορνσάιντ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΙΤΙΝΕΦ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8490	διπλόθε Τρίνινταν 21 'Ιουν. δι. 'Ιταλίαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμάγκρο»	43	8479	ανεχ. Μιδδλεμπρο 25 'Ιουν. διὰ Βραζιλίαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Αλμάγκρο»	43	8393	άνεχ. Βαλτιμόρην 23 'Ιουν. διὰ Πούερτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντριβάπορ»	43	8428	έσθ. Τρίνινταν 23 'Ιουν.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακιλλεύς»	58	12624	εἰς Βουλάνη 24 'Ιουν.
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκραντ»	58	24068	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 'Ιουν. διὰ Πούγκετ Σούντ
ΝΕΔΔΑ ..		έτ. «Νέλλα»	38	4996	έσθ. Λουέλα 17 'Ιουν.
ΝΕΠΤΟΥΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπερία»	54	7968	έσθ. Λιβερπούλ 23 'Ιουν.
ΝΕΦΕΛΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	διπλόθε Ντόθερ 20 'Ιουν. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περγκα»	52	11267	εἰς Πειραιά ἀπὸ 13 'Απρ. (έπιοκευαί)
ΝΗΣΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	έσθ. Μελίλλα 21 'Ιουν.
ΝΙΚΟΓΙΑ (κοστ.)		έτ. «Ναυτίλος»	10	1182	άργει Μπαρρόου απὸ 4 Νοεμ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12395	εἰς Θεσσ. 3.2 Β.-31.2 Δ., 'Ιουν. 18 διὰ Μοντεβίδεο
ΝΙΚΑ.ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΑΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	άργει 'Αμπελάκι 29 Μαρτ. 1958
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ντονόζο»	44	7255	άργει Μπρούζες απὸ 5 Δεκ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	άργει Ρίθερ Στόουρ απὸ 31 'Ιαν. 1958
ΝΙΚΟΛΑΣ Μ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιονιρ»	37	7991	άνεχ. Βρέμην 15 'Ιουν. δι. 'Ελλάδα
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεάντε»	43	7255	άνεχ. Νάουρου 31 Μαΐου διὰ Λήθ
ΝΙΚΟΛΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμά»	43	7290	άργει Κυνόσουραν απὸ 24 'Απρ. 1958
ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άζερες»	45	7003	άργει Χόλουχεν απὸ 28 'Ιουν. 1958
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	άνεχ. Λός 'Αντζελες 10 'Ιουν. διὰ Γιαδάταν
ΝΙΚΦΙΔΑ (παν.)		έτ. «Αφρόσεσσα»	18	3335	άργει Μπερντάιλαντ απὸ 14 Δεκ. 1957
ΝΟΕΜΗ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	36	5061	έσθ. Μπουνένος 'Αύρες 17 'Ιουν.
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λ.δ.)		έτ. «Παναμ-.Γιουρόπα»	28	9002	έσθ. Σουέζ ρόδις 12 'Ιουν.
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δ.)		έτ. «Παναμ-.Γιουρόπα»	28	6857	άνεχ. Σουέζ 17 'Ιουν. διὰ Ράς Κάριμην
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191	άργει Ζάντρηκ απὸ 13 'Οκτ.
ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετούνια»	41	6830	άργει Ήλαμουθ ἀπὸ 15 Αύγ. 1957
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	55	18210	διπλόθε Σουέζ 21 'Ιουν. διὰ Περο. Κόλπον
ΝΟΡΘ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιρίουσια»	43	6779	άργει 'Αμπελάκι απὸ 26 Αύγ. 1957
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12029	διπλόθε Πόρτ Σαϊδ 22 'Ιουν. διὰ Λαδοεντ
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέ Μόντε»	44	7248	άργει Ρόττερνταμ απὸ 7 Φεβρ. 1958
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ ..		έτ. «Αλαντικά»	44	7054	έσθ. Τεργεόπτην 19 'Ιουν.
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Σίλετ»	42	7251	άργει 'Ελευσίνα απὸ 17 'Απρ. 1958
ΝΟΡΜΑ (δ.κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπουνν»	22	7765	άργει Πόρτ ντε Μπουκ απὸ 4 'Ιουν. 1958
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλον»	45	7148	άργει Καλάμας απὸ 4 Φεβρ. 1958
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έσθ. Αγιον Φραγκιόκον 20 'Ιουν.
ΝΟΥΤΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράιτερ»	44	7061	άνεχ. Σειέν 'Αιλαντς 22 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ούντηνγουαρντην»	58	17743	έσθ. Νέαν 'Υόρκην 24 'Ιουν. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΝΤΑΡΝΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12577	διπλόθε Ντάρτημουθ απὸ 13 Μαρτ. 1958
ΝΤΕΒΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανουέντα»	56	10545	άργει Ντάρτημουθ απὸ 17 'Ιουλ. 1958
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΗΓΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεϊ Έντερπράζι»	58	13545	άνεχ. Αδελαΐδα 16 'Ιουν. διὰ Κόντινεντ
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΟΡΑΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεϊ 'Εντερπράζι»	59	12800	άνεχ. Χαδάνναν 15 'Ιουν. διὰ Καρθαγένην (Κολ.).
ΝΤΕΡΜΠΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπγουαίνη»	58	10396	έσθ. Νέαν 'Ορλεάνην 13 'Ιουν.
ΝΤΟΜΙΝΕ' Ι.ΤΟΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Παρασσόδη»	44	7256	έσθ. Νέαν 'Ορλεάνην 10 'Ιουν.
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίνι»	31	5847	άνεχ. Σόχον Κόγι 24 'Ιουν. διὰ Μίρι
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν-.Εουρόπα»	57	9746	διπλόθε Κάρδιφ απὸ 30 Αύγ. 1957
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	54	11208	άνεχ. Χαδάνναν 15 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	57	9746	έσθ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 'Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	56	8716	έσθ. Νέαν 'Ορλεάνην 13 'Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εβμυράνια»	58	10483	άνεχ. Σόχον Κόγι 24 'Ιουν. διὰ Μίρι
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν-Εουρόπα»	55	11209	διπλόθε Τρίνινταν 24 'Ιουν. διὰ Κείν Τάουν
ΝΤΟΝΑ ΟΥΠΑΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν-Εουρόπα»	56	8716	άργει Κάρδιφ απὸ 30 Αύγ. 1957
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαμπόνα»	44	7244	άνεχ. Αντάλια 11 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζουλούντ»	56	10486	έσθ. Φερρόλ απὸ 16 'Ιουν. διὰ Τεργέστην
ΝΤΟΡΙΟΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7108	έσθ. Νέαν 'Ορλεάνη 20 'Ιουν. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΝΤΟΡΙΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηπάξι Σαλίνας»	44	7128	διπλόθε Ντάρτημουθ απὸ 17 'Ιουλ. 1958
ΝΤΟΡΕΣΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκόντινενταλ Τρ.»	58	10396	άργει Ντάρτημουθ απὸ 30 'Ιουλ. 1958
ΟΙΑ (κ.)		έτ. «Οία»	11	1881	άνεχ. Χέρνοσαντ 23 'Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Άντονιο»	43	7051	άνεχ. Μοντεβίδεο 14 'Ιουν. διὰ Τεργέστην
ΟΛΑΚΑΤ (λ.)		έτ. «Καρμέλο»	43	2875	έργει 'Αμπελάκι απὸ 2 'Ιουν. διὰ Τεργέστην
ΟΛΥΜΠΙΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	17362	έσθ. Νέαν 'Ορλεάνη 25 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΓΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	άργει Φερρόλ απὸ 3 'Απρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13652	εἰς Ρόττερνταμ απὸ 15 'Απρ. (έπιοκευαί)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	έσθ. Νέαν 'Ορλεάνη 25 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤΙΜΣ (τάνκερ)		έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	48	11379	άνεχ. Φάσ 22 'Ιουν. διὰ Φόλευ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΓΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	14047	άνεχ. Σαντιάγκο 18 'Ιουν. διὰ Μαρακάϊμπο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	58	27602	άνεχ. Ράς Τανούρα 19 'Ιουν. διὰ Βαγκούδηρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	50	17791	άνεχ. Φίλαδελφειαν 19 'Ιουν. διὰ Μένα Σαούδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	53	14221	εἰς Σιένταμ (έπιοκευαί)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΪΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτυς»	53	14009	άνεχ. Πόλτλαντ (Με) 18 'Ιουν. δι. 'Αμμουνάιν Μπαίν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	49	17792	εἰς Γιοκοχάμαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ.ΓΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13678	εἰς Ρόττερνταμ απὸ 7 Φεβρ. (έπιοκευαί)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	53	13660	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 'Ιουν. διὰ Παλέρμο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Κορρίεντες»	45	10448	εἰς Γερμανίαν, ύπο παραλαβήν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13934	εἰς Γερμανίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	55	13709	άνεχ. Μασσαλίαν 17 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓ'Α (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13713	άργει Φερρόλ απὸ 23 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	55	13934	άνεχ. Πόλτλαντ απὸ 14 'Απρ. (έπιοκευαί)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)		έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	55	13934	άνεχ. Πόλτλαντ απὸ 14 'Απρ. (έπιοκευαί)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	59	25000	άνεχ. Πόλτλαντ απὸ 1 'Απρ. (έπιοκευαί)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13665	διπλόθε Σουέζ 24 'Ιουν. διὰ Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουν Ατλάντικη»	55	18790	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 'Ιουν. διὰ Παλέρμο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	55	13934	εἰς Γερμανίαν, ύπο παραλαβήν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ ..		έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	59	38000	άνεχ. Περο. Κόλπον 16 'Ιουν. διὰ Σάντος
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	58	27602	άνεχ. Τρίνινταν 24 'Ιουν. διά Μπουένος 'Αύρες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΓ'Μ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	50	17791	άνεχ. Τρίνινταν 24 'Ιουν. διά Πόλτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΑΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13580	άνεχ. Ντογκές 20 'Ιουν. διά Παλέρμον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουνσανάντο»	54	20611	άργει Αμβούργον απὸ 22 Δεκ. 1957
ΟΛΥΜΠΟΣ (λ.)		έτ. «Μονοβάρ»	43	7028	έσθ. Τάμπαν 22 'Ιουν. διά Παραμαρίμπο

ΟΠΟΡΤΕΙΟΥΝΤΥ (S.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λά 'Εμπρέσσα»	56	21090	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 27 'Ιουν. διά Γιθραλτάρ
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάναμαρ»	34	8378	άνεχ. Μάρ ντελ Πλάτα 18 'Ιουν. διά Καλντέρα
ΟΣΕΑΝ ΛΑΙΚΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	εφθ. Κολούμπια Ρίβερ 22 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρλο»	43	7211	όργει «Αγ. Φραγκίκον από 2 'Απρ. 1958
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόδεσαν Τάνκερς»	53	12065	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 14 'Ιουν. διά Μαρακάιμπο
ΟΣΕΑΝ ΝΙΜΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τρ.»	44	7254	όργει Βαλτιμόρην από 5 'Ιουν. 1958
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σπριγκιβλά»	43	7210	όργει Κυνόδοσυραν από 29 'Ιαν. 1958
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρήφερ»	36	3891	διπλήθεν «Άγ. Βικέντιον 23 'Ιουν. διά Μπουένος 'Αύρες
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΩΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Μπαν»	43	7194	άνεχ. Πειραιάδ 28 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοβερ»	45	7211	όργει Βαλτιμόρην από 24 Δεκ. 1957
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοβερ»	43	7256	διπλήθε Τρινιντάνη 20 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δ.)		έτ. «Οσεαν»	52	11349	όργει Τζάκονθιλλ από 13 Δεκ.
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λ.)		έτ. «Ουάιτ Στάρ»	44	7248	άνεχ. Κόμπε 6 'Ιουν. διά Βαγκούθερ
ΟΥΛΙΣΣΕΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουλίσσες»	42	8570	όργει Χάμπτον ρόδης 19 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	όργει Βαλτιμόρην από 4 Δεκ. 1957
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ		έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 24 'Ιουν.
ΟΥΡΑΓΚΑ (λ.δ.)		έτ. «Ορία»	56	12807	άνεχ. Ν. Υόρκην 10 'Ιουν. διά Μανάτι
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανώρα»	43	7228	όργει Μπρούζες από 18 'Απρ. 1958
ΠΑΓΑΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Καρέπτα»	43	7176	όργει 'Ελευσίνα από 6 Φεβρ. 1958
ΠΑΛΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7081	έφθ. Μπλού 24 'Ιουν.
ΠΑΜΙΤ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	42	2873	άνεχ. Λός 'Αντζελες 23 'Ιουν. διά Βοστώνην
ΠΑΝ (N.A.T.)		έτ. «Αρίας»	56	10486	άνεχ. Ρότερνταν 30 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΠΑΝΑΓΙΑ (κοστ.)		έτ. «Ολίσκαλη»	26	4494	εις θέσιν 1.37 N.-82.5 A., 'Ιουν. 18 διά Γιηλόγκ
ΠΑΝΑΓΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρτο 'Αλεγκρε»	56	16009	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 14 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάγια»	58	10659	όργει Φόθες από 8 Φεβρ. 1958
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΖΥΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αντάριος»	44	7253	όργει Τάραντα από 23 Νοεμ. 1957
ΠΑΝΑΓΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν 'Ιγνατίο»	44	7281	όργει Πέραμα από 9 Αύγ. 1957
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ματζεδλία»	29	6481	άνεχ. Φίλαδέλφειαν 12 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρντας
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Χόντο»	43	8474	άνεχ. Σιγκαπούρην από 4 Μαΐου
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορφιάτα»	09	715	όργει Πέραμα από 28 Μαρτ. 1958
ΠΑΝΤΡΕ (παν.)		έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	έφθ. Κουβέιτ 14 'Ιουν. (διά Κίναν)
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)		έτ. «Στύλιμα»	36	1974	εις Χάμπτον ρόδης από 5 Δεκ.
ΠΑΡΑΔΑΙΝΙΑ (λ.)		έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	έφθ. Κολόμπο 17 'Ιουν.
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοράλλη»	30	3727	άνεχ. Ραγγούν 21 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λ.)		έτ. «Μαρίνα»	43	6721	άνεχ. Θρί Ρίβερ 20 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΠΑΣΙΟΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (λ.δ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	10297	διπλήθε Ντόρεθ 19 'Ιουν. διά Πολωνίαν
ΠΑΣΙΟΙΚ ΟΠΙΩΝΙΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλασίφιψ Πάιονιρ»	56	10060	έξι. Κουβέιτ 4 'Ιουν.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ		έτ. «Γιούνιτεντ Ο.Μ.Κ.»	25	6605	άνεχ. Μόντρεαλ 17 'Ιουν. διά Πολωνίαν
ΠΑΣΙΟΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ		έτ. «Πλασίφικ Τσάλλεντζερ»	57	10173	έφθ. Κολούτταν 24 'Ιουν.
ΠΑΣΙΟΙΚΕΙΤΟΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στενάκος»	57	12630	άνεχ. Μόντρεαλ 17 'Ιουν. διά Πολωνίαν
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλη»	43	2881	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 19 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΠΕΛΟΨ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάμουσος»	45	7054	έφθ. Τύνιδα 23 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΑΓΙΑΝΤ		έτ. «Καρέπτα»	43	7139	διπλήθε Παναμάν 25 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8466	διπλήθε Παναμάν 17 'Ιουν. διά Τόκιο
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	N. Γ. Λιθάνου	58	8465	έφθ. Μπούμπουρι 19 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	έφθ. Κολκούτταν 24 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	άνεχ. Μπαντόν Μασούρ 22 'Ιουν. διά Βοριθάνη
ΠΕΡΑ ΣΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	7977	άνεχ. Κεμπέρι 17 'Ιουν. διά Κολκούττουν
ΠΕΡΕΣΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπονις»	55	15852	έφθ. Παλέρμου 18 'Ιουν.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνόποντος»	45	6712	όργει Σύρου από 9 Οκτ. 1957
ΠΙΟΝΕΡ		έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7190	έφθ. Λιθερπούλ 17 'Ιουν.
ΠΛΑΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορενγι»	43	7228	έφθ. Μάλταν 17 'Ιουν.
ΠΛΟΒΕΡ (λ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	όργει Μπρούζες από 28 'Απρ. 1958
ΠΟΘΟΥΔΑ II (παν.)		έτ. «Σιέτε Μάρς»	43	2016	άνεχ. Τζιμπούτι 19 'Ιουν. διά Λορέντζο Μαρκές
ΠΟΘΩ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόθος»	16	1999	όργει Θεσσαλονίκην από 28 'Απρ.
ΠΟΛΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκύρων»	43	7258	άροιει Αμπελάκι από 9 Αύγ. 1957
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	έφθ. Βαλτιμόρην 16 'Ιουν.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρια»	57	9167	διπλήθε Παναμάν 20 'Ιουν. δι' Ευρώπην
ΠΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνη»	38	2561	διπλήθε Ντόρεθ 21 'Ιουν. διά Στεττίνον
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7273	έφθ. Λά Πλάταν 4 'Ιουν.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7267	όργει Σύρου από 29 Σεπτ. 1957
ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ (λ.δ.)		έτ. «Ρέντ Κάνυον»	43	10576	άνεχ. Ν. Υόρκην 16 'Ιουν. δι' Αρούημπον
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	όργει Ντάρτουσθ από 11 'Απρ. 1958
ΠΡΑΝΤO		Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	όργει Μασσαλίαν από 26 Νοεμ. 1957
ΠΡΟΚΥΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπονις»	58	10414	έφθ. Αλεξανδρεαν 28 Μαΐου
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13000	έφθ. Μπουένος 'Αρρες 23 'Ιουν.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	43	10468	όργει Σύρου από 10 Σεπτ. 1958
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλήποντος»	43	7128	έφθ. Πόρτ 'Αρθουρ 13 'Ιουν.
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπερίτη»	43	6979	άρογει Κυνόδοσυραν από 20 'Ιαν. 1958
ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7192	άρογει Ζεμπρούγκε από 4 Μαρτ. 1958
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	έφθ. Τύνιδα 23 'Ιαν. 1958
ΡΑΥΟΝΤY (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7152	άρογει Φάλμουθ από 17 'Ιαν. 1958
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (Λιθάνου)		έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	14000	εις Βέλγιον, ύπο συμπλήρωσιν
ΡΕΝΕ		έτ. «Νόγκαλ»	11	2255	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 19 'Ιουν. διά Ντιμιρίδη
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (λ.)		έτ. «Νέοταρ»	43	6993	άρογει Φλωρίδας από 18 Σεπτ. 1957
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λ.)		έτ. «Νέοταρ»	44	7111	άρογει Μπρούζες από 4 Μαρτ. 1958
ΡΙΟΝ (παν.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	10517	εις 'Αϊδι από 24 'Απρ. (μετασκευαί)
ΡΙΤΖΕΦΙΕΛΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριτζέφιελτν»	45	7217	έφθ. Λός 'Αντζελες 12 'Ιουν.
ΡΟΚΟΣ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σῆ»	55	21028	άρογει Κανόδοσυραν από 10 'Απρ.
ΡΥΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλόμπε»	57	10316	έφθ. Σάντος 15 'Ιουν.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ»	44	7176	άρογει Γονόνη από 20 Οκτ. 1957
ΣΑΙΛΑΜΜΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	2895	άνεχ. Βερμούδας 10 'Ιουν. διά Λά Γκουαίρα
ΣΑΙΛΑΜΜΑΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνχαλη»	30	4105	άνεχ. Σιεμφουσέγκος 26 'Ιουν. διά Ποιέρτο Καμπέλο
ΣΑΙΛΑΜΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόχαλ»	44	2844	έφθ. Μπουόρια 11 'Ιουν.
ΣΑΙΝ ΖΟΥΑΝ (λ.δ.)		έτ. «Οσεαν»	44	10509	άρογει Σπέτζιαν από 2 'Ιαν. 1958
ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Γιαδίσα»	23	5372	άρογει Κυνόδοσυραν από 16 Αύγ. 1958
ΣΑΙΝ ΓΑΜΠΛΙΟ (δ.)		έτ. «Ατλάντικα»	44	10546	άρογει Σπέτζιαν από 8 Οκτ. 1957
ΣΑΙΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7283	άρογει Ρότερνταμ από 16 'Ιαν. 1958
ΣΑΙΝ ΡΟΚ		έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	άρογει Μπρούζες από 17 'Απρ. 1958
ΣΑΙΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέκορντη»	42	6996	άρογει Φάλμουθ από 14 Νοεμ. 1957
ΣΑΙΝΣΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτα»	44	7238	έφθ. Ραβένναν 14 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαρτίμια»	44	7210	άνεχ. Κολούμπια ρόδης 10 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολύφορμος»	19	1260	άρογει Κάρδιφ από 14 Σεπτ. 1957
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κρόνος»	42	7118	άνεχ. Χούλι 24 'Ιουν. διά Ντεμεράσον
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βαπόρες»	43	7257	έφθ. Πόρτλαντ («Ορ.) από 17 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Τζών»	44	7207	άνεχ. Σέθεν 'Αιλαντας 20 'Ιουν. διά Ρότερνταμ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άρογει Ορακούνα 25 'Ιαν.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ορακούνα»	43	7129	άνεχ. Μόμπιλ 12 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναθήνα»	43	7179	άνεχ. Μπάρι 21 'Ιουν. διά Βρεταν. Γουιάναν
ΣΑΝΜΠΗΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφ Σ.»	45	10655	άρογει Αμπελάκι από 7 Αύγ. 1957
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. Μανδράκι»	45	7048	άνεχ. Μπουζί 18 'Ιουν. διά Κοπεγχάγην
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	36	1988	έφθ. Σορέλ 24 'Ιουν.
ΣΑΠΙΩΡ		έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	έφθ. Βίλλα Κοντιτούσιον 21 'Ιουν.
ΣΑΡΙΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	άρογει Ελευσίνα από 6 Φεβρ. 1958
ΣΕΒΙΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	44	7066	άνεχ. Γένοβαν 19 'Ιουν. διά Μπάντας
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπονις»	55	16056	έφθ. Τζάκονθιλλ 19 'Ιουν.
ΣΕΙΣΣΕΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκάρτο»	44	2877	άνεχ. Αγ. Φραγκίκον 12 'Ιουν.

ΣΙΡΑΜ	N.A.T.)	έτ. «Σίραμ»	42	7146	άργει Πεταλούδας από 5 Μαΐου 1958
ΣΙΡΚΛΕ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίρκλε»	59	1850	εις Γουγκοκολαδίαν, ύπό συμπλήρωσιν σύνει Σύουντος από 4 Οκτ. 1957
ΣΚΟΤΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοέδα Βαλένθα»	42	6907	έθ. Θεσσαλονίκην 6 'Ιουν.
ΣΟΥΕΡΤΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίτα»	44	7238	άνεχ. Μόντρεαλ 18 'Ιουν. δι' Αμερικήν
ΣΟΥΓΑΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Σουιγουώτερ»	41	10443	έωθ. Ινάγκουα 25 'Ιουν.
ΣΟΥΓΗΝΙΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρίμπιαν Σῆ»	21	1946	διηλθε Παναμάν 22 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΣΟΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Κνφισιά»	43	7236	άνεχ. Καλκούτταν 20 'Ιουν. διά Χαβάνναν
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξέλισιορ»	57	10398	έωθ. Μόντρεαλ 20 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αιλόσις»	25	6810	άργει Σπαλματόρι από 16 Μαΐου 1958
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιπάρτο»	43	7199	άργει Σπαλματόρι από 29 'Απρ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΓΛΑΝΤ (κοοτ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	άργει εἰς λιμένα Έλλαδος
ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΟΡΥ (κοοτ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5185	άργει Κυνόδουραν από 11 Μαρτ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κοοτ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	28	4778	άνεχ. Λονδίνον 26 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (κοοτ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	έφθ. Σάντος 17 'Ιουν.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΕΙΟΥΝ (κοοτ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	εις Τεργεστόν από 25 Φεβρ. 1958
ΣΠΗΝΗΤΟΥΑΙΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόδικι»	57	20683	διηλθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Με)
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς»	56	30159	άνεχ. Περιοκόν Κόλπον 14 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΣΤΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άργει Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΛΑΙΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινδουλάρ»	55	8799	εις Ρόττερνταν από 4 Μαΐου (έπισκευαι)
ΣΤΟΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Πινογκάνα»	41	7111	άργει Κάρελοτ από 30 'Ιαν.
ΣΥΜΦΟΝΥ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκό»	44	7144	άργει Φάλμουθ από 14 Φεβρ. 1958
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	έφθ. Ρόττερνταν 23 'Ιουν.
ΤΑΝΑΓΡΑ (Δ.δ.)		έτ. «Κάννα»	52	12064	άργει Καλαμάς από 6 Φεβρ. 1958
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λυμπανέζα»	44	5244	άνεχ. Σικάγον 20 'Ιουν. διά Ρόττερνταν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (σύνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπελέν»	43	7225	εφθ. Ντεμέράραν 21 'Ιουν.
ΤΑΣΣΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Άτανάσιο»	15	2557	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 15 Δεκ. 1957
ΤΑΥΓΤΕΤΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόναδαρ»	43	7032	άνεχ. Ν. Υόρκην 15 'Ιουν. διά Πουέρτο λα Κρούζ
ΤΑΥΡΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανκοντινεντάλ»	56	20332	έφθ. έπισκευαι
ΤΖΕΓΓΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (Δ.)		έτ. «Σπεκέριερς»	43	7231	έφθ. Μόζι 9 'Ιουν.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	άργει Ελευσίνα από 31 Δεκ. 1957
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7026	άργει Ελευσίνα από 27 Δεκ. 1957
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΤΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάννα»	44	7055	άργει Γάνδην από 16 Φεβρ. 1958
ΤΖΟΥΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρντια»	20	3526	άργει Χίον από 11 Σεπτ. 1957
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπό»	54	18717	άνεχ. Μπαντρά Μασούρ 23 'Ιουν. διά Λάδοσεντ
ΤΖΟΝΝΥ Κ. (λιθάνου)	(N.A.T.)	Δ. Καπότας	30	2047	έφθ. Βραιλαν 26 'Ιουν.
ΤΙΝΑ ΝΩΑΣΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτούς»	53	27853	άνεχ. Κέιπ Τάουν 19 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΤΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άργει Βαλτιμόρων από 10 'Απρ.
ΤΙΡΥΝΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρα»	44	7254	έφθ. Πλύμουθ 24 'Ιουν.
ΤΟΥΛΑ Ν. (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	43	7160	άνεχ. Καράτο 22 'Ιουν. διά Μπαγκόκ
ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ (κοοτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρθάρα»	27	2758	άργει Κυνόδουραν από 10 Μαρτ. 1958
ΤΣΑΝΣΕΓΚΟΥΛΟ (Δ.δ.)		έτ. «Τρανοσόϊλ»	57	24027	άνεχ. Πουέρτο λα Κρούζ 12 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Με)
ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΜΙΤ (Δ.)		έτ. «Κοντινεντάλ»	29	5949	άργει Βίγκο από 6 'Οκτ.
ΤΡΑΝΣΙΑΣΩΝ (Δ.δ.)		έτ. «Τρανσιάσων»	31	8933	άργει Συρακούσας από 28 'Ιαν. 1958
ΤΡΑΝΣΚΑΣΤΥΡ (σύνδ. δ.)		έτ. «Ιντερμάρες»	30	9097	άργει Συρακούσας από 10 Φεβρ. 1958
ΤΡΑΝΣΣΚΙΠΠΕΡ (Δ.)		'Ηλ. Γ. Κουλουκουντής	44	7299	άνεχ. Τόκιο 11 'Ιουν. διά Κουνταμάτσου
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (Δ. δ.)		έτ. «Τρανσαστάντικι	43	9474	διηλθε Παναμάν 17 'Ιουν. διά Καλιφόρνιαν
ΤΡΑΝΣΠΙΟΝΙΡ (λιθ.)		έλληνικο συμφέροντα	28	7388	άνεχ. Κόμπε 20 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΤΡΑΝΣΠΟΛΟΥΞ (δ.)		έτ. «Τρανσαστώρ»	30	9100	άνεχ. Φάλμουθ 3 'Ιουν. διά Κέϋ Γουέστ
ΤΡΕΓΓΝΤΕΡ (Δ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	άργει Ζευμπρούγκε από 19 Νοεμ.
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΡΑΝΣΙΟΠΤΕΡ (Δ.δ.)		έτ. «Τρίνιτι»	44	10584	άνεχ. Ν. Υόρκην 25 'Ιουν. διά Πούντα Καρντόν
ΤΡΙΤΟΝΙΤΥ ΤΡΕ. ΓΝΤΕΡ (Δ.δ.)		έλληνικο συμφέροντα	36	7096	άνεχ. Καρφαγέννην (Κολ.) 26 'Ιουν. δι' Αντίλλας
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (Δ.)		έτ. «Μάρε Νοστρούμ»	44	7165	άργει Κυνόδουραν από 8 Σεπτ. 1958
ΤΡΙΤΩΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάννουν»	45	10603	άνεχ. Καρπίτο 19 'Ιουν. διά Τζάκονθιλλ
ΤΣΑΙ		έτ. «Μεριντάνια»	20	4028	άνεχ. Μπόκα Γκράντε 6 'Ιουν. δι' Ειδονυμάσου
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (λιθάν.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	18	5285	άργει Κυνόδουραν από 24 'Ιουλ. 1957
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ	(N.A.T.)	Φ. Κυπριανού	18	5729	διηλθε Τζίμπουτι 7 'Ιουν. διά Τόκιο
ΤΥΧΑ		έτ. «Ρουαγιάλ»	42	7035	οργει Μπρούζες από 1 Αύγ. 1958
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (Δ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Τόκιον 19 'Ιουν. διά Περοκόν Κόλπον
ΥΠΕΡΙΩΝ (Δ.δ.)		έτ. «Βίγκι»	59	25300	άργει Κιελόν
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	Ζευμπρούγκε από 25 'Ιαν. 1958
ΦΑΝΤΟΜ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιρμαν»	57	21910	άνεχ. Περο. Κόλπον 24 'Ιουν. διά Λάδοσεντ
ΦΑΡΑΔΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7263	άνεχ. Λός Αντζελες 14 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΦΑΤΙΝΑ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άργυρης	17	1875	άργει Πέραμα από 2 Αύγ. 1958
ΦΙΝΤΕΙΤΥ (λιθ.)	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	44	7140	άργει Αργοστόλιον από 1 Μαρτ. 1958
ΦΙΟΙΣΒΟΣ ΙΙ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προγκρέσο»	44	7208	άργει Κάρλακαν από 28 Μαρτ. 1958
ΦΙΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνς»	36	2642	άνεχ. Χάντικοβιλλ 18 'Ιουν. διά Πειραιά
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	άνεχ. Μόμπιλ 9 'Ιουν. διά Χούστον
ΦΟΥΛΑΜΑΡ (Δ.)		έτ. «Σαν Πέντρο»	44	7022	άργει Ζευμπρούγκε από 15 Μαρτ. 1958
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δ.)		έτ. «Νολίντο»	21	3522	άνεχ. Χαδάνναν 6 'Ιουν. διά Ραβένναν
ΦΩΤΟΥΛΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7029	οργει Σύρον από 15 Σεπτ. 1957
ΧΑΛΣΟΥΝ ΜΕΝΤ (λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντ»	40	1548	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 26 'Ιουν. διά Βηρυττόν
ΧΑΡΡΙΕΡ (λιθ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7127	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 7 'Ιαν. 1958
ΧΑΡΙΟΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλα»	57	23664	διηλθε Σουέζ 24 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΧΑΤΖΗΣΙΑΚΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10583	διηλθε Τζίμπουτι 12 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΧΕΡΑΛΑΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθαμ»	43	7242	άνεχ. Καματσι 17 'Ιουν.
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΖ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πτερωτή»	43	7182	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 8 'Ιουν. διά Βόρ. Αμερικήν
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνοπορτ»	38	9403	διηλθε Πάρτ Σαιδ 26 'Ιουν. διά Φόλεϋ
ΧΟΚ		έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	άνεχ. Χάρπτον ρόδα 24 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (Δ.)		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	άργει Τεργεστόν από 1 Δεκ. (έπισκευαι)
ΧΡΗΣΤΟΣ (Δ.)		έτ. «Λιόν»	44	7150	άργει Βαλτιμόρων από 21 'Ιαν. 1958
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	έφθ. Σικάγο 20 'Ιουν.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	43	1790	άνεχ. Λονδίνον 6 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΧΡΥΣ (Δ.)		έτ. «Γκράουντ»	43	7258	έφθ. Καματσι 17 'Ιουν.
ΧΡΥΣ Χ. (Δ.)		έτ. «Ούνδωρ»	43	7243	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 8 'Ιουν. διά Βόρ. Αμερικήν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν Σίππερς»	55	23930	διηλθε Πάρτ Σαιδ 26 'Ιουν. διά Φόλεϋ
ΧΡΥΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18723	άνεχ. Χάρπτον ρόδα 24 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροκάιν»	44	7256	άργει Αμπελάκι από 8 Δεκ. 1957
ΟΚΕΑΝΙΑ		έτ. «Τρανσαστάνικα»	42	7084	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 22 Δεκ.
ΟΚΕΑΝΙΣ (Δ.)		έτ. «Ρόμπλον ντέ Όρο»	40	7188	άνεχ. Πενσακόλαν 24 'Ιουν. διά Χούστον
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	

LOUCAS HAJI IOANNOU
 P. O. BOX 419
JEDDAH (SAUDI ARABIA)
SHIPPING AGENTS
 GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.
ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ,
 ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ, & ΟΛΥΜΠΟΣ,
 ΤELEGRAMS LOUCAS JEDDAH